

Vorblatt

Problem:

Der Grenzwert des Immissionsschutzgesetzes - Luft (IG-L) für den Feinstaub (PM₁₀) - Tagesmittelwert wurde im Jahr 2010 im Burgenland an den gemäß IG-L betriebenen Messstellen Eisenstadt, Illmitz und Kittsee überschritten, im Jahr 2011 an den Messstellen Eisenstadt, Illmitz, Kittsee und Oberschützen. Überschreitungen des EU-Grenzwertes für das Tagesmittel betrafen 2010 Illmitz, 2011 Eisenstadt, Illmitz und Kittsee.

Ziel:

Setzen von weiteren Maßnahmen zur Begrenzung der Feinstaubbelastung.

Lösung:

Neuerlassung der bereits bestehenden IG-L Verordnung, LGBl. Nr. 31/2006 idF LGBl. Nr. 38/2007 durch

- Verschärfung des LKW-Fahrverbotes und des Fahrverbotes für Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge,
- Anpassung von Regelungen im Bereich Landwirtschaft.

Alternativen:

Mögliches Vertragsverletzungsverfahren, weil keine entsprechenden Maßnahmen gesetzt wurden und daher die Grenzwerte nicht eingehalten werden konnten.

Darstellung der Auswirkungen auf die Umwelt:

Die Verordnung musste wegen Grenzwertüberschreitungen betreffend Feinstaub auf Grund des § 9a IG-L erlassen werden. Die angeführten Maßnahmen sind auch alle geeignet, die Feinstaubbelastung zu verringern und werden sich daher auf jeden Fall positiv auf die Umwelt auswirken.

Kosten:

entstehen dem Land Burgenland durch

- die Verkehrsmaßnahmen gemäß § 4 - Fahrverbot für bestimmte Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, Kosten für die Anschaffung, Errichtung und Wartung der Hinweistafeln in der Höhe von insgesamt 30.000 Euro,
- die Bearbeitung der Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 14 Abs. 3 IG-L durch die Bezirkshauptmannschaften in der Höhe von etwa 647 Euro pro Bezirkshauptmannschaft.

Dem Bund werden aus der Vollziehung dieser Verordnung keine Kosten erwachsen.

EU-(EWR-) Konformität:

Gegeben. Die gegenständliche Verordnung gründet sich auf das Immissionsschutzgesetz - Luft (IG-L). Das IG-L setzt folgende EU-Richtlinien um:

1. die Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität, ABl. Nr. L 296 vom 21.11.1996 S. 55 (CELEX-Nummer: 31996L0062);
2. die Richtlinie 1999/30/EG über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, ABl. Nr. L 163 vom 29.06.1999 S. 41 (CELEX-Nummer: 31999L0030);
3. die Richtlinie 2000/69/EG über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft, ABl. Nr. L 313 vom 13.12.2000 S. 12 (CELEX-Nummer: 32000L0069);

4. die Richtlinie 2004/107/EG über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft, ABl. Nr. L 23 vom 26.01.2005 S. 3 (CELEX-Nummer: 32004L0107);
5. die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa, ABl. Nr. L 152 vom 11.06.2008 S.1 (CELEX-Nummer: 32008L0050).

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

I. Sachverhalt:

1.

Der Grenzwert des IG-L für Feinstaub (PM₁₀) -Tagesmittelwert wurde im Jahr 2010 im Burgenland an den gemäß IG-L betriebenen Messstellen Eisenstadt, Illmitz und Kittsee überschritten, im Jahr 2011 an den Messstellen Eisenstadt, Illmitz, Kittsee und Oberschützen. Überschreitungen des EU-Grenzwertes für das Tagesmittel betrafen 2010 Illmitz, 2011 Eisenstadt, Illmitz und Kittsee.

2.

Der Landeshauptmann hat das Umweltbundesamt mit der Ausarbeitung einer Stuserhebung (§ 8 IG-L) beauftragt.

Die Stuserhebung umfasst

- die Abschätzung des von Grenzwertüberschreitungen wahrscheinlich betroffenen Gebietes,
- die Herkunftszuordnung der gemessenen PM₁₀-Belastung - fokussierend auf erhöhte Belastungen im Winter - nach Regionen und Sektoren, sowie
- Maßnahmenvorschläge.

Neben den gemäß IG-L betriebenen Messstellen im Burgenland stützt sich die Studie auf zahlreiche temporäre PM₁₀-Messstellen im Burgenland, auf PM₁₀- Messungen in Niederösterreich und in der Steiermark sowie auf PM₁₀-Inhaltsstoffanalysen im Burgenland, in Niederösterreich und in der Steiermark. Die Herkunftszuordnung beruht darüber hinaus auf der Auswertung von Rückwärtstrajektorien sowie Emissionskatastern auf regionaler und europäischer Skala.

Maßnahmenvorschläge zur Minderung der PM₁₀-Emissionen im Burgenland betreffen vor allem die Sektoren Straßenverkehr und Raumwärme als dominierende Emittenten. Insgesamt wurden Maßnahmen in den Bereichen

- Straßenverkehr
- Raumplanung
- Raumwärme
- Industrie
- Energie
- Landwirtschaft
- Baustellen und
- Brauchtumsfeuer

vom Umweltbundesamt vorgeschlagen.

3.

Entsprechend den Bestimmungen des Immissionsschutzgesetzes - Luft (IG-L) wurde der „Entwurf des Feinstaubprogramms Burgenland 2015“ erstellt.

Er wurde auf Grundlage der

- umfangreichen Untersuchungen, Feststellungen und Maßnahmenvorschläge in der Stuserhebung, die vom Umweltbundesamt im Jahr 2014 erstellt wurde,
- zahlreichen zum Teil sehr umfassenden Stellungnahmen zur Stuserhebung, von den befassten Ministerien, den zuständigen Stabsstellen und Fachabteilungen des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, die für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen

- zuständig sind, und der BELIG (Beteiligungs- und Liegenschafts-GMBH),
- Koordinationsbesprechungen in der "Plattform Saubere Luft" mit anderen Bundesländern,
- Besprechungen mit dem Arbeitskreis REINLUFT mit den Bundesländern Wien und Niederösterreich,
- aktuellen Feinstaubprogramme und der IG-L Maßnahmenverordnungen der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Steiermark,
- Ergebnisse der Besprechungen mit den zuständigen Stabsstellen und Fachabteilungen des Amtes der Landesregierung, die für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zuständig sind, und

in Abstimmung mit

- den nationalen, lokalen und regionalen Strategien und
 - den Grundsätzen für die Erstellung von Programmen gemäß IG-L (zB Verhältnismäßigkeit)
- erarbeitet.

Die hoheitlichen Maßnahmen dieses Programmes sind in der gegenständlichen Verordnung enthalten bzw. verfügt.

4.

IG-L Maßnahmenkatalog 2007 - IG-L Maßnahmenkatalog 2016:

Bisherige Grenzwertüberschreitungen und Maßnahmenkataloge 2002 und 2003:

An den Messstellen Eisenstadt, Illmitz und Kittsee kam es im Jahr 2002 zu Überschreitungen des PM₁₀ (Feinstaub) Grenzwertes. Mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 21. Juni 2006, LGBl. Nr. 31/2006, wurde ein Maßnahmenkatalog erlassen.

Im Jahr 2003 wurde an der Messstelle in Oberwart ebenfalls eine Grenzwertüberschreitung bei Feinstaub gemessen und die bereits bestehende Maßnahmenverordnung mit zusätzlichen Maßnahmen ergänzt (LGBl. Nr. 31/2006 idF LGBl. Nr. 38/2007).

Ein umfangreicher Maßnahmenkatalog ist in Kraft. Das ganze Burgenland ist Sanierungsgebiet.

Auf Grund der Grenzwertüberschreitungen in den Jahren 2010 und 2011 wurden entsprechend den obigen Ausführungen die bestehende IG-L Maßnahmenverordnung des Landeshauptmannes hinsichtlich

- der Bestimmungen betreffend Maßnahmen im Bereich der Landwirtschaft bezüglich Güllebewirtschaftung aktualisiert,
- des Fahrverbotes für LKW, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge strenger gefasst,
- bestehende Regelungen aus dem derzeit gültigen IG-L Maßnahmenkatalog 2007 übernommen.

Darüber hinaus wurden Zitierungen in § 4 Abs. 2 Z 1 des Maßnahmenkatalogs 2007 an die IG-L Novelle aus dem Jahr 2010 angepasst.

II. Rechtliche Grundlagen:

1.

Im Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L, sind in Anlage I für verschiedene Luftschadstoffe Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Für PM₁₀ betragen diese 50 µg/m³ als Tagesmittelwert, wobei seit 2010 25 Überschreitungen pro Kalenderjahr zulässig sind, sowie 40 µg/m³ als Jahresmittelwert.

Die Überprüfung der Immissionskonzentration von PM₁₀ erfolgt gemäß der IG-L Messkonzeptverordnung, IG-L-MKV, BGBl. II 127/2012, an ausgesuchten Messstellen.

Die Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) legt als Grenzwerte für PM₁₀ 50 µg/m³ als

Tagesmittelwert, wobei 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr zulässig sind, sowie $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert, fest.

Der Grenzwert des IG-L für den PM_{10} -Tagesmittelwert wurde im Jahr 2010 im Burgenland an den Messstellen Eisenstadt (29 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), Illmitz (37 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Kittsee (28 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten, im Jahr 2011 wurde er an den Messstellen Eisenstadt (39 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), Illmitz (37 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), Kittsee (42 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Oberschützen (35 Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten.

2.

Bei einer Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes hat der Landeshauptmann diese Überschreitung im Monats- oder Jahresbericht auszuweisen und festzustellen, ob die Überschreitung auf einen Störfall oder eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission zurückzuführen ist (§ 7 IG-L). Ist dies nicht der Fall, ist in weiterer Folge eine Stuserhebung durchzuführen (§ 8 IG-L).

Der Grenzwert der Luftqualitätsrichtlinie für den Tagesmittelwert wurde im Jahr 2010 an der Messstelle Illmitz überschritten, im Jahr 2011 an den Messstellen Eisenstadt, Illmitz und Kittsee.

Die Aufgabenstellung der Stuserhebung war die Identifizierung der Herkunft der erhöhten PM_{10} -Belastung, die in den Jahren 2010 und 2011 zu Grenzwertüberschreitungen im Burgenland geführt hat, sowie die Ausarbeitung von Maßnahmenvorschlägen.

Darüber hinaus werden auch die PM_{10} -Daten anderer Jahre berücksichtigt, um die Datenbasis zu verbreitern und den Ergebnissen größere Repräsentativität zu geben.

Die Stuserhebung enthält gemäß § 8 IG-L folgende Inhalte:

- Darstellung der Immissionssituation und der meteorologischen Verhältnisse,
- Feststellung und Beschreibung der Emittenten (siehe Kapitel 4),
- Die Feststellung des voraussichtlichen Sanierungsgebietes (siehe Kapitel 5),
- Maßnahmenvorschläge,
- Informationen gemäß Anhang XV (A) der Luftqualitätsrichtlinie.

Das Umweltbundesamt hat im Auftrag des Landeshauptmannes eine Stuserhebung erstellt.

3.

Der Landeshauptmann hat gemäß § 9a IG-L einen Entwurf für ein Feinstaubprogramm erstellt.

Im Programm sind jene Maßnahmen festzulegen, die ergriffen werden, um die Emissionen, die zur Überschreitung des Immissionsgrenzwerts gemäß Anlage 1 oder 2 geführt haben, in einem Ausmaß zu reduzieren, dass die Einhaltung der festgelegten Grenzwerte betreffend PM_{10} gewährleistet ist.

Im Programm hat der Landeshauptmann das Sanierungsgebiet festzulegen. Ein Entwurf des Programms ist auf der Internetseite des Landes zu veröffentlichen. Falls der Entwurf vorsieht, Maßnahmen mit Verordnung gemäß § 10 vorzuschreiben, ist der Entwurf für diese Verordnung zusammen mit dem Entwurf des Programms auf der Internetseite des Landes zu veröffentlichen. Jedermann kann zum Entwurf des Programms binnen sechs Wochen Stellung nehmen. Die in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesminister sowie die gesetzlich eingerichteten Interessenvertretungen sind von der Veröffentlichung des Entwurfs und der Möglichkeit zur Stellungnahme in Kenntnis zu setzen. Die Stellungnahmen sind bei der Erstellung des Programms in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Das Programm kann insbesondere folgende Maßnahmen umfassen:

- 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,
 - Maßnahmen zur Optimierung des Winterdienstes.

Bei der Erstellung des Feinstaubprogramms wurden die im Gesetz festgelegten Grundsätze berücksichtigt.

4.

Ziel ist es, langfristig die Grenzwerte für Feinstaub gemäß IG-L und gemäß der Luftqualitätsrichtlinie einzuhalten.

5.

Der

- „Entwurf des Feinstaubprogramms Burgenland 2016“ und der
- „Entwurf des vorliegenden IG-L Maßnahmenkatalogs 2016“ (VO)

wurden 6 Wochen im Internet veröffentlicht. Jedermann konnte zu den Entwürfen eine schriftliche Stellungnahme abgeben.

Die eingelangten Stellungnahmen wurden geprüft und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen in die Entwürfe eingearbeitet.

Das Einvernehmen mit dem BMVIT bezüglich der Fahrverbote gemäß § 4 des „IG-L Maßnahmenkatalogs 2016“ wurde hergestellt (§ 14 Abs. 1 IG-L).

III. Darstellung der Auswirkungen auf die Umwelt:

Alle im IG-L Maßnahmenkatalog 2016 angeführten Maßnahmen werden wegen Grenzwertüberschreitungen betreffend Feinstaub auf Grund des IG-L erlassen. Die Maßnahmen sind auch geeignet, die Feinstaubbelastung zu verringern und werden sich daher auf jeden Fall positiv auf die Umwelt auswirken.

Im „Feinstaubprogramm Burgenland 2016“ sind alle Maßnahmen enthalten, die insgesamt zu Bekämpfung der Feinstaubbelastung im Burgenland durchgeführt werden.

Der vorliegende IG-L Maßnahmenkatalog 2016 stellt den hoheitlichen Teil aller Maßnahmen dar, die Teil des „Feinstaubprogramms Burgenland 2016“ sind. Nähere Details und Zusammenhänge siehe auch unter „I. Sachverhalt“ und „II. Rechtliche Grundlagen“.

IV. Kosten:

1.

Folgende Kosten entstehen dem Land Burgenland:

Für die Verkehrsmaßnahmen gemäß § 4 (Fahrverbot für LKWs, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge):

Kosten für die Anschaffung, Errichtung und Wartung der Hinweistafeln in der Höhe von 30.000 Euro.

Hinsichtlich der Kosten für die Bearbeitung der Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung durch die Bezirkshauptmannschaften gemäß § 4 Abs. 5 Z 1 wird geschätzt, dass pro Bezirkshauptmannschaft 5 Anträge auf Ausnahmebewilligung eingereicht werden.

Kosten für eine Bezirkshauptmannschaft:

Verwendungsgruppe A 3 Stunden/ Antrag 551,7 Euro

Verw.gr. C 1 Std./ A -

94,5 Euro

Summe:

646,2 gerundet auf 647 Euro.

Die Bewältigung der Arbeit wird mit dem bisherigen Personal zu bewältigen sein, sodass keine tatsächlichen zusätzlichen Kosten für weiteres Personal erwachsen werden.

2.

Dem Bund werden aus der Vollziehung dieser Verordnung keine Kosten erwachsen.

Besonderer Teil

Zu § 1 (Sanierungsgebiete):

Zu Abs. 1:

Das Sanierungsgebiet wird im Verhältnis zur derzeit geltenden IG-L Maßnahmenverordnung 2007 entsprechend dem Vorschlag und den Ergebnissen der Statuserhebung des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2014 verkleinert.

Waldflächen im Sinne des Forstgesetzes 1975 sind nach den diesbezüglichen Bestimmungen feststellbar (siehe auch die Ausführungen zu Abs. 3 bis 6).

Bei der Festlegung der Sanierungsgebiete wurde sowohl auf die Immissionssituation hinsichtlich exponierter Bereiche als auch auf einen Bezug zur räumlichen Verteilung der Emittenten geachtet.

Die aktuelle Festlegung des nordburgenländischen Sanierungsgebietes stellt auf die Schutzbedürfnisse der Wohngebiete im Einflussbereich der Ballungsräume Wien und Bratislava ab. Höher gelegene Bereiche (Leithagebirge) wurden ausgespart, da dort kein nennenswertes Potential für Sanierungsmaßnahmen vorhanden ist.

In den südlichen Landesteilen sind Episoden mit höheren Immissionen in der Regel im Zusammenhang mit ungünstigen meteorologischen Bedingungen zu beobachten. Die kleinräumigen Emissionen in den Gebieten selbst tragen in einem höheren Ausmaß zur Luftbelastung bei.

Daher wurden im Mittel- und Südburgenland höher gelegene Gemeinden und Ortsteile mit besserer Belüftung vom Sanierungsgebiet ausgenommen.

Zu Abs. 2:

Flächen, die zum Naturpark Geschriebenstein gehören, sind eindeutig in der im § 1 Abs. 2 dieser Verordnung angeführten Schutzgebietsverordnung festgelegt und dort auch als Plan dargestellt. Der Naturpark Geschriebenstein ist in der Natur an den Grenzen mit Hinweistafeln mit der Beschriftung "Naturpark Geschriebenstein" gekennzeichnet. Die Tafeln werden laufend auf ihre Lesbarkeit geprüft und bei Bedarf erneuert. Die Grenze des Schutzgebietes ist daher auch in der Natur eindeutig feststellbar. In Anlage 3 dieser Verordnung ist die Fläche des Naturparks ebenfalls dargestellt.

Zu Abs. 3 bis 6:

Die Waldflächen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 und 3 sind eindeutig feststellbar. Ein Koordinatenverzeichnis gemäß Abs. 3 (Anlage 1) wurde erarbeitet. Eine planliche Darstellung der Waldflächen ist in Anlage 2 (siehe § 1 Abs. 4) und Anlage 4 (siehe § 1 Abs. 6) ersichtlich. Die Waldflächen der Gemeinden, die den Höhenzug des Leithagebirges bilden, sind aus dem Sanierungsgebiet ausgenommen.

Die Flächen des Sanierungsgebietes können beim geographischen Informationsdienst und Kartenservice des Landes Burgenland online unter folgender Internetadresse eingesehen werden: <http://geodaten.bgld.gv.at>.

Die Beschreibung und/oder Darstellung des Sanierungsgebietes erfolgt durch

- Angabe der Gemeinden und Katastralgemeinden in § 1 Abs. 1,
- Erstellen eines Koordinatenverzeichnisses (Anlage 1) und im GML-Format (im Geodaten-Portal) für die Waldflächen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 und 3. Die Liste der Koordinatenpunkte hat konstitutive Wirkung.
- GML (Geography Markup Language) ist ein technisches Format zur Angabe von Geodaten, das vom OGC festgelegt wurde.

- Das Open Geospatial Consortium (OGC) ist eine Organisation, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Entwicklung von raumbezogener Informationsverarbeitung (insbesondere Geodaten) auf Basis allgemeingültiger Standards zum Zweck der Interoperabilität festzulegen.
- einen Übersichtsplan
 - im Maßstab 1: 200 000 (für die KG Grenzen Nord inkl. Waldflächen) als Anlage 2 (§ 1 Abs. 4),
 - im Maßstab 1: 250 000 (für die KG Grenzen Süd) als Anlage 3 (§ 1 Abs. 5) und
 - inklusive Blattschnitt und 23 Detailplänen der Waldflächen im Maßstab 1: 5 000 als Anlage 4 (§ 1 Abs. 6). Die Pläne werden bei der für die Vollziehung des IG-L Maßnahmenkatalogs 2016 zuständigen Abteilung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Der Pläne haben jeweils deklarative Wirkung. Ohne Auswirkungen auf die Kundmachung ist der Übersichtsplan der Anlagen 2 und 3 auch im Internet unter <http://e-government.bgld.gv.at/landesrecht> abrufbar.

- die Darstellung auf der Homepage des Burgenlandes und durch
- das Geodaten-Portal.

Zu § 2 (Maßnahmen für Anlagen):

Anlage im Sinn des § 2 Abs. 10 Z 1 IG-L sind ortsfeste Einrichtungen, die Luftschadstoffe emittieren. Das sind zB im Bereich der Landwirtschaft: Ställe; Gebäude, die Luftschadstoffe emittieren; Getreidetrocknungsanlagen.

Im Bereich der Wirtschaft: zB gewerbliche Betriebsanlagen, die Luftschadstoffe emittieren; Heizungsanlagen in Großkellereien, Hallenheizungen.

Diese Maßnahme richtet sich an die Verursacherguppe der Heizkessel, die mit Heizöl Leicht (HÖ-L) betrieben werden. Die Bundesländer-Energiebilanz gibt für den Verbrauch von HÖ-L im Burgenland im Jahr 2014 einen Wert von 7.524 t an.

Die Grenzwerte für die Emission von Luftschadstoffen für HÖ-L liegen in verschiedenen Rechtsnormen teilweise erheblich über denen von HÖ-EL (zB § 14 Feuerungsanlagen-Verordnung-FAV). Ein Ersatz von HÖ-L durch emissionsärmere Brennstoffe bewirkt daher eine Reduktion von Vorläufersubstanzen von PM₁₀ (zB SO₂) ebenso wie eine Reduktion der Direktmission von Partikeln.

Der Einsatz emissionsärmerer Brennstoffe darf nur dann verlangt werden, wenn die Versorgung mit diesen sichergestellt ist, die Anlage zum Einsatz derselben geeignet ist. Ein Heizkessel, der mit HÖ-L betrieben wird, ist im Sinne dieser Verordnung nur dann für den Einsatz mit emissionsärmeren Brennstoffen geeignet, wenn HÖ-EL in einem solchen Heizkessel verwendet werden kann, ohne dass Umrüstungsmaßnahmen an diesem Heizkessel durchgeführt werden müssen. Als Umrüstungsmaßnahme gilt beispielsweise ein Austausch des gesamten Brennerkopfes.

Zu § 3 (Maßnahmen für die Landwirtschaft):

Zu Abs. 1:

Die Bestimmung betreffend Abfüllung staubender Schüttgüter ist schon im bestehenden IG-L Maßnahmenkatalog 2007 geregelt.

Zu Abs. 2:

Es wird die Ausbringung rasch wirksamer Düngemittel geregelt. Diese Bestimmung ist bereits im bestehenden IG-L Maßnahmenkatalog 2007 enthalten. Inhaltlich orientiert sich die Bestimmung an der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über das Aktionsprogramm 2012 zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigungen durch Nitrat aus

landwirtschaftlichen Quellen (Aktionsprogramm Nitrat 2012), Amtsblatt zur Wiener Zeitung Nr. 22 vom 31. Jänner 2008 in der Fassung Amtsblatt zur Wiener Zeitung Nr. 087 vom 4. Mai 2012 (wird im folgenden Text als „Aktionsprogramm Nitrat 2012“ bezeichnet).

Obwohl die gegenständliche Maßnahme im Aktionsprogramm Nitrat 2012 enthalten ist, erscheint es erforderlich, im Zusammenhang mit der Festlegung von Feinstaubmaßnahmen in dieser Verordnung diese Regelung zur Verdeutlichung zu treffen, weil der Adressatenkreis betreffend die beiden Rechtsgrundlagen z. T. verschieden ist und diese Regelung bei den möglicher Weise Betroffenen auf jeden Fall bekannt werden sollte.

Zu Abs. 2 Z 1:

Hier wird die Ausbringung von Gülle und Jauche sowie deren Einarbeitung auf landwirtschaftliche Flächen mit Bodenbedeckung mit Hinweis auf das Aktionsprogramm Nitrat 2012 ausgeführt. Im Aktionsprogramm ist die Ausbringung und Einarbeitung von Düngemitteln umfassend geregelt.

Zu Abs. 2 Z 2:

In Anpassung an das Aktionsprogramm Nitrat 2012 wird ein einheitlicher Zeitpunkt für die Einarbeitung „innerhalb von vier Stunden“ festgelegt, sofern die Witterungsverhältnisse eine Bodenbearbeitung zulassen, zumindest jedoch während des auf die Ausbringung folgenden Tages. Diese Änderung im Vergleich zur bisherigen Regelung bedeutet keine Schlechterstellung, weil die Nitratrichtlinie die gleiche Regelung enthält.

Zu Abs. 2 Z 3:

Die Ausnahmebestimmungen für Betriebe unter 10 ha gab es auch bisher im IG-L Maßnahmenkatalog 2007.

Die Ausnahmeregelung ist für kleine landwirtschaftliche Betriebe gedacht, die mangels Personal und Ausstattung mit geeigneten Geräten nicht mit der rechtzeitigen Einarbeitung der aufgebrauchten Gülle innerhalb der 4 Stunden nach Beginn der Ausbringung beginnen können.

Diese Ausnahmeregelung erfasst 6.986 Betriebe, das sind 60% der landwirtschaftlichen Betriebe.

Diese Betriebe bewirtschaften 29.057 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche. Das sind 10%. Die Art der Bewirtschaftung dieser Flächen bis inkl. 10 ha ist nicht auf Ackerland ohne Bodenbedeckung beschränkt. Die Bewirtschaftung kann beispielsweise als Wald, Wiesen, Felder oder Weingärten erfolgen.

Zu Abs. 3:

Alle Endlager für Gärrückstände von Biogasanlagen im Sanierungsgebiet müssen jetzt abgedeckt werden.

Zu Abs. 4, 5 und 6:

In diesen Absätzen finden sich neue Regelungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Gülle.

Zu Abs. 4 (Gülleanlagen):

Es werden die Voraussetzungen für Gülleanlagen festgelegt.

Ausnahmen von der Abdeckungsverpflichtung sind in Abs. 6 festgelegt.

In den Erläuterungen zu Abs. 6 wird ausgeführt, welche Publikationen und Empfehlungen als Stand der Technik angesehen werden. Die Empfehlungen des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik und Landentwicklung sind angeführt.

Die Anlagen müssen also dem Stand der Technik entsprechen – nur solche Anlagen werden nach den genannten Richtlinien gefördert.

Für Anlagen, welche vor Inkrafttreten dieser Verordnung errichtet wurden, wird in § 9 Abs. 1 eine Übergangsfrist von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung für die Adaptierung an die neuen Bestimmungen gewährt.

Zu Abs. 5:

Die ständige Wirksamkeit der Abdeckung gemäß Abs. 4 darf grundsätzlich nicht eingeschränkt

werden. Maßnahmen, die dasselbe oder ein höheres Potenzial zur Emissionsminderung wie Abdeckungen aufweisen und die dem Stand der Technik entsprechen, bewirken, dass die ständige Wirksamkeit der Abdeckung gemäß Abs. 4 entsprechend dem Stand der Technik eingeschränkt werden darf (Siehe auch Ausführungen zu Abs. 6).

Zu Abs. 6:

Bei den Ausnahmen von der Abdeckungsverpflichtung gemäß Abs. 4 und Abs. 5 wird auf die Inbetriebnahme der Gülleanlage abgestellt, nicht auf die gesamte Stallanlage.

Betriebe, die sich im Sanierungsgebiet befinden, können, wenn Maßnahmen nach dem Stand der Technik dasselbe oder ein größeres Reduktionspotenzial von Schadstoffen als eine Abdeckung ergeben, die ständige Wirksamkeit der Abdeckung einschränken (siehe Abs. 5) oder auf eine Abdeckung verzichten.

Unter emissionsmindernden Maßnahmen, die dasselbe oder ein höheres Potenzial zur Emissionsminderung wie Lagerabdeckungen aufweisen, sind jene Maßnahmen zu verstehen, die nach allgemein gültiger Literatur und/oder dem allgemeinen Stand der Technik dazu geeignet sind.

Publikationen wie zB

- des österreichischen Kuratoriums für Landtechnik „ÖKL“,
- des deutschen Kuratoriums für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft „KTBL“ oder
- Managementempfehlungen der Höheren Bundeslehr- und Forschungsanstalt für Landwirtschaft Raumberg-Gumpenstein

spiegeln den aktuellen Stand der Technik in der Landwirtschaft wider.

Güllelager für die Rinderhaltung bilden von sich aus eine natürliche Schwimmdecke aus. Sie werden aus diesem Grund von der Regelung ausgenommen. Siehe Abs. 6 letzter Satz.

Zu § 4 (Maßnahmen für den Verkehr):

Zu Abs. 1 (Fahrverbote für LKW, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge):

Die Statuserhebung betreffend Feinstaub aus dem Jahr 2014 hat ergeben, dass ua. der Straßenverkehr erheblicher Verursacher der Feinstaubbelastung im Burgenland ist.

Ziel dieser Maßnahme ist das Erreichen einer rascheren Flottendurchdringung mit neuer Technologie.

Die europäische Kraftfahrzeuggesetzgebung 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 auch und gerade im Bereich der Lastkraftfahrzeuge. Die Flottendurchdringung dieser Kraftfahrzeuge mit emissionsärmerer Technologie ist jedoch ein sehr langsamer Prozess, daher ist noch eine Reihe von LKWs im Verkehr, die die heutigen Qualitätsansprüche bei weitem nicht erreichen.

Über die systematisch höheren Emissionswerte alter LKW hinaus beeinflusst der teilweise schlechte Wartungszustand dieser Kraftfahrzeuge das Emissionsverhalten besonders negativ.

Folgende Definitionen des § 2 Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967 liegen dieser Bestimmung zu Grunde:

Ein „Lastkraftwagen“ ist ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge.

„Sattelkraftfahrzeug“ ist ein Sattelzugfahrzeug mit einem so auf diesem aufliegenden Sattelanhängen, dass ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung

der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes vom Sattelzugfahrzeug getragen wird.

Ein „Sattelzugfahrzeug“ ist ein Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, einen Sattelanhänger so zu ziehen, dass ihn dieser mit einem wesentlichen Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes belastet.

Zu Abs. 4 Z 1 (Ausnahmen von Fahrverboten gemäß § 14 Abs. 2 Immissionsschutzgesetz- Luft, IG-L):

§ 14 Abs. 2 IG-L lautet wie folgt:

„(2) Zeitliche und räumliche Beschränkungen sind nicht anzuwenden auf

- 1. die in §§ 26, 26a Abs. 1 und 4 und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungs- und Krankentransportdienstes in Ausübung ihres Dienstes*
- 2. Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer land- oder forstwirtschaftlichen Haupttätigkeit,*
- 3. Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, sofern nicht in einer Verordnung 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,*
- 4. Fahrzeuge der Klassen N1 und N2, die im Werkverkehr gemäß § 10 des Güterbeförderungsgesetzes 1995, BGBl. Nr. 593 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2006, im Sanierungsgebiet durch Unternehmer, deren Lastkraftwagenflotte maximal 4 Lastkraftwagen umfasst, verwendet werden und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, wobei die Erfüllung dieser Kriterien im Einzelfall zu prüfen ist,*
- 5. Fahrzeuge mit monovalentem Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen,*
- 6. folgende Fahrzeuge, sofern sie den Euroklassen 5, 6 oder höher entsprechen:*
 - a) Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten, Bestattungsunternehmungen in Ausübung ihres Dienstes,*
 - b) Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr,*
 - c) Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer unternehmerischen Tätigkeit benützt werden und sofern der Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden,*
 - d) Fahrzeuge des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr, wenn die Verladestelle für den Kombinierten Verkehr in einem Sanierungsgebiet liegt,*
- 7. Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs auf Flugplätzen, für die Betriebspflicht besteht, erforderlich sind,*
- 8. Fahrzeuge, die von Inhabern eines Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 selbst gelenkt oder als Mitfahrer benutzt werden.“*

Zu § 14 Abs. 2 Z 2 IG-L (Land- und Forstwirtschaft) wird erläuternd ausgeführt:

In Z 2 wird klargestellt, dass die Ausnahme für Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft ausschließlich die Ausübung von spezifisch land- oder forstwirtschaftlichen Haupttätigkeiten (beispielsweise die Bearbeitung des Feldes oder das Durchforsten des Waldes) umfasst. Bei der Verwendung eines Fahrzeugs der Land- oder Forstwirtschaft für sonstige Tätigkeiten, wie beispielsweise Transporttätigkeiten, Winterdienste oder private Verwendungen, ist es keinesfalls von dieser Ausnahme umfasst. Weiters keinesfalls unter diese Ausnahme fallen Fahrzeuge, wenn diese für Tätigkeiten im Geltungsbereich des Güterbeförderungsgesetz herangezogen werden.

Zu § 14 Abs. 2 Z 3 IG-L (Individualausnahmen) wird erläuternd ausgeführt:

Die Möglichkeit für Individualausnahmen gemäß Z 3 wird auf das überwiegende öffentliche Interesse beschränkt. Bei den Genehmigungen betreffend Individualausnahmen muss geprüft werden, ob die Fahrten vermieden werden könnten.

Die Ausnahmegenehmigung kann grundsätzlich höchstens für 3 Jahre erteilt werden.

Die Kennzeichnung gemäß IG-L Kennzeichnungsverordnung hat die Zulassungsbesitzerin oder der Zulassungsbesitzer auf ihre oder seine Kosten durchzuführen.

Die Kennzeichnungsplaketten sind bei der Bezirksverwaltungsbehörde erhältlich, die die Ausnahmegenehmigung erteilt.

Für Fahrzeuge mit Spezialaufbauten, wie beispielsweise Saugtankfahrzeuge zur Entsorgung von Fäkalien, Altölen und anderen flüssigen Altstoffen, Kippfahrzeuge mit Abdeckvorrichtungen, Tankfahrzeuge mit Edelstahltank zum Transport flüssiger Lebensmittel, Milch und Vorprodukten für die Lebensmittelerzeugung, Spezialfahrzeuge für überhohe, überschwere und überbreite Sondertransporte, Berge- und Abschleppfahrzeuge, Kranfahrzeuge, Betonpumpen und Asphaltbirnen können gemäß Z 3 Individualausnahmen erteilt werden.

Zu § 14 Abs. 2 Z 4 IG-L (Kleinunternehmerausnahme) wird erläuternd ausgeführt:

Es wird auch die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung für Kleinunternehmen im Werkverkehr geregelt. Kleinunternehmen sind Unternehmen, die maximal 4 Fahrzeuge in ihrem Dienst haben, die als Lastkraftwagen zugelassen sind. Es macht dabei keinen Unterschied, ob die Fahrzeuge dem Unternehmen gehören, geleast oder gemietet sind oder aus einem anderen Grund dem Unternehmenszweck dienen. Diese Ausnahmegenehmigung ist nur zu erteilen, wenn diese Fahrzeuge der Güterbeförderung der Klasse N1 und N2 für den Werkverkehr gemäß Güterbeförderungsgesetz verwendet werden. Beim Verfahren für eine Ausnahmegenehmigung muss bei Genehmigungen für Kleinunternehmerinnen oder Kleinunternehmer nicht geprüft werden, ob die Fahrten vermieden werden könnten.

Für Unternehmen ist die Ausnahmegenehmigung grundsätzlich einheitlich für 3 Jahre zu erteilen.

Die Kennzeichnung des KFZ gemäß IG-L Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 397/2002 idF BGBl. II Nr. 212/2013 hat die Zulassungsbesitzerin oder der Zulassungsbesitzer auf ihre oder seine Kosten durchzuführen.

Die Kennzeichnungsplaketten sind bei der Bezirksverwaltungsbehörde erhältlich, die die Ausnahmegenehmigung erteilt.

Zu Abs. 4 Z 2 bis 5 (Ausnahmen vom Fahrverbot - Verhältnismäßigkeit):

Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten, und die anderen Tatbestände der Z 2 bis 7 werden aus Gründen der Verhältnismäßigkeit vom generellen Verbot ausgenommen. Dies deshalb, weil gegenständliche Kraftfahrzeuge in deren Anschaffung sehr teuer sind und sie zudem

aufgrund ihrer aus den Aufbauten bedingten Einzigartigkeit eine relativ kleine Flotte darstellen, die zudem aus der Verwendungsart resultierend häufig nur relativ geringe Fahrleistungen aufweisen und somit insgesamt einen relativ geringen Emissionsbeitrag leisten.

Insgesamt ergibt sich bei den oben beschriebenen Ausnahmetatbeständen für alle betroffenen Kraftfahrzeuge, dass ein deutlich geringerer Emissionsbeitrag als bei der Vielzahl anderer Lastkraftfahrzeuge erzeugt wird, wodurch eine entsprechende Unterscheidung gerechtfertigt ist.

Auch die Länder Wien, Niederösterreich und Steiermark haben diese Ausnahmetatbestände geschaffen.

Sonderkraftfahrzeuge (gem. § 2 Z 23 KFG) und Spezialkraftfahrzeuge (gem. § 22a KFG) sind von den Fahrverboten ausgenommen.

Zu Abs. 4 Z 2 (LKW mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten):

Ein Lastkraftwagen mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten ist ein Kraftfahrzeug, das mit fest am Kraftfahrzeug montierten Geräten oder Aufbauten ausgestattet ist.

Mit Spezialkraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugen mit eigens angefertigten Aufbauten sind in diesem Kontext Kraftfahrzeuge wie Tankwägen, Betonmischwägen und Kehrmaschinen (sofern diese nicht bereits von der ex lege Individualausnahme des § 14 Abs. 2 Z 3 IG-L erfasst sind), Kraftfahrzeuge mit speziellem technischen Equipment (Messtechnikkraftfahrzeuge) und Silo LKWs gemeint. Somit umfasst die gegenständliche Ausnahmebestimmung Kraftfahrzeuge die eigens für einen speziellen Zweck angefertigt wurden und deren vorzeitiger Austausch für die Unternehmerin oder den Unternehmer Kosten bedeuten, die über einen normalen Fahrzeugtausch bei Lastkraftfahrzeugen hinausgehen. Der Kostenfaktor muss jedenfalls deutlich über einen Standardaufbau etwa bei Speditionskraftfahrzeugen, Holz- oder Schottertransportkraftfahrzeugen hinausgehen.

Es sollen jene Kraftfahrzeuge erfasst werden können, die durch ihre Spezialität auch nur eine sehr kleine gleichartige Flotte bilden und die somit einen sehr kleinen Emissionsbeitrag liefern. Um einen darstellbaren Wert zu schaffen, wird ein Richtwert für kostenintensive Spezialaufbauten aller nicht ausdrücklich erfassten Kraftfahrzeuge mit Euro 100.000.- festgelegt. Das bedeutet, dass die Kosten für einen Spezialaufbau im Vergleich zu einem Standardaufbau bei Neuanschaffung nach derzeitigem Stand der Technik rund Euro 100.000.- betragen muss und somit einen erheblichen Prozentsatz des Anschaffungswertes eines Lastkraftwagens haben muss. Zudem ist bei diesen Kraftfahrzeugen auch auf die Spezialität des Aufbaus und somit auf die Unterscheidbarkeit vom Großteil der LKW Flotte und den damit verbundenen relativ geringen Emissionsbeitrag abzustellen.

Es handelt sich auch dann um einen kostenintensiven Spezialaufbau, wenn der Aufbau (samt Umbaukosten) mehr als 100 % der Kosten des Zugfahrzeuges ausmacht, d.h. der Spezialaufbau ist auch dann sehr kostenintensiv, wenn der Wert des Spezialaufbaus jenen eines fabriksneuen Grundfahrzeuges übersteigt. Diese Regelung wurde geschaffen, um auch (kleineren) Unternehmen, die den o.a. Ausnahmetatbestand nicht konsumieren können, weil ihre Kraftfahrzeuge den Neuanschaffungswert von 100.000 Euro nicht erreichen, aber trotzdem sehr kostenintensiv (Kostenverhältnis Grundfahrzeug - Aufbau) sind, die Möglichkeit zu geben, diesen Ausnahmetatbestand in Anspruch zu nehmen.

Zum Nachweis dieser Ausnahmetatbestände ist keine Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette erforderlich. Das Mitführen der Dokumente, die die Ausnahmetatbestände belegen, ist ausreichend. Die Nachweise sind der Polizei und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen vorzulegen.

Zu Abs. 4 Z 3 (Kraftfahrzeuge für die Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes):

Ein Kraftfahrzeug für die Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes ist ein Kraftfahrzeug, das mit fest am Kraftfahrzeug montierten Geräten oder Aufbauten ausgestattet ist (§ 2 Abs. 1 Z 42 KFG 1967).

Die Kraftfahrzeuge von Schaustellerinnen oder Schaustellern sind vom generellen Verbot auszunehmen, weil die betroffene Berufsgruppe sehr klein ist und die Haupttätigkeit nicht im

Fahren an sich und im Transport liegt. Zumeist wird in ein Sanierungsgebiet eingefahren und erst nach einer längeren Standzeit wieder aus dem Sanierungsgebiet hinausgefahren werden, wodurch die gesamte Kilometerleistung und damit auch die Emissionen geringer als bei anderen relevanten Berufsgruppen ausfallen. Zudem sind auch zumeist sehr teure Spezialaufbauten notwendig, die möglicherweise einen Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 4 Z 2 erfüllen.

Zu Abs. 4 Z 4:

Die Kraftfahrzeuge von Marktfahrerinnen oder Marktfahrern werden ebenfalls vom generellen Verbot ausgenommen, weil die betroffene Berufsgruppe sehr klein ist und die Haupttätigkeit nicht im Fahren an sich und im Transport liegt. Zumeist wird in ein Sanierungsgebiet hineingefahren und erst nach einer längeren Standzeit wieder aus dem Sanierungsgebiet hinausgefahren, wodurch die gesamte Kilometerleistung und damit auch die Emissionen geringer als bei anderen relevanten Berufsgruppen ausfallen.

Zu Abs. 4 Z 5:

Da diese Fahrzeuge nur eine geringe Kilometerleistung (ca. 5.000 km) pro Fahrschule und Jahr erbringen, und es sich im Burgenland derzeit um ca. 8 Fahrzeuge handelt, konnte diese Ausnahme festgelegt werden. Die Kennzeichnung im Zulassungsschein erfolgt durch die Kennziffer 27. Vor der IG-L Novelle 2010 waren u.a. die Fahrschulen auf Grund des IG-L von den Fahrverboten ausgenommen.

Zu Abs. 4 Z 8 (historische Kraftfahrzeuge):

Der Tatbestand der historischen Kraftfahrzeuge umfasst Kraftfahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind. Der Zeitraum wird von dem Jahr aus gerechnet, in dem die Ausnahme geltend gemacht wird. Historische Kraftfahrzeuge sind erhaltungswürdige Kraftfahrzeuge, die nicht zur ständigen Verwendung bestimmt sind (§ 2 Abs. 1 Z 43 KFG).

Zu Abs. 5 (Kennzeichnung gemäß AbgKlassV):

Fahrten mit Probefahrkennzeichen sind vom Fahrverbot ausgenommen. Solche Kraftfahrzeuge müssen nicht mit der Abgasklassenplakette gekennzeichnet werden.

Zu Abs. 6 (Nachweise für Ausnahmen):

Falls Ausnahmetatbestände in Anspruch genommen werden, ist dies jederzeit bei etwaigen Kontrollen durch Straßenaufsichtsorgane mittels geeigneter Nachweise zB

- Ausnahmegenehmigung der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde gemäß § 14 Abs. 2 Z 3 IG-L (Individualausnahme) oder § 14 Abs. 2 Z 4 IG-L (Kleinunternehmerausnahme) oder
- anderer geeigneter Dokumente gemäß KFG 1967 (zB Zulassungsschein zum Nachweis, dass das Kraftfahrzeug seit mindestens 1. November 2016 für dieselbe Unternehmerin oder denselben Unternehmer zugelassen ist)

zu belegen.

Exkurs: Regelungen betreffend die Kennzeichnung (§ 4 Abs. 5) von betroffenen Kraftfahrzeugen

An Kraftfahrzeugen, für die eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde gemäß § 14 Abs. 2 Z 3 oder 4 IG-L erteilt wurde, sind darüber hinaus auch IG-L Kennzeichnungsplaketten gemäß IG-L - Kennzeichnungsverordnung anzubringen.

Zu § 4 Abs. 4 Z 1 bis 9 (Ausnahmen vom Fahrverbot - Kennzeichnung):

1.

Wer muss eine Ausnahmegenehmigung bei der BVB beantragen und eine IG-L Kennzeichnungsplakette am Kraftfahrzeug anbringen?

Zulassungsbesitzerinnen oder Zulassungsbesitzer, die die Ausnahme gemäß § 4 Abs. 4 Z 1 dieser Verordnung

- Individualausnahme (gemäß § 14 Abs. 2 Z 3 IG-L) oder
- Kleinunternehmer mit Werksverkehr mit maximal 4 LKW (gemäß § 14 Abs. 2 Z 4 IG-L)

in Anspruch nehmen wollen, müssen einen Antrag bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde (BVB) stellen und erhalten gegebenenfalls eine Ausnahmegenehmigung und von der zuständigen BVB auch IG-L Kennzeichnungsplaketten entsprechend der IG-L - Kennzeichnungsverordnung, mit welchen sie ihr Kraftfahrzeug kennzeichnen müssen.

2.

Fahrzeuglenkerinnen oder Fahrzeuglenker, die die anderen Ausnahmetatbestände des § 14 Abs. 2 IG-L geltend machen bzw. nutzen wollen, müssen entsprechende Nachweise mitführen und diese auf Verlangen den Organen der Bundespolizei oder der Straßenaufsicht vorlegen.

Andere Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 IG-L sind zB:

1. Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungs- und Krankentransportdienstes in Ausübung ihres Dienstes,
2. Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft (Vermerk im Zulassungsschein, dass das KFZ für die land- und forstwirtschaftliche Haupttätigkeit verwendet wird, Code 10)
5. Fahrzeuge mit monovalentem Methangasantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen,
6. folgende Fahrzeuge, sofern sie den Euroklassen 5, 6 oder höher entsprechen:
 - a) Fahrzeuge von Ärzten, Tierärzten, Bestattungsunternehmungen in Ausübung ihres Dienstes,
 - b) Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr,
 - c) Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer unternehmerischen Tätigkeit benützt werden und sofern der Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden,
 - d) Fahrzeuge des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr, wenn die Verladestelle für den Kombinierten Verkehr in einem Sanierungsgebiet liegt,
7. Fahrzeuge, die zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs auf Flugplätzen, für die Betriebspflicht besteht, erforderlich sind,
8. Fahrzeuge, die von Inhabern eines Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 selbst gelenkt oder als Mitfahrer benutzt werden.

Diese Fahrzeuge müssen nicht mit IG-L- Plaketten entsprechend der IG-L - Kennzeichnungsverordnung gekennzeichnet werden.

3.

Gemäß § 4 Abs. 5 dieser Verordnung sind Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und

Sattelzugfahrzeuge, welche vom Fahrverbot gemäß Abs. 1 bis 3 ausgenommen sind, gemäß AbgKlassV, ab 1. Oktober 2017 mit einer Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette zu kennzeichnen.

Die AbgKlassV legt Bestimmungen über Aussehen und andere Kriterien von Plaketten zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach Euro-Klassen fest. Sie regelt, wo und wie die Kennzeichnung angebracht werden muss.

Weiters wird die Ausfolgung der Kennzeichnung durch ermächtigte Stellen geregelt. Bei neu in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeugen wird die Anbringung von der Erzeugerin oder vom Erzeuger des Kraftfahrzeuges oder ihrem oder seinem inländischen Bevollmächtigten gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 vorgenommen. In allen anderen Fällen werden die gemäß § 57a KFG ermächtigten Stellen auch zur Ausfolgung der Plaketten ermächtigt.

Es wird die Ermächtigung der Herstellerinnen oder Hersteller von Plaketten gemäß § 57a KFG, zur Festlegung der Zuordnung einzelner Kraftfahrzeugtypen zu Euro-Klassen festgelegt, die Schaffung einer Datenbank und diese sowie die vom BMLFUW vorgesehenen Plaketten den gemäß § 57a KFG 1967 ermächtigten Stellen zur Verfügung zu stellen.

Nachfolgend angeführte Kraftfahrzeuge müssen nicht mit der Plakette gemäß der AbgKlassV gekennzeichnet werden:

- Einsatzfahrzeuge (§ 14 Abs. 2 Z 1 IG-L)
- Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft (§ 14 Abs. 2 Z 2 IG-L)
- Fahrzeuge mit Individualausnahmen der Bezirkshauptmannschaft (§ 14 Abs. 2 Z 3 IG-L)
- Fahrzeuge, die von einer Bezirkshauptmannschaft eine Kleinunternehmerausnahme (§ 14 Abs. 2 Z 4 IG-L) erhalten haben.

4.

Zulassungsbesitzerinnen oder Zulassungsbesitzer bzw. Lenkerinnen oder Lenker von Kraftfahrzeugen, die die Ausnahme gemäß § 4 Abs. 4 in Anspruch nehmen wollen, müssen entsprechende Nachweise mitführen und diese auf Verlangen den Organen der Bundespolizei oder der Straßenaufsicht vorlegen.

Das sind zB Zulassungsbesitzerinnen oder Zulassungsbesitzer bzw. Lenkerinnen oder Lenker von

- LKWs mit sehr kostenintensiven Spezialaufbauten (Z 2),
- Kraftfahrzeugen, die zur Verwendung im Rahmen des Schaustellergewerbes bestimmt sind (Z 3),
- Kraftfahrzeugen, die zur Verwendung im Rahmen des Marktfahrgewerbes bestimmt sind (Z 4),
- Lastkraftwagen, die zur Verwendung als Fahrschulfahrzeuge bestimmt sind (Z 5),
- LKW, Sattelkraftfahrzeuge (SKFZ) und Sattelzugfahrzeuge (SZF) bei Fahrten von und zu Vertragswerkstätten (Z 6),
- LKW, SKFZ und SZF, die den Nachweis erbringen, dass die Abgasgrenzwerte für PM₁₀ eingehalten werden (Z 7),
- historischen Kraftfahrzeugen (älter als 30 Jahre, Z 8),
- Heeresfahrzeugen (Z 9).

Es muss keine Ausnahmegenehmigung bei der BVB beantragt werden und keine IG-L-Plakette entsprechend der IG-L - Kennzeichnungsverordnung und gemäß AbgKlassV am

Kraftfahrzeug aufgeklebt werden.

Kundmachung der Verkehrsbeschränkungen:

Gemäß § 14 Abs. 6 IG-L können Verkehrsbeschränkungen, die flächenhaft für ein bestimmtes Gebiet gelten und nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand mit Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 StVO 1960 kundgemacht werden können, im Landesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Landes für jedermann zugänglich zu machen. Auf den Inhalt von solchen Anordnungen, die ausschließlich im Landesgesetzblatt kundgemacht werden, ist jedenfalls mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam zu machen.

Im gegenständlichen Fall wird festgestellt, dass die Kundmachung mit Straßenverkehrszeichen einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordern würde. Die Kundmachung wird daher im Landesgesetzblatt und auf der Internetseite des Landes gemäß § 9a Abs. 8 IG-L als Teil des Feinstaubprogramms Burgenland 2016 erfolgen.

Verhältnis EU - Warenverkehrsfreiheit - Umweltschutz:

Durch das gegenständliche Fahrverbot ist eine Beeinträchtigung bzw. ein Verstoß gegen die Warenverkehrsfreiheit nicht gegeben.

Das ergibt sich aus den zahlreichen Ausnahmen des IG-L.

Das Fahrverbot ist zum Zweck der Gewährleistung der Luftqualität im betreffenden Gebiet erlassen worden und daher aus Gründen des Umweltschutzes gerechtfertigt.

Auf Grund der Stuserhebung wegen Grenzwertüberschreitung bezüglich des Luftschadstoffes PM₁₀ in den Jahren 2010 und 2011 war der Landeshauptmann von Burgenland nach der Richtlinie 96/62/EG über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität zum Handeln verpflichtet.

Die gegenständliche Verordnung wurde in Abstimmung mit den Landeshauptleuten der Länder Wien, Niederösterreich und Steiermark erlassen, die ua. die gleichen Regelungen erlassen haben. Damit soll verhindert werden, dass das Burgenland als Ausweichroute für von anderen Ländern verfügte Fahrverbote herangezogen wird.

Die Verordnung legt ua. fest, dass die Fahrverbote für LKW, Sattelmotorfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge, die der

- Euroklasse I angehören, ab 1. Oktober 2017
- Euroklasse II angehören, ab 1. Oktober 2018

gelten.

Die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit der Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette muss ab 1. Oktober 2017 erfolgen.

Diese Regelungen werden als ausreichend angesehen, um es den Betroffenen in zumutbarer Weise zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die neuen Bestimmungen einzustellen.

Zu § 5 (Maßnahmen für Stoffe, Zubereitungen und Produkte):

Diese Bestimmung wurde aus dem jetzt gültigen IG-L Maßnahmenkatalog 2007 übernommen.

Da die Wiederaufwirbelung von Streumitteln, die gegen Straßenglätte aufgebracht werden, ebenfalls einen erheblichen Anteil an der Feinstaubbelastung verursacht, werden Regelungen für die Art und Beschaffenheit der Streumittel sowie für deren Entfernung festgelegt.

Die vorgesehenen Regelungen betreffend Streumittel gelten nicht auf Nebenstraßen mit sehr

geringem JDTV (<1000). JDTV bedeutet jahresdurchschnittlich täglicher Verkehr. Aus dem Merkblatt „Winterdienst, Splitt und Salz, Auswirkungen auf Luft, Boden Pflanzen und Wasser“ des Bundesländer übergreifenden Arbeitskreises „Winterdienst“ ist ersichtlich, dass auf Nebenstraßen mit sehr geringem JDTV (<1000) die Art der Streuung praktisch keinen Einfluss auf die PM₁₀ Emissionen hat. Ein Rechenmodell stellt die berechneten Emissionsfaktoren für Aufwirbelung und Abrieb in Abhängigkeit vom JDTV dar und gelangt zum o.a. Ergebnis.

Zu §§ 6 und 7:

Diese Bestimmungen regeln die Wirkung der Maßnahmen und Verweisungen.

Zu § 8:

Diese Bestimmung enthält Umsetzungshinweise betreffend EU - Richtlinien.

Zu § 9 Übergangsbestimmungen:

Zu Abs. 1 (betreffend die Landwirtschaft):

Anlagen gemäß § 3, die vor Inkrafttreten der Verordnung errichtet wurden, sind innerhalb von 3 Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen dieser Verordnung anzupassen. Eine Evaluierung der gegenständlichen Verordnung ist gemäß § 9a IG-L drei Jahre nach Inkrafttreten durchzuführen. In diesem Verfahren wird auch entschieden werden, ob eine Verlängerung dieser Übergangsfrist erforderlich ist.

Zu Abs. 2 (betreffend Fahrverbote):

Zu Abs. 2 Z 1:

Die Übergangsregelung gilt für die betreffenden Fahrzeuge nur „sofern für diese nicht bereits ein Fahrverbot gemäß IG-L Maßnahmenkatalog 2007 bestand“.

- Dort waren verschiedene Ausnahmen von Fahrverboten vorgesehen zB für „Ziel- und Quellverkehr“. Diese frühere Ausnahme soll nach der Übergangsbestimmung noch 1 Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung gelten.
- Für KFZ gemäß § 4 Abs. 1 die nach dem 1.1.1992 erstmals zu Verkehr zugelassen waren, und der Abgasklasse schlechter EURO 1 angehören, galt im IG-L Maßnahmenkatalog 2007 kein Fahrverbot. Diese KFZ dürfen nach der vorliegenden Übergangsbestimmung noch 1 Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung verwendet werden.

Zu Abs. 2 Z 2:

Um zu gewährleisten, dass die Grenzwerte eingehalten werden, wird das Fahrverbot gemäß § 4 verfügt mit den in Abs. 4 vorgesehenen Ausnahmen und den Übergangsbestimmungen des § 9 Abs. 2.

Die Übergangsbestimmung des § 9 Abs. 2 bewirkt

- für Fahrzeuge schlechter EURO I:
Das Fahrverbot gemäß § 4 Abs. 1 gilt für 1 Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung nicht, wenn nach der bisherigen Rechtslage (IG-L Maßnahmenkatalog 2007) kein Fahrverbot bestand (zB Ziel- und Quellverkehr),
- für EURO I Fahrzeuge, dass das Fahrverbot gemäß § 4 Abs. 2 ab 1. Oktober 2017 für 3 Jahre nicht gilt,
- für EURO II Fahrzeuge, dass das Fahrverbot gemäß § 4 Abs. 3 ab 1. Oktober 2018 für 3 Jahre nicht gilt,

sofern das KFZ vor dem 1. November 2016 für dieselbe Unternehmerin oder denselben Unternehmer zugelassen war, die oder der die Ausnahme in Anspruch nimmt.

Nach Ablauf der Übergangsfristen gemäß § 9 Abs. 2 gelten die Fahrverbote gemäß § 4 unabhängig davon, wer wann Zulassungsbesitzer war – entscheidend ist dann nur mehr die Abgasklasse.

Die Übergangsbestimmungen gelten also in allen diesen Fällen nur, wenn die Unternehmerin oder der Unternehmer, die oder der die Regelung in Anspruch nehmen will, vor dem Stichtag 1. November 2016 Zulassungsbesitzerin oder Zulassungsbesitzer eines KFZ gem. § 4 Abs. 1 bis 3 war. Damit soll verhindert werden, dass KFZ für die in anderen Bundesländern bereits Fahrverbote bestehen, im Burgenland angekauft werden und hier eine „Resteverwertung von Altfahrzeugen“ erfolgt.

Dies erscheint in Übereinstimmung mit den Grundsätzen gemäß § 9b IG-L (z.B.: Verhältnismäßigkeit, Eingriffe in bestehende Rechte auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken) vertretbar. Strengere Regelungen erscheinen nicht gerechtfertigt und werden als ein zu weitgehender Eingriff in das Eigentumsrecht der Zulassungsbesitzer der betroffenen LKW, Sattelmotorfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge angesehen.

Drei Jahre nach Erlassung des Feinstaubprogramms Burgenland 2016 wird im Rahmen der Evaluierung gemäß § 9a Abs. 6 IG-L zu prüfen sein, ob es zur Erreichung der Ziele des IG-L wirksam war und wird erforderlichenfalls zu überarbeiten sein.

Zu § 10

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten und die Kundmachung der Anlage 4 durch Auflage gemäß Bgld. Verlautbarungsgesetz 2015.