

# Erläuterungen

## zur Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 10. November 2006, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immission des Luftschadstoffes PM<sub>10</sub> nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft angeordnet werden (IG-L-Maßnahmenverordnung), LGBl. Nr. 131/2006

### 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 IG-L 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 Stuserhebung 2006, welche Erhebungen der Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>) in den Jahren 2002 bis 2005 dokumentiert, fertig gestellt.

Der Stuserhebung ist zu entnehmen, dass die in Anlage 1 des IG-L festgelegten Konzentrationswerte für PM<sub>10</sub> 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 im Jahr 2004 verordneten IG-L-Sanierungsgebiete sowie der Setzung weiterer Maßnahmen gemäß dem IG-L bedarf.

In der Folge war 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). Der Entwurf eines Programms wurde am 20. Juli 2006 unter Wahrung der gesetzlichen Frist (§ 9a Abs.1 IG-L) gleichzeitig mit diesem Entwurf einer IG-L-Maßnahmenverordnung einem Stellungnahmeverfahren unterzogen. Die Frist zur Begutachtung endete am 8. September 2006 und wurde auf Antrag einiger Stellen bis 18. September 2006 erstreckt. Auf Grund der Validierung der im Rahmen des Begutachtungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen zum Programm sowie zur IG-L-Maßnahmenverordnung wurden nach fachlicher und rechtlicher Prüfung noch wesentliche Abänderungen der Entwürfe vorgenommen.

Die IG-L-Maßnahmenverordnung wurde am 10. November 2006 im Landesgesetzblatt (LGBl. Nr. 131/2006) sowie durch Anschlag an die Amtstafel des Landeshauptmanns kundgemacht.

#### 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 werden nun vier Sanierungsgebiete gemäß § 2 Abs. 8 IG-L ausgewiesen werden:

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

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

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

- § 4: Partikelfilterpflicht für Maschinen und Geräte (Baumaschinen) unter Beachtung der Übergangsbestimmungen des § 12,

- § 5: Verbot (nur im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“) bzw. Einschränkungen des Verbrennens biogener Materialien im Freien (Brauchtumsfeuer) in allen anderen Sanierungsgebieten,
- § 6: Verkehrsmaßnahmen: Geschwindigkeitsbeschränkungen vom 15. Dezember bis 14. März, Tempo 100 km/h auf bestimmten hoch belasteten Autobahnteilstrecken (DTV mehr als 30.000), Tempo 80 km/h auf Freilandstraßen, ausgenommen Autobahnen und Autostraßen,
- sowie ganzjährige Fahrverbote für bestimmte Schwerfahrzeuge (gestaffelt nach Erstzulassungsdatum: vor 1. Jänner 1992 bzw. vor 1. Oktober 1996).

- Im insbesondere durch den Verkehr besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ werden darüber hinaus weitere Maßnahmen (Anordnung von Akutmaßnahmen bei sehr hoher Feinstaubbelastung - Stufenplan) verordnet:

- Stufe 1: Winter 2006/2007: Fahrverbot für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem, wenn der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert in der Höhe von 75 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 5 Tagen ununterbrochen überschritten wird (außerordentlich hohe Belastung) ab dem sechsten Tag;
- Stufe 2: ab Winter 2007/2008: Fahrverbot für PKW mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem, wenn der gesetzlich festgeschriebene Immissionsgrenzwert für PM<sub>10</sub> in der Höhe von 50 µg/m<sup>3</sup>/TMW an mehr als 5 Tagen ununterbrochen überschritten wird ab dem sechsten Tag;

Im Begutachtungsentwurf war auch eine Stufe 3 (§ 10) vorgesehen, die generelle Fahrverbote (auch für ottomotorisch betriebene Kraftfahrzeuge) ab dem Winter 2008/2009 angeordnet hätte, wenn der Tagesmittelwert für PM<sub>10</sub> in der Höhe von 75 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 5 Tagen ununterbrochen überschritten würde.

Von der Aufnahme dieser Bestimmung wurde aus folgenden Gründen Abstand genommen:

- Vor Erlassung einer solchen sehr restriktiven Maßnahme soll in den nächsten Jahren eine **ständige Evaluierung** der verordneten (Verkehrs-)Maßnahmen vorgenommen werden, um die Auswirkungen (insbesondere bezüglich der immissionsseitigen Wirkungen, aber auch im Hinblick auf die begleitenden verkehrslogistischen Anforderungen) besser beurteilen zu können.
- Bevorstehende Änderungen der **EU-rechtlichen Vorgaben**: mit der bevorstehenden Beschlussfassung der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie werden voraussichtlich geänderte Rahmenbedingungen für die Mitgliedstaaten geschaffen (Zulässigkeit weiterer Überschreitungstage bei PM<sub>10</sub>-TMW, Senkung des PM<sub>10</sub>-JMW, Einführung eines PM<sub>2,5</sub>-Immissionsgrenzwertes etc.).
- Auf Grund der zu erwartenden Änderungen auf EU-Ebene ist davon auszugehen, dass auch das **Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)**, das die Rechtsgrundlage für diese IG-L-Maßnahmenverordnung darstellt, einer Novellierung zugeführt werden muss.
- Unter Berücksichtigung dieser bevorstehenden Änderungen wäre die Anordnung der Maßnahme des generellen Fahrverbotes zum jetzigen Zeitpunkt kontraproduktiv, da zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens (im Winter 2008/2009) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine weitere Novelle zum IG-L in Kraft sein wird, welche wiederum eine Anpassung dieser Verordnung erforderlich machen würde.

Der Verordnungsentwurf umfasst 3 Abschnitte mit insgesamt 13 Paragraphen.

### 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.

Ein solches Einvernehmen konnte für verkehrsbeschränkende Maßnahmen nicht hergestellt werden, weshalb diese Maßnahmen nun nur noch 3 Monate lang (nämlich in der höchstbelasteten Zeit vom 15. Dezember bis 14. März) Geltung haben werden.

#### 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. 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	€ 56.330,--
§ 6 Maßnahmen für den Verkehr – Geschwindigkeitsbeschränkungen	€200.398,--
§ 7 Fahrbeschränkung für Schwerfahrzeuge	€ 1.392,--
§§ 8 und 9 Fahrbeschränkung für Personenkraftfahrzeuge mit Dieselmotoren	€149.522,--
<b>Jährliche Personalkosten gesamt</b>	<b>€433.702,--</b>
<b>Jährliche Raumkosten gesamt</b>	<b>€ 1.669,--</b>
<b>Investitionskosten (einmalig)</b>	<b>€100.000,--</b>
<b>SUMME VOLLZUGSKOSTEN PRO JAHR</b>	<b>€535.371,--</b>

*Die genaue Darstellung der Leistungsprozesse wird den Erläuterungen beigelegt.*

# 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 durch den Landeshauptmann) 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 (PM<sub>10</sub>), welche zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich eingehalten werden müssen. Diese Konzentrationswerte sind derzeit mit 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagemittelwert (TMW) bzw. 40 µg/m<sup>3</sup> als Jahresmittelwert (JMW) festgelegt. Pro Kalenderjahr ist auf Grund der geltenden Rechtslage (EU-Richtlinien sowie IG-L) in der Zeit von 2005 bis 2009 die Überschreitung dieses Tagesmittelwertes an maximal 30 Tagen zulässig, ab dem Jahr 2010 nur mehr an höchstens 25 Tagen.

Anlage 5 des Immissionsschutzgesetzes-Luft definiert Zielwerte. Als Zielwert für die Konzentration von PM<sub>10</sub> gilt der Wert von 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagesmittelwert, der nicht öfter als 7 Mal im Jahr überschritten werden darf sowie der Wert von 20 µg/m<sup>3</sup> als Mittelwert während eines Kalenderjahres.

Gemäß § 5 IG-L haben die Landeshauptleute 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 Luftschad-

stoff PM<sub>10</sub> (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 (PM<sub>10</sub>) in den Jahren 2002 bis 2005 dokumentiert, wurde im April 2006 fertig gestellt. Das Begutachtungsverfahren endete am 9. Juni 2006.

Dieser Stuserhebung ist zu entnehmen, dass die in Anlage 1 des IG-L festgelegten Konzentrationswerte für PM<sub>10</sub> 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 war 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 wurde daher am 20. Juli 2006 gleichzeitig mit diesem Entwurf einer IG-L-Maßnahmenverordnung einem Anhörungsverfahren gemäß § 9a Abs. 1 IG-L unterzogen und war im Internet unter der Adresse [www.feinstaub.steiermark.at](http://www.feinstaub.steiermark.at) abrufbar. Die Begutachtungsfrist endete am 8. September 2006 und wurde auf Antrag einzelner Stellen bis 18. September 2006 erstreckt. Im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens wurden binnen offener Frist insgesamt 152 Stellungnahmen zum Entwurf der IG-L-Maßnahmenverordnung und 37 Stellungnahmen zum Entwurf eines Programms gemäß § 9a IG-L abgegeben.

Nach Überarbeitung des Programms wurde dieses vom zuständigen Umweltlandesrat am 6. November 2006 unterfertigt und ist auf den Internetseiten des Landes (unter der Adresse [www.feinstaub.steiermark.at](http://www.feinstaub.steiermark.at)) sowie des Umweltministeriums 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 auf Grundlage des Immissionsschutzgesetzes-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 PM<sub>10</sub>-Belastungen angesehen werden kann (siehe Analyse der Verursacher in der Staturhebung PM<sub>10</sub> 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 PM<sub>10</sub>-Immissionen erreichen zu können.

Auf Grund der Ergebnisse der Staturhebung 2006 wird mit der Erlassung dieser 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. In der IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004 (aufgehoben durch Verordnung des Landeshauptmann mit LGBl. Nr. 121/2006), wurden zwei Sanierungsgebiete, nämlich das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ sowie das Sanierungsgebiet „Voitsberger Becken“ als IG-L-Sanierungsgebiet ausgewiesen. Insgesamt waren bislang nur 13 steirische Gemeinden von diesen zwei Sanierungsgebieten erfasst.

Mit der IG-L-Maßnahmenverordnung werden ab 1. Dezember 2006 vier Sanierungsgebiete ausgewiesen, welche insgesamt 333 steirische Gemeinden (bzw. Teile der Gemeinden) betreffen.

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 belastetes Sanierungsgebiet“ definiert wird.

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 mit Feinstaub mehrere Tage lang ununterbrochen andauert.

Folgende Maßnahmen werden daher verordnet:

### 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 1. Jänner 2008 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 1. Jänner 2009 erfüllen. Die Verlängerung der Übergangsbestimmungen (§ 12) um je ein halbes Jahr im Vergleich zum Begutachtungsentwurf wurde auf Grund der eingelangten Stellungnahmen gewährt, die plausibel darlegten konnten, dass dieser Zeitraum für eine friktionsfreie Anpassung nötig ist.

2. Unter Anwendung der Bestimmung des § 15a IG-L werden in allen Sanierungsgebieten Brauchtumsfeuer einer Beschränkung (bzw. im besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ sogar einem ausnahmslosen Verbot) unterworfen. 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, wird in der IG-L-Maßnahmenverordnung festgelegt, dass Brauchtumstage 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 wird eine Beschränkung 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 15. Dezember bis einschließlich 14. März. Auf bestimmten hoch belasteten Autobahnteilstrecken (hohes Verkehrsaufkommen; DTV höher als 30.000) gilt Tempo 100 km/h und auf den Freilandstraßen, ausgenommen Autobahnen und Autostraßen, 80 km/h, es sei denn, nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. StVO 1960) sind gleich hohe oder niedrigere zulässige 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 ex lege ausgenommen sind.

4. In allen Sanierungsgebieten soll ganzjährig ein Fahrverbot für bestimmte Lastkraftfahrzeuge (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 daher ab dem 1. Juli 2007 in den Sanierungsgebieten nicht mehr fahren, es sei denn sie halten die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,4 g/kWh (entspricht der Abgasklasse Euro 1 für Schwerfahrzeuge) ein.

Lastkraftfahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum vor dem 1. Oktober 1996 dürfen ab dem 1. Jänner 2010 auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr in Betrieb genommen werden, es sei denn sie halten die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,15 g/kWh (entspricht der Abgasklasse Euro 2 für Schwerfahrzeuge) ein.

Es handelt sich bei § 7 der Verordnung um eine Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L, weshalb ex lege für beide Stufen dieser Maßnahme die Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L sowie die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 (Einhaltung Abgasgrenzwert bezogen auf Partikel der Abgasklasse Euro 1 bzw. Euro 2) zu berücksichtigen sind.

#### Besondere Maßnahmen für das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“

1. Im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“, das als besonders – insbesondere durch den Verkehr - belastet 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 wird gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L folgende zeitliche und räumliche Beschränkung des Verkehrs gelten:

Personenkraftwagen (Klasse M1) und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem dürfen in der Zeit vom 15. Dezember 2006 bis einschließlich 14. März 2007 in der Zeit zwischen 5 Uhr und 21 Uhr nicht fahren, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- wenn durch Messungen an zumindest zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen festgestellt wird, dass

- der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert von 75 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 5 aufeinander folgenden Tagen überschritten wird und
- auf Grund meteorologischer und sonstiger immissionsrelevanter Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Grenzwert auch weiterhin überschritten wird.

Das Fahrverbot gilt ab dem 6. Tag der andauernden hohen Feinstaubbelastung.

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 (§ 8 Abs. 2 Z 2 bis 10).

### **Stufe 2: (§ 9)**

Zur weiteren Verbesserung der Luftgütesituation im Hinblick auf die Feinstaubbelastung im besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ wird daher ab dem Winter 2007/2008 die gleiche Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L wie im Winter 2006/2007 verordnet, mit der Ausnahme, dass eine solche selektive Fahrbeschränkung für Personenkraftwagen (Klasse M1) und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem bereits bei dem Immissionsgrenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagesmittelwert zur Umsetzung gebracht wird.

2. Unter Anwendung der Bestimmung des § 15a IG-L werden im besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ Brauchtumsfeuer ausnahmslos verboten.

In formeller Hinsicht wird festgehalten, dass der Verordnungsentwurf 3 Abschnitte mit insgesamt 13 Paragrafen umfasst. Die bis 31. Oktober 2006 geltende IG-L-MaßnahmenkatalogVO-Verkehr, LGBl. Nr. 2/2004 i. d. F. LGBl. Nr. 50/2004, wurde aus Gründen der Rechtssicherheit zeitgerecht durch Verordnung des Landeshauptmanns (LGBl. Nr. 121/2006) außer Kraft gesetzt.

Diese IG-L-Maßnahmenverordnung wurde am 2. November 2006 vom Umweltlandesrat unterfertigt und am 10. November 2006 im Landesgesetzblatt (LGBl. Nr. 131/2006) kundgemacht.

Im Besonderen darf festgehalten werden, dass die Kennzeichnung der Verkehrsmaßnahmen nach dieser Verordnung gemäß § 44 Abs. 3 StVO erfolgt, da sich diese Verkehrsmaßnahmen nicht durch Verkehrszeichen konstitutiv ausdrücken lassen. Die aufgestellten Verkehrstafeln sind als Hinweisschilder zu verstehen und haben daher nur deklarativen Charakter. Die Kundmachung für diese Maßnahmen erfolgte daher gemäß dem Steiermärkischen Kundmachungsgesetz, LGBl. Nr. 25/1999 i. d. F. LGBl. Nr. 49/1999, durch Anschlag an die Amtstafel des Landeshauptmannes (Anschlag am 10. November 2006 für sechs Wochen) sowie ortsübliche Verlautbarung (Medien, Gemeinden etc.).

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

Stuserhebungen für den Schadstoff PM<sub>10</sub> 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

### **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, wäre die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erforderlich.

Ein solches Einvernehmen konnte für verkehrsbeschränkende Maßnahmen nicht hergestellt werden, weshalb diese Maßnahmen nun nur noch 3 Monate lang (nämlich in der höchstbelasteten Zeit vom 15. Dezember bis 14. März) Geltung haben.

#### 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. 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 - Ermittlungsverfahren und Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS <i>Anmerkung: es wird davon ausgegangen, dass jährlich rund 450 Kontrollen in allen Sanierungsgebieten durchgeführt werden</i>	<b>26.060</b>
§ 5 Brauchtumsfeuer	- Stichprobenweise Kontrollen - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Ermittlungsverfahren und Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS <i>Anmerkung: es wird davon ausgegangen, dass jährlich rund 4900 Kontrollen in allen Sanierungsgebieten, aber insbesondere im SG Großraum Graz, durchgeführt werden</i>	<b>56.330</b>
§ 6 Maßnahmen für den Verkehr - Geschwindigkeitsbeschränkungen	- Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Ermittlungsverfahren und 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>	<b>200.398</b>
§ 7 Fahrbeschränkung für Schwerfahrzeuge	- Entgegennahme und Behandlung Antrag Ausnahmegenehmigung (§ 14 Abs. 3 IG-L) - Ermittlungsverfahren und Bescheiderstellung - Berufung UVS - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Ermittlungsverfahren und Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS <i>Anmerkung: auf Grund der Fuhrparkzusammensetzung sowie der ex lege Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L sowie gemäß § 7 Abs. 3 bis 5 IG-L-MaßnahmenVO ist davon auszugehen, dass jährlich durchschnittlich nur 21 Fälle bearbeitet werden müssen.</i>	<b>1.392</b>
§§ 8 und 9 Fahrbeschränkung für Personenkraftfahrzeuge mit Dieselmotoren	- Entgegennahme und Behandlung Antrag Ausnahmegenehmigung (§ 14 Abs. 3 IG-L) - Ermittlungsverfahren und Bescheiderstellung - Berufung UVS - Entgegennahme und Behandlung der Anzeige im Strafverfahren - Ermittlungsverfahren und Bescheiderstellung - Berufungsverfahren UVS - Straßendienst, Beschilderungsarbeiten <i>Anmerkung: es wird davon ausgegangen, dass jährlich rund 1.600 Fälle zu bearbeiten sein werden</i>	<b>149.522</b>
<b>Jährliche Personalkosten</b>		<b>433.702</b>
<b>Jährliche Raumkosten</b>		<b>1.669</b>
<b>Investitionskosten (einmalig)</b>	Beschaffung von Straßenverkehrsschildern zur Kennzeichnung der Sanierungsgebiete; Hinweisschilder betreffend Verkehrsmaßnahmen	<b>100.000</b>
<b>GESAMTSUMME</b>	<b>VOLLZUGSKOSTEN PRO JAHR</b>	<b>535.371</b>

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 Investitionskosten für diese Kennzeichnung dargestellt. Da die Voraussetzungen des § 44 Abs. 3 StVO gegeben sind, erfolgt aus Gründen der Rechtmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit die Kennzeichnung nach dieser Bestimmung. Dadurch können im Vergleich mit dem Begutachtungsentwurf einmalige Investitionskosten in der Höhe von mehr als €230.000,- eingespart werden.

## 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 erscheint.

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 PM<sub>10</sub> (Feinstaub) zu verringern und dadurch die Luftqualität zu verbessern. Diese Bestimmung impliziert selbstverständlich auch das gesetzlich normierte Ziel (§ 1 Abs. 1 Z 1 IG-L) des präventiven Gesundheitsschutzes.

### 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 IG-L 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 IG-L 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; aufgehoben mit LGBl. Nr. 121/2006), erfolgt ist.

Die fachlich aufbereiteten Grundlagen sind in der Statuserhebung für den Schadstoff PM<sub>10</sub>, 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 PM<sub>10</sub>-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 PM<sub>10</sub> nicht eingehalten werden können. Es musste daher der Weg einer großflächigen Ausweisung des Sanierungsgebietes gewählt werden. Zur Abgrenzung entlang des steirischen 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, wurden daher in der Statuserhebung als Sanierungsgebiet vorgeschlagen.

Das bisherige Sanierungsgebiet „Voitsberger Becken“ wurde in das Sanierungsgebiet „Mittelsteiermark“ integriert. 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 „besonders belastetes 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 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 PM<sub>10</sub>-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 PM<sub>10</sub> (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. 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 Staturerhebung 2006 (Seite 22ff) sowie unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 9b Z 3 IG-L als besonders – insbesondere 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 Staturerhebung 2006 (Seite 73) dargestellte typische Wochengang der Feinstaubbelastung in Graz bestätigt diese Einstufung als durch den Verkehr überdurchschnittlich belastetes Gebiet.

Die besondere Verkehrsbelastung wird auch aus folgender Tabelle deutlich:

#### Flächenbezogene Verkehrsleistungen

		Sanierungsgebiet			
		Großraum Graz	Mur-Mürz-Furche	Mittleres Murtal	Mittelsteiermark
Fahrleistung	10 <sup>6</sup> km/a	1.630,35	1.383,62	567,42	5.592,21
Fläche	km <sup>2</sup>	196,24	585,29	333,56	4436,86
Fahrleistung pro Fläche	10 <sup>6</sup> km/km <sup>2</sup>	8,31	2,36	1,70	1,26
Relative Verkehrsbelastung (Graz = 100%)	%	<b>100</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>15</b>

Im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ werden pro m<sup>2</sup> 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 Großraums 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 verordnet werden (§§ 8 und 9), um die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte zumindest mittel- bzw. längerfristig sicherstellen zu können.

Auch das generelle Verbot von Brauchtumsfeuern (§ 5 Abs. 1) im besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ wird einen entsprechenden Beitrag zur Feinstaubreduktion leisten 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 insbesondere auf die Verursachergruppe der Offroad-Dieselmotoren. Es handelt sich dabei vor allem um Baumaschinen wie Bagger, Maschinen, Aggregate, Hubstapler, Kompressoren, Sieb- und Brecheranlagen, Pumpen 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  $PM_{10}$  vergleichsweise ungünstig abschneiden, da Teilchen aus Verbrennungsmotoren in der Regel sehr kleine Korngrößen ( $PM_1$  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 haben. 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.

Diese Maßnahme ist daher für die Zielerreichung des präventiven humanen Gesundheitsschutzes dringend geboten, zumal gerade kleinste Staubteilchen lungengängig sind und ihnen somit hinsichtlich Lungen-, aber auch Herz- und Kreislauferkrankungen hohe Bedeutung zukommt.

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  $PM_{10}$ -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 <sub>10</sub> -Immissionen
	PM <sub>10</sub> gesamt	davon PM <sub>10</sub> -Abgas	NO <sub>x</sub>	
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 Volumseinheit (cm<sup>3</sup>) 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 NO<sub>2</sub>-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 Maschinen, Geräte und sonstige mobile technische Einrichtungen (Anlagenteile) 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.“*

Nach dieser Bestimmung sind allerdings nur jene Maschinen, Geräte und Anlagenteile ex lege ausgenommen, die dem in einem Gesetz (z. B. § 82 Gewerbeordnung, § 65 AWG 2002), einer Verordnung oder einem Bescheid festgelegten Stand der Luftreinhaltetechnik entsprechen oder die eine gesetzliche Verpflichtung zur wiederkehrenden Anpassung an den Stand der Technik einhalten. Hierbei ist auf die konkrete Maschine (Gerät oder Anlagenteil) abzustellen. Diese Bestimmung ist daher als lex specialis zu sehen; d. h. der Gesetzestext i. V. m. § 4 der IG-L-Maßnahmenverordnung ist nicht so zu lesen, dass eine Maschine, die in einer Anlage betrieben wird, welche z. B. unter § 82 GewO fällt, automatisch von den Beschränkungen des § 4 ausgenommen wäre.

Gemäß § 2 Abs. 10 Z 2 lit. a IG-L sind Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 KFG 1967, deren Luftschadstoffemissionen ausschließlich aus einem der Fortbewegung dienenden Verbrennungsmotor stammen, vom Anlagenbegriff des IG-L ausgenommen.

Diese Ausnahme kommt daher nur zum Tragen, wenn

- es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des **Kraftfahrzeuggesetzes 1967** handelt und
- der Verbrennungsmotor **ausschließlich** der Fortbewegung dient.

Wenn also mit ein- und demselben Verbrennungsmotor neben der Fortbewegung auch andere Tätigkeiten verrichtet werden (z. B. Betrieb einer Maschine wie Zugmaschine mit Zapfwelle – Traktoren, Hubstapler etc.), dann gilt diese Ausnahme gemäß § 2 Abs. 10 Z 2 lit. a IG-L nicht und § 4 der IG-L-Maßnahmenverordnung ist zur Anwendung zu bringen, es sei denn die Voraussetzungen des § 13 Abs. 2 IG-L sind gegeben.

Die Übergangsbestimmungen des § 12 (Nachrüstung von Maschinen, Geräten und mobilen technischen Einrichtungen mit einer Leistung von mehr als 37 kW bis zum 1. Jänner 2008 und solche mit einer Leistung von 18 bis 37 kW bis zum 1. Jänner 2009) wurden aufgenommen, um einen angemessenen 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 im Großen und Ganzen schon 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 Voraussetzungen Maßnahmen zur Schädlingsbekämpfung.

Auf Grund des Umweltrechtsanpassungsgesetzes 2006, BGBl. I Nr. 34/2006, das auch eine Novellierung des Immissionsschutzgesetzes-Luft umsetzt, 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 schädlingbefallenen 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 PM<sub>10</sub>-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 bemerkenswerte 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 PM<sub>10</sub> aus Rückständen der Biomasseverbrennung durch Osterfeuer. An der Messstelle Don Bosco werden 44% der PM<sub>10</sub> durch Holzrauch und weitere 19% aus sonstigen organischen Quellen, vermutlich aus sonstigen Brennstoffen gebildet. Somit werden über 60% des PM<sub>10</sub>-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 werden daher im besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ Brauchtumsfeuer gänzlich (d. h. ausnahmslos) verboten. Die Anordnung dieser sehr strengen Maßnahme erfolgte nicht zuletzt auch auf Grund der dezidierten Stellungnahme der Landeshauptstadt Graz (einstimmiger Beschluss des Grazer Gemeinderates) sowie der Forderung einiger im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ gelegenen Gemeinden des Bezirks Graz-Umgebung..

Da der Verordnungsentwurf diese strenge Maßnahme für das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ noch nicht vorsah, musste auch die Kostenberechnung entsprechend adaptiert werden (z. B. verstärkte Kontrollen, Anstieg der zu erwartenden Strafverfahren).

In den drei anderen Sanierungsgebieten werden Brauchtumsfeuer klar definierten Beschränkungen unterworfen. 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, wird daher in der IG-L-Maßnahmenverordnung festgelegt, dass Brauchtumsstage in der Steiermark, an denen ein 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 zur Verringerung der Geruchsbelästigung, das Verbrennen nur mehr im trockenen Zustand zulässig.

Die immissionsrelevante 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 Kraftfahrgesetz 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 15. Dezember bis einschließlich 14. März folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten:

1. auf bestimmten hoch belasteten Autobahnteilstrecken (hohes Verkehrsaufkommen; DTV höher als 30.000): Tempo 100 km/h
2. auf den Freilandstraßen, ausgenommen Autobahnen und Autostraßen: 80 km/h.

Konkret betroffen von den Tempolimits sind die Autobahnabschnitte der A 2 von der Anschlussstelle Sinabelkirchen bis zur Anschlussstelle Lieboch (Abschnitt zwischen km 150,400 und km 193,250) sowie der A 9 von Peggau (Abzweigung der S 35) bis zur Anschlussstelle Leibnitz (Abschnitt zwischen km 165,100 und km 214,200), da auf diesen Autobahnabschnitten täglich mehr als 30.000 Fahrzeuge fahren und dadurch wesentlich zur Feinstaubbelastung beitragen. Diese Maßnahme bedeutet, dass auf insgesamt 184 Autobahnkilometer (in beide Richtungen, d. h. 92 km je Richtung) die Fahrgeschwindigkeit reduziert werden muss.

Gemäß Abs. 2 dieser Bestimmungen gelten diese Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht, wenn nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. StVO) 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 Autobahnabschnitten mit einem DTV von mehr als 30.000 sowie Tempo 80 km/h auf sonstigen Freilandstraßen in den Sanierungsgebieten im Zeitraum vom 15. Dezember bis 14. 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 des 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 <sub>10</sub> gesamt	davon PM <sub>10</sub> -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 PM<sub>10</sub>-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 Lastkraftfahrzeuge gelten, die vor dem 1. Jänner 1992 bzw. dem 1. Oktober 1996 erstmals gemäß § 37 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) in Österreich zugelassen wurden. In gleicher Weise gilt das Fahrverbot auch für ausländische Lastkraftfahrzeuge, 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 Lastkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1992 erstmals zugelassen wurden, ab dem 1. Juli 2007 (Stufe 1) und für Lastkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1996 erstmals zugelassen wurden, ab dem 1. Jänner 2010 (Stufe 2) gelten.

Lastkraftfahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum vor dem 1. Oktober 1996 dürfen daher ab dem 1. Jänner 2010 auf öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr in Betrieb genommen werden. Das Abstellen auf dieses Zulassungsdatum erscheint zweckmäßiger als die Regelung des Begutachtungsentwurfes (dort wurde auf die Erstzulassung vor dem 1. Jänner 1995 abgestellt), da die Abgaswerte für Euro 2 erst mit 1. Oktober 1996 für Einzelgenehmigungen in Österreich wirksam geworden sind. Dementsprechend war für Stufe 2 dieser Maßnahmen auch die Übergangsfrist anzupassen.

Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 IG-L, weshalb ex lege für beide Stufen dieser Maßnahme die Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L zu berücksichtigen sind. Des Weiteren werden auch zwingend notwendige Fahrten zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur (z. B. zur Sicherstellung der Energieversorgung, Telekommunikation) ausdrücklich ausgenommen (Abs. 3).

Ex lege ausgenommen von der Maßnahme der Stufe 1 sind gemäß Abs. 4 auch jene Lastkraftfahrzeuge, die nachweislich die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,4 g/kWh einhalten (Euro 1). Eine Ausnahme gilt gemäß Abs. 5 ebenso für die Stufe 2, wenn die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,15 g/kWh eingehalten werden können (Euro 2). Die klare Nennung der geforderten Abgasgrenzwerte dient der Rechtssicherheit und ermöglicht eine bessere Überwachung.

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 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. 6 bestimmt, dass der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin, für den/die ein Ausnahmetatbestand gemäß Abs. 3 bis 5 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 je nach Ausnahmetatbestand z. B. der Zulassungsschein, eine Werkstättenbestätigung betreffend Abgaswerte, Lieferschein oder Auftragsbestätigung (bei Ladetätigkeit) mitzuführen.

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 (z. B. 4% älter als 1992). In der Berechnung wurde jeweils die Hälfte der betroffenen Fahrleistung durch gebrauchte LKW des Emissionsstandards „EURO 2“ (1996-2000) 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 <sub>10</sub> -Immissionen
	PM <sub>10</sub> gesamt	davon PM <sub>10</sub> -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 <sub>10</sub> -Immissionen
	PM <sub>10</sub> gesamt	davon PM <sub>10</sub> -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“ („Besonders belastetes Sanierungsgebiet“) dar, um unter Beachtung der Grundsätze des § 9b IG-L einen möglichst hohen Reduktionseffekt in die Wege zu leiten. Insgesamt sollen vorläufig zwei Stufen zum Tragen kommen (§ 9: Stufe 2). Die im Begutachtungsentwurf vorgesehene Stufe 3 kommt aus den im Vorblatt dargestellten Gründen nicht zum Tragen. Noch einmal betont werden soll, dass alle Maßnahmen einer laufenden Evaluierung unterzogen 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).

Im Sanierungsgebiet „Großraum Graz“, das als besonders belastet (insbesondere überdurchschnittliche Verkehrsbelastung) definiert wird (§ 3), werden im Winter 2006/2007 bei bestimmten, lang anhaltenden Belastungen mit Feinstaub zu sogenannten „selektiven Fahrbeschränkungen“ wirksam: Bei solchen Immissionsbelastungssituationen gilt für mit Dieselmotoren angetriebene Personenkraftwagen (Klasse M1) und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) ohne Partikelreinigungssystem im Sanierungsgebiet, ausgenommen Autobahnen und Autostraßen, vom 15. Dezember 2006 bis einschließlich 14. März 2007 ein Fahrverbot in der Zeit zwischen 5 Uhr und 21 Uhr (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 Autostraßen 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 Personenkraftwagen (Klasse M1) und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) mit Dieselmotor ohne Partikelreinigungssystem dann umzusetzen ist, sobald durch Messungen an zumindest zwei im Sanierungsgebiet gelegenen Messstellen festgestellt wird, dass der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert von 75 µg/m<sup>3</sup> an mehr als fünf aufeinander folgenden Tagen überschritten wird und auf Grund meteorologischer und sonstiger immissionsrelevanter Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser Immissionsgrenzwert auch weiterhin überschritten wird. Das Fahrverbot gilt ab dem sechsten Tag der andauernden hohen Feinstaubbelastung.

Die Öffentlichkeit ist rechtzeitig über die bevorstehende Fahrbeschränkung in geeigneter Weise zu informieren. „Rechtzeitige Information“ bedeutet, dass ab dem 3. Tag der Überschreitung des festgelegten PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwerts (also 3 Tage bevor die Fahrbeschränkung wirksam wird) über Medien (Tageszeitungen, Rundfunk, Fernsehen etc.) die Öffentlichkeit über die mögliche bevorstehende Maßnahme in Kenntnis gesetzt wird, damit entsprechende Vorkehrungen getroffen werden können.

Über die Anordnung dieser Maßnahme werden im Anlassfall seitens des Landes in ortsüblicher Weise Informationen via ORF, Radio, Presse, E-Mail, SMS etc. bereit gestellt.

Auch über die Aufhebung dieser Maßnahme durch den Landeshauptmann ist die Bevölkerung umgehend in Kenntnis zu setzen, sobald auf Grund meteorologischer und sonstiger immissionsrelevanter Parameter eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dieser PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert von 75 µg/m<sup>3</sup> 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<sup>2</sup> 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.

Auf die ex lege Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L (genau dargestellt in den Erläuterungen zu § 7) sowie gemäß § 8 Abs. 2 dieser Verordnung wird ausdrücklich hingewiesen.

Im Sinne einer bestmöglichen Transparenz sollen die ausgenommenen Fahrten bzw. Fahrzeuggruppen an dieser Stelle mit Bezug auf die konkrete Norm in übersichtlicher Form noch einmal dargestellt werden:

<b>Ausgenommene Fahrten bzw. Fahrzeuggruppen</b>	<b>Norm</b>
die in §§ 26, 26a und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Fahrzeuge im öffentlichen Dienst	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Fahrzeuge des Straßendienstes	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Fahrzeuge der Bahnerhaltung	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Fahrzeuge der Müllabfuhr und Kanalwartung	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Fahrzeuge, die gemäß § 29b StVO 1960 von stark gehbehinderten Personen gelenkt werden oder in denen diese Personen befördert werden	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten und Bestattungsunternehmen in Ausübung ihres Dienstes	§ 14 Abs. 2 Z. 1 IG-L
Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr	§ 14 Abs. 2 Z. 2 IG-L
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	§ 14 Abs. 2 Z. 3 IG-L
den Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr, wenn die Verladestelle für den Kombinierten Verkehr in einem Sanierungsgebiet liegt	§ 14 Abs. 2 Z. 4 IG-L
Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit	§ 14 Abs. 2 Z. 5 IG-L
Fahrzeuge für den Fahrschulbetrieb, sofern der Standort der Fahrschule in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen angeordnet wurden, und die Schulfahrzeuge entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind	§ 14 Abs. 2 Z. 6 IG-L
Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Gasantrieb	§ 14 Abs. 2 Z. 7 IG-L

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 *	§ 14 Abs. 2 Z. 8 IG-L
Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Dieselmotoren, die über einen Nachweis verfügen, dass sie mindestens die Abgasgrenzwerte für Partikel in der Höhe von maximal 0,025 g/km einhalten	§ 8 Abs. 2 Z 2 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten mit einem privaten Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen (Hin- und Rückfahrt), um folgende Fahrzeuge zum Zweck der Dienstverrichtung erreichen zu können: - Einsatzfahrzeuge gemäß §§ 26, 26a und 27 StVO 1960, - Fahrzeuge im öffentlichen Dienst und - Fahrzeuge des Straßendienstes, - der Bahnerhaltung und - der Müllabfuhr, - Kanalwartung, - Fahrzeuge von Bestattungsunternehmen, - Fahrzeuge des Bundesheeres, sowie - Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Gelegenheits- oder Werkverkehr.	§ 8 Abs. 2 Z 3 lit. a IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten mit einem privaten Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen (Hin- und Rückfahrt) von Bediensteten ausdrücklich genannter Verkehrsbetriebe zum Zweck der Dienstverrichtung (Fahrdienst, Disposition und Werkstatt) <b>Siehe taxative (vollständige) Aufzählung der Unternehmen in der Verordnung!</b>	§ 8 Abs. 2 Z 3 lit. b IG-L-MaßnahmenVO
Zwingend notwendige Fahrten mit einem Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen (Hin- und Rückfahrt) zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur (z. B. Post, Telekommunikation, Geldtransporte, Sicherstellung der Energieversorgung)	§ 8 Abs. 2 Z 4 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten zu folgenden im Sanierungsgebiet gelegenen Park & Ride-Plätzen, auf den in der Verordnung genannten Zufahrts- und Abfahrtsstraßen: 1. Judendorferstraße 2. Weinzödl 3. Verteilerkreis Webling 4. Shopping Center West 5. Shoppingcity Seiersberg 6. Thondorf 7. Parkhaus Liebenau/Magna 8. Liebenauer Gürtel 9. A 2Z	§ 8 Abs. 2 Z 5 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten zum Werk Magna Steyr und Umkehrmöglichkeit des P&R-Platzes A2Z auf der in der Verordnung genannten Zufahrts- und Abfahrtsstraße	§ 8 Abs. 2 Z 6 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten zum Flughafen Graz-Thalerhof auf den in der Verordnung genannten Zufahrts- und Abfahrtsstraßen	§ 8 Abs. 2 Z 7 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrgemeinschaften (Carpooling): mindestens 2 Personen	§ 8 Abs. 2 Z 8 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten von mobilen Hilfsdiensten	§ 8 Abs. 2 Z 9 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrten von Ärzten, Tierärzten sowie von Bediensteten einer Krankenanstalt zum Zweck der Dienstverrichtung	§ 8 Abs. 2 Z 9 IG-L-MaßnahmenVO
Fahrzeuge der Pannenhilfe und des Abschleppdienstes	§ 8 Abs. 2 Z 10 IG-L-MaßnahmenVO

\*Anmerkung zur Ausnahme gemäß § 14 Abs. 2 Z. 8 IG-L:

§ 14 Abs. 3 IG-L bestimmt: Ob ein überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse im Sinne des Abs. 2 Z 8 vorliegt, ist auf Antrag von der örtlich zuständigen 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.

Nur bei Vorliegen dieser Bedingungen ist das Kraftfahrzeug gegen Ersatz der Gesteuerungskosten 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. Die Bezirksverwaltungsbehörde hat eine Einzelfallprüfung vorzunehmen, wobei die Judikatur der Höchstgerichte in ihrer Spruchpraxis eine sehr restriktive Handhabung zugunsten der Luftreinhaltung nahe legt. Rein wirtschaftliche Interessen können ein „erhebliches privates Interesse“ nicht begründen.

Kosten:

für die Antragstellung: €13,--

für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung: es fallen Kosten für den/die Ausnahmewerber/in an. Es ist die Tarifpost 453 der Bundesabgabenverwaltungsverordnung, Anhang B/XX, anzuwenden (€180,--).

Änderungen im Vergleich zum Begutachtungsentwurf hat es dahingehend gegeben, dass zur Wahrung der öffentlichen Ordnung sowie der Aufrechterhaltung der Infrastruktur weitere Ausnahmen (z. B. mobile Dienste, Bedienstete von Krankenhäusern, Dienstnehmer von Unternehmen des ÖV, Pannenfahrzeuge, Fahrgemeinschaften bereits ab insgesamt 2 Personen im PKW etc.) in die Verordnung aufgenommen wurden.

Hinsichtlich des Ausnahmetatbestandes „Fahrgemeinschaften“ (Carpooling) gemäß Abs. 2 Z. 8 ist anzumerken, dass es sich um physische Personen handeln muss. Auch die Mitnahme eines Kindes ist zulässig, da nicht zwischen erwachsenen und minderjährigen Personen unterschieden wird.

Die in der Verordnung getroffenen 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 (Abs. 3).

Als entsprechender Nachweis kommen bei dieser Maßnahme je nach Ausnahmetatbestand verschiedenste Dokumente, Urkunden bzw. Bescheinigungen in Frage: z. B. Zulassungsschein bei serienmäßig mit Partikelreinigungssystemen ausgestatteten Kraftfahrzeugen bzw. bei solchen, die den normierten Partikelwert in der Höhe von 0,025 g/km (entspricht Euro 4 für PKW bis 2.500 kg) einzuhalten imstande sind, Werkstättenbestätigung bei nachgerüsteten PKW, Typenschein, Dienstausweis, Dienstpläne, Auftrags- und Lieferscheine u. dgl.

Bei einigen Tatbeständen des Abs. 2 (z. B. Anfahrt zu einem Park & Ride-Platz, Flughafenzufahrt, Werk Magna Steyr) ist ein solcher Nachweis nicht möglich, weshalb zulässige Zufahrts- und Abfahrtsstraßen zu/von diesen Park & Ride-Plätzen in dieser Verordnung ausdrücklich angeführt werden.

Abs. 4 regelt eine Ausnahmesituation, die auf Grund höherer Gewalt eintreten könnte (z. B. Sperrung des Plabutschunnels nach einem schweren Unfall oder Felssturz). Im Falle eines solchen unabwendbaren und unvorhersehbaren Ereignisses muss der Landeshauptmann diese Fahrbeschränkung aufheben können, um ein Verkehrschaos wegen fehlender Umlenkmöglichkeit des Verkehrs hintanzuhalten. Die Öffentlichkeit ist bei einem solchen außergewöhnlichen Ereignis raschestmöglich in geeigneter Weise zu informieren (z. B. Verkehrsfunk, ORF).

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 und 2 (§§ 8 und 9) zum Zwecke der Optimierung der Schadstoffreduktion sicherstellen zu können, bedarf es auch der zeitlichen Staffelung (§ 13 Zeitlicher Geltungsbereich).

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 <sub>10</sub> -Immissionen
		PM <sub>10</sub> gesamt	davon PM <sub>10</sub> -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 betreffend Partikelmasse der Abgasklasse EURO 4 (für PKW bis 2.500 kg) 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 hat den Vorteil, dass z. B. Fahrer/innen von Bussen, die in dieser Zeit zu ihrem Arbeitsplatz müssen, ohne Einschränkungen fahren können.

**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 <sub>10</sub> -Immissionen
		PM <sub>10</sub> gesamt	davon PM <sub>10</sub> -Abgas	NOx	
6 Uhr - 8 Uhr 16 Uhr - 18 Uhr	-21%	-6%	+7%	+13%	-1,1%
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 PM<sub>10</sub> sowie Stickoxiden sind durch dieses Szenario sogar erhebliche Mehremissionen gegenüber einem Durchschnittstag ohne Maßnahme zu erwarten, lediglich bei der Menge an PM<sub>10</sub> 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/m<sup>3</sup> 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 PM<sub>10</sub> nach dem 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 8 Tagen im Winter 2006/2007 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 sind 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.

Auf die nicht in der jährlichen Vollzugskostenberechnung anfallenden zusätzlichen Kosten für den Bedarf des ÖV (notwendige Begleitmaßnahmen im Bereich Verkehr) ist an dieser Stelle ausdrücklich hinzuweisen.

**Zu § 9:**

Zur weiteren Verbesserung der Luftgütesituation im Hinblick auf die Feinstaubbelastung im besonders belasteten Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ soll daher als Stufe 2 ab dem Winter 2007/2008 (siehe Bestimmung betreffend den zeitlichen Geltungsbereich gemäß § 13 Abs. 2) die gleiche Maßnahme wie im Winter 2006/2007 (§ 8) verordnet werden, mit der Ausnahme, dass eine solche selektive Fahrbeschränkung für Personenkraftwagen (Klasse M1) und Kombinationskraftwagen (Klasse M1) mit Dieselmotoren ohne Partikelreinigungssystem bereits bei einem Grenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup> 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 und 8) sowie weitere vom Landeshauptmann angeordnete Ausnahmen (siehe Erläuterungen zu § 8). Lediglich hinsichtlich des Ausnahmetatbestandes der Fahrgemeinschaften gibt es eine Änderung: ab dem Winter 2007/2008 müssen neben dem/der Fahrzeuglenker/in mindestens 2 weitere Personen im Fahrzeug mitfahren (im KFZ müssen sich also insgesamt mindestens 3 Personen befinden).

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

Allerdings muss auf Grund der verschärften Auslösebedingungen damit gerechnet werden, dass dieser Fall je nach meteorologischer und sonstiger immissionsrelevanter 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 die nicht in der jährlichen Vollzugskostenberechnung anfallenden weiteren zusätzlichen Kosten für den Bedarf des ÖV (notwendige Begleitmaßnahmen im Bereich Verkehr) ist an dieser Stelle ausdrücklich hinzuweisen.

#### **Zu § 10:**

Diese Bestimmung enthält statische Verweisungen auf die genannten Bundesgesetze sowie die Richtlinien der Europäischen Union.

#### **Zu § 11:**

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

#### **Zu § 12:**

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 31. Dezember 2007 mit Partikelreinigungssystemen auszustatten bzw. dürfen bei Nichterfüllung der Kriterien des § 4 ab 1. Jänner 2008 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 31. Dezember 2008 mit Partikelreinigungssystemen auszustatten bzw. dürfen bei Nichterfüllung der Kriterien des § 4 ab 1. Jänner 2009 nicht mehr in Betrieb genommen werden.

#### **Zu § 13:**

Die Bestimmung betreffend den zeitlichen Geltungsbereich normiert, dass die IG-L-Maßnahmenverordnung- mit Ausnahme der Maßnahme gemäß § 9 - mit 1. Dezember 2006 in Kraft tritt.

Absatz 2 bestimmt, dass ab dem 15. Dezember 2007 Fahrbeschränkungen gemäß § 9 im verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet („Großraum Graz“) in Kraft treten.

Fahrbeschränkungen im verkehrsbelasteten Sanierungsgebiet gemäß § 8 sollen nur für den Winter 2006/2007 gelten, weshalb sie auch formell mit Ablauf des 14. März 2007 außer Kraft treten (Abs. 3).

Graz, am 10. November 2006