

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)

wie umstehend

Betreff

wie umstehend

Chiemseehof

☎ (0662) 80 42 Durchwahl

Datum

2428

14. AUG. 1987

An

1. das Amt der Burgenländischen Landesregierung
Landhaus
7000 Eisenstadt
2. das Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1
9020 Klagenfurt
3. das Amt der NÖ Landeregierung
Herrengasse 9
1014 Wien
4. das Amt der OÖ Landesregierung
Klosterstraße 7
4020 Linz
5. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Hofgasse
8011 Graz
6. das Amt der Tiroler Landesregierung
Maria-Theresien-Straße 43
6020 Innsbruck
7. das Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6901 Bregenz
8. das Amt der Wiener Landesregierung
Lichtenfelsgasse 2
1082 Wien
9. die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ Landeregierung
Schenkenstraße 4
1010 Wien
10. das Präsidium des Nationalrates
Parlament
Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Zi. 41 - GE 9 87	
Datum:	18. AUG. 1987
Verf. d.:	24. Aug. 1987 Hoff

S. Klavon

zur gefl. Kenntnis.

Für die Landesregierung:
DDr. Krohn
Landesamtsdirektor-Stellvertreter

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und
Familie

Radetzkystr. 2
1030 Wien

Zl. _____ -GÉ/9
Datum: 18. AUG. 1987
Vert. III

Chiemseehof

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)
0/1-1046/20-1987

(0662) 80 42 Durchwahl
2285

Datum
14.8.1987

Betreff

Entwurf eines Somogalarmgesetzes; Begutachtung
Bzg.: I-31.035/58-3/87 vom 22. Juli 1987

Im Gegenstand ist einleitend festzuhalten, daß dem Amt der Salzburger Landesregierung der Gesetzesentwurf aus Umständen, die im do. Ministerium gelegen sind, nicht mit der allgemeinen Aussendung vom 8. Juli 1987 zugegangen ist, sondern erst auf Grund einer ho. Urgenz nach Erhalt des do. Schreibens vom 22.7.1987 mit Post vom 3.8.1987. Die nachstehende Stellungnahme zum Gesetzesentwurf ist somit als nur eine vorläufige zu verstehen und müssen spätere Ergänzungen hiezu vorbehalten werden.

Allgemeines:

Die Strategie der Luftreinhaltepolitik des Landes Salzburg war stets davon geprägt, daß für die Erreichung des Zieles einer sauberen Luft die Reduzierung der Emissionen sowohl einzelner großer sowie auch der kleinen, in der Masse aber wieder erheblichen Emittenten entscheidend ist. Die schon bisher durchgeführten und weiter notwendigen Untersuchungen der Immissionsverhältnisse dienen daher im Land Salzburg vor allem dazu, die Grundlage für gezielte, allgemeine oder punktuelle immissionsmindernde Maßnahmen zu liefern. In konsequenter Verfolgung dessen wurden daher für die beiden größten Emittenten im Land bescheidmäßig Immissionsschutzpläne festgelegt, deren Grenz-

- 2 -

werte deutlich unter den in den Anlagen zum Gesetzesentwurf enthaltenen Smoggrenzwerten liegen. Dieser Immissionsminderungsstrategie ist es auch zu verdanken, daß in den letzten beiden Jahren alle Auswertungen der gemessenen Konzentrationen an Luftschadstoffen keine Überschreitung dieser Grenzwerte gezeigt haben. Es wird sich sohin nach Inkrafttreten des Smogalarmgesetzes die Frage stellen, ob überhaupt ein Belastungsgebiet im Land Salzburg ausgewiesen werden soll. Trotzdem besteht die Notwendigkeit, die Trendentwicklung der einzelnen Luftschadstoffkomponenten weiterhin genau zu verfolgen, um jeweils dem Gesetz entsprechend und fachlich zielführend darauf reagieren zu können. In diesem Zusammenhang kommt auch dem Umstand immer größere Bedeutung zu, daß im Land Salzburg als einem Transitland die auf den Verkehr zurückzuführenden Schadstoffe eine wesentliche Rolle spielen und für die Belastung der Luft teilweise bereits relevanter sind als andere Luftschadstoffe.

Aus diesen Ausführungen ergeben sich bereits zwei wesentliche Forderungen, die aus ho. Sicht ein Smogalarmgesetz unbedingt zu erfüllen haben wird:

1. Die Bescheide, die bereits Immissionsschutzpläne festlegen und dabei von niedrigeren Immissionsgrenzwerten ausgehen, sind in ihrem Bestand durch entsprechende Übergangsbestimmungen abzusichern. Zweifel an ihrer weiteren Wirksamkeit können nur zu einer Verschlechterung der Immissionssituation im Großraum Salzburg und Hallein führen.
2. Nach § 17 Abs. 1 des Entwurfes ist vorgesehen, daß der Bund lediglich die Kosten der Errichtung und Anschaffung der Meßstellen (§ 3), die zur Ermittlung der Konzentration der Luftschadstoffe erforderlich sind, also der in ausgewiesenen Belastungsgebieten zu betreibenden Meßstellen trägt. Diese Einschränkung wird abgelehnt. Sie legt nahe, Belastungsgebiete nicht nur aus fachlichen, sondern auch nach finanziellen Erwägungen festzulegen. Ein nicht gerechtfertigter Wettlauf für die Ausweisung von Belastungsgebieten könnte

die Folge sein, was in jeder Weise mehr schadet als nützt. Davon abgesehen, gehört es zweifellos zur Vollziehung des Smogalarmgesetzes, die Immissionsverhältnisse im Land auch daraufhin zu untersuchen und damit fortlaufend Immissionsmessungen durchzuführen, ob nicht doch eine Annäherung an die maßgeblichen Grenzwerte erfolgt und in weiterer Folge ein Belastungsgebiet festgelegt werden muß. Aber auch darüber hinausgehend übernehmen es der Bund und die Länder in der Immissionsschutzvereinbarung, durch im jeweiligen Kompetenzbereich gelegene geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, daß ab dem 1. Jänner 1991 die Immissionskonzentrationen im Bundesgebiet bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Zur Zielkontrolle sind hierfür aber Luftüberwachungseinrichtungen erforderlich, unabhängig davon, ob sie als Smogmeßstellen ausgewiesen sind oder nicht. Hiefür wird der Bund entweder selbst Vorsorge zu treffen haben oder auf Daten der Länder zurückgreifen müssen. Die Zurverfügungstellung der Daten des Landes ist zwar durch die Vereinbarung abgesichert, doch sei schon hier festgehalten, daß da die Daten zur Besorgung von Aufgaben des Bundes benötigt werden, für deren Kosten er selbst aufzukommen hat, auch ein gewisser Kostenausgleich - in welcher Form immer - Platz zu greifen haben wird.

Eine zweckmäßige Lösung wird darin gesehen, daß den Ländern auch über den Umfang der in Belastungsgebieten erforderlichen Meßstellen hinaus ein wesentlicher Kostenbeitrag des Bundes für den Aufbau der zur allgemeinen Überwachung der Immissionsverhältnisse erforderlichen Luftmeßstationen (einschließlich Meteorologie) geleistet wird. Dabei wird nicht übersehen, daß der Bund bereits gewisse Vorleistungen erbracht hat, denen Aufwendungen des Landes in etwa gleicher Höhe gegenüberstehen. Kommt es zu einer Erlassung eines Smogalarmplanes, ist der Zweckaufwand gänzlich vom Bund zu tragen.

Auch dafür, hinsichtlich der Betriebs- und Instandhaltungskosten für die Meßstationen vom System des Finanzausgleiches,

- 4 -

wonach der Zweckaufwand von der Gebietskörperschaft getragen wird, deren Aufgaben besorgt werden, abzugehen, wird kein sachlicher Grund gesehen. Die Bewältigung des Smogalarmes fällt in die Kompetenz des Bundes. Insbesondere wäre es geradezu pervers, wenn die Länder die nicht unbeträchtlichen Kosten für die Miete der zur Datenfernübertragung erforderlichen Standleitungen der Post, einer Bundeseinrichtung, zu tragen hätten.

Im einzelnen:

Zu den §§ 1 bis 3:

Die Erlassung der Smogalarmpläne erscheint zu wenig determiniert. Für die Frage, ob ein solcher zu erlassen ist, sind einzige gesetzliche Vorgaben die Alarmgrenzwerte, deren Überschreitung zu besorgen ist. Ab wann dies der Fall ist, hängt eng mit den Anforderungen an das Meßverfahren zusammen, die gleichfalls die notwendige Konkretisierung vermissen lassen. Eine weitgehende Uneinheitlichkeit und Ungleichheit bei der Ausweisung von Belastungsgebieten im ganzen Bundesgebiet ist jedenfalls nicht auszuschließen. Eine Lösung könnte darin bestehen, daß entweder der Gesetzesentwurf konkretisiert oder durch eine Verordnungsermächtigung ergänzt wird, um etwa einschlägige Önormen verbindlich erklären zu können. Derselben enthält die von der Akademie der Wissenschaften bzw. dem Wissenschaftlichen Beirat für Umwelthygiene erarbeiteten Kriterien und Richtlinien entsprechende Aussagen.

Im § 2 Abs. 2 wird eine Bedachtnahme dahingehend vermißt, daß die Art und Weise der Bekämpfung einer Smogsituation wesentlich davon abhängen werden, in welchem Umfang die jeweiligen Emittengruppen hierzu beitragen.

Rein legislativ wird bemerkt, daß die Bestimmung des § 1 Abs. 3 hier unsystematisch ist und besser im § 10 aufzunehmen wäre. Im § 2 könnten die Worte "Vorkehrungen zu treffen" ohne Inhaltsverlust entfallen; die Bestimmung wäre sodann entsprechend umzuformulieren.

Zu § 5:

Nach Abs. 1 hat die Ermittlung der Konzentration der Luftschadstoffe nach Anlage 4 zu erfolgen. Nach Punkt 4 dieser Anlage sind zumindestens an einer Meßstelle im Belastungsgebiet Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Lufttemperatur und Luftfeuchtigkeit zu messen. Damit erscheint klar, daß auch die Erhebung dieser meteorologischen Parameter unter den Begriff der Ermittlung der Konzentration der Luftschadstoffe fällt und in weiterer Folge auch die hierfür vorgesehenen Kostentragungsregelungen Anwendung finden. Allerdings enthält § 5 Abs. 2 eine gesonderte Bestimmung, wonach der Landeshauptmann dafür zu sorgen hat, daß für Belastungsgebiete in Echtzeit die zur Beurteilung der Luftgüte, der Wetterlage und ihrer Entwicklung maßgeblichen Daten verfügbar sind. Um jedweden Zweifel in diesem Bezug auszuschließen und um auch den nicht allgemein verständlichen Begriff "in Echtzeit" zu umschreiben, wird angeregt, die in den Erläuterungen zu § 5 Abs. 2 enthaltene Aussage in den Gesetzestext selbst zu übernehmen.

Zu § 7:

Die im Abs. 2 enthaltenen Aussagen über die Aufhebung der Vorwarnstufe reichen nicht aus. Es fehlt der Zeitfaktor bzw. das Beurteilungskriterium, das jedenfalls hinzukommen muß, um die Aufhebung der Vorwarnstufe auszusprechen. Gerade bei einem Abbau von Belastungssituationen kommt es zu einem kurzfristigen Wechsel von Werten, die die festgesetzten Grenzwerte teils überschreiten teils unterschreiten. Daher wäre es notwendig, die Aufhebung der Vorwarnstufe zusätzlich davon abhängig zu machen, daß ein neuerliches Ansteigen der Meßwerte voraussichtlich nicht mehr zu erwarten ist.

Im Abs. 3 wie auch im § 9 Abs. 2 sollte zusätzlich gewährleistet sein, daß sich der Landeshauptmann der Einrichtungen des Österreichischen Rundfunks und der Post- und Telegraphenverwaltung zum Zweck der Information der Bevölkerung von der Auslösung der Vorwarnstufe oder des Smogalarms oder deren Aufhebung unentgeltlich bedienen kann.

- 6 -

Zu § 9:

Nach § 10 Abs. 2 sind allgemein wirksame Maßnahmen zur Bekämpfung des Smogalarmfalles durch Verordnung zu erlassen. Diese Verordnungen sind gemäß § 9 Abs. 2 jedenfalls im Österreichischen Rundfunk kundzumachen. Diese Bestimmung wird für ausreichend erachtet, daß diese Anordnungen mit Verlautbarung im Rundfunk wirksam werden und nicht auch einer Kundmachung im Landesgesetzblatt bedürfen. Aus rechtsstaatlichen Gründen sollte jedoch zusätzlich vorgesehen sein, daß diese Anordnungen nachfolgend in einem Druckwerk (Tageszeitung) wiedergegeben werden.

Zu § 10:

Allgemein fällt zunächst auf, daß beim Maßnahmenkatalog überhaupt keine Differenzierungen getroffen werden, welche Smogalarmstufe ausgelöst wird. Es wäre zu erwarten gewesen, daß hier Bestimmungen getroffen werden, wonach bei Erreichen der Werte der zweiten Alarmstufe gewisse Maßnahmen auf jeden Fall zu setzen sind. Das völlige Offenlassen der vorzusehenden Maßnahmen auch für diese Alarmstufe legt die Frage nahe, welche Relevanz den darin enthaltenen Werten zukommt. Allenfalls sollten für die zweite Alarmstufe höhere Werte gelten, verbunden allerdings mit in diesem Fall jedenfalls in Wirksamkeit tretenden Maßnahmen.

Im Abs. 2 Z. 1 sollte anstelle des Begriffes "Fahrzeuge der Schadstoffmessung" der Begriff "Fahrzeuge des Luftmeßdienstes und des meteorologischen Dienstes" treten. Gerade auch während der Dauer von Smogepisoden sind jene Einrichtungen, die die Beurteilung der meteorologischen Situation ermöglichen, einer laufenden Funktionsüberprüfung zu unterziehen.

Nach Z. 2 sind Fahrzeuge mit Drei-Weg-Katalysatoren gleichfalls von den Verkehrsbeschränkungen ausgenommen. § 1d Abs. 1 KDV 1967 enthält sehr umfangreiche Vorschriften, welche Auspuffgase von bestimmten Arten von Kraftfahrzeugen nicht ausgestoßen werden dürfen, wobei es aber nicht darauf ankommt, durch welche technische Einrichtung diesen Vorschriften Rechnung getragen

wird. Es sollte daher auch hier die Ausnahme an Kraftfahrzeuge anknüpfen, bei denen die Auspuffgase bestimmte Gehalte an Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffverbindungen und Stickstoffverbindungen nicht überschreiten, nicht aber an die Art und Weise, wie dies bewirkt wird.

Die Ausnahme für den Linienflugverkehr in Z. 3 wird für nicht gerechtfertigt erachtet. Insbesondere Großraumflugzeuge erzeugen bei einem einzigen Start Abgasmengen wie hunderte gleichzeitig fahrende Kraftfahrzeuge. Die Starts von Flugzeugen im Linienverkehr sollten daher von den Beschränkungen nicht ausgenommen sein.

Zu § 11:

Hier fehlt die Aussage, daß die Aufhebung des Smogalarmes in gleicher Weise kundzumachen ist wie dessen Auslösung.

Zu § 12:

Die Kontrolle von Fahrzeugen während der Dauer eines im Smogalarmfall angeordneten Fahrverbotes wird sich darauf konzentrieren, ob das betreffende Fahrzeug über einen 'Katalysator' verfügt oder nicht. Abgesehen von der Frage, ob das Vorhandensein eines 'Katalysators' im Zulassungsschein auszuweisen ist, wird eine Bestimmung angeregt, wonach solche Fahrzeuge in von außen her leicht erkennbarer Weise amtlich (ev. über die Kennzeichentafel) zu kennzeichnen sind.

Zu Abs. 7 wird zu bedenken gegeben, daß nach § 32 Abs. 1 StVO 1960 der Straßenerhalter die der Regelung und Sicherung des Verkehrs dienenden Einrichtungen wie z.B. Straßenverkehrszeichen auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten hat. Demgemäß sollte hier bestimmt sein, daß der Landeshauptmann berechtigt ist, den Straßenerhalter im Smogalarmfall die Anbringung derartiger Verkehrszeichen aufzutragen.

Zu § 14:

Die Bestimmung der Z. 1, wonach der Betrieb von Fahrzeugen ein-

- 8 -

gestellt werden kann, erscheint nicht zweckmäßig. Vielmehr müßten die Behördenorgane das Recht haben, dem angehaltenen Lenker sofort die Weiterfahrt zu untersagen bzw. die Weiterfahrt nur bis zu einem Ort zu gestatten, wo das Fahrzeug ohne Verstoß gegen die straßenpolizeilichen Vorschriften über das Halten und Parken abgestellt werden kann. Als weitere den Überwachungsorganen zustehende Sicherungsmaßnahmen sollten die Abnahme des Fahrzeugschlüssels vorgesehen werden.

Für die Landesregierung:



DDr. Krohn

Landesamtsdirektor-Stellvertreter