

IG-Luft, 27.9.2007:

Herr Präsident! Ein herzliches Willkommen dem wieder genesenen Herrn Minister Dr. Pröll! Meine geschätzten Damen und Herren!

Die aktuelle IG-Luft-Novelle beinhaltet vier Schwerpunkte, die schon von meinen VorrednerInnen dargestellt wurden. Ich darf sie kurz anreißen: Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, Klarstellungen zur Kundmachung, Möglichkeiten für die Landeshauptleute und, wie es der Minister angesprochen hat, Umsetzungsverordnungen für flexible Tempolimits durch den Umwelt- beziehungsweise durch den Verkehrsminister.

Meine geschätzten Damen und Herren, am wichtigsten aber – und darüber wurde auch schon gesprochen – ist die Möglichkeit, Verkehrsmaßnahmen zur Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen über Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu setzen. Diese elektronischen Anlagen arbeiten mit einer Reihe von Parametern, um den Verkehrsfluss zu regeln. Daten zu Fahrbahnverhältnissen werden ebenso genutzt wie Daten zum Wetter oder zu Lärm- und Schadstoffemissionen. Da die Informationen in Echtzeit zur Verfügung stehen, kann präventiv und ohne Zeitverzögerung auf das Erreichen von Grenzwerten reagiert werden.

Geschätzte Damen und Herren, die Diskussion, die sich im Umweltausschuss darüber entzündet hat, ob nun fixe oder flexible Tempolimits höhere Schadstoffeinsparungen bringen, ist eher akademischer Natur. Relevanter ist meiner Ansicht nach, was von der teils sehr hitzigen Debatte der letzten Monate um den so genannten Feinstaub-Hunderter verdeckt wurde, nämlich dass das IG-Luft-Immissionsgesetz im Jahr 2005 stark verwässert wurde und es daher ein Sanierungsfall ist. Es steht im Regierungsübereinkommen, und ich gehe davon aus, dass es auch in den nächsten Monaten so passieren wird.

Sie erinnern sich noch daran: Mit dem Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005, das ja der Bundesrat beeinsprucht hat, wurde die Palette der möglichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Feinstaubbelastung mit zahlreichen

Ausnahmebestimmungen eingeschränkt. Feinstaub entsteht, wie wir wissen, nicht nur durch den Verkehr, sondern auch durch Industrie, durch Kleinverbrauch, durch die Landwirtschaft, wobei im UBA-Bericht „Emissionstrends 1990-2005“ feststeht, dass Traktorenemissionen der Landwirtschaft gar nicht der Landwirtschaft, sondern dem Kleinverbrauch zugerechnet werden.

Meine Damen und Herren, wir wissen, dass Offroader eine ganz schwere Kategorie in der Feinstaubbelastung darstellen. Daher bin ich der Überzeugung, dass es wichtig ist, wie bei der Masse der AutofahrerInnen beziehungsweise PendlerInnen auch hier Fahrbeschränkungen aufzuerlegen, die bisher eigentlich als Ausnahmen gelten. Ich gehe davon aus, dass wir es auch schaffen, in den nächsten Monaten die Evaluierung des IG-Luft durchzusetzen, um ein neues Instrumentarium gegen den Feinstaub zu schaffen, das effizient ist, ohne inhaltlich zu benachteiligen. – Danke schön. (Beifall bei der SPÖ sowie bei Abgeordneten der ÖVP.)