
276/A XXIII. GP

Eingebracht am 05.07.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antrag

der Abgeordneten Kopf, Bayr, Hörl, Pfeffer

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 34/2006, wird wie folgt geändert:

1. In § 14 Abs. 3 werden nach dem ersten Satz nachstehende Sätze eingefügt:

„Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird.“

2. § 14 Abs. 6 lautet:

„(6) Anordnungen gemäß Abs. 1 sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut „Immissionsschutzgesetz-Luft“ oder „IG-L“ zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten § 44 Abs. 1, 1a, 2, 2b, 3 und 4 sowie §§ 48, 51 und 54 StVO sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß § 50 Z 16 StVO, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen.“

3. In § 14 werden nach Absatz 6 folgende Absätze 6a bis 6d eingefügt:

„(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß § 44 Abs. 1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs. 6a sind festzusetzen:

1. der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten sollen, und
2. die Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die bei zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen jeweils gelten sollen
3. die Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Abs. 6a erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§ 44 Abs. 1a StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von

der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie per Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Abs. 6b Z 3 anordnet.“

Begründung:

Zu Z 1:

In § 14 Abs. 3 IG-L ist geregelt, dass die Prüfung, ob ein überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse für eine Ausnahmegenehmigung (Einfahrt in das Sanierungsgebiet) vorliegt, der Bezirksverwaltungsbehörde obliegt. Nach § 4 AVG wäre grundsätzlich von jeder berührten Bezirksverwaltungsbehörde im Einvernehmen mit den anderen beteiligten Behörden ein Bescheid zu erlassen. Nunmehr wird klargestellt, dass dies nur von einer Behörde zu geschehen hat und zwar von jener, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Diese Lösung umfasst auch ausländische Fahrzeuge, weshalb es nicht sinnvoll ist, auf den Wohnort oder Sitz des Zulassungsbesitzers abzustellen. Wenn allerdings der Zulassungsbesitzer seinen Sitz in einem politischen Bezirk hat, der im Sanierungsgebiet liegt, ist davon auszugehen, dass dort die erstmalige Einfahrt erfolgt.

Zu Z 2:

Die Verweise auf § 44 Abs. 1a und 2 StVO, wo die Kundmachung geregelt wird, wurden ergänzt. § 44 Abs. 1a StVO normiert die Kundmachung im Rahmen einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (§ 14 Abs. 1a IG-L).

Ebenso wird die Möglichkeit geschaffen, die Zusatztafel nicht nur wie durch § 54 StVO vorgesehen unter dem entsprechenden Straßenverkehrszeichen anzubringen. Diese Bestimmung ist nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes streng auszulegen. In der Praxis haben sich allerdings erhebliche technische Schwierigkeiten bei den bereits errichteten Verkehrsbeeinflussungsanlagen herausgestellt, da diese in der Konzeption auf andere Schaltbilder ausgelegt waren. Soweit daher das Zusatzzeichen auf einer anderen Stelle am Anzeigequerschnitt einer Verkehrsbeeinflussungsanlage angebracht werden soll, ist eine diesbezügliche Klarstellung erforderlich. Zudem soll nach dem Konzept der Verkehrsbeeinflussungsanlage ermöglicht werden, dass das Zusatzzeichen mit einem Gefahrenzeichen „andere Gefahren“ angebracht wird.

Da die Schaltung der Anlage technisch nur von der ASFINAG oder einer von ihr beauftragten Firma und nicht von einer Landesbehörde erfolgen kann, wird festgelegt, dass der jeweilige Straßenerhalter für die Kundmachung zu sorgen hat.

Zu Z 3:

Mit den vorliegenden Bestimmungen soll die Möglichkeit, die mit § 14 Abs. 1a IG-L bereits im Grundsatz geschaffen wurde und wie es sie für den Bereich von straßenpolizeilichen Verordnungen durch § 44c StVO bereits seit einigen Jahren gibt, näher spezifiziert werden, vorbeugend Verkehrsmaßnahmen zu verhängen, damit Grenzwertüberschreitungen vermieden werden. Da eine transparente, bundesweit einheitliche Vorgangsweise notwendig ist, wird der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, mit VO die Kriterien für die Auswahl der Parameter für die Auslösung der Geschwindigkeitsbeschränkungen festzulegen. Hinsichtlich der Überschreitungen von Grenzwerten sind zwei Messstellen anzustreben.

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Gesetzesentwurf unter Verzicht der ersten Lesung dem Umweltausschuss zuzuweisen.