

Erläuterungen

I. Vorblatt und allgemeiner Teil

1. Anlass und Zweck der Neuregelung, Kompetenzlage:

In den letzten Jahren hat sich neben der medial umfangreich betrachteten Problematik rund um den Luftschadstoff PM10 auch die Einhaltung der Grenzwerte für den Luftschadstoff NO₂ als großes Problem herauskristallisiert. Dieses Thema wurde auch im Rahmen der Statuserhebung NO₂ für den Großraum Graz 2003-2009 aufgearbeitet. Zusätzlich wurde eine ergänzende Statuserhebung entlang des steirischen Autobahnnetzes durchgeführt. Der vorläufige Bericht wurde im Dezember 2013 fertiggestellt. Durch Modellrechnungen und Simulationen konnte dargelegt werden, dass sowohl im Großraum Graz, als auch entlang der Autobahnkorridore neben der A2 und der A9 im Geltungsbereich der VBA-Verordnung IG-L-Steiermark immer wieder NO₂ Konzentrationen vorherrschen, die über dem Grenzwert von 35µg/m³ im Jahresmittelwert liegen. Die Verursacherstruktur ist bei NO₂ sehr klar zuordenbar. Der Verkehrsanteil an den Gesamtemissionen liegt, wie etwa durch die Ergänzende Statuserhebung entlang des steirischen Autobahnnetzes erhoben bei rund 46%. Daher sind Maßnahmen entsprechend der Vorgaben der §§ 9af IG-L auch vor allem in diesem Sektor zu setzen. Dies soll mittels der gegenständlichen Neuerlassung der VBA-Verordnung IG-L-Steiermark und der damit im Zusammenhang stehenden Novellierung des § 2 Stmk. LuftreinhalteVO erfolgen.

2. Inhalt:

Neuerlassung der VBA-Verordnung – IG-L Steiermark

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

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 wird mit keinen zusätzlichen Kosten gerechnet. Geringfügige Adaptierungsaufwendungen werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben des IG-L durch Land bzw. den Straßenerhalter getragen.

II. Besonderer Teil

Zu § 1:

Die Änderung der Zielbestimmung spiegelt die, durch den Verordnungsgeber angestrebte Erweiterung des Luftschadstoffspektrums auf Stickstoffdioxid wieder. Die Verordnung soll künftig der Einhaltung der Grenzwerte für PM₁₀ und NO₂ dienen.

Zu § 2:

Die Definition der Korridore (Z. 2) soll in Zukunft durch die Angabe von GPS Koordinaten am Anfang und am Ende der jeweiligen, durch die Verkehrsbeeinflussungsanlagen geregelten, Streckenabschnitte erfolgen. Diese neuartige Vorgehensweise erscheint insbesondere deshalb sinnvoll, da die Autobahnstrecken – etwa durch neue Umfahrungen oder Streckenänderungen – oftmals ihre Länge ändern wodurch alle Angaben, die sich an den Streckenkilometerangaben orientieren nur zeitlich begrenzt Gültigkeit haben. Die GPS Daten sind unabhängig von den Streckenveränderungen und haben somit dauerhaften Bestand. Dieselbe Vorgangsweise wurde auch für die Verkehrszählstellen (Z. 5 dieser Bestimmung) gewählt.

Die Schwellenwerte (Z.7) wurden adaptiert. Der Schwellenwert 1 für den Luftschadstoff PM₁₀ wurde auf 49 µg erhöht. Dadurch wurde der positiven Entwicklung der Luftsituation Rechnung getragen und die Schaltung auf besonders hoch belastete Zeiträume reduziert. Als Schwellenwert 2 wurden je Korridor Grenzwerte für NO₂ definiert. Die Höhe dieser Werte ergeben sich aus nachfolgenden Überlegungen:

Bisher war die immissionsgesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlage auf Basis der VBA-Verordnung Steiermark ausschließlich eine Maßnahme zur Reduktion der durch den PKW-Verkehr verursachten PM₁₀-Belastung. Tatsächlich wurden natürlich auch schon bisher die Emissionen an Stickstoffoxiden und der Treibstoffverbrauch verringert. Stickstoffoxide werden maßgeblich durch den Verkehr freigesetzt. Also ist es naheliegend auch diesem Immissionsbeitrag zur Steuerung der VBA heranzuziehen. Aktueller Anlass ist die Ablehnung des Antrags auf Fristerdstreckung für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für NO₂-(Jahresmittelwert). Es sind also rasch zusätzliche Maßnahmen zur Verminderung der NO_x-Emissionen umzusetzen. Der Schwellenwert 3 wurde aufgehoben.

Der Schwellenwert 3 wurde eingeführt, um Schaltungen von Tempo 100 bei offensichtlich geringen Vorbelastungen an PM₁₀ zu vermeiden. Dies war insofern gerechtfertigt, als bei PM₁₀ der Grenzwert für das Jahresmittel seit dem Jahr 2007 durchgehend eingehalten worden ist. Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes treten aber nach wie für öfter auf, als es das Immissionsschutzgesetz Luft toleriert. Diese Überschreitungen treten vor allem im Winterhalbjahr auf, niedrige Belastungen unter 25 µg/m³ vor allem im Sommerhalbjahr. Somit konnte die Regelung argumentiert werden.

Diese Schaltungsparameter führten aber auch dazu, dass die von der VBA-Verordnung des Bundes geforderte Mindestmaßnahmenwirksamkeit nicht erreicht werden konnte.

Nun wird zur Schaltung von Tempo 100 auch der Immissionsbeitrag von Stickstoffoxiden herangezogen. Für NO₂ ist jedoch der Jahresmittelwert jener Wert, der in der Steiermark im Ballungsraum Graz sowie an hochbelasteten Verkehrsträgern überschritten wird. Emissionsmindernde Maßnahmen wirken sich auch bei niedrigem Niveau der Grundbelastung günstig auf das Jahresmittel aus. Damit sind auch Schaltungen bei geringen Vorbelastungen, aber bei einem über den Schwellenwerten gelegenen Immissionsbeitrag des PKW-Verkehrs als Beitrag zur Erreichung der Vorgaben für das NO₂-Jahresmittel und der Mindestmaßnahmenwirksamkeit gemäß VBA-Verordnung des Bundes wirksam.

Zu § 3:

Die wegfallenden Passagen in Abs. 2 betreffen die Bestimmungen hinsichtlich des Schwellenwertes 3 und wurden auf Grund des Entfalls dieses Schwellenwertes 3 gestrichen.

Zu Abs. 5 ist festzuhalten, dass mittels dieser Kollisionsregelung normiert wird, dass die VBA Verordnung endet, sobald eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach den Bestimmungen der StVO in Kraft tritt, durch welche eine gleich hohe oder niedrigere Geschwindigkeit verordnet wird. Die Geschwindigkeitsbeschränkung nach den Vorgaben dieser Verordnung beginnt somit erst wieder bei der nächsten Kundmachung iSd. § 4 dieser Verordnung.

Zu § 4:

Da nur die Korridore (siehe oben in § 2 Z. 2 dieser Verordnung) für die Angabe der relevanten Streckenabschnitte relevant sind, entfallen die genauen Standorte der Anzeigenquerschnitte.

Zu Anlage 1

Mit der Berücksichtigung der verkehrsbedingten NO_x-Emissionen bei der Steuerung der VBA Steiermark wird ein maßgeblich vom Verkehr freigesetzter Schadstoff zusätzlich zur Schaltung des Tempolimits herangezogen. Die Formulierungen und Tabellen in der Anlage 1 waren dementsprechend anzupassen. So wurde die Beschreibung des Algorithmus und die generelle Konzeption geändert.

Die Änderungen in diesem Teil der Anlage sind durch den Wegfall des Schwellenwertes 3 sowie durch die Anhebung des Schwellenwertes 1 auf 49 µg (siehe oben) bedingt.

Die Berechnung der NO_x Emissionen wird in Punkt 1.2.4. beschrieben.

Auf Basis der prognostizierten Verkehrsmengen für die Pkw ähnlichen Fahrzeuge werden die Auspuffemissionen an Stickstoffoxiden für zwei Kategorien getrennt berechnet. Dazu wurden die Emissionsfaktoren für eine Autobahn mit Tempolimit 130 km/h aus der aktuellen Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.1) verwendet

Die Berechnung des Immissionsbeitrags (beschrieben in 1.2.5) wird dadurch angepasst, dass die PM10-Emissionen durch NO_x-Emissionen ersetzt werden. Auf Grund der unterschiedlichen Emissionsfaktoren für PM10 und NO_x ie S chwellenwerte zahlkenmäßig angepasst weerden. Sie sind so gewählt, dass in der Prognose eine Einhaltung der Vorgaben der VBA-Verordnung des Bundes zu erwarten ist.

Die Entscheidungskriterien (Punkt 1.2.6. der Anlage 1) für die Schaltung auf Grund des Schwellenwertes 1 und 2 bleiben gleich. Ein Schwellenwert 3, der eine Schaltung bei Unetrschreiten bestimmter PM10-Vorbelastungen verhindert, existiert nicht mehr