

2649/AB XXI.GP
Eingelangt am: 03.09.2001
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2650/J - NR/2001 betreffend unvollständige und schleppende Umsetzung des Immissionsschutzgesetzes (Luft) insbesondere in Tirol, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 4. Juli 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1,2, 5,6:

Seit welchem genauen Datum liegen Ihnen Statuserhebungen zu den 1999 in Tirol maßgeblich infolge von Emissionen des Verkehrs - und im Fall Vomp eindeutig vorrangig des LKW - Verkehrs - aufgetretenen Grenzwertüberschreitungen bezüglich N₀₂ vor?

Ist es für Sie nachvollziehbar, dass mehr als eineinhalb Jahre nach Bekanntwerden der Grenzwertüberschreitungen und mehrere Monate nach Vorlage der Statuserhebung nach Angabe des Landeshauptmannes von Tirol nach wie vor erst „Vorschläge für den Inhalt eines Maßnahmenkatalogs“, somit „Vorarbeiten“ im Gang sind?

Hat Ihr Ressort eine Stellungnahme nach § 8 (5) IG - L zu den Tiroler Statusberichten innerhalb der vorgesehenen Sechswochenfrist abgegeben und wenn ja, was war der Inhalt dieser Stellungnahme im einzelnen?

Wann ist Ihrer Information nach mit der Verordnung entsprechender Maßnahmenkataloge bzw. eines Maßnahmenkatalogs durch den Landeshauptmann von Tirol zu rechnen?

Antwort:

Der Bericht Statuserhebung nach dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG - Luft, BGBI. I 1997/115) - N₀₂ Grenzwertüberschreitungen in Vomp, Innsbruck - Andechsstraße und Hall" ist im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 5. April 2001 eingelangt.

Dieser Bericht enthält keinerlei Vorschläge für den Inhalt eines Maßnahmenkatalogs bzw. Hinweise auf mögliche Vorarbeiten in dieser Frage. Eine Stellungnahme des BMVIT erfolgte daher nicht.

Auch ist es auf Grund der im Bericht vorhandenen Informationen, welche sich auf die Analyse der Immissionen beschränken, nicht möglich abzuschätzen, wann mit

der Verordnung entsprechender Maßnahmenkataloge bzw. eines Maßnahmenkatalogs durch den Landeshauptmann von Tirol gerechnet werden kann.

Fragen 3, 4, 7, 8 und 11:

Ist es Ihrer Ansicht nach zutreffend, dass das IG - L im Falle strukturell vom Verkehr und insbesondere vom LKW - Verkehr verursachter Grenzwertüberschreitungen wie im Beispielsfall Vomp 1999 ein sehr überschaubares und in sehr kurzen Zeiträumen operationalisierbares Portefeuille an möglichen Maßnahmen bereithält?

Hat der in Tirol offenbar verfolgte Ansatz, zu den - z.B. wegen verschieden starken Beteiligungen des zwischen Stadt und ländlicher Transitregion sehr verschiedenen strukturierten Verkehrsgeschehens - unterschiedlich verursachten

Grenzwertüberschreitungen einen einheitlichen Maßnahmenkatalog zu entwickeln, nicht nur eine unnötige Verzögerung gegenüber einer ansonsten zumindest im Fall Vomp einfachen verursachergerechten Vorgangsweise zur Folge?

Ist Ihrer Einschätzung nach eine Sanierung der nicht den Grenzwertvorgaben des IG - L entsprechenden Immissionssituation in Tirol ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen möglich, und falls ja, auf welcher fachlichen Unterlage im einzelnen beruht diese Einschätzung?

Welche Möglichkeiten hat ein Landeshauptmann, bei offenbar hauptsächlich verkehrs - und hier LKW - bedingten Grenzwertüberschreitungen bezüglich N02 im Rahmen eines verordneten Maßnahmenkatalogs in (u.a. EU -) rechtlich haltbarer Weise verkehrsbeschränkend oder - lenkend tätig zu werden?

Wäre Ihrer Ansicht nach eine Weisung des Landwirtschaftsministers an den Landeshauptmann von Tirol zwecks Beschleunigung des Arbeitstemos angebracht?

Antwort:

Die Zuständigkeit im Rahmen des Immissionsschutzgesetzes - Luft liegt auf Bundesebene beim Bundesminister für Land - und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; für die Vollziehung des Gesetzes ist in mittelbarer Bundesverwaltung der Landeshauptmann zuständig Aufgrund dieser Rechtslage ist es mir nicht möglich, Aussagen über Maßnahmen im Rahmen der Vollziehung dieses Gesetzes zu treffen.

Fragen 9, 10, 12:

Halten Sie Säumigkeit bei der Umsetzung der Verpflichtungen des IG - L zu ursprünglich zum Gutteil aus dem Verkehr stammenden Immissionen für geeignet, der Europäischen Union gegenüber Glaubwürdigkeit in Sachen Reduktion der Belastungen aus dem Verkehr an wichtigen Transitsachen zu dokumentieren?

Halten Sie das gemächliche Tempo Tirols bei der Erfüllung der Verpflichtungen gemäß IG - L nach verkehrsbedingten Grenzwertüberschreitungen angesichts der übergeordneten politischen Bedeutung gerade in diesem Fall für angemessen?

Welche Schritte haben Sie gegenüber Ihrem Regierungspartner gesetzt, um eventuell über diesen Weg eine der Glaubwürdigkeit der österreichischen Anti - Transit - Bemühungen zuträglichere Vorgangsweise des Tiroler Landeshauptmanns zu erreichen?

Antwort:

Österreich verfolgt seit Jahren eine konsequente Transitpolitik, die ,darauf gerichtet ist, die Schadstoffbelastungen für Mensch und Umwelt zu reduzieren. Diese Politik wird sowohl von der Bundesregierung, als auch von den anderen

Gebietskörperschaften getragen und nachdrücklich gegenüber der Europäischen Union und den europäischen Partnern vertreten. Die Glaubwürdigkeit Österreichs in Sachen Reduktion der Belastungen aus dem Verkehr ist somit jedenfalls gewährleistet. Ich verweise in diesem Zusammenhang beispielsweise auf die konsequente Haltung Österreichs bei der Anwendung des Ökopunktesystems, der restriktiven österreichischen Kontingentpolitik und der Förderung des Bahnausbau auf Transitstrecken.