

NIKOLAUS BERLAKOVICH
Bundesminister

XXIV. GP.-NR

4849 /AB

21. Mai 2010

zu 4941 /J lebensministerium.at

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

ZI. LE.4.2.4/0045-1 3/2010

Parlament
1017 Wien

Wien, am 18. Mai 2010

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Peter Stauber, Kolleginnen und Kollegen vom 24. März 2010, Nr. 4941/J, betreffend Auswirkungen des IG-Luft im Bereich der A2 auf der Nordumfahrung Klagenfurt

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Peter Stauber, Kolleginnen und Kollegen vom 24. März 2010, Nr. 4941/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Vorauszuschicken ist, dass im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) keine Emissions-Grenzwerte, sondern Immissionsgrenzwerte, also Grenzwerte der Luftschadstoffbelastung in der Außenluft, festgelegt sind. Als Grundlage für die Verordnung gemäß IG-L des Landeshauptmannes von Kärnten, mit der unter anderem auch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit temporären immissionsgesteuerten Geschwindigkeitsbegrenzungen verordnet wurde, dient eine Reihe von Modellrechnungen, die hauptsächlich von der TU Graz durchgeführt wurde und insbesondere auch in der NO₂-Statuserhebung Klagenfurt zum Ausdruck gekommen ist.



Zu den Fragen 2 und 3:

Der Verordnung liegen folgende zentrale Aussagen, die im Rahmen der Modellrechnungen, der Statuserhebung und des Programms gemäß § 9a IG-L zum Ausdruck gekommen sind, zu Grunde:

- Die Modellrechnungen zeigen, dass vor allem entlang der A2 Südautobahn NO₂-Immissionskonzentrationen von über 50 µg/m³ auftreten, was einen entsprechenden Reduktionsbedarf bedeutet.
- Ziel einer temporären Verkehrsbeeinflussungsanlage ist es, durch spezifische verkehrsbezogene Maßnahmen die vom Kraftfahrzeugverkehr auf der A2 Südautobahn ausgehenden NO₂-Immissionen im Bereich des verordneten Sanierungsgebietes zu verringern.
- Als Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels ist eine immissionsabhängige Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einer Teilstrecke der A2 Südautobahn vorgesehen. Für die Schaltung der Verkehrsbeeinflussungsanlage werden bestimmte Schwellenwerte festgelegt. Abhängig vom jeweiligen aktuellen Immissionsmesswert wird über die VBA eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h angezeigt.
- Die Effektivität dieser Maßnahme ist dadurch begründet, dass die Stickoxid-Emissionsfaktoren bei Kraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen bei einer (tatsächlich gefahrenen) Gesamtgeschwindigkeit von 100 km/h im Vergleich zu einer (tatsächlich gefahrenen) Geschwindigkeit von 130 km/h um etwa 40 % abnehmen.
- Mittels der immissionsgesteuerten Verkehrsbeeinflussungsanlage soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur dann und solange beschränkt werden, als damit ein bestmöglicher lufthygienischer Effekt erzielt wird.

Zu den Fragen 4 und 5:

Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen hat der Gesetzgeber im IG-L keine ex-lege Unterscheidung des Anwendungsbereichs zwischen Elektroautos und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorgesehen.

Zu Frage 6:

Der Gesetzgeber hat im IG-L Ausnahmen für Fahrzeuge mit Elektroantrieb von zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen vorgesehen, nicht jedoch bei Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses, des noch geringen Anwendungsbereichs und der mangelnden Kontrollmöglichkeiten erfolgt.

Es ist weiters festzuhalten, dass die konkrete Ausgestaltung von Maßnahmen in den Aufgabenbereich des Landeshauptmanns fällt. Dieser hat, den konkreten Umständen und Gegebenheiten angepasst, eine Maßnahmenverordnung nach den Grundsätzen des § 9b IG-L zu erlassen. Diese Regelung spiegelt die Idee der Subsidiarität wieder und folgt dem Grundsatz, die Entscheidungen so nahe wie möglich bei den BürgerInnen zu treffen.

Zu den Fragen 7 und 8:

Sanktionen für Verstöße gegen innerstaatliche Vorschriften, die aufgrund der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa erlassen wurden, müssen, um wirksam zu sein, eine entsprechende Ausgestaltung haben. Dieses Erfordernis wurde vom Gesetzgeber unter Anwendung einer festgesetzten maximalen Strafhöhe für Verstöße gegen Verkehrsmaßnahmen unter Anwendung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit umgesetzt. Diese Strafobergrenze entspricht dem in der StVO festgelegten Strafrahmen; zudem legt das IG-L, anders als die StVO, keine Mindeststrafhöhe fest.

Zu Frage 9:

Zur Angemessenheit der Strafhöhe in bestimmten Einzelfällen kann mangels Kenntnis der konkreten Sachlage nicht Stellung genommen werden. Es wird auf die in der Beantwortung zu den Fragen 7 und 8 dargelegten Grundsätze verwiesen.

Zu Frage 10:

Über die Höhe der Strafgelder, die der Magistrat Klagenfurt durch die Vollziehung des IG-L eingenommen hat, liegen dem BMLFUW keine Informationen vor.

Zu den Fragen 11 bis 13:

Es ist nicht zutreffend, dass eine europarechtliche Norm, oder auch das IG-L, eine Zweckbindung für die über das IG-L eingehobenen Strafgelder vorsieht.

Der Bundesminister:

