

Erläuterungen

zum Entwurf der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immission des Luftschadstoffes PM₁₀ nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft angeordnet werden (IG-L-Maßnahmenverordnung)

Vorblatt

1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

Auf Grund der Bestimmung des § 10 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 i. d. F. BGBl. I Nr. 34/2006, hat der Landeshauptmann Maßnahmen gemäß §§ 13 bis 16 IG-L im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt wurde, mit Verordnung unter Beachtung der Grundsätze des § 9b IG-L anzuordnen.

Im April 2006 wurde gemäß § 8 IG-L die Staturerhebung 2006, welche Erhebungen der Feinstaubbelastung (PM₁₀) in den Jahren 2002 bis 2005 dokumentiert, fertig gestellt.

Der Staturerhebung ist zu entnehmen, dass die in Anlage 1 des IG-L festgelegten Konzentrationswerte für PM₁₀ in weiten Teilen der Steiermark mit den bisher getroffenen Maßnahmen (IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004) nicht eingehalten werden können und es daher einer wesentlichen Ausweitung der bereits verordneten IG-L-Sanierungsgebiete sowie der Setzung weiterer Maßnahmen gemäß dem IG-L bedarf.

In der Folge ist ein Programm gemäß § 9a IG-L zu erstellen, da die Staturerhebung 2006 bereits eine Bewertung der Grenzwertüberschreitungen des Jahres 2005 beinhaltet (§ 9a Abs. 9 IG-L). Der Entwurf eines Programms wird gleichzeitig mit diesem Entwurf einer IG-L-Maßnahmenverordnung einem Stellungnahmeverfahren gemäß § 9a Abs. 1 IG-L unterzogen.

2. Inhalt:

Die wichtigsten Neuerungen des vorliegenden Entwurfes gegenüber der derzeit geltenden Rechtslage sind:

- Wesentliche Ausweitung der IG-L-Sanierungsgebiete:

Mit der IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004, wurden lediglich zwei Sanierungsgebiete gemäß § 2 Abs. 8 IG-L ausgewiesen, nämlich die Sanierungsgebiete „Großraum Graz“ sowie „Voitsberger Becken“. Insgesamt waren damit 13 steirische Gemeinden umfasst.

Mit der IG-L-Maßnahmenverordnung sollen nun vier Sanierungsgebiete gemäß § 2 Abs. 8 IG-L ausgewiesen werden:

1. „Großraum Graz“,
2. „Mur-Mürzfurche“,
3. „Mittleres Murtal“ sowie
4. „Mittelsteiermark“.

Insgesamt werden somit rund zwei Drittel aller steirischen Gemeinden, nämlich 333 Gemeinden, flächendeckend bzw. teilweise (einzelne Katastralgemeinden) einem IG-L-Sanierungsgebiet angehören.

- In allen IG-L-Sanierungsgebieten sollen nachstehende Maßnahmen angeordnet werden:

- Partikelfilterpflicht für Maschinen und Geräte (Baumaschinen) unter Beachtung der Übergangsbestimmungen des § 13,
- Einschränkungen des Verbrennens biogener Materialien im Freien (Brauchtumsfeuer),
- Verkehrsmaßnahmen: Geschwindigkeitsbeschränkungen vom 1. November bis 31. März, Tempo 100 km/h auf Autobahnen, Tempo 80 km/h auf Freilandstraßen,
- sowie ganzjährige Fahrverbote für bestimmte Schwerfahrzeuge (gestaffelt nach Erstzulassungsdatum: vor 1. Jänner 1992 bzw. vor 1. Jänner 1995), unter Beachtung der Bestimmungen des zeitlichen Geltungsbereiches gemäß § 14 Abs. 2 und 3.

- Im durch den Verkehr besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ sollen darüber hinaus weitere Maßnahmen (Anordnung von Akutmaßnahmen bei bestimmten Grenzwertüberschreitungen - Stufenplan) verordnet werden:

- Stufe 1: Winter 2006/2007: Fahrverbot für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem, wenn der Grenzwert von 75 µg/m³/TMW an mehr als 5 Tagen ununterbrochen überschritten wird;
- Stufe 2: ab Winter 2007/2008: Fahrverbot für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem, wenn der Grenzwert von 50 µg/m³/TMW an mehr als 5 Tagen ununterbrochen überschritten wird;
- Stufe 3: ab Winter 2008/2009: zusätzlich zu Stufe 2 wird ein generelles Fahrverbot gemäß § 16 Abs. 1 Z 4 IG-L verordnet, wenn der Grenzwert von 75 µg/m³/TMW an mehr als 5 Tagen ununterbrochen überschritten wird.

Der Verordnungsentwurf umfasst 3 Abschnitte mit insgesamt 15 Paragrafen. Mit der Erlassung dieser IG-L-Maßnahmenverordnung soll die derzeit geltende IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004, entfallen.

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Für Maßnahmen gemäß §§ 13 und 15a IG-L: keine.

Für Maßnahmen gemäß § 14 Abs. 1 IG-L, soweit sie Autobahnen und Schnellstraßen betreffen und mehr als drei Monate andauern sollen, ist die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erforderlich.

4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf dient der Umsetzung von Gemeinschaftsrecht. Mit dieser Verordnung werden folgende Richtlinien umgesetzt:

1. Richtlinie 1996/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität,
2. Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft,
3. Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft,
4. Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft,
5. Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme sowie
6. Richtlinie 2003/35/EG über die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme.

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Die durch die Vollziehung der Verordnung zu erwartenden jährlichen Kosten werden wie folgt geschätzt:

Jährliche Personal- und Raumkosten:

§ 4 Maßnahmen für Anlagen - Maschinen, Geräte und mobile technische Einrichtungen	€ 26.060,--
§ 5 Brauchtumsfeuer	€ 18.886,--
§ 6 Maßnahmen für den Verkehr – Geschwindigkeitsbeschränkungen	€200.398,--
§ 7 Fahrbeschränkung für Schwerfahrzeuge	€ 1.365,--
§§ 8 und 9 Fahrbeschränkung für Personenkraftfahrzeuge mit Dieselmotoren	€142.811,--
§ 10 Fahrverbote an hoch belasteten Tagen	€270.996,--
Jährliche Personalkosten gesamt	€660.516,--
Jährliche Raumkosten gesamt	€ 2.410,--
SUMME VOLLZUGSKOSTEN PRO JAHR	€662.926,--

Die genaue Darstellung der Leistungsprozesse wird den Erläuterungen beigelegt.

Einmalige Kosten:

Maßnahmen für den Verkehr müssen gemäß § 14 Abs. 6 IG-L soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO kundgemacht werden. Hier werden die voraussichtlichen einmaligen Sach- und Arbeitskosten für diese Kennzeichnung dargestellt (erste Grobschätzung):

Materialkosten

Sanierungsgebiet „Großraum Graz“	Kosten in €
Kennzeichnung Autobahn, Landesstraßen und Gemeindestraßen	98.510
Sanierungsgebiete „Mur-Mürzfurche“, „Mittleres Murtal“ und „Mittelsteiermark“	
Kennzeichnung Autobahn, Landesstraßen und Gemeindestraßen	136.540
SUMME MATERIALKOSTEN	335.050

Kosten Montage

Autobahn: €195,-- pro Standort

Landstraße: €135,-- pro Standort

Gemeindestraße: €125,-- pro Standort

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

1. Anlass und Zweck der Neuregelung, Kompetenzlage:

Das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 i. d. F. BGBl. I Nr. 34/2006, wurde auf Grundlage des Art. 10 Abs. 1 Z 12 B-VG erlassen, stellt also eine Rechtsmaterie dar, die sowohl in Gesetzgebung als auch in Vollziehung Bundesangelegenheit ist. Die Vollziehung des Gesetzes (insbesondere die Erlassung einer IG-L-Maßnahmenverordnung nach § 10 IG-L) erfolgt daher in mittelbarer Bundesverwaltung.

Ziele dieses Bundesgesetzes sind insbesondere der dauerhafte Schutz der menschlichen Gesundheit, des Tier- und Pflanzenbestandes, der Schutz des Menschen vor unzumutbaren belästigenden Luftschadstoffen, die vorsorgliche Verringerung der Emissionen von Luftschadstoffen, die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2, 3 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte.

Vorrangiges Ziel dieser IG-L-Maßnahmenverordnung ist es daher, zum Schutz der menschlichen Gesundheit entsprechende – auch präventive - Maßnahmen zu setzen, damit die hohe Lebensqualität in der Steiermark erhalten bzw. verbessert wird.

Zur Erreichung dieser Ziele wird ein Instrumentarium im Immissionsschutzgesetz-Luft angeboten, um vorsorglich eine Verringerung der Emission von Luftschadstoffen in die Wege zu leiten und gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflussten (anthropogenen) Emission und der Immission von Luftschadstoffen setzen zu können.

Anlage 1 definiert Konzentrationswerte für den Luftschadstoff Feinstaub (PM₁₀), welcher zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich eingehalten werden muss. Dieser Konzentrationswert ist mit 50 µg/m³ als Tagemittelwert (TMW) bzw. 40 µg/m³ als Jahresmittelwert (JMW) festgelegt. Pro Kalenderjahr ist in der Zeit von 2005 bis 2009 die Überschreitung dieses Tagesmittelwertes an 30 Tagen zulässig, ab dem Jahr 2010 nur mehr an 25 Tagen.

Anlage 5 des Immissionsschutzgesetzes-Luft definiert Zielwerte. Als Zielwert für die Konzentration von PM₁₀ gilt der Wert von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert, der nicht öfter als 7 Mal im Jahr überschritten werden darf und der Wert von 20 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres.

Gemäß § 5 IG-L haben die Landeshauptmänner Messstellen einzurichten und zu betreiben. Sofern an einer gemäß § 5 betriebenen Messstelle eine Überschreitung eines in den Anlagen 1, 2, 4 oder 5 oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 3 festgelegten Immissionsgrenz-, Immissionsziel- oder Alarmwertes festgestellt wird, hat der Landeshauptmann diese Überschreitung im Monats- oder Jahresbericht gemäß §§ 36f der Verordnung über das Messkonzept zum Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. II Nr. 263/2004, auszuweisen und festzustellen, ob diese Überschreitung auf einen Störfall oder eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrenden erhöhten Immission zurückzuführen ist (§ 7 IG-L).

Wenn die Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes nicht auf einen Störfall oder auf eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission zurückzuführen ist, hat der Landeshauptmann gemäß § 8 Abs. 1 IG-L spätestens 9 Monate nach der Ausweisung der Überschreitung eine Stuserhebung zu erstellen, die jedenfalls Folgendes zu enthalten hat:

- die Darstellung der Immissionssituation für den Beurteilungszeitraum;
- die Beschreibung der meteorologischen Situation;
- die Feststellung und Beschreibung der in Betracht kommenden Emittenten oder Emittentengruppen, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsbelastung geleistet haben und eine Abschätzung ihrer Emissionen;
- die Feststellung des voraussichtlichen Sanierungsgebietes (§ 2 Abs. 8) sowie
- Angaben gemäß Anhang IV Z 1 bis 6 und 10 der Richtlinie 396L0062.

Mit der Vorlage der Stuserhebung vom 13. April 2006 gemäß § 8 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 i. d. F. BGBl. I Nr. 34/2006, die Erhebungen der Luftgüte, insbesondere im Hinblick auf den Luftschadstoff PM₁₀ (Feinstaub), in den Jahren 2002 bis einschließlich 2005 im Land Steiermark darstellt, sowie auf Grund der

Novellierung des Immissionsschutzgesetzes-Luft durch BGBl. I Nr. 34/2006 sind Maßnahmen gemäß den §§ 13 bis 16 im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a IG-L spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt wurde, mit Verordnung des Landeshauptmannes unter der Beachtung der Grundsätze des § 9b IG-L anzuordnen.

Die Stuserhebung 2006, welche Erhebungen der Feinstaubbelastung (PM₁₀) in den Jahren 2002 bis 2005 dokumentiert, wurde im April 2006 fertig gestellt. Das Begutachtungsverfahren endete am 9. Juni 2006.

Der Stuserhebung ist zu entnehmen, dass die in Anlage 1 des IG-L festgelegten Konzentrationswerte für PM₁₀ in weiten Teilen der Steiermark mit den bisher getroffenen Maßnahmen (IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004) nicht eingehalten werden können und es daher einer wesentlichen Ausweitung der bereits verordneten IG-L-Sanierungsgebiete sowie der Setzung weiterer Maßnahmen gemäß dem IG-L bedarf.

In der Folge ist ein Programm gemäß § 9a IG-L zu erstellen, da die Stuserhebung 2006 bereits eine Bewertung der Grenzwertüberschreitungen des Jahres 2005 beinhaltet (§ 9a Abs. 9 IG-L).

Die Bestimmung des § 9a IG-L, die durch die Novelle BGBl. I Nr. 34/2006 im Rahmen des Umweltrechtsanpassungsgesetzes 2005 neu eingefügt wurde, normiert, dass zur Erreichung der Ziele des Gesetzes der Landeshauptmann unter Bedachtnahme auf nationale Programme gemäß dem Emissionshöchstmengengesetz-Luft, auf Pläne und Programme gemäß dem Ozongesetz sowie der Österreichischen Klimastrategie auf Grundlage des Emissionszertifikatgesetzes, der Stuserhebung gemäß § 8 IG-L und eines allenfalls erstellten Emissionskatasters, unter Berücksichtigung der Stellungnahmen zur Stuserhebung sowie unter Berücksichtigung der Grundsätze des Gesetzes (§ 9b) ein Programm zu erstellen hat, in dem jene Maßnahmen festgelegt werden, die ergriffen werden, um die Emissionen, die zur Überschreitung des Immissionsgrenzwertes gemäß Anlage 1, 2 und 5b oder einer Verordnung nach § 3 Abs. 3 geführt haben, im Hinblick auf die Einhaltung dieses Grenzwertes zu reduzieren.

Ein Entwurf des Programms ist spätestens 18 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes stattgefunden hat, zu veröffentlichen. Für den Fall, dass der Entwurf vorsieht, Maßnahmen gemäß dem Abschnitt 4 des IG-L (§§ 13 bis 16 IG-L) mit Verordnung gemäß § 10 vorzuschreiben, ist der Entwurf für diese Verordnung zusammen mit dem Entwurf des Programms im Internet auf der Homepage des Landes zu veröffentlichen. Jedermann kann zum Entwurf des Programms binnen 6 Wochen Stellung nehmen. Die in ihrem Wirkungsbereich betroffenen Bundesminister sowie die gesetzlich eingerichteten Interessensvertretungen sind von der Veröffentlichung des Entwurfs und der Möglichkeit zur Stellungnahme in Kenntnis zu setzen. Diese Stellungnahmen sind bei der Erstellung des Programms in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Das Programm gemäß § 9a IG-L kann insbesondere folgende Maßnahmen umfassen:

- Maßnahmen gemäß Abschnitt 4 IG-L
- Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Beschaffung
- Förderungsmaßnahmen im Bereich von Anlagen, Haushalten und Verkehr für emissionsarme Technologien und Verhaltensweisen, die Emissionen reduzieren
- Maßnahmen hinsichtlich des Betriebs von mobilen Motoren

Im Programm sind für jede Maßnahme das Gebiet, in dem sie gilt, sowie eine Umsetzungsfrist festzulegen. In das Programm sind darüber hinaus Angaben gemäß Anhang IV Z 7 bis 9 der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität aufzunehmen. Die Auswahl der festgelegten Maßnahmen ist zu begründen. Weiters ist in einem Anhang zum Programm auf im selbständigen Wirkungsbereich der Länder und Gemeinden getroffene Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen jener Schadstoffe, für die das Programm erstellt wird, zu verweisen.

Hingewiesen wird, dass gemäß § 9a Abs. 8 IG-L das Programm spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenz- oder Zielwertüberschreitung gemessen wurde, auf der Internetseite des Landes und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kundzumachen ist.

Der Entwurf eines Programms wird daher gleichzeitig mit diesem Entwurf einer IG-L-Maßnahmenverordnung einem Anhörungsverfahren gemäß § 9a Abs. 1 IG-L unterzogen und ist im Internet unter der Adresse www.feinstaub.steiermark.at abrufbar.

§ 10 Abs. 1 IG-L verpflichtet den Landeshauptmann im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a Maßnahmen gemäß den Bestimmungen der §§ 13 bis 16 IG-L spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt wurde, mit Verordnung unter Beachtung der Grundsätze (§ 9b IG-L) anzuordnen.

Maßnahmen, die nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft angeordnet werden können, sind:

§ 13: Maßnahmen für Anlagen

§ 13a: Maßnahmen zur Sanierung von Anlagen

§ 14: Maßnahmen für den Verkehr (Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs)

§ 15: Maßnahmen für Stoffe, Zubereitungen und Produkte

§ 15a: Verbrennen im Freien sowie

§ 16: Zusätzliche Maßnahmen, wenn der in einer Anlage festgelegte Immissionsgrenz- bzw.-zielwert um mehr als 50% in mehr als einem Beurteilungszeitraum überschritten wird (z. B. § 16 Abs. 1 Z 4 Fahrverbote).

2. Inhalt:

Anders als bei vielen gasförmigen Luftschadstoffen ist die Verursacherstruktur bei Partikeln sehr differenziert. Neben den Emissionen aus konkreten Quellen tragen zur Gesamtimmisionsbelastung auch diffuse Freisetzen von Stäuben und die Bildung von Partikeln aus gasförmigen Vorläufersubstanzen bei. Es gibt keine einzelne Quelle, die als Hauptverursacher für erhöhte PM₁₀-Belastungen angesehen werden kann (siehe Analyse der Verursacher in der Stuserhebung PM₁₀ 2002 – 2005). Daher kann die Wirksamkeit von Maßnahmen, die einen einzigen Verursacher betreffen, nicht sehr hoch hinsichtlich der Immissionsminderung sein.

Es ist also eine Vielzahl von Maßnahmen (im Rahmen des IG-L, aber auch im selbständigen Wirkungsbereich des Landes bzw. im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden) in Angriff zu nehmen und schließlich umzusetzen, um deutlich merkbare Minderungen der PM₁₀-Immissionen erreichen zu können.

Auf Grund der Ergebnisse der Stuserhebung 2006 soll mit der Erlassung der neuen Verordnung gemäß § 10 IG-L die Anzahl der Gemeinden, die bereits im Jahr 2004 mit Verordnung zum IG-L-Sanierungsgebiet erklärt worden sind, wesentlich erweitert werden. In der IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004, wurden zwei Sanierungsgebiete, nämlich das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ sowie das Sanierungsgebiet „Voitsberger Becken“ als IG-L-Sanierungsgebiet ausgewiesen. Insgesamt sind bislang nur 13 steirische Gemeinden von diesen zwei Sanierungsgebieten erfasst.

Mit der IG-L-Maßnahmenverordnung 2006 sollen zukünftig vier Sanierungsgebiete ausgewiesen werden, welche insgesamt 333 steirische Gemeinden (bzw. Teile der Gemeinden) betreffen werden.

Es sind dies die Sanierungsgebiete

1. „Großraum Graz“
2. „Mur-Mürzfurche“
3. „Mittleres Murtal“ und
4. „Mittelsteiermark“.

Hervorzuheben ist das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“, das unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 9b Z 3 IG-L als besonders durch den Verkehr belastetes Sanierungsgebiet definiert werden soll.

Neben Maßnahmen, die für alle vier Sanierungsgebiete Geltung erlangen sollen, bedarf es daher für die Landeshauptstadt Graz sowie die auch betroffenen acht südlichen Umlandgemeinden besonderer Maßnahmen, wenn die Immissionsbelastung mehrere Tage lang ununterbrochen andauert.

Als Maßnahmen sollen verordnet werden:

Maßnahmen für alle Sanierungsgebiete

1. In allen Sanierungsgebieten dürfen Maschinen, Geräte und sonstige mobile technische Einrichtungen mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW nur eingesetzt werden, wenn sie mit einem Partikelreinigungssystem ausgestattet sind. Diese Regelung betrifft insbesondere Baumaschinen. Maschinen, Geräte und mobile technische Einrichtungen mit einer Leistung von mehr als 37 kW sind bis zum 30. Juni 2007 mit Partikelreinigungssystemen auszustatten bzw. dürfen ab diesem Zeitpunkt nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie über ein solches Reinigungssystem verfügen; solche mit einer Leistung von 18 bis 37 kW müssen diese Anforderungen bis 30. Juni 2008 erfüllen.

2. Unter Anwendung der Bestimmung des § 15a IG-L sollen in allen Sanierungsgebieten Brauchtumsfeuer einer Beschränkung unterworfen werden. Zur Einschränkung und eindeutigen Klarstellung der Bestimmung des § 5 Abs. 1 Z 1 des Bundesgesetzes über das Verbot des Verbrennens biogener Materialien im Freien, BGBl. Nr. 405/1993 i. d. F. BGBl. I Nr. 108/2001, soll in der IG-L-Maßnahmenverordnung festgelegt werden, dass Brauchtumsfeuer in der Steier-

mark, an denen ein offenes Feuer im Freien entfacht werden darf, ausschließlich der Karsamstag sowie der 21. Juni (Sommersonnenwende) sind. Auch hinsichtlich des Zustandes der biogenen Materialien wird eine Einschränkung getroffen: so ist zur Reduktion der Schadstoffbelastung, aber besonders auch der Geruchsbelästigung, das Verbrennen von biogenen Materialien nur mehr im trockenen Zustand zulässig.

3. In allen Sanierungsgebieten gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Zeit vom 1. November bis einschließlich 31. März. Auf Autobahnen gilt Tempo 100 km/h und auf den sonstigen Freilandstraßen 80 km/h, es sei denn, nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. StVO 1960) sind gleich hohe oder niedrigere höchstzulässige Geschwindigkeiten verordnet. Im Sinne einer leichteren Lesbarkeit dieser Bestimmung wird die Regelung des § 14 Abs. 2, letzter Satz IG-L ausdrücklich wiedergegeben, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen für Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 25 StVO 1960 nicht zum Tragen kommen, diese Fahrzeuge also ausgenommen sind.

4. In allen Sanierungsgebieten soll ganzjährig ein Fahrverbot für bestimmte Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge (abgestellt auf das Erstzulassungsdatum) mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen gelten. Schwerfahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum vor dem 1. Jänner 1992 dürfen ab dem 1. Juli 2007 in den Sanierungsgebieten nicht mehr fahren. Schwerfahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum vor dem 1. Jänner 1995 dürfen ab dem 1. Jänner 2009 auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L, weshalb ex lege die Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L zu berücksichtigen sind.

Besondere Maßnahmen für das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“

Im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“, das als besonders verkehrsbelastet definiert wird, soll es bei bestimmten, lang anhaltenden Belastungen mit Feinstaub zu sogenannten „selektiven Fahrbeschränkungen“ kommen. Die erwartete Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch Feinstaub bedarf einer Reihe von Begleitmaßnahmen, sollen die positiven Effekte dieser Maßnahmen nicht durch kontraproduktive Faktoren (z. B. Verkehrsstaus, fehlende Infrastruktur für den PendlerInnenverkehr) überlagert werden. Solche Begleitmaßnahmen (z. B. Fahrplanverdichtung des öffentlichen Verkehrs, Schaffung von Park & Ride-Plätzen, Etablierung eines Verkehrsleitsystems, Schaffung von Abstellflächen, um eine effiziente Kontrolle durch die Straßenaufsichtsorgane sowie Bundespolizei zu gewährleisten) können jedoch im Rahmen der IG-L-Maßnahmenverordnung nicht unmittelbar angeordnet werden.

Um daher die nötigen verkehrsrelevanten Begleitmaßnahmen (z. B. Ausbau öffentlicher Verkehr, Verdichtung der Fahrpläne, Schaffung von Park & Ride-Plätzen, Verkehrsleitsystem u. dgl.) für einen reibungslosen Vollzug dieser Maßnahmen zum Zwecke der Optimierung der Schadstoffreduktion sicherstellen zu können, soll ein zeitlich gestaffelter Stufenplan verordnet werden. Dieser Stufenplan entspricht auch den Geboten des § 9b, insbesondere im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit (Z 4), die Inanspruchnahme des gelindesten, zum Ziel führenden Mittels (Z 5) sowie die Berücksichtigung öffentlicher Interessen (Z 7):

Stufe 1: (§ 8)

Für den Winter 2006/2007 soll gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L eine zeitliche und räumliche Beschränkung des Verkehrs gelten.

Im Winter 2006/2007 sollen daher PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem in der Zeit vom 1. November 2006 bis einschließlich 31. März 2007 in der Zeit zwischen 5 Uhr und 21 Uhr nicht fahren dürfen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: Ein Fahrverbot für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem ist dann anzusetzen, wenn durch Messungen an zumindest zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen festgestellt wird, dass der Immissionsgrenzwert für Feinstaub in der Höhe von $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert an mehr als 5 aufeinander folgenden Tagen überschritten wird und auf Grund meteorologischer Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Grenzwert auch weiterhin überschritten wird. Das Fahrverbot soll ab dem 6. Tag der andauernden Grenzwertüberschreitung gelten.

Zu beachten bei dieser Maßnahme sind auch hier die ex lege getroffenen Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L sowie weitere vom Landeshauptmann angeordnete Ausnahmen.

Stufe 2: (§ 9)

Zur weiteren Verbesserung der Luftgütesituation im Hinblick auf die Feinstaubbelastung im besonders verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ soll daher ab dem Winter 2007/2008 die gleiche Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L wie im Winter 2006/2007 verordnet werden, mit der Ausnahme, dass eine solche selektive Fahrbeschränkung für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem bereits bei einem Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert zur Umsetzung gebracht werden soll.

Stufe 3: (§ 10)

Als letzte Stufe zur Verbesserung der Immissionssituation im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ soll ab dem Winter 2008/2009 ein generelles Fahrverbot gemäß § 16 IG-L in der Zeit vom 1. November bis einschließlich 31. März zwischen 5 Uhr und 21 Uhr, ausgenommen auf Autobahnen und Schnellstraßen, umgesetzt werden, wenn durch Messungen an mindestens zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen festgestellt wird, dass der Immissionsgrenzwert von $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert an mehr als 5 aufeinander folgenden Tagen überschritten wird und auf Grund meteorologischer Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Immissionsgrenzwert auch weiterhin überschritten wird.

Für den Fall, dass der Tagesmittelwert an mehr als 5 aufeinanderfolgenden Tagen mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - jedoch weniger als $75 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{TMW}$ - beträgt, gelten ab 1. November 2008 weiterhin die selektiven Fahrbeschränkungen für Personenkraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem gemäß § 9.

Folgende wesentliche Studien und Publikationen wurden verwendet, um die Wirkung der Maßnahmen dieser Verordnung beurteilen zu können:

Statuserhebungen für den Schadstoff PM_{10} 2002, 2003, 2004 und 2005 gemäß § 8 Immissionsschutzgesetz Luft, Bericht Lu 01-06 Amt der Steiermärkischen Landesregierung FA 17C, April 2006

P. Sturm, B. Heiden, Auswirkungen der Verkehrsmaßnahmen des Maßnahmenkatalogs nach IG-L für Feinstaub und Stickstoffdioxid für den Großraum Graz und Grazer Feld, Bericht Nr. FVT- 46/03/Stu V&U 03/37/6100, erstellt im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, FVT, FA17C, Dezember 2003

M. Rexeis, S. Hausberger, G. Röschel; K. Fallast; H. Puxbaum, Wirkung von Verkehrsmaßnahmen in steirischen Sanierungsgebieten, Juni 2006

FVT, Emissionskataster Graz, Teilbereich Verkehr – Bezugsjahr 2003, Graz 2005

In formeller Hinsicht wird festgehalten, dass der Verordnungsentwurf 3 Abschnitte mit insgesamt 15 Paragrafen umfasst. Mit der Erlassung dieser IG-L-Maßnahmenverordnung soll die derzeit geltende IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004, entfallen, da die Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung in den Entwurf der IG-L-Maßnahmenverordnung integriert wurde sowie auf die neu hinzu kommenden Sanierungsgebiete erstreckt werden soll.

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Für Maßnahmen gemäß §§ 13 und 15a IG-L: keine.

Für Maßnahmen gemäß § 14 Abs. 1 IG-L, soweit sie Autobahnen und Schnellstraßen betreffen und mehr als drei Monate andauern sollen, ist die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erforderlich.

4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf dient der Umsetzung von Gemeinschaftsrecht. Mit dieser Verordnung werden folgende Richtlinien umgesetzt:

1. Richtlinie 1996/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität,
2. Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft,
3. Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft,
4. Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft,
5. Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme sowie

6. Richtlinie 2003/35/EG über die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme.

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Die durch die Vollziehung der Verordnung zu erwartenden jährlichen Kosten werden wie folgt geschätzt:

Jährliche Personal- und Raumkosten:

Maßnahme	Leistungsprozesse	Kosten in €
§ 4 Maßnahmen für Anlagen - Maschinen, Geräte und mobile technische Einrichtungen	- Stichprobenweise Kontrollen - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS <i>Anmerkung: es wird davon ausgegangen, dass jährlich rund 450 Kontrollen in allen Sanierungsgebieten durchgeführt werden</i>	26.060
§ 5 Brauchtumsfeuer	- Stichprobenweise Kontrollen - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS	18.886
§ 6 Maßnahmen für den Verkehr - Geschwindigkeitsbeschränkungen	- Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS <i>Anmerkung: hier kommt es auf das Ausmaß der Überschreitung der Geschwindigkeitsbeschränkung an. Es werden daher nicht alle Vergehen gegen diese Maßnahme zu einem Verwaltungsstrafverfahren führen, da in manchen Fällen mit Abmahnungen, Organstrafen das Auslangen gefunden werden kann.</i>	200.398
§ 7 Fahrbeschränkung für Schwerfahrzeuge	- Entgegennahme und Behandlung Antrag Ausnahmegenehmigung (§ 14 Abs. 3 IG-L) - Bescheiderstellung - Berufung UVS - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS <i>Anmerkung: auf Grund der Fuhrparkzusammensetzung sowie der ex lege Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L ist davon auszugehen, dass jährlich nur 21 Fälle bearbeitet werden müssen.</i>	1.365
§§ 8 und 9 Fahrbeschränkung für Personenkraftfahrzeuge mit Dieselmotoren	- Entgegennahme und Behandlung Antrag Ausnahmegenehmigung (§ 14 Abs. 3 IG-L) - Bescheiderstellung - Berufung UVS - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS - Umklappen der Hinweistafeln	142.811
§ 10 Fahrverbote an hoch belasteten Tagen	- Bescheiderstellung - Berufung UVS - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS - Umklappen der Hinweistafeln	270.996
Jährliche Personalkosten		660.516
Jährliche Raumkosten		2.410
GESAMTSUMME	VOLLZUGSKOSTEN PRO JAHR	662.926

Die genaue Darstellung der Leistungsprozesse wird den Erläuterungen beigelegt.

Einmalige Kosten:

Maßnahmen für den Verkehr müssen gemäß § 14 Abs. 6 IG-L soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO kundgemacht werden. Abhängig davon, ob die Kennzeichnung die Autobahn, eine Landesstraße oder Gemeindestraße betrifft, bedarf es Hinweistafeln unterschiedlicher Größe, was auch Auswirkungen auf die Materialkosten hat. Seitens der für die Kennzeichnung zuständigen FA18C wurde der Bedarf erhoben und - wie nachstehend dargestellt – die voraussichtlichen Kosten grob geschätzt. Hier werden daher die zu erwartenden einmaligen Sach- und Arbeitskosten für diese Kennzeichnung dargestellt (erste Grobschätzung):

Materialkosten

Sanierungsgebiet	Bedarf	Kosten in €
Sanierungsgebiet „Großraum Graz“	verdrehbare Tafeln, zusätzlich klappbar, inkl. Befestigungsmaterial, Betonrohr und Steher	
Autobahn	64 Hinweiszeichen; Größe 1500 x 2000; Kosten ca: pro Stück €970,-- (64 x 970)	62.080
Landstraße	38 Hinweiszeichen; Größe 1000 x 1500; Kosten ca: pro Stück €485,-- (38 x 485)	18.430
Gemeindestraßen (I und P.)	90 Hinweiszeichen; Größe 630 x 960; Kosten ca: pro Stück €200,-- (90 x 200)	18.000
<i>Zwischensumme</i>		<i>98.510</i>
Sanierungsgebiete „Mürzfurche“, „Mittleres Murtal“ und „Mittelsteiermark“	verdrehbare Tafeln, inkl. Befestigungsmaterial, Betonrohr und Steher	
Autobahn	64 Hinweiszeichen; Größe 1500 x 2000; Kosten ca: pro Stück €670,-- (64 x 670)	42.880
Landstraße	168 Hinweiszeichen; Größe 1000 x 1500; Kosten ca: pro Stück €390,-- (168 x 390)	65.520
Gemeindestraßen (I und P.)	860 Hinweiszeichen; Größe 630 x 960; Kosten ca: pro Stück €149,-- (860 x 149)	128.140
<i>Zwischensumme</i>		<i>136.540</i>
GESAMTSUMME	MATERIALKOSTEN	335.050

Zu den Materialkosten kommen noch Kosten für die Montage der Verkehrszeichen; diese werden wie folgt geschätzt:

Kosten Montage

Autobahn: €195,-- pro Standort

Landstraße: €135,-- pro Standort

Gemeindestraße: €125,-- pro Standort

II. Besonderer Teil

Zu § 1:

§ 1 Abs. 1 IG-L definiert umfassend die Ziele des Immissionsschutzgesetzes-Luft, weshalb eine wortgleiche Wiederholung in der IG-L-Maßnahmenverordnung entbehrlich ist.

Mit der Zielbestimmung des § 1 dieser Verordnung soll daher nur klar gestellt werden, dass es einerseits um durch den Menschen beeinflusste (anthropogene) Emissionen geht und andererseits, dass Maßnahmen gesetzt werden müssen, um Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei PM₁₀ (Feinstaub) zu verringern und dadurch die Luftqualität zu verbessern.

Zu § 2:

In dieser Bestimmung erfolgt die Festlegung der IG-L-Sanierungsgebiete gemäß § 2 Abs. 8 IG-L. Als Sanierungsgebiet im Sinne dieser Bestimmung ist jener Teil des österreichischen Bundesgebietes festzulegen, in dem sich die für die Schadstoffbelastung verantwortlichen Emittenten bzw. Emittentengruppen befinden und für die in einem Programm gemäß § 9a Maßnahmen vorgesehen werden können, welche mit Verordnung gemäß § 10 Abs. 1 IG-L anzuordnen sind.

Diese Maßnahmen sind im 4. Abschnitt des Gesetzes (§§ 13 bis 16) geregelt und im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a zu verordnen.

Die Messergebnisse der Jahre 2002 bis 2005 in der Steiermark (Statuserhebung 2006), aber auch die Erfahrungen anderer Bundesländer, haben gezeigt, dass eine Ausweisung von Sanierungsgebieten wesentlich großflächiger erfolgen muss, als dies in der Verordnung des Landeshauptmannes vom 20. Jänner 2004, mit der ein Maßnahmenkatalog für den Verkehr erlassen wurde (LGBl. Nr. 2/2004 i.d.F. LGBl. Nr. 50/2004), erfolgt ist.

Die fachlich aufbereiteten Grundlagen sind in der Statuserhebung für den Schadstoff PM₁₀, 2002, 2003, 2004 und 2005 gemäß § 8 Immissionsschutzgesetz-Luft, Bericht Lu 01-06, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 17C vom April 2006 umfassend dargestellt.

In Bezug auf die flächenhafte Verteilung der PM₁₀-Belastungen in der Steiermark lassen sich die bisherigen Ergebnisse der kontinuierlichen wie auch mobilen Luftgütemessungen sowie von Sonderprogrammen wie folgt zusammenfassen:

Die außeralpine Steiermark (Mittelsteiermark) ist neben der regionalklimatischen Ungunst im Lee der Alpen mit sehr schlechten Ausbreitungsbedingungen und damit verstärkter Anreicherung durch lokale/regionale Emissionen auch deutlich durch die großräumige Hintergrundbelastung im Südosten der Alpen geprägt. Diese Situation entspricht auch den in den Messnetzen Kärnten und Burgenland gemachten Erfahrungen. Innerhalb der Mittelsteiermark zeigt sich zwar durchaus eine deutliche regionale bzw. kleinräumige Differenzierung der Konzentrationshöhen, generell ist aber davon auszugehen, dass die überwiegenden Siedlungsgebiete der Ost-, Süd- und Weststeiermark, die nicht höher als 150 m über Talbodenniveau liegen, die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Belastung mit PM₁₀ nicht eingehalten werden können. Es musste daher der Weg einer großflächigen Ausweisung des Sanierungsgebietes gewählt werden. Zur Abgrenzung entlang des steirische Randgebirges wurde die erwähnte Höhe über dem regionalen Talbodenniveau herangezogen, die in weiten Teilen des Gebirgsrandes in etwa einer Höhe von 500 m entspricht. Alle Gemeinden, die nennenswerte Gebietsanteile unter 500 m Seehöhe aufweisen, werden daher in der Statuserhebung als Sanierungsgebiet vorgeschlagen.

Das bisherige Sanierungsgebiet „Voitsberger Becken“ soll in das Sanierungsgebiet „Mittelsteiermark“ integriert werden. Das bisherige Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ bleibt dagegen auf Grund seiner deutlich überdurchschnittlichen Belastungen, insbesondere durch den Verkehr als Hauptemittent, als eigenes Sanierungsgebiet bestehen und wird darüber hinaus auch gemäß § 3 als „verkehrsbelastetes Sanierungsgebiet“ deklariert.

In der Obersteiermark sind die belasteten Gebiete bedingt durch die Topographie und die jeweilige Lage zum Alpenhauptkamm und seinen Stausituationen bei großräumigen Strömungswetter deutlich stärker akzentuiert.

Im Bereich nördlich des Alpenhauptkammes (Ennstal, Paltental, Salzatal, Mariazeller Land) ermöglicht die witterungsklimatische Gunst (Lage im primären und sekundären Staugebiet bei West- bis Nordströmung und zyklonalen Entwicklungen nördlich der Alpen) trotz nicht unbeträchtlicher lokaler Emissionen (Verkehr, Industrie, Hausbrand) einen häufigen Luftmassenwechsel. An der Messstelle Liezen konnten dadurch die gesetzlichen Vorgaben bisher eingehalten werden. Die mobilen Messungen im Ennstal, Paltental bzw. im Salzkammergut haben diese Einschätzung durchwegs bestätigt.

Südlich des Alpenhauptkammes zeigen lediglich das obere Murtal westlich des Aichfeldes und das obere Mürztal eine begünstigte Immissionsstruktur. Hierfür dürfte jeweils die durch die Talwindssysteme bedingte Frischluftzufuhr aus den dünn besiedelten und eher verkehrsschwachen oberen Talbereichen verantwortlich sein. Ähnliches gilt für Seitentäler wie das Pölstal.

In der zentralen Mur-Mürzfurche zeichnen dagegen die Luftgütemessstationen ein regional erhöhtes Belastungsbild, das auf Grund der Abschirmung gegen außeralpine Einflüsse wohl größtenteils auf lokale bzw. regionale Emissionen zurückzuführen ist. Entsprechend dem bisherigen Kenntnisstand über die vertikale Varianz der PM₁₀-Konzentrationen in den bodennahen Luftschichten sind daher alle Gemeinden mit nennenswertem Gebietsanteil am Talboden als belastet anzusehen. Die Abgrenzung im Westen ergibt sich durch die Messdaten der Stationen Judenburg, Pöls, Zeltweg und Knittelfeld sowie mobile Messungen in Judenburg, Flatschach und Spielberg, die ein genaues Bild der starken kleinräumigen Belastungsdifferenzierung im westlichen Aichfeld zeigen. Die Abgrenzung im Mürztal wurde mit dem Taldurchbruch beim Wartberger Kogel festgelegt, der eine natürliche Abgrenzung der unterschiedlichen Belastungsgebiete darstellt.

Vergleichbar wurde mit dem mittleren Murtal, dem Murdurchbruch durch das Grazer Bergland verfahren. Im gesamten Talbodenbereich der Mur ist hier von einem erhöhten Immissionsniveau und einer Verletzung des Grenzwertes auszugehen. Zusätzlich sind Teile des Übelbacher Tales und der Breitenau als belastet anzusehen.

Da sich die Gemeindegebiete einiger betroffener Gemeinden bis in sehr große Höhen erstrecken, wurde in der Mur-Mürzfurche und im mittleren Murtal eine auf Katastralgrenzen abgestimmte Festlegung vorgenommen.

Daraus ergeben sich in der Steiermark 333 durch den Luftschadstoff PM₁₀ (Feinstaub) belastete (Teil-)Gemeinden, die den Sanierungsgebieten „Mittelsteiermark“, „Mittleres Murtal“, „Mur-Mürzfurche“ und „Großraum Graz“ zugeordnet wurden. Das bedeutet, dass mehr als 60% aller steirischen Gemeinden zum Feinstaubsanierungsgebiet erklärt werden sollen. In diesen vier voraussichtlichen Sanierungsgebieten leben insgesamt rund 1 Million Menschen; das sind über 80% aller Steirer und Steirerinnen.

Zu § 3:

Das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ muss auf Grund der Stuserhebung 2006 (Seite 22ff) sowie unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 9b Z 3 IG-L als besonders durch den Verkehr belastetes Gebiet bezeichnet werden. So stammen in diesem Gebiet rund 45% der Gesamtbelastungen unmittelbar (ca. 20%) oder mittelbar (ca. 25% diffuse Emissionen wie z. B. Abrieb, Wiederaufwirbelung) aus dem Bereich Verkehr. Der in der Stuserhebung 2006 (Seite 73) dargestellte typische Wochengang der Feinstaubbelastung in Graz bestätigt diese Einstufung als besonders durch den Verkehr belastetes Gebiet.

Die besondere Verkehrsbelastung wird auch aus folgender Tabelle deutlich:

Flächenbezogene Verkehrsleistungen

		Sanierungsgebiet			
		Großraum Graz	Mur-Mürz-Furche	Mittleres Murtal	Mittel-steiermark
Fahrleistung	106 km/a	1.630,35	1.383,62	567,42	5.592,21
Fläche	km ²	196,24	585,29	333,56	4436,86
Fahrleistung pro Fläche	106 km/km ²	8,31	2,36	1,70	1,26
Relative Verkehrsbelastung (Graz = 100%)	%	100	28	20	15

Im Sanierungsgebiet Großraum Graz werden pro m² und Jahr über 8 Millionen Kilometer zurückgelegt. In der Mur-Mürz-Furche – hier wurden teilweise nicht gesamte Gemeindegebiete, sondern nur Katastralgemeinden in das Sanierungsgebiet aufgenommen – liegt die Verkehrsleistung bei etwas über einem Viertel des Wertes des Großraum Graz.

§ 9b Z 3 IG-L bestimmt, dass Maßnahmen vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten und Emittentengruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an der Immissionsbelastung, des Reduktionspotenzials und des erforderlichen Zeitraums für das Wirksamwerden der Maßnahmen zu setzen sind. Dabei sind vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen, bei denen die Kosten der Maßnahme einer möglichst großen Verringerung der Immissionsbelastung gegenüberstehen.

Neben Maßnahmen, die für alle vier Sanierungsgebiete Geltung erlangen sollen, bedarf es daher für die Landeshauptstadt Graz sowie die auch betroffenen acht südlichen Umlandgemeinden besonderer Maßnahmen, wenn die Immissionsbelastung mehrere Tage lang ununterbrochen andauert. Aus diesem Grund soll unter Berücksichtigung der Prämissen des § 9b IG-L ein zeitlich gestaffeltes Stufenprogramm, das je nach Stufe immer strengere Maßnahmen vorsieht,

verordnet werden (§§ 8 bis 10 i. V. m. § 14), um die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte zumindest mittel- bzw. längerfristig sicherstellen zu können.

Zu § 4:

§ 13 Abs. 1 IG-L sieht für Anlagen oder Anlagenkategorien gemäß § 2 Abs. 10 IG-L verschiedene Maßnahmen vor, um in diesem Bereich Verbesserungen der Luftqualität in die Wege leiten zu können. § 13 Abs. 1 lit. d IG-L ermöglicht Beschränkungen oder Verbote des Einsatzes von Maschinen, Geräten und sonstigen mobilen technischen Einrichtungen mit hohen spezifischen Emissionen.

Diese Maßnahme soll in allen IG-L-Sanierungsgebieten ganzjährig gelten und richtet sich auf die Verursachergruppe der Offroad-Dieselmotoren. Es handelt sich dabei vor allem um Baumaschinen wie Bagger, Maschinen, Aggregate, Hubstapler etc. Auf Grund der üblicherweise langen Lebensdauer und des oft schlechten Wartungszustands dieser großen Emittentengruppe leisten sie einen hohen Beitrag zur Schadstoffbelastung.

Ausgenommen sind ex lege Anlagen, die unter § 13 Abs. 2 IG-L fallen. Darüber hinaus sollen unter Berücksichtigung der Grundsätze des § 9b IG-L auch Notstromaggregate (z. B. für Krankenhäuser) mit weniger als 50 Betriebsstunden pro Jahr ausgenommen werden, da hier eine Versorgung im öffentlichen Interesse gelegen ist (§ 9b Z 7 IG-L) und eine Verpflichtung zur Nachrüstung für diese Geräte unverhältnismäßig wäre (§ 9b Z 4 i. V. m. Z 6 IG-L).

Grundsätzlich ist zu Maßnahmen, die den Partikelaustritt von Verbrennungsmotoren reduzieren, aus fachtechnischer Sicht festzuhalten, dass diese bei Betrachtung des Reduktionspotenzials für PM₁₀ vergleichsweise ungünstig abschneiden, da Teilchen aus Verbrennungsmotoren in der Regel sehr kleine Korngrößen (PM₁ und kleiner) und damit auch eine geringe Masse aufweisen. Sie sind also in einer sehr großen Anzahl im Verhältnis zu ihrer Masse in den Immissionsproben vertreten.

Die WHO hat in ihren Untersuchungen festgestellt, dass nicht nur die Partikelmasse, sondern auch die Partikelanzahl und die Partikeloberfläche einen Einfluss auf die gesundheitliche Relevanz der Teilchen hat. Weiters werden Partikel, die bei Verbrennungsprozessen entstehen, als wesentlich kritischer bewertet, als Teilchen aus Erdkrustenmaterial.

Damit tragen Maßnahmen, die auf die Reduktion von Emissionen aus Verbrennungsmotoren abzielen, zwar nicht in erster Linie dazu bei, die Immissionskonzentrationen, die im Wesentlichen über die Partikelmasse bestimmt werden, zu reduzieren, sie haben jedoch den besten Effekt zur Minimierung der negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit.

Zur Bewertung der Wirksamkeit dieser konkreten Maßnahme wurde das Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz (Prof. Hausberger) beauftragt, das Reduktionspotenzial zu bestimmen. Dazu wird angenommen, dass in den Sanierungsgebieten nach § 2 dieselmotorisch betriebene Geräte nur mehr dann eingesetzt werden, wenn sie mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind. Die zulässigen Partikelfilter müssen den Schweizer VERT Test bestanden haben und in der VERT Filterliste eingetragen sein. Damit soll sichergestellt werden, dass nur Systeme zum Einbau gelangen, die ihre Funktionsfähigkeit bereits nachgewiesen haben.

Die Maßnahme wirkt deutlich besser zur Verminderung des Jahresmittelwertes als an Tagen mit PM₁₀-Überschreitungen, da die Bauaktivitäten in der Winterperiode eingeschränkt sind. Nachfolgend ist jeweils das Ergebnis für die Winterperiode dargestellt.

Nachrüstung von Baumaschinen mit Partikelfilter

Sanierungsgebiet	Änderung der Emissionen:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
	PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
Großraum Graz	-2,1%	-5,6%	+/- 0%	-0,5%
Mur-Mürz-Furche	-1,5%	-3,4%	+/- 0%	-0,3%
Mittleres Murtal	-2,6%	-6,1%	+/- 0%	-0,5%
Mittelsteiermark	-1,2%	-3,2%	+/- 0%	-0,2%

Handelsübliche Partikelreinigungssysteme basieren auf unterschiedlichen technologischen Lösungen. Es ist daher notwendig, den zu erzielenden Wirkungsgrad zu definieren (§ 4 Abs. 1 und 2) und die Unzulässigkeit der Emissionserhöhung anderer Schadstoffe vorzuschreiben.

Der Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ bezieht sich auf das Verhältnis der Gesamtzahl der Feststoffpartikel pro Volumeneinheit (cm³) im Partikel-Größenbereich 20-300 nm Mobilitätsdurchmesser in unverdünntem Abgas nach dem Partikelreinigungssystem zur entsprechenden Zahl ohne Partikelreinigungssystem.

Der Abscheidegrad „EC-Massenkonzentration“ (§ 4 Abs. 1 Z 2) bezieht sich auf das Verhältnis des volumenspezifischen Massengehaltes an elementarem Kohlenstoff im Abgas nach dem Partikelreinigungssystem zum entsprechenden Wert ohne Partikelreinigungssystem.

Partikelreinigungssysteme bestimmter Bauart können aus technologischen Gründen zu einer Erhöhung von NO₂-Direktmission führen; dieser unerwünschte Effekt soll durch die Anordnung in Absatz 2 ausgeschlossen werden.

§ 13 Abs. 2 Immissionsschutzgesetz-Luft enthält eine Sonderregelung, wonach u. a. Beschränkungen oder Verbote des Einsatzes von Maschinen, Geräten und sonstigen mobilen technischen Einrichtungen mit hohen spezifischen Emissionen (§ 13 Abs. 1 Z 2 lit. d IG-L) auf bestimmte Anlagen nicht anwendbar sind. Der Vollständigkeit halber wird § 13 Abs. 2 IG-L hier wiedergegeben:

„Abs. 1 Z 1 und Z 2 lit. c und d sind auf Anlagen, die dem für sie in einem Gesetz oder in einer Verordnung, insbesondere gemäß § 82 Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, § 181 Mineralrohstoffgesetz, BGBl. I Nr. 38/1999, § 4 Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen, BGBl. I Nr. 150/2004, § 65 Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102 oder in einem Bescheid nach einem Verfahren gemäß §§ 79 ff Gewerbeordnung 1994, § 179 Mineralrohstoffgesetz oder § 23 Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen festgelegten Stand der Luftreinhaltetechnik entsprechen oder die eine gesetzliche Verpflichtung zur wiederkehrenden Anpassung an den Stand der Technik einhalten, nicht anzuwenden. Z 2 lit. d ist auf Maschinen, Geräte und sonstige mobile technische Einrichtungen, die dem für sie in einem Gesetz oder in einer Verordnung festgelegten Stand der Luftreinhaltetechnik entsprechen, nicht anzuwenden.“

Die Maßnahme des § 4 gilt daher nicht für diese gemäß § 13 Abs. 2 IG-L ausgenommenen Anlagen. Baumaschinen und Geräte sowie sonstige technische Einrichtungen mit Verbrennungsmotoren mit mehr als 18 kW, welche auf diesen Anlagen eingesetzt werden, sind daher von dieser Maßnahme nicht erfasst.

Die Übergangsbestimmungen des § 13 (Nachrüstung von Maschinen, Geräten und mobilen technischen Einrichtungen mit einer Leistung von mehr als 37 kW bis zum 30. Juni 2007 und solche mit einer Leistung von 18 bis 37 kW bis zum 30. Juni 2008) wurden aufgenommen, um einen Zeitrahmen für die technische Umstellung der Maschinen und Anlagen zu gewähren.

Zu § 5:

Das Verbrennen von biogenen Materialien im Freien ist bereits durch das Bundesgesetz über ein Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen (BG VV biogener Materialien), BGBl. Nr. 405/1993, i. d. F. BGBl. I Nr. 108/2001, vom Bundesgesetzgeber grundsätzlich stark eingeschränkt. Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist das Verbrennen biogener Materialien aus dem Hausgartenbereich und aus dem landwirtschaftlich nicht intensiv genutzten Haus- und Hofbereich grundsätzlich ganzjährig verboten. Als Ausnahmen gelten lediglich Brauchtums-, Grill- und Lagerfeuer gemäß § 5 Abs. 1 BG VV biogener Materialien sowie unter bestimmten Bedingungen Maßnahmen zur Schädlingsbekämpfung.

Auf Grund des Umweltrechtsanpassungsgesetzes 2006, BGBl. I Nr. 34/2006, das auch eine Novellierung des Immissionsschutzgesetzes-Luft umsetzte, können gemäß dem neu eingefügten § 15a IG-L Ausnahmen vom Verbot des Verbrennens biogener Materialien gemäß dem BG VV biogener Materialien eingeschränkt oder aufgehoben werden, sofern diese Ausnahmen nicht das Verbrennen von schädlingsbefallenen biogenen Materialien betreffen.

Gerade die Brauchtumsfeuer werden entgegen den Intentionen des Gesetzgebers zunehmend für die Entsorgung großer Mengen Grünschnitt und anderer Gartenabfälle herangezogen. Fallweise gelangen auch Abfälle anderer Art (z. B. lackiertes Holz, Verpackungsabfälle, aber vereinzelt auch alte Autoreifen u. dgl.) widerrechtlich zur Verbrennung. Die Folge ist, dass abhängig von der Witterung und den Ausbreitungsbedingungen die Schadstoffbelastungen, im Besonderen mit Partikeln, stark ansteigen. Zudem treten auch großflächige Beeinträchtigungen durch Geruch auf.

Am Nachmittag des Karsamstags beginnen in Abhängigkeit der Witterung die PM₁₀-Konzentrationen in weiten Bereichen der Steiermark mit Schwerpunkten in Graz und dem Süden des Landes (Raabtal) zu steigen. Die im Normalfall rasch ungünstiger werdenden Ausbreitungsbedingungen gegen Abend bewirken, dass die Rauchschwaden nicht ausreichend verdünnt und abtransportiert werden. Der belastete Zeitraum zieht sich weit in den Ostersonntag hinein.

Im Jahr 2004 waren zusätzlich zu den Daten aus dem steirischen Immissionsmessnetz auch die Analysen der Staubinhaltsstoffe aus dem AQUELLA-Projekt verfügbar. Die Osterfeuer im Großraum Graz ergaben dabei sehr bemerkens-

werte Aerosolsignaturen. Es zeigte sich ein enormer Einfluss von Holzrauch, sonstigem organischen Material und von organischen Sekundärprodukten der Holzverbrennung auf die Zusammensetzung des Aerosols.

Im regionalen Hintergrund (Bockberg) stammen zwei Drittel des PM₁₀ aus Rückständen der Biomasseverbrennung durch Osterfeuer. An der Messstelle Don Bosco werden 44% der PM₁₀ durch Holzrauch und weitere 19% aus sonstigen organischen Quellen, vermutlich aus sonstigen Brennstoffen gebildet. Somit werden über 60% des PM₁₀-Aerosols im Großraum Graz während der Osterfeuer durch Rauch aus der Verbrennung von Biomasse verursacht.

Dies entspricht im Vergleich zu anderen belasteten Tagen zumindest einer Verdoppelung jenes Anteils, der auf Biomasseverbrennung zurückgeführt werden kann.

Unter Anwendung der Bestimmung des § 15a IG-L sollen daher in allen Sanierungsgebieten Brauchtumsfeuer Beschränkungen unterworfen werden. Zur Einschränkung und eindeutigen Klarstellung der Bestimmung des § 5 Abs. 1 Z 1 des BG VV biogener Materialien, BGBl. Nr. 405/1993 i. d. F. BGBl. I Nr. 108/2001, soll daher in der IG-L-Maßnahmenverordnung festgelegt werden, dass Brauchtumsstage in der Steiermark, an denen ein offenes Feuer im Freien entfacht werden darf, ausschließlich der Karsamstag sowie der 21. Juni (Sommersonnenwende) sind. Auch hinsichtlich des Zustandes der biogenen Materialien (gemäß § 1 BG VV biogener Materialien) wird eine Einschränkung im Hinblick auf den Zustand der Materialien, die zur Verbrennung gelangen sollen, getroffen: so ist zur Reduktion der Schadstoffbelastung, aber besonders auch der Geruchsbelästigung, das Verbrennen nur mehr im trockenen Zustand zulässig.

Die Wirkung dieser Maßnahme beschränkt sich naturgemäß auf zwei Tage im Jahr.

Zu § 6:

§ 14 Abs. 1 IG-L sieht für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen vor, dass gemäß Z 1 Geschwindigkeitsbeschränkungen und gemäß Z 2 zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden können.

Mit der Maßnahme gemäß § 6 wird vom Instrument des § 14 Abs. 1 Z 1 IG-L Gebrauch gemacht. Es sollen daher in allen Sanierungsgebieten in der Zeit vom 1. November bis einschließlich 31. März folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten:

1. auf Autobahnen: 100 km/h
2. auf den übrigen Freilandstraßen: 80 km/h.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmungen gelten diese Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht, wenn nach anderen Rechtsvorschriften niedrigere oder gleiche Höchstgeschwindigkeiten angeordnet sind.

Sinn dieser Regelung ist es, bei einer Überschreitung einer nach der StVO angeordneten gleich hohen bzw. niedrigeren zulässigen Geschwindigkeit nur nach den Strafbestimmungen der StVO vorzugehen, wodurch eine Doppelbestrafung für ein und dieselbe Tat vermieden werden kann. Des Weiteren kann dadurch auch eine Überschilderung mit Straßenverkehrszeichen hintangehalten werden.

Von den Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 25 StVO 1960 (§ 14 Abs. 2 letzter Satz IG-L) ex lege ausgenommen. Zur besseren Lesbarkeit und Klarstellung wird diese Regelung jedoch in § 6 Abs. 3 wiederholt. Einsatzfahrzeuge sind in der zitierten Bestimmung der StVO als Fahrzeuge definiert, die auf Grund kraftfahrrechtlicher Vorschriften als Warnzeichen blaues Licht und Schallzeichen mit Aufeinanderfolge verschieden hoher Töne führen, für die Dauer der Verwendung dieser Signale.

Durch die Einführung eines Tempolimits von 100 km/h auf Autobahnen, auf sonstigen Freilandstraßen von 80 km/h in den Sanierungsgebieten im Zeitraum vom 1. November bis 31. März kann mit den im Folgenden beschriebenen Reduktionseffekten gerechnet werden. Lokal bestehende niedrigere Limits bleiben natürlich weiterhin in Kraft. Es wird der Maßnahmeneffekt auf den Emissionsausstoß des gesamten Verkehrssektors (Straße + Off-Road) in den Sanierungsgebieten angegeben.

Änderungen im Emissionsausstoß ergeben sich einerseits durch die Veränderung des Emissionsniveaus der Fahrzeuge bei veränderter Fahrgeschwindigkeit sowie durch Verlagerungseffekte im Straßennetz (von Autobahn zu untergeordneten Straßen bzw. umgekehrt) und durch die Veränderung der Gesamtfahrleistungen der Straßenverkehrs in den betrachteten Gebieten. Da eine Verschärfung des Tempolimits lokal sehr stark unterschiedlich wirkt, kann keine pauschale Quantifizierung der Immissionswirkungen angegeben werden.

Es wurde bereits im „Business As Usual“-Szenario für den Winter 2006 im Großraum Graz ein generelles Tempolimit von 100 km/h für Fahrzeuge <3.5t unterstellt. Im Sanierungsgebiet Graz finden de facto nur sehr geringe Fahrleistungen auf Bundesstraßen mit einem Tempolimit von 100 km/h statt; eine Herabsetzung dieses Tempolimits auf 80 km/h zeigt daher auch nur sehr geringe Wirkung.

Im Folgenden sind für das Sanierungsgebiet Großraum Graz einerseits die Veränderungen zum Vorjahr dargestellt - da ja hier die Geschwindigkeitsbeschränkungen seit 2004 in Kraft sind, ist mit praktisch keinen Veränderungen zu rechnen - andererseits die Veränderungen im Vergleich zur Situation ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Geschwindigkeitsbeschränkung

Sanierungsgebiet	Änderung Verkehrsaufkommen	Änderung der Emissionen des Verkehrs:		
		PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx
Großraum Graz	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Großraum Graz Vergleich mit der Situation vor 2004	0,0%	-0,9%	-2,3%	-1,6%
Mur-Mürz-Furche	-0,9%	-3,9%	-8,3%	-6,1%
Mittleres Murtal	+2,7%	-0,1%	-2,5%	-2,2%
Mittelsteiermark	-1,5%	-3,3%	-6,9%	-6,1%

Die Maßnahmenwirkung auf die PM₁₀-Immissionen ist auf Grund der lokal sehr unterschiedlichen Effekte nicht allgemein quantifizierbar.

Zu § 7:

Neben Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 IG-L können gemäß Z 2 auch zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden.

Mit der IG-L-Novelle 2006 (BGBl. I Nr. 34/2006) wurde vom Bundesgesetzgeber eine Klarstellung getroffen, was unter „zeitlicher und räumlicher Beschränkung des Verkehrs“ verstanden werden soll: Als zeitliche und räumliche Beschränkung gelten demnach insbesondere die Anordnung autofreier Tage, wechselweise Fahr- und Parkverbote für Kraftfahrzeuge mit geraden und ungeraden Kennzeichen, Fahrverbote an hochbelasteten Tagen, temporäre Parkverbote zur Straßenreinigung und Fahrverbote für Fahrzeuge, die bestimmte Verbrauchs- und Abgaswerte nicht erfüllen.

Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

Ziel dieser Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L ist die Förderung einer rascheren Flottendurchdringung der schweren Nutzfahrzeuge, damit diese mit neuen Technologien ausgestattet werden.

Das Fahrverbot soll für alle Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge gelten, die vor dem 1. Jänner 1992 bzw. dem 1. Jänner 1995 erstmals gemäß § 37 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967) in Österreich zugelassen wurden. In gleicher Weise gilt das Fahrverbot auch für ausländische Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem genannten Datum gemäß den einschlägigen Vorschriften des jeweiligen Staates erstmals zugelassen wurden. Auch hier wurde eine zeitliche Staffelung der Maßnahme vorgenommen. Dieses Fahrverbot soll daher für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1992 erstmals zugelassen wurden, ab dem 1. Juli 2007 (Stufe 1) und für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1995 erstmals zugelassen wurden, ab dem 1. Jänner 2009 (Stufe 2) gelten (siehe Bestimmung über den zeitlichen Geltungsbereich gemäß § 14 Abs. 2 und 3).

Die Bestimmungen des § 14 Abs. 2 und 3 wurden aufgenommen, um für die betroffenen Unternehmen einen – auch wirtschaftlich - vertretbaren Zeitrahmen für die technische Umstellung ihres Fuhrparks zu gewähren.

Unter dem Begriff „Lastkraftwagen“ ist gemäß § 2 Abs. 1 Z 8 KFG 1967 jeder Kraftwagen zu subsumieren, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge.

Unter der Bezeichnung „Sattelzugfahrzeug“ ist gemäß § 2 Abs. 1 Z 11 KFG 1967 ein Kraftwagen zu verstehen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, einen Sattelanhänger gemäß § 2 Abs. 1 Z 12 KFG 1967 so zu ziehen, dass ihn dieser mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichts oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichts belastet.

Die Europäische Normsetzung im Hinblick auf Kraftfahrzeuge erzielte in den letzten Jahrzehnten durch die massive Verschärfung der Schadstoffgrenzwerte für das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen erhebliche Verbesserungen in Bezug auf die Emission von Luftschadstoffen, nicht zuletzt im Bereich der Lastkraftfahrzeuge. Die Flottendurchdringung dieser Fahrzeuge mit emissionsärmeren Technologien ist jedoch ein äußerst langwieriger Prozess, weshalb noch eine Reihe von Schwerfahrzeugen in Verkehr sind, die den zeitgemäßen Qualitätsansprüchen bei weitem nicht zu entsprechen vermögen.

Über die systematisch höheren Emissionswerte alter schwerer Nutzfahrzeuge hinaus beeinflusst auch der teilweise schlechte Wartungszustand dieser Fahrzeuge das Emissionsverhalten in besonders negativer Weise.

Hingewiesen werden muss auf die Bestimmung des § 14 Abs. 2 IG-L, der zahlreiche gesetzliche Ausnahmen hinsichtlich der Maßnahme der zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen vorsieht.

Zum besseren Verständnis werden hier diese Ex-lege-Ausnahmen des § 14 Abs. 2 IG-L ausdrücklich wiederholt:

„Beschränkungen gemäß Abs. 1 Z 2 sind nicht anzuwenden auf

1. die in §§ 26, 26a und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst und Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung und der Müllabfuhr sowie auf Fahrzeuge, die gemäß § 29b StVO 1960 von stark gehbehinderten Personen gelenkt werden oder in denen diese Personen befördert werden, sowie Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten und Bestattungsunternehmungen in Ausübung ihres Dienstes,

2. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr,

3. Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit benützt werden und sofern der Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten, in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden,

4. den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr, wenn die Verladestelle für den Kombinierten Verkehr in einem Sanierungsgebiet liegt,

5. Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit,

6. Fahrzeuge für den Fahrschulbetrieb, sofern der Standort der Fahrschule in jenem Teil des Sanierungsgebiets liegt, für den Verkehrsbeschränkungen angeordnet wurden, und die Schulfahrzeuge entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind,

7. Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Gasantrieb sowie

8. sonstige Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes, überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, sofern nicht in einer Anordnung gemäß § 10 für Straßenbenützung der betreffenden Art nach Abwägung der Interessen die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen wegen ihres wesentlichen Emissionsbeitrages ausgeschlossen wird.

Beschränkungen gemäß Abs. 1 Z 1 sind auf Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 25 StVO 1960 nicht anzuwenden.“

Für die in § 14 Abs. 2 IG-L genannten vom Anwendungsbereich zeitlicher und räumlicher Verkehrsbeschränkungen ausgenommenen Lastkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge ist die in § 7 angeordnete Maßnahme daher nicht anzuwenden.

Hinsichtlich des Ausnahmetatbestandes des § 14 Abs. 2 Z 8 wird in § 14 Abs. 3 IG-L folgende Präzisierung vorgenommen:

„Ob ein überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse im Sinne des Abs. 2 Z 8 vorliegt, ist auf Antrag des Zulassungsbesitzers von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen. Der Antragsteller hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Bei Vorliegen dieser Bedingungen ist das Kraftfahrzeug gegen Ersatz der Gestehungskosten gemäß Abs. 4 zu kennzeichnen. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, höchstens aber für zwölf Monate, zu gewähren; wenn das Vorliegen eines Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, so ist die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken. Stellt die Verwaltungsbehörde fest, dass kein solches Interesse besteht, so ist die Ablehnung des Antrags mit Bescheid auszusprechen.“

§ 7 Abs. 4 bestimmt, dass der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin, für den/die ein Ausnahmetatbestand gemäß Abs. 3 zutrifft, wenn das Kraftfahrzeug nicht gemäß § 14 Abs. 4 IG-L zu kennzeichnen ist, entsprechende Nachweise mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen hat. Als entsprechender Nachweis ist bei dieser Maßnahme jedenfalls der Zulassungsschein geeignet.

Unter Berücksichtigung der Grundsätze gemäß § 9b IG-L wurde aus fachtechnischer Sicht nachstehendes Reduktionspotenzial ermittelt:

Von den Fahrverboten ist lediglich ein geringer Anteil an der Fahrleistung der LKW betroffen (4% älter als 1992, 10% älter als 1995). In der Berechnung wurde jeweils die Hälfte der betroffenen Fahrleistung durch gebrauchte LKW des Emissionsstandards „EURO 2“ (1995-2000) sowie durch neue „EURO 4“ LKW (seit 2005) ersetzt. Die Angaben beziehen sich wieder auf die Maßnahmeneffekte auf den Emissionsausstoß des gesamten Verkehrssektors (Straße + Off-Road) in den einzelnen Sanierungsgebieten. Für den Großraum Graz kann auf Grund der vorliegenden Daten und der Tatsache, dass mit einer gleichmäßig verteilten Maßnahmenwirkung über das ganze Sanierungsgebiet gerechnet werden kann, wieder zusätzlich eine Angabe zum Maßnahmeneffekt auf die Luftgüte gemacht werden.

Fahrverbot für alle SNF älter 1992

Sanierungsgebiet	Änderung der Emissionen des Verkehrs:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
	PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
Großraum Graz	-0,8%	-2,1%	-0,7%	-0,2%
Mur-Mürz-Furche	-0,6%	-1,3%	-0,9%	-0,1%
Mittleres Murtal	-0,5%	-1,1%	-0,8%	-0,1%
Mittelsteiermark	-0,5%	-1,3%	-0,9%	-0,1%

Fahrverbot für alle SNF älter 1995

Sanierungsgebiet	Änderung der Emissionen des Verkehrs:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
	PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
Großraum Graz	-1,5%	-4,0%	-0,8%	-0,3%
Mur-Mürz-Furche	-1,6%	-3,8%	-1,6%	-0,3%
Mittleres Murtal	-1,3%	-2,9%	-1,4%	-0,3%
Mittelsteiermark	-1,4%	-3,6%	-1,5%	-0,3%

Zu § 8:

Die Maßnahme des § 8 stellt die erste Stufe eines auch zeitlich gestaffelten Stufenmodells für das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ (Verkehrsbelastetes Sanierungsgebiet) dar, um unter Beachtung der Grundsätze des § 9b IG-L einen möglichst hohen Reduktionseffekt in die Wege zu leiten. Insgesamt sollen drei Stufen zum Tragen kommen (§ 9: Stufe 2; § 10: Stufe 3).

Dieser Stufenplan entspricht auch den Geboten des § 9b, insbesondere im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit (Z 4), die Inanspruchnahme des gelindesten zum Ziel führenden Mittels (Z 5) sowie die Berücksichtigung öffentlicher Interessen (Z 7).

Im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“, das als besonders verkehrsbelastet definiert wird (§ 3), soll es im Winter 2006/2007 bei bestimmten, lang anhaltenden Belastungen mit Feinstaub zu sogenannten „selektiven Fahrbeschränkungen“ kommen: Bei bestimmten länger andauerenden Immissionsbelastungen soll für mit Dieselmotoren angetriebene Personenkraftfahrzeuge ohne Partikelreinigungssystem im Sanierungsgebiet, ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen, vom 1. November 2006 bis einschließlich 31. März 2007 ein Fahrverbot in der Zeit zwischen 5 Uhr und 21 Uhr gelten (Stufe 1).

Diese „selektiven Fahrbeschränkungen“ sind eine Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L (Kombination der gesetzlich möglichen Fahrverbote an hochbelasteten Tagen sowie von Fahrverboten für Fahrzeuge, die bestimmte Verbrauchs- und Abgaswerte nicht erfüllen).

Da von dieser Maßnahme Autobahnen und Schnellstraßen nicht betroffen sind, bedarf es auch nicht des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

§ 8 Abs. 1 bestimmt, dass ein Fahrverbot für PKW mit Dieselmotor ohne Partikelreinigungssystem dann umzusetzen ist, sobald durch Messungen an zumindest zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen festgestellt wird, dass der Immissionsgrenzwert von $75 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{TMW}$ an mehr als fünf aufeinander folgenden Tagen überschritten wird und auf Grund meteorologischer Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Immissionsgrenzwert auch weiterhin überschritten wird. Das Fahrverbot gilt ab dem sechsten Tag der andauernden Grenzwertüberschreitung. Die Öffentlichkeit ist rechtzeitig über die bevorstehende Fahrbeschränkung in geeigneter Weise zu informieren. „Rechtzeitige Information“ bedeutet, dass ab dem 3. Tag der Grenzwertüberschreitung (also 3 Tage bevor die Fahrbeschränkung wirksam wird) über Medien (Tageszeitungen, Rundfunk, Fernsehen etc.) die Öffentlichkeit über die mögliche bevorstehende Maßnahme in Kenntnis gesetzt werden soll. Auch über die Aufhebung dieser Maßnahme ist die Bevölkerung entsprechend in Kenntnis zu setzen, sobald auf Grund meteorologischer Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Immissionsgrenzwert unterschritten wird.

Messstellen gemäß § 5 Abs. 2 der Verordnung über das Messkonzept zum Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. II Nr. 263/2004, sollen ausgenommen werden. Nicht betroffen ist daher die verkehrsnahen Messstelle Don Bosco in Graz, da diese Messstelle nur für geringe Flächen eine Aussagekraft besitzt (gemäß Anlage 2 der Messkonzeptverordnung sollen verkehrsnahen Messstellen nur für 200 m^2 repräsentativ sein). Betont werden muss, dass gerade die Messstellen Graz-Mitte, Graz-Süd sowie Graz-Ost, die zur Ermittlung der Überschreitungstage herangezogen werden sollen, alle in stark durch den Verkehr belasteten Siedlungsgebieten situiert sind.

Zu beachten bei dieser Maßnahme sind auch hier die ex lege getroffenen Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L (ausdrücklich dargestellt in den Erläuterungen zu § 7).

Des Weiteren sollen PKW mit Dieselmotoren, die der Klasse EURO 4 im Abgasverhalten zu entsprechen vermögen, von diesen Fahrverboten ausgenommen werden, da diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihr Abgasverhalten (Emission von Russpartikeln) gleich gute oder gar bessere Werte als nachgerüstete Fahrzeuge der Klasse EURO 0 bzw. EURO 1 aufweisen. Es wäre daher sachlich nicht vertretbar, auch diese KFZ der Fahrbeschränkung des § 8 zu unterwerfen.

Darüber hinaus sollen auch private Fahrten zulässig sein, um bestimmte Fahrzeuge zum Zwecke der Dienstverrichtung erreichen zu können: z. B. Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, der Bahnerhaltung, der Müllabfuhr, der Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr. Diese Ausnahmeregelung erscheint deshalb unabdingbar, da gerade in Zeiten mit hoher Feinstaubbelastung, wenn selektive Fahrbeschränkungen zum Tragen kommen, der Ansturm auf öffentliche Verkehrsmittel entsprechend zunehmen wird und es den Lenker/innen solcher Fahrzeuge ermöglicht werden muss, zum Ort ihrer Dienstverrichtung zu gelangen.

Ebenso sollen Fahrten zu Park & Ride-Plätzen, welche im verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet liegen, ermöglicht werden. Eine Darstellung der Zufahrts- und Abfahrtsstraßen zu/von diesen Park & Ride-Plätzen wird nachgereicht.

Des Weiteren sollen auch Fahrgemeinschaften (Besetzungsgrad des PKW inklusive Fahrer/in: mindestens 3 Personen) in den Genuss der Ausnahmeregelung kommen. Diese Ausnahmen sollen nicht zuletzt der Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandortes Großraum Graz dienen, da täglich ca. 70.000 Arbeitnehmer/innen in das Sanierungsgebiet zur Erreichung ihres Arbeitsplatzes einpendeln bzw. aus diesem auspendeln und der ÖV (Öffentlicher Verkehr) nicht in der Lage ist, an solchen hoch belasteten Tagen der Nachfrage z. B. aller Pendler/innen und Schüler/innen nachzukommen.

Soweit Kraftfahrzeuge nicht gemäß § 14 Abs. 4 IG-L zu kennzeichnen sind, hat der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin, für den/die ein Ausnahmetatbestand gemäß Abs. 2 zutrifft, entsprechende Nachweise mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen.

Als entsprechender Nachweis kommen bei dieser Maßnahme je nach Ausnahmetatbestand verschiedene Dokumente, Urkunden bzw. Bescheinigungen in Frage: z. B. Zulassungsschein bei serienmäßig mit Partikelreinigungssystemen ausgestatteten Kraftfahrzeugen, Werkstättenbestätigung bei nachgerüsteten PKW, Typenschein, Dienstaussweis, Dienstpläne u. dgl. Bei einigen Tatbeständen des Abs. 2 (z. B. Anfahrt zu einem Park & Ride-Platz) ist ein solcher Nachweis nicht möglich, weshalb zulässige Zufahrts- und Abfahrtsstraßen zu/von diesen Park & Ride-Plätzen (nach Abschluss der Erhebungen) in dieser Verordnung ausdrücklich angeführt werden.

Die erwartete Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch Feinstaub durch diese Maßnahme bedarf zweifelsfrei einer Reihe von Begleitmaßnahmen, sollen die positiven Effekte dieser Maßnahme nicht durch kontraproduktive Faktoren (z. B. Verkehrsstaus, fehlende Infrastruktur für den PendlerInnenverkehr) überlagert werden. Solche Begleitmaßnahmen (z. B. Fahrplanverdichtung des öffentlichen Verkehrs, Schaffung von Park & Ride-Plätzen, Etablierung eines Verkehrsleitsystems, Schaffung von Abstellflächen, um eine effiziente Kontrolle durch die Straßenaufsichtsorgane sowie Bundespolizei zu gewährleisten, Förderung der Nachrüstung von PKW mit Partikelreinigungssystem) können jedoch nicht im Rahmen der IG-L-Maßnahmenverordnung unmittelbar angeordnet werden.

Um daher die nötigen verkehrsrelevanten Begleitmaßnahmen (z. B. Ausbau öffentlicher Verkehr, Verdichtung der Fahrpläne, Schaffung von Park & Ride-Plätzen, Verkehrsleitsystem u. dgl.) für einen reibungslosen Vollzug der Maßnahmen der Stufen 1 bis 3 (§§ 8 bis 10) zum Zwecke der Optimierung der Schadstoffreduktion sicherstellen zu können, bedarf es auch der zeitlichen Staffelung (§ 14 Inkrafttretensbestimmung).

Für diese Fahrbeschränkungen wurden in fachtechnischer Hinsicht verschiedene Szenarien jeweils mit Ausnahmen für unterschiedliche KFZ-Kategorien und Zeitfenster untersucht.

In dieser Variante der Fahrbeschränkungen sind jeweils PKW und leichte Nutzfahrzeuge ausgenommen, wenn sie entweder ottomotorisch betrieben sind oder eine Abgasnachbehandlung für Partikel (Partikelreinigungssystem: Filter oder Partikelkatalysator) besitzen. Da die Fahrbeschränkungen einen starken Anreiz zum Nachrüsten bestehender PKW mit Dieselmotoren darstellen, wurde in der Berechnung von 15.000 mit Russfilterkatalysatoren nachgerüsteten PKW ausgegangen. Diese Annahme ist eine Schätzung; entsprechende Erhebungen konnten in dem kurzen Projektzeitraum nicht durchgeführt werden.

Fahrbeschränkungen für alle PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelnachbehandlung im Sanierungsgebiet Großraum Graz

Maßnahme	Änderung des Verkehrsaufkommens	Änderung der Emissionen des Verkehrs:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
		PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
älter als EURO 4	-30%	-22%	-25%	-12%	-4,2%
inklusive EURO 4	-31%	-23%	-25%	-12%	-4,3%

Es zeigt sich also auf Basis der Berechnungen, dass durch das Einbeziehen von EURO 4 PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelnachbehandlung in die teilweisen Fahrbeschränkungen nur ein marginaler zusätzlicher Maßnahmeneffekt zu erwarten ist. Dies ergibt sich daraus, dass einerseits der Anteil der Fahrzeuge, die die EURO 4-Emissionsstandards erfüllen, weniger als 2% - bezogen auf den gesamten PKW-Bestand, beträgt; andererseits liegen die Emissionsmengen von Partikeln auch ohne Filtersystem unter jenen, die ältere Fahrzeuge freisetzen. Aus diesem Grund wurden von der Fahrbeschränkung PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelnachbehandlung, die die Abgaswerte der Klasse EURO 4 erfüllen, gemäß § 8 Abs. 2 Z 2 ausgenommen.

Mit Zweitaktmotoren betriebene Fahrzeuge wurden in den Untersuchungen sowie in dieser Verordnung nicht gesondert berücksichtigt, da

- Emissionsfaktoren für Partikel für diese Fahrzeuge bisher nur als Schätzwerte zur Verfügung stehen und diese besagen, dass die Emissionen hinsichtlich Partikel geringer sind, als jene von Dieselmotoren
- der Anteil an der gesamten Fahrleistung gering ist und
- die Wiederaufwirbelung bei einspurigen Fahrzeugen eine geringere Rolle spielt.

Um auch im Falle von Fahrbeschränkungen Fahrten von Fahrzeugen, die davon betroffen sind, zu ermöglichen, wurden auch die Auswirkungen von Szenarien untersucht, die Fahrverbote nur zu bestimmten Zeiten für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelnachbehandlung im Sanierungsgebiet Großraum Graz vorsehen.

Es wurden die Auswirkungen eines Szenarios untersucht, das Zeitfenster von 6 Uhr bis 8 Uhr sowie von 16 Uhr bis 18 Uhr vorsieht. Damit könnten die zusätzlichen Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr, die durch die Fahrbeschränkungen notwendig werden, verringert werden.

Alternativ wurde ein Zeitfenster von 21 Uhr bis 5 Uhr betrachtet. Dies hätte den Vorteil, dass z. B. Fahrer/innen von Bussen, die in dieser Zeit zu ihrem Arbeitsplatz müssen, ohne Einschränkungen fahren könnten.

Fahrbeschränkungen für alle PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelnachbehandlung im Sanierungsgebiet Großraum Graz mit Zeitfenster

Zeitfenster	Änderung des Verkehrsaufkommens	Änderung der Emissionen des Verkehrs:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
		PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
6 Uhr - 8 Uhr	-21%	-6%	+7%	+13%	-1,1%
16 Uhr - 18 Uhr					
21 Uhr - 5 Uhr	-29%	-21%	-23%	-11%	-4,0%

Die Regelung mit Zeitfenstern von 6 Uhr bis 8 Uhr und von 16 Uhr bis 18 Uhr ist weder aus verkehrstechnischer Sicht noch aus der Sicht der beabsichtigten Reduktion der Partikelemissionen zu empfehlen. Es muss mit massivem Stau in den Zeiten von ca. 6 Uhr bis 9 Uhr sowie von 16 Uhr bis 19 Uhr gerechnet werden (bereits vor Beginn der Zeitfenster kommt es durch an den Grenzen der Fahrverbotszone wartende KFZ zu starker Staubildung). Weiters ist mit massiven Behinderungen des ÖV zu rechnen. Der Großteil des Maßnahmeneffektes wird durch Mehremissionen der KFZ bei Fahrt im Stau wieder aufgehoben. Beim Schadstoffausstoß von motorischem PM₁₀ sowie Stickoxiden sind durch dieses Szenario sogar erhebliche Mehremissionen gegenüber einem Durchschnittstag ohne Maßnahme zu erwarten, lediglich bei der Menge an PM₁₀ durch Abrieb und Aufwirbelung kann mit Reduktionen gerechnet werden.

Eine zeitlich nicht limitierte Fahrbeschränkung im Sanierungsgebiet Graz für PKW und leichte Nutzfahrzeuge hätte also erwartungsgemäß das höchste Potenzial der untersuchten Maßnahmen. Die berechnete Abminderung um etwa 5,6 µg/m³ bzw. ca. 7% bis 8% würde aber an vielen Überschreitungstagen im Sanierungsgebiet dennoch bei weitem nicht ausreichen, um damit den Grenzwert für den Tagesmittelwert für PM₁₀ nach IG-L einzuhalten.

Je mehr KFZ-Kategorien von der Fahrbeschränkung ausgenommen sind, desto geringer wird auch der Maßnahmeneffekt. Als zusätzlicher Effekt bei teilweisen Fahrbeschränkungen kann die stärkere Nachrüstung von PKW mit Dieselmotoren mit Abgasnachbehandlungssystemen gesehen werden. Auf den Bedarf an Fördermitteln für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit Partikelkatalysatoren wird hingewiesen.

Die untersuchten Fälle für Fahrbeschränkungen erfordern in jedem Fall eine Fülle von ergänzenden Detailmaßnahmen (z. B. Verstärkung des ÖV-Angebotes, Errichtung von Park & Ride-Anlagen, Informationskampagnen etc.).

Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre kann damit gerechnet werden, dass Fahrbeschränkungen auf Grund dieser Regelung an ca. 5 bis 10 Tagen pro Winter erwartet werden müssen.

Auf Basis einer Verkehrsbefragung, durchgeführt von ZIS-P – Dr. Gerald Röschel - im Auftrag der FA18A, würden bei einem derartigen Szenario im Ziel- und Quellverkehr im Großraum Graz ca. 34.000 Fahrten zusätzlich auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zukommen, im Binnenverkehr ergäbe dies ca. 82.000 zusätzliche Fahrten.

Voraussetzung zur Bewältigung dieser Situation wären einerseits das Vorhandensein zusätzlicher Park & Ride-Stellplätze am Stadtrand (ca. + 5000) sowie dezentral (ca. + 4000), andererseits ca. 30 Shuttlebusse und eine zumindest zeitweise Verdichtung des ÖV-Angebotes; hinsichtlich der Kosten wurden für den Bedarf des ÖV bisher ca. 3,5 Mio. Euro geschätzt.

Zu § 9:

Zur weiteren Verbesserung der Luftgütesituation im Hinblick auf die Feinstaubbelastung im besonders verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ soll daher als Stufe 2 ab dem Winter 2007/2008 (siehe Bestimmung betreffend den zeitlichen Geltungsbereich gemäß § 14 Abs. 4) die gleiche Maßnahme wie im Winter 2006/2007 (§ 8) verordnet werden, mit der Ausnahme, dass eine solche selektive Fahrbeschränkung für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem bereits bei einem Grenzwert von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert zur Umsetzung gebracht werden soll. Auch diese Maßnahme findet in § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L ihre gesetzliche Deckung.

Zu beachten bei dieser Maßnahme sind auch hier die ex lege getroffenen Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L (siehe Erläuterungen zu § 7) sowie weitere vom Landeshauptmann angeordnete Ausnahmen (siehe Erläuterungen zu § 8).

Diese Maßnahme entspricht hinsichtlich des Reduktionseffektes der in den Erläuterungen zu § 8 beschriebenen Fahrbeschränkungen. Die Minderungspotenziale der Maßnahmen sind bereits in der Begründung dieser Maßnahme beschrieben worden.

Allerdings muss auf Grund der verschärften Auslösebedingungen damit gerechnet werden, dass dieser Fall je nach meteorologischer Situation an ca. 30 bis 50 Tagen pro Wintersaison eintreten kann.

Für den ÖV bedeutet diese im Ziel- und Quellverkehr eine Zunahme um 75% bis 100%, im Binnenverkehr um 35% bis 60%. Im Ziel- und Quellverkehr muss zur Abdeckung der zusätzlichen ÖV-Nachfrage die Zahl der Busankünfte und -abfahrten in den Spitzenstunden von 6 Uhr bis 9 Uhr und von 13 Uhr bis 19 Uhr von 321 um 140 auf 461 erhöht werden (+ 44%). Die Anzahl der Zugankünfte und -abfahrten muss von 89 um 29 auf 118 erhöht werden (+ 32%).

Auf Basis grober Kostenabschätzungen sind dafür Mittel in der Größenordnung von ca. 9 Mio. Euro aufzubringen.

Zu § 10:

§ 16 Abs. 1 IG-L bestimmt, dass unter der Voraussetzung, dass ein in den Anlagen 1, 2 und 5b oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 3 festgelegter Immissionsgrenz- bzw. -zielwert um mehr als 50% in mehr als einem Beurteilungszeitraum überschritten ist, zusätzlich zu den Maßnahmen gemäß der §§ 13 bis 15 die in § 16 Abs. 1 Z 1 bis 5 vorgesehenen verschärften Maßnahmen angeordnet werden können. Im Rahmen der IG-L-Novelle 2006 wurde in den Erläute-

rungen klargestellt, dass auf die Höhe des Immissionsgrenzwertes und nicht auf die Anzahl der Überschreitungstage abzustellen ist. Das bedeutet für den Luftschadstoff PM₁₀, dass eine Überschreitung um mehr als 50% dann zu konstatieren ist, wenn z. B. der TMW für PM₁₀ mehr als 75 µg/m³ beträgt.

Als zusätzliche Maßnahme für den Verkehr sieht § 16 Abs. 1 Z 4 IG-L Fahrverbote für Kraftfahrzeuge vor. Diese Fahrverbote sind umfassend und können als „generelle Fahrverbote“ bezeichnet werden, da gemäß § 16 Abs. 2 IG-L nur mehr folgende gesetzliche Ausnahmen genannt werden:

„Ausgenommen von einem Fahrverbot gemäß Abs. 1 Z 4 sind jedenfalls Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 und 7 sowie Fahrzeuge, die

1. der gewerbsmäßigen Versorgung mit zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden verderblichen Waren,

2. der unaufschiebbaren landwirtschaftlichen Tätigkeit für eine gesicherte Nahrungsmittelproduktion oder

3. der Versorgung mit mobilen Hilfsdiensten

dienen. Weitere Ausnahmen sind erforderlichenfalls vom Landeshauptmann festzulegen.“

Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 IG-L sind: die in §§ 26, 26a und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst und Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung und der Müllabfuhr sowie auf Fahrzeuge, die gemäß § 29b StVO 1960 von stark gehbehinderten Personen gelenkt werden oder in denen diese Personen befördert werden, sowie Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten und Bestattungsunternehmen in Ausübung ihres Dienstes.

Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 7 IG-L sind: Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Gasantrieb.

Als dritte und letzte Stufe zur Verbesserung der Immissionssituation im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ soll ab dem Winter 2008/2009 (siehe Bestimmung betreffend den zeitlichen Geltungsbereich gemäß § 14 Abs. 5) ein Fahrverbot gemäß § 16 IG-L in der Zeit vom 1. November bis einschließlich 31. März zwischen 5 Uhr und 21 Uhr, ausgenommen auf Autobahnen und Schnellstraßen, umgesetzt werden, wenn durch Messungen an mindestens zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen festgestellt wird, dass der Immissionsgrenzwert von 75 µg/m³ als Tagesmittelwert an mehr als 5 aufeinander folgenden Tagen überschritten wird und auf Grund meteorologischer Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Immissionsgrenzwert auch weiterhin überschritten wird.

Das Fahrverbot gilt ab dem sechsten Tag der andauernden Grenzwertüberschreitung. Die Öffentlichkeit ist rechtzeitig über die bevorstehende Fahrbeschränkung in geeigneter Weise zu informieren. „Rechtzeitige Information“ bedeutet, dass ab dem 3. Tag der Grenzwertüberschreitung (also 3 Tage bevor das Fahrverbot wirksam wird) über Medien (Tagesszeitungen, Rundfunk, Fernsehen etc.) die Öffentlichkeit über die mögliche bevorstehende Maßnahme in Kenntnis gesetzt werden soll. Auch über die Aufhebung dieser Maßnahme ist die Bevölkerung entsprechend in Kenntnis zu setzen, sobald auf Grund meteorologischer Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Immissionsgrenzwert unterschritten wird.

Für den Fall, dass der Tagesmittelwert an mehr als 5 aufeinanderfolgenden Tagen mehr als 50 µg/m³ - jedoch weniger als 75 µg/m³/TMW - beträgt, gelten weiterhin die selektiven Fahrbeschränkungen für Personenkraftwagen mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem gemäß § 9.

Messstellen gemäß § 5 Abs. 2 der Verordnung über das Messkonzept zum Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. II Nr. 263/2004, sollen ausgenommen werden. Nicht betroffen ist daher die verkehrsnahе Messstelle Don Bosco in Graz, da diese Messstelle nur für geringe Flächen eine Aussagekraft besitzt (gemäß Anlage 2 der Messkonzeptverordnung sollen verkehrsnahе Messstellen nur für 200 m² repräsentativ sein). Betont werden muss, dass gerade die Messstellen Graz-Mitte, Graz-Süd sowie Graz-Ost, die zur Ermittlung der Überschreitungstage herangezogen werden sollen, alle in stark durch den Verkehr belasteten Siedlungsgebieten situiert sind.

An sehr hoch belasteten Tagen (75 µg/m³/TMW) sollen daher ab dem Winter 2008/2009 generelle Fahrverbote gemäß § 16 IG-L verordnet werden, wobei ex lege Fahrzeuge ausgenommen sind, für die gemäß § 16 Abs. 2 IG-L die Beschränkungen nicht anzuwenden sind.

Darüber hinaus müssen vom Landeshauptmann Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 2 IG-L ausgenommen werden (Fahrzeuge zur Personenbeförderung in Kraftfahrlinien, Gelegenheits- oder Werkverkehr), da dieser Teil des öffentlichen Verkehrs sowohl für Schüler/innen, Arbeitnehmer/innen als auch Wirtschaftstreibende unabdingbar ist, um ihren Tätigkeiten nachgehen zu können.

Auch sollen Fahrten mit einem privaten Personenkraftfahrzeug, um folgende Kraftfahrzeuge zum Zweck der Dienstverrichtung erreichen zu können, ausgenommen werden: z. B. Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, des

Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Müllabfuhr, Bestattungsunternehmen, KFZ zur Personenbeförderung in Kraftfahrlinien, Gelegenheits- oder Werkverkehr sowie Fahrzeuge des Bundesheeres (§ 10 Abs. 2 Z 3).

Ebenso sollen Fahrten zu den Park & Ride-Plätzen im Sanierungsgebiet ausgenommen werden (§ 10 Abs. 2 Z 4). Eine Darstellung der Zufahrts- und Abfahrtsstraßen zu/von diesen Park & Ride-Plätzen wird nachgereicht.

Des Weiteren sollen Fahrgemeinschaften (Besetzungsgrad des PKW inklusive Fahrer/in: mindestens 3 Personen) vom Fahrverbot ausgenommen werden (§ 10 Abs. 2 Z 5). Diese Ausnahmen sollen nicht zuletzt der Aufrechterhaltung des Wirtschaftsstandortes Großraum Graz dienen, da täglich ca. 70.000 Arbeitnehmer/innen in das Sanierungsgebiet zur Erreichung ihres Arbeitsplatzes einpendeln bzw. aus diesem auspendeln und der ÖV (Öffentlicher Verkehr) nicht in der Lage ist, an solchen hoch belasteten Tagen der Nachfrage z. B. aller Pendler/innen und Schüler/innen nachzukommen.

Der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin, für den/die ein Ausnahmetatbestand gemäß § 10 Abs. 3 zutrifft, ist verpflichtet, entsprechende Nachweise mitzuführen und auf Verlangen den Organen der Straßenaufsicht und der Bundespolizei vorzulegen.

Als entsprechender Nachweis kommen bei dieser Maßnahme je nach Ausnahmetatbestand verschiedene Dokumente, Urkunden bzw. Bescheinigungen in Frage: z. B. Dienstaussweis, Dienstpläne, Dokumente über die Fracht (bei verderblichen Gütern) u. dgl. Bei einigen Tatbeständen des Abs. 2 (z. B. unaufschiebbare landwirtschaftliche Tätigkeit, Anfahrt zu einem Park & Ride-Platz) ist ein solcher Nachweis nicht möglich, weshalb zulässige Zufahrts- und Abfahrtsstraßen zu/von diesen Park & Ride-Plätzen (nach Abschluss der Erhebungen) in dieser Verordnung ausdrücklich angeführt werden. Beim Tatbestand der unaufschiebbaren landwirtschaftlichen Tätigkeit hat der Fahrer/die Fahrerin glaubhaft zu machen, warum diese Tätigkeit keinen Aufschub verträgt.

Da von dieser Maßnahme Autobahnen und Schnellstraßen nicht betroffen sind, bedarf es nicht des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zur fachtechnischen Ermittlung der Wirkung dieser Maßnahme eines generellen Fahrverbotes für PKW ganztags wurde angenommen, dass 10% Ausnahmegenehmigungen für Einsatzfahrzeuge, Taxis, etc. sowie 20% Ausnahmegenehmigungen für leichte Nutzfahrzeuge vorliegen. Damit können die in den folgenden Tabellen dargestellten Minderungspotenziale erreicht werden.

Fahrbeschränkungen für alle Fahrzeuge (Ausnahmen gemäß § 16 IG-L) im Sanierungsgebiet Großraum Graz

Zeitfenster	Änderung des Verkehrsaufkommens	Änderung der Emissionen des Verkehrs:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
		PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
kein Zeitfenster	-70%	-39%	-29%	-21%	-7,3%
6 Uhr - 8 Uhr 16 Uhr - 18 Uhr	-43%	-11%	+15%	+19%	-1,8%
21 Uhr - 5 Uhr	-64%	-35%	-26%	-18%	-6,6%

Fahrbeschränkungen für alle Fahrzeuge (Ausnahmen gemäß § 16 IG-L) im Sanierungsgebiet Großraum Graz

Zeitraum zwischen Ankündigung und Inkrafttreten	Änderung des Verkehrsaufkommens	Änderung der Emissionen des Verkehrs:			Maßnahmenwirkung auf die PM ₁₀ -Immissionen
		PM ₁₀ gesamt	davon PM ₁₀ -Abgas	NOx	
	+3%	+3%	+3%	+2%	+0,5%

Die in den Begründungen zu den Maßnahmen zu den §§ 8f aufgezählten Fakten treffen in verstärktem Ausmaß auch auf die Maßnahme des § 10 zu. Diese einschneidende Maßnahme reduziert den Gesamtverkehr um bis zu 70%.

Mit dem Eintreten der Voraussetzungen zur Auslösung der Maßnahme gemäß § 10 muss ab dem Jahr 2008 je nach meteorologischer Situation an ca. 5 bis 10 Tagen in der Wintersaison gerechnet werden.

Im Falle des generellen Fahrverbotes wird es zu weiteren verstärkten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des ÖV kommen. Derzeit liegen noch keine belastbaren Daten hinsichtlich der notwendigen Kapazitäten und Kosten vor.

Zu § 11:

Diese Bestimmung enthält statische Verweisungen auf die genannten Bundesgesetze.

Zu § 12:

Diese Bestimmung listet Richtlinien der Europäischen Union auf, die mit dieser Verordnung umgesetzt werden.

Zu § 13:

Absatz 1 dieser Übergangsbestimmung regelt Stufe 1 für die Nachrüstung von Maschinen, Geräten und mobilen technischen Einrichtungen (§ 4): haben diese Geräte eine Leistung von mehr als 37 kW, so sind bis zum 30. Juni 2007 mit Partikelreinigungssystemen auszustatten bzw. dürfen bei Nichterfüllung der Kriterien des § 4 ab 1. Juli 2007 nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Absatz 2. dieser Übergangsbestimmung regelt Stufe 2 für die Nachrüstung von Maschinen, Geräten und mobilen technischen Einrichtungen (§ 4): haben diese Geräte eine Leistung von mehr als 18 kW, so sind bis zum 30. Juni 2008 mit Partikelreinigungssystemen auszustatten bzw. dürfen dürfen bei Nichterfüllung der Kriterien des § 4 ab 1. Juli 2008 nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Zu § 14:

Die Bestimmung betreffend den zeitlichen Geltungsbereich normiert, dass die IG-L-Maßnahmenverordnung- sofern die Abs. 2 bis 5 nichts anderes bestimmen - mit 1. November 2006 in Kraft tritt.

Gemäß Absatz 2 gilt ein Fahrverbot für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge (§ 7 Abs. 1), die vor dem 1. Jänner 1992 erstmals zugelassen wurden, ab dem 1. Juli 2007 in allen Sanierungsgebieten.

Gemäß Absatz 3 gilt ein Fahrverbot für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge (§ 7 Abs. 2), die vor dem 1. Jänner 1995 erstmals zugelassen wurden, ab dem 1. Jänner 2009 in allen Sanierungsgebieten.

Absatz 4 bestimmt, dass ab dem 1. November 2007 Fahrbeschränkungen gemäß § 9 im verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet („Großraum Graz“) in Kraft tritt.

Absatz 5 bestimmt, dass ab dem 1. November 2008 Fahrverbote gemäß § 10 im verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet („Großraum Graz“) in Kraft tritt.

Fahrbeschränkungen im verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet gemäß § 8 sollen nur für den Winter 2006/2007 gelten, weshalb sie auch formell am 31. Oktober 2007 außer Kraft zu setzen sind (Abs. 6).

Zu § 15:

Die Außerkraftbestimmung hält in Abs. 1 fest, dass mit Inkrafttreten dieser Verordnung die Verordnung des Landeshauptmannes, mit der ein Maßnahmenkatalog für den Verkehr erlassen wurde (IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr), LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004, außer Kraft tritt.

(Stand: 20. Juli 2006)