

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

Aus kompetenzrechtlicher Sicht kann festgehalten werden, dass auf Grund der Bestimmung des § 10 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 i. d. F. BGBl. I Nr. 77/2010, der Landeshauptmann Maßnahmen gemäß §§ 13 bis 16 IG-L im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a anzuordnen hat.

Mit Beschluss der Europäischen Kommission vom 16. Oktober 2010 wurde Teilen von Österreich, insbesondere dem Großraum Graz, eine Fristerstreckung zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte für den Luftschadstoff PM₁₀ unter der Auflage gewährt, dass ein neues Luftreinhalteprogramm erstellt wird. Auf Grund dessen wurde von der Steiermärkischen Landesregierung mit Beschluss eine Expertengruppe eingerichtet, um Maßnahmen zu erarbeiten, die die Immissionssituation vor allem im Großraum Graz nachhaltig verbessern. Nach Erstellung des Luftreinhalteprogrammes 2011, erfolgt nun die Umsetzung einzelner Maßnahmen durch die vorliegende Verordnung. Vorrangiges Ziel dieser Luftreinhalteverordnung ist es daher, zum Schutz der menschlichen Gesundheit entsprechende - auch präventive - Maßnahmen zu setzen, damit die hohe Lebensqualität in der Steiermark erhalten bzw. verbessert und die Feinstaubbelastung signifikant verringert wird.

Zur Erreichung dieser Ziele werden die im Luftreinhalteprogramm enthaltenen Fachvorschläge legislativ umgesetzt, 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.

2. Inhalt:

Anders als bei vielen gasförmigen Luftschadstoffen ist die Verursacherstruktur bei Partikeln sehr differenziert. Neben den Emissionen aus konkreten Quellen tragen zur Gesamtimmissionsbelastung 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. 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 in Angriff zu nehmen, um deutlich merkbare Minderungen der PM₁₀-Immissionen erreichen zu können.

Die vorliegende Verordnung setzt vornehmlich Maßnahmen im Bereich Energie/Raumwärme, Verkehr und Landwirtschaft um. Diese Maßnahmen wurden von den Expertengremien als besonders effektiv in Bezug auf eine Minderung der PM₁₀-Belastung erachtet. Der Geltungsbereich der Regelungen bezieht sich auf die in der Verordnung festgelegten Sanierungsgebiete. Es sind die Sanierungsgebiete:

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

Eine kurze Darstellung der einzelnen Regelungen:

- In allen Sanierungsgebieten soll ganzjährig ein Fahrverbot für bestimmte Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen gelten.
- Dieselbetriebenen Taxifahrzeugen ist bei Nichteinhaltung von Mindestemissionsgrenzwerten von PM₁₀ das Fahren, Halten und Parken im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ untersagt. Die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte wird durch eine Plakette dokumentiert.
- Umstellung von Brennstoff „Heizöl leicht“ auf den emissionsärmeren Brennstoff „Heizöl extra leicht“ in ortsfesten Anlagen
- Maßnahmen bei der Ausbringung von Gülle, sowie Abdeckung von Güllelagern
- Maßnahmen für den Winterdienst

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Für Maßnahmen gemäß §§ 13 und 16 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:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Es ist mit einem geringen Mehrkostaufwand zu rechnen.

II. Besonderer Teil

Zu § 1:

Mit der Zielbestimmung des § 1 dieser Verordnung soll 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 verbessert wird.

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. Die fachliche Grundlage zur Ausweisung der Sanierungsgebiete für den Schadstoff PM₁₀ sind die "Statuserhebungen für den Schadstoff PM₁₀ 2002, 2003, 2004 und 2005" gemäß § 8 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) (<http://www.umwelt.steiermark.at/cms/beitrag/10982010/30597368/>). Die darin erarbeiteten fachlichen Grundlagen sind nach wie vor gültig. Die vorliegende Verordnung zielt auch auf eine Reduktion des Schadstoffes NO₂ ab, weil mitunter im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ Grenzwertüberschreitungen von NO₂ (Jahresmittelwert) registriert worden sind. Die fachlichen Grundlagen sind in der Statuserhebung NO₂ in Graz 2003 - 2009 gemäß § 8 Immissionsschutzgesetz Luft BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.F. BGBl. I Nr. 77/2010 (<http://www.umwelt.steiermark.at/cms/beitrag/11353295/30597368/>) enthalten. Daher ist der „Großraum Graz“ auch als Sanierungsgebiet für den Schadstoff NO₂ auszuweisen.

Die Sanierungsgebiete sind in Gemeinden gegliedert und umfassen folgende Bereiche der Steiermark:

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

In dieser Regelung erfolgt eine nähere Definition der Sanierungsgebiete durch Ausweisung aller betroffenen Gemeinden gegliedert durch ihre Zugehörigkeit zu politischen Bezirken.

Zu § 3:

Für die Sanierungsgebiete gem. § 2 werden ganzjährige Fahrverbote für alte Solo-LKW und Sattelzugmaschinen festgelegt. Betroffen sind Fahrzeuge, die motorentechnisch dem Euro-0 bis Euro-II Standard entsprechen.

Die Abs. 1-3 regeln das zeitlich gestaffelte Inkrafttreten der einzelnen Emissionsklassen-Verbote. Beginnend mit Euro-0 ab 1.2.2012. Dieses Verbot gilt für alle Lastkraftfahrzeuge, die vor 1. Jänner 1992 zugelassen wurden, allerdings nicht für Fahrzeuge, die zumindest die Grenzwerte von Euro 1 einhalten. Das Verbot der Euro-1 bzw. Euro-2 LKW's tritt mit 1.1.2013 bzw. 1.1.2014 in Kraft. Das zeitlich gestaffelte Inkrafttreten der Verbote soll eine wirtschaftliche Planbarkeit für die betroffenen Betriebe zur Folge haben und deren natürliche Flottenerneuerung berücksichtigen.

Abs. 4 regelt die Ausnahmen vom generellen Verbot der Abs. 1-3.

Z. 1 stellt einen Bezug zu den ex-lege Ausnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft her. Diese im § 14 Abs. 2 IG-L ausdrücklich genannten Ausnahmen fallen nicht in den Anwendungsbereich der vorliegende Verordnung.

Z. 2 nimmt Lastkraftfahrzeuge aus, die durch technische Anpassungen den jeweilig gültigen Emissionsstandard erfüllen.

Z. 3 nimmt Sondertransporte und Lastkraftwagen mit kostenintensiven Spezialaufbauten aus Gründen der Verhältnismäßigkeit vom generellen Verbot aus. Dies deshalb, weil gegenständliche Fahrzeuge in deren Anschaffung sehr teuer sind und sie zudem aufgrund ihrer Verwendungsart nur eine Fahrleistung von wenigen Kilometern zurücklegen. Von dieser Bestimmung werden etwa Fahrzeuge betroffen sein, die als Transportmittel für Anlagen oder Betriebsmittel dienen und deren wirtschaftlicher Ertrag nicht durch die Fahrleistung des Lastkraftfahrzeuges begründet wird und deren Fahrleistung im Sanierungsgebiet daher deutlich unter den durchschnittlichen LKW Fahrleistungen liegt. Von dieser Regelung kann etwa ein Schausteller betroffen sein, der in das Sanierungsgebiet einfährt, und nach

einer längeren Standzeit wieder aus dem Sanierungsgebiet hinausfährt. Bei dieser Gruppe ist die Erwerbstätigkeit also nicht durch den Transport an sich begründet und es kann daher von einer geringeren Kilometerleistung ausgegangen werden. Zudem handelt es sich um eine kleine Gruppe von Fahrzeugen wodurch insgesamt nur mit einem geringen Einfluss auf die Immissionsbelastung zu rechnen ist.

Der zweite Aspekt betrifft die wirtschaftliche Seite. Bei Spezialfahrzeugen und Fahrzeugen mit eigens angefertigten Aufbauten können die wirtschaftlichen Folgen eines Fahrverbotes existenzbedrohend sein. Gemeint sind hier Fahrzeuge die eigens für einen speziellen Zweck angefertigt wurden und deren Kosten bei einem vorzeitigen Austausch Belastungen für den Unternehmer bedingen, die über einen normalen Fahrzeugtausch bei Lastkraftwagen hinausgehen.

Es ist daher auf die Verhältnismäßigkeit im Einzelfall abzustellen. Wenn die wirtschaftlichen Folgen eines Fahrzeugtausches auf Grund der speziellen Konstruktion des Fahrzeuges sehr weitreichend sind und das Reduktionspotential wegen der geringen Anzahl gleichartiger oder gleichartig verwendeter Fahrzeuge und der geringen Fahrleistung als gering einzuschätzen ist, soll aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eine Ausnahme vom Verbot gemacht werden.

Zu § 4:

Diese Regelung nimmt Bezug auf die hohe Kilometerfahrleistung von Taxis. Daraus ergibt sich ein großes Reduktionspotenzial für Luftschadstoffe.

Die Schadstoffbelastung im Grazer Becken ist wesentlich durch die Ausbreitungsbedingungen bestimmt. Die tiefergelegenen Bereiche im Süden des Grazer Feldes sind hier als besonders benachteiligt einzustufen (Fachliche Grundlage: Klimateignungskarten, einsehbar in www.gis.steiermark.at).

Neben der Klimaungunst spielen natürlich auch die Emissionen eine wesentliche Rolle. Diese werden in den dicht besiedelten Bereichen des Grazer Feldes (Wohngebiete, Industrie- und Gewerbeflächen, Verkehrsinfrastruktur) in hohem Ausmaß freigesetzt.

Die in der Verordnung genannten Bezirke der Stadt Graz und Gemeinden im Süden von Graz ergeben sich als Überschneidung von klimatischer Ungunst und hohen Emissionen. In diesen Bereichen wirken sich aber auch Einsparungen von Luftschadstoffemissionen besonders stark auf eine Verringerung der Immissionsbelastung aus.

Abs. 1 legt fest, dass von der Regelung nur dieselbetriebene Taxis, die den maximalen Partikelemissionsgrenzwert von 0,025 g/km überschreiten, betroffen sind. Für diese Fahrzeuge ist ab dem 01.02.2012 das Fahren sowie das Halten und Parken im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ nicht erlaubt. Dieselbetriebene Taxis die den Emissionsstandard nach Abs. 1 (EURO 4) nicht erfüllen, erhalten keine vom Landeshauptmann ausgestellte Nachweisplakette. Diese Plakette belegt den Nachweis für die Erfüllung der geforderten Abgaswerte und wird von Kfz-Prüfstelle des Landes Steiermark nach Vorlage entsprechender Nachweise ausgestellt.

Nach den Grundsätzen des § 9b IG-L sollen Maßnahmen vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten und Emittentengruppen gesetzt werden. Da der Verkehr einen unverhältnismäßig hohen Beitrag zur Immissionsbelastung liefert und Taxis aufgrund ihrer hohen jährlichen Fahrleistung wesentlich zu dieser Belastung beitragen ist ein Fahrverbot für emissionsintensive Fahrzeuge zu rechtfertigen. Durch gegenständliches Fahrverbot kann ein hohes Reduktionspotenzial erzielt werden.

Zu § 5:

Ortsfeste Einrichtungen, die Luftschadstoffe emittieren, die mit „Heizöl leicht“ betrieben werden, müssen anstelle dieses Brennstoffes mit einem emissionsärmeren Brennstoff, z.B. mit „Heizöl extra leicht“ betrieben werden.

Die Bestimmung ist nur anzuwenden, wenn die Versorgung mit emissionsärmeren Brennstoffen sichergestellt ist und die jeweilige Anlage zum Einsatz emissionsärmerer Brennstoffe geeignet ist.

Ein Heizkessel, der mit „Heizöl leicht“ betrieben wird, ist im Sinne dieser Verordnung nur dann für den Einsatz emissionsärmerer Brennstoffe geeignet, wenn „Heizöl extra leicht“ in einem solchen Heizkessel verwendet werden kann, ohne dass Umrüstungsmaßnahmen an diesem Heizkessel durchgeführt werden müssen. Als Umrüstungsmaßnahme gilt beispielsweise ein Austausch des gesamten Brennerkopfes.

Zu § 6:

Maßnahmensetzungen im Bereich Winterdienst von großer Bedeutung zur Minderung der zusätzlichen Feinstaubbelastung im Winterhalbjahr. Die vorliegende Regelung beinhaltet einerseits eine Konkretisierung der zu verwendenden Streumittel betreffend deren Beschaffenheit und andererseits werden die in Abs. 1 zweiter Satz angeführten Streumittel ausdrücklich untersagt.

Betroffen von dieser Bestimmung sind öffentliche Verkehrsflächen mit einem hohen täglichen Verkehrsaufkommen (>1000 Fahrzeuge).

Abs. 2 legt fest, dass die aufgebrachten Streumittel vom Ausbringer zu entfernen sind, wenn dies die Verkehrssicherheit zulässt.

Zu § 7:

Diese Regelung zielt auf die Feinstaubemittenten in der Landwirtschaft ab.

Abs. 2 regelt die Ausbringung stickstoffhaltiger Düngemittel. Aus Sicht der Feinstaubreduktion ist der Bereich der Ausbringlogistik ein entscheidender Faktor, schließlich werden der Ausbringung rund 50 % der Ammoniakbelastung aus der Landwirtschaft zugeschrieben. Durch die bodennahe Ausbringung und rasche Einarbeitung der Gülle nach der Ausbringung ist es möglich, die Ammoniakemissionen zu reduzieren. Im derzeit gültigen Aktionsprogramm Nitrat soll die Ausbringung und Einarbeitung von Gülle, Jauche und Klärschlamm auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ohne Bodenbedeckung optimalerweise binnen vier Stunden vorgenommen werden, zumindest jedoch während des auf die Ausbringung folgenden Tages.

Zu § 8:

Gülleanlagen leisten einen erheblichen Beitrag zur Emission von Ammoniak, der in vielerlei Hinsicht eine Negativwirkung auf die Luftqualität hat. Maßnahmen zur Begrenzung dieser Emissionen sind daher dringend geboten. Aus diesem Grunde sieht auch das aktuelle Luftreinhalteprogramm die Abdeckung von Gülleanlagen vor. Eine derartige Abdeckung gilt heute allgemein als Stand der Technik. Diesbezüglich kommen entweder selbst tragende (Betondecke, Zeltdach) oder schwimmende Abdeckungen (Folie, Schwimmkörper etc.) in Betracht.

Ausnahmen von der Verpflichtung zur Abdeckung sind nur dann vertretbar, wenn diese durch geeignete Maßnahmen zur Güllebewirtschaftung getragen werden.