

„Zusätzliche Maßnahmen auf Grund der Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10)“

Maßnahmenübersicht:

1. Wärmeenergieversorgung

- 1.1 Intensivierung des Fernwärmeausbaues
- 1.2 Zurückdrängung von Öl zugunsten von Gas bzw Biomasse
- 1.3 Evaluierung der Förderungssysteme
- 1.4 Modernisierung der Einzelfeuerungsanlagen (Kesseltausch)

2. Betriebe

- 2.1 Betriebsanlagencheck für Emittenten im Rahmen von Umwelt.Service.Salzburg (U.S.S.); Arbeitstitel „Öko-Check“
- 2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 2.3 Mobilitätsmanagement für den öffentlichen Dienst
- 2.4 Stickstoffoxidminderungsmaßnahmen bei Betrieben

3. Verkehr

- 3.1 Förderung der Nachrüstung von Partikelfiltern für private Diesel-Pkw
- 3.2 Überprüfung alter Fahrzeuge durch die Kfz-Prüfstelle
- 3.3 Emissionsqualität von Fahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen
 - a) Emissionsqualität des öffentlichen Verkehrs
 - b) Einflussnahme auf die Emissionsqualität von Baufahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen
 - c) Einflussnahme auf die Emissionsqualität von Baufahrzeugen durch gesetzliche Maßnahmen
- 3.4 Beschaffung von Kfz im öffentlichen Dienst
- 3.5 Umsetzung von Maßnahmen des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes/ Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs
- 3.6 Evaluierung der Winterstreuung und Straßenreinigung

4. Verbrennen biogener Materialien außerhalb von Anlagen

Verwendetes Bewertungsschema

Reduktionseffekt	👉	... eingeschränkter Reduktionseffekt
	👉👉👉👉👉	... sehr hoher Reduktionseffekt
Kosten	€ € € € €	... sehr hohe budgetrelevante Kosten
	€	... geringe budgetrelevante Kosten
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊😊😊	... leicht umsetzbar
	😊	... schwer umsetzbar

1. Wärmeenergieversorgung

1.1 Intensivierung des Fernwärmeanschlusses

Dabei soll einerseits auf weitgehend CO₂-neutrale (biogene) bzw CO₂-ärmere (Gas) Brennstoffe umgestellt werden (allerdings mit hohen Ansprüchen an die Staub- und Stickstoffoxidminimierung). Andererseits soll auch im Bereich bestehender Fernwärmeanlagen eine optimierte Nutzung des Fernwärmenetzes erfolgen.

(Dazu wurde am 10.1.2005 im Arbeitsausschuss ein Programm beraten.)

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

- Laut Beschluss des Arbeitsausschusses der Landesregierung müssen 32.000 ölbeheizte und 2.800 kohlebeheizte Wohnungen auf Heizsysteme mit CO₂-neutralen bzw CO₂-armen Energieträgern umgestellt werden. Zusätzlich werden durch die Salzburg AG andere Maßnahmen (zB im Rahmen der Fernwärmeschiene Hallein – Salzburg Süd oder der Umstellung der Brennstoffversorgung von Heizkraftwerken) im Ausmaß der CO₂-Reduktion aus einer Umstellung von 8.000 erdgasbeheizte Wohnungen auf CO₂-neutrale bzw CO₂-arme Energieträgern durchgeführt.
- Effizienzsteigerung durch Umstellung des Dampfnetzes auf ein Heißwassernetz in Salzburg (bereits geplant).
- Effizienzsteigerung durch Erhöhung der Abnehmerdichte bei bestehenden Fernwärmenetzen.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Die Fernwärmeschiene ist als Maßnahme bereits beschlossen und grundsätzlich mit der Salzburg AG mit einem Umsetzungshorizont bis ca 2010 akkordiert.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Diese sind bezüglich der Fernwärmeschiene für den Zentralraum durch Regierungsbeschluss gegeben.

Ergänzend wäre sinnvoll, die Fernwärmeförderung weiterzuführen und auf das gesamte Land Salzburg auszuweiten, um die Abnehmerdichte bei bestehenden Fernwärmenetzen zu erhöhen (im Wesentlichen für die Umstellung von Schwarzölen auf luftschadstoffärmere Brennstoffe). Dazu werden Qualitätsanforderungen in Bezug auf Emissionen für die Fernwärmeerzeuger als Voraussetzung für die Förderung definiert.

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell

- abhängig von einer Weiterführung der Fernwärmeförderung bzw Adaptierung der Wohnbauförderung, Änderung der Bauvorschriften

- bisherige Förderung: 12 €/KWh gefördert durch Land Salzburg (die Fernwärmeförderung ist ausgelaufen und wäre – wenn sie in Zukunft wieder angeboten werden soll – zu budgetieren)

b) personell/organisatorisch

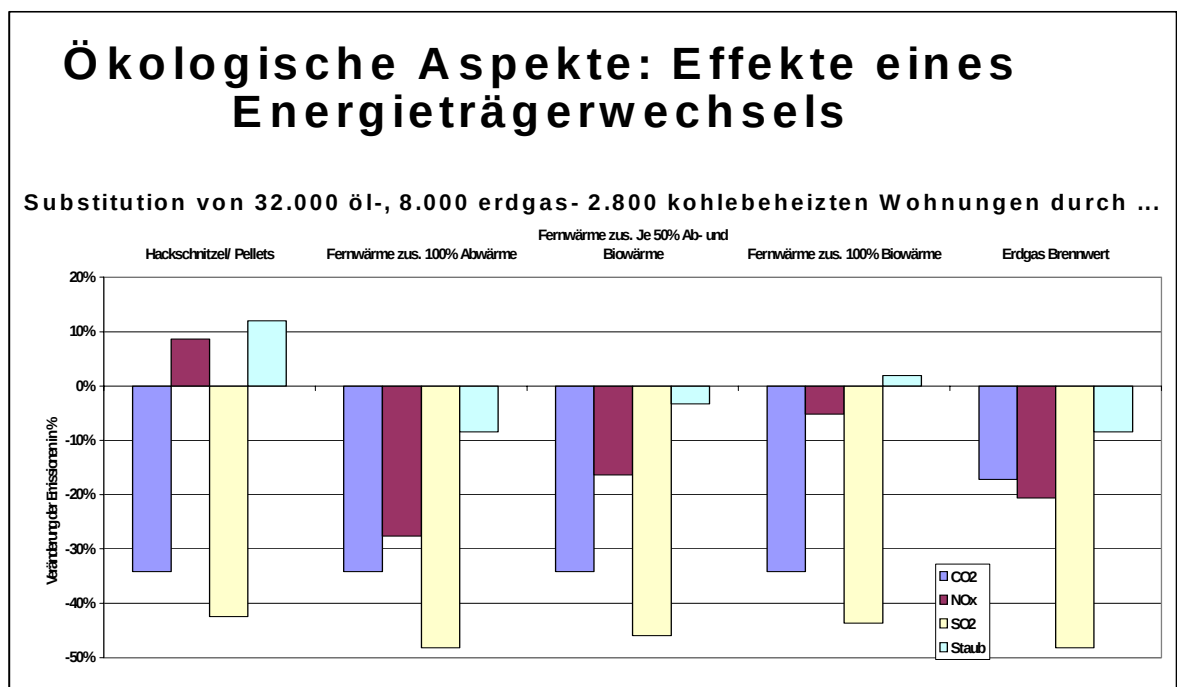
- Mitarbeit in AG

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Dem Vorhaben einer Fernwärmeschiene Salzburg-Hallein haben die Salzburg AG und die Regierungsmitglieder zugestimmt. Es gibt auch bereits sehr konkrete Absprachen mit den Anbietern der Wärme (m-real, MDF-Binder, Kaindl, SEEGES). Bezüglich der Ausweitung einer Förderung soll die bestehende AG Raumwärme und Warmwasser mit der Konkretisierung befasst werden, um Doppelförderungen bzw. Doppelinvestitionen zu vermeiden.

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

NO_x- und Staubveränderung wäre im Detail noch abzuschätzen (abhängig von den Wärmeträgern, die umgestellt werden). Eine grobe Wirkung ist aus nachstehendem Diagramm abzulesen.



*Diagramm aus dem Bericht der AG Raumwärme und Warmwasser
(für den Zentralraum Salzburg-Hallein)*

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

- Die bereits bestehende AG Raumwärme und Warmwasser (unter der Federführung der Abteilung 15), die die Konkretisierung und Umsetzung des Regierungsbeschlusses bezüglich der Fernwärmeschiene Salzburg-Hallein begleitet, soll auch das Thema NO_x und Feinstaub einbeziehen.
- Fortführung und Ausweitung der Fernwärmeförderung und Abstimmung mit anderen Förderschienen des Landes.

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Abteilungen 4, 15, 16 Salzburg AG, Unternehmen

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍👍👍👍👍
Kosten	€€€€€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊😊😊

1.2 Zurückdrängung von Öl zugunsten von Gas bzw Biomasse

Der Einsatz von Gas gegenüber Öl (insbesondere Schwarzölen) ergibt deutlich weniger Stickstoffoxid- bzw Rußpartikelemissionen. Bei sehr hochwertigen Biomasseanlagen (mit Teilentstickung) kommt zum Vorteil der CO₂-Neutralität auch die Möglichkeit der Minderung von Stickstoffoxiden.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

- Zentralraum Salzburg-Hallein: Laut Beschluss des Arbeitsausschusses der Landesregierung Umstellung von 32.000 ölbeheizten und 2.800 kohlebeheizten Wohnungen auf CO₂-neutrale bzw CO₂-arme Energieträger; zusätzlich ein Äquivalent von 8.000 erdgasbefeuerten Wohnungen (siehe 1.1)
Land Salzburg: Forcierung der Umstellung von Ölfeuerungen auf weitgehend CO₂-neutrale (biogene) bzw CO₂-ärmere (Gas) Brennstoffe
- Umstellung von Heizöl Leicht-Feuerungen auf moderne emissionsarme Biomassefeuerungen (vorzugsweise Pelletfeuerungen), Gasfeuerungen oder Fernwärme, in Einzelfällen auch Heizöl Extraleicht-Feuerungen
- Umstellung von Einzelöfen mit festen Brennstoffen (als Hauptheizung) auf moderne emissionsarme Biomassefeuerungen (vorzugsweise Pelletfeuerungen) oder Fernwärme

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Bei Sanierungen von alten Heizungsanlagen sollten jedenfalls auch Maßnahmen, die zu einer **Senkung des Wärmebedarfs** führen, geprüft werden. Für der **Wohnbauförderung** zugängliche Gebäude können durch eine Novellierung des Wohnbauförderungsrechts – aufbauend auf den schon derzeit abgestuften Fördersätzen bzw der zusätzlichen Förderungserhöhung durch Inanspruchnahme von **Zuschlagspunkten bei Biomassenutzung bzw Anschluss an Fernwärme** – zum Einen durch eine weitergehende Differenzierung der Fördersätze Anreize gesetzt, zum Anderen zusätzliche Förderungsvoraussetzungen, wie **Vorlage eines Energieausweises** bei bestimmten Sanierungen oder Einhaltung einer Mindestgebäudeenergiekennzahl, verankert werden.

Diese Anpassungen können im Rahmen der im Amtsvorschlag zum mittelfristigen Wohnbauförderungsprogramm vom 8.3.2005 dazu vorgesehenen Förderungszahlen (samt damit zusammenhängenden Förderungsvolumen) und der dem Programmzeitraum zu Grunde gelegten Finanzierung der Wohnbauförderung erfolgen. Sonstige weitere angesprochene Schwerpunktaktionen sind nicht aus Mitteln der bestehenden Wohnbauförderung finanzierbar, ohne sich auf sonstige Wohnbauförderungsbereiche auszuwirken.

Hinsichtlich der Zurückdrängung von Heizöl Leicht (Schwarzöl) wäre eine **Novellierung der Heizungsanlagenverordnung** erforderlich. Derzeit ist die Leistungsgrenze für den Einsatz von Heizöl Leicht bei 70 kW, eine Anhebung auf 5.000 kW ist mit Übergangsfristen möglich.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

- Novellierung der Heizungsanlagenverordnung hinsichtlich der Qualität der Brennstoffe.
- Für den Neubau von Gebäuden sollte die Wärmeschutzverordnung an den Stand der Technik hinsichtlich der Wärmedämmung angepasst werden.
- Weiterführung der Fernwärmeförderung, um die Abnehmerdichte bei bestehenden Fernwärmenetzen zu erhöhen (im Wesentlichen für die Umstellung von Heizölen).
- Schwerpunktaktionen (zB Umstellung von Einzelöfen mit festen Brennstoffen als Hauptheizung) nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten.

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell

- abhängig von der Inanspruchnahme der Wohnbauförderung (Sanierung, Neubau)
- Schwerpunktaktion Umstellung von Einzelöfen (als Hauptheizung) nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten
- Fernwärmeförderung siehe 1.1

b) personell/organisatorisch

- Novellierung der Wohnbauförderung
- Novellierung der Heizungsanlagenverordnung
- Novellierung der Wärmeschutzverordnung

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Eine Schwerpunktaktion Umstellung von Einzelöfen (als Hauptheizung) sollte bei der Bevölkerung und den betroffenen Personen (Bewohner, beteiligte Firmen) eine hohe Akzeptanz finden.

Die Novellierung der Heizungsanlagenverordnung betreffend die Umstellung von Heizöl Leicht auf bessere Brennstoffe führt vermutlich bei Betreibern größerer Anlagen auf Grund der höheren Brennstoffkosten zu eingeschränkter Akzeptanz.

Eine Novellierung der Wärmeschutzverordnung sollte nur zu geringfügigen Einwänden führen, da ein Mindeststandard für alle Bauten geschaffen wird.

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Das Ausmaß der Verringerung der NO_x- und Staubemissionen ist vom Grad der Umsetzung abhängig.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass bei der Neuerrichtung von Gebäuden die Mindestanforderungen an den Wärmeschutz erhöht werden, da jede neue Heizung zusätzliche Emissionen verursacht.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

- Vorerst sollen im mehrgeschossigen Wohnbau jene Objekte, die einen überdurchschnittlich hohen Wärmebedarf einerseits und eine alte Heizungsanlage (Zentralheizung oder Einzelheizungen) aufweisen, einer entsprechenden energetischen Sanierung unterzogen werden; Dauer abhängig von Anzahl und Umfang der betroffenen Wohnungen sowie von den Mitteln der Wohnbauförderung.
- Novellierung der Heizungsanlagenverordnung; Dauer ca 3 bis 6 Monate.
- Novellierung der Wärmeschutzverordnung; Dauer ca 6 bis 9 Monate.

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Abteilungen 10, 15, 16, Salzburg AG, Unternehmen

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍👍👍
Kosten	€ €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊

1.3 Evaluierung der Förderungssysteme

Die bestehenden Förderungen des Landes werden auf ihre Relevanz für Stickstoffoxide und Partikel unter Berücksichtigung der CO₂-Einsparung evaluiert und Vorschläge zur Erhöhung der Effizienz für Luftreinhaltung erarbeitet.

1. **Zielsetzung/Zielformulierung:**
Vorschläge für eine Adaptierung der Förderrichtlinien des Landes Salzburg
2. **Umsetzbarkeit der Maßnahme:**
Diese Maßnahme ist bezüglich CO₂ bereits in einem Regierungsauftrag enthalten und soll um NO_x und Feinstaub erweitert werden.
3. **Voraussetzungen für die Umsetzung:**
 - Mitarbeit der betroffenen Abteilungen
 - Änderung von Förderkriterien
4. **Erwarteter Aufwand für das Land:**
Kostenneutral, wenn „nur“ die Förderkriterien angepasst werden sollen.
Zeitlicher Aufwand für ein Screening der bestehenden Förderungen und Gesetze (der durch eine externe Auftragsvergabe minimiert werden könnte) und die Überarbeitung der Förderkriterien.
5. **Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):**
Die Akzeptanz ist voraussichtlich abhängig von der Art der Förderung; in einigen Bereichen könnte eine Verknüpfung mit Kriterien wie Luftschadstoffe auf Widerstände stoßen.
6. **Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:**
Hohe Wirksamkeit bei konsequenter Anwendung; diese soll aufbauend auf einem Screening der bestehenden Förderungen und Gesetze im Detail beurteilt werden.
7. **Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):**
 - Grundsätzlicher Beschluss der Regierung zu einem Screening der Gesetze und Förderungen auf ihre Wirkung auf NO_x, CO₂, Feinstaub
 - Erst-Prüfung der Gesetze und Förderungen des Landes und Vorlage eines Vorschlags, welche Gesetze und Förderungen (Förderkriterien) verändert werden

sollten (auf Grundlage einer Abschätzung möglicher Lenkungseffekte bezüglich NO_x, CO₂, Feinstaub)

- Erarbeitung von konkreten Vorschlägen im Detail mit den betroffenen Abteilungen (Ausrichtung auf Energieminimierung, Minimierung von Feinstaub und NO_x)

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

- Abteilung 16 federführend für NO_x und Feinstaub in Kooperation mit der AG Raumwärme und Warmwasser (unter der Federführung der Abteilung 15)
- Dienststellen des Amtes

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Wahrscheinlich sehr effizient und kostenneutral (es müssen „nur“ die Förderkriterien angepasst werden)

Reduktionseffekt	👍👍👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊

1.4 Modernisierung der Einzelfeuerungsanlagen (Kesseltausch)

Eine Modernisierung der Einzelfeuerungsanlagen (Kesseltausch) soll durch rechtliche Rahmenbedingungen und Förderinstrumente forciert werden.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

- Stufe 1: Durch die geplante Aktion der Abteilung 16 „Schadstoffe raus – Energie rein“ werden beginnend in ausgewählten Gemeinden die Besitzer von sehr alten Heizungsanlagen angeschrieben und auf die Möglichkeit eines Anlagentausches und energetischen Optimierung im Rahmen einer Beratung hingewiesen.
- Stufe 2: Forcierung des Austausches von Altanlagen (Baujahr 1978 und älter)
- Stufe 3: Einmalige Überprüfung von Heizungsanlagen, die älter als 15 Jahre sind (Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie).

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

- Die Aktion „**Schadstoffe raus – Energie rein**“ wird auf Basis der geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Bereich der Heizungsanlagen und der Wohnbauförderung durchgeführt und soll ein Problembewusstsein schaffen und wirtschaftliche und ökologische Anreize aufzeigen.
- Die **Forcierung des Austausches von Altanlagen (Baujahr 1978 und älter)** soll nach fachlichen Kriterien der deutschen EnergieeinsparVO vom 16.11.2001 (§ 9) erfolgen. Derzeit werden in der „Länderexpertenkonferenz Heizungsanlagen“, die sich mit der Harmonisierung der Länderbestimmungen über Feuerungsanlagen beschäftigt, Kriterien für eine Verpflichtung zur Stilllegung von Anlagen, die Baujahr 1978 oder älter aufweisen, erarbeitet. Die Umsetzung könnte in der Heizungsanlagenverordnung erfolgen (= ein Vorziehen der Art.15a B-VG-Vereinbarung).
- **Einmalige Überprüfung von Altanlagen > 15 Jahre:**
Auf Grund der EU-Gebäuderichtlinie (RL 2002/91/EG) müssen unter anderem alle Heizungsanlagen, die älter als 15 Jahre sind, einer einmaligen Überprüfung unterzogen werden. Der Umfang dieser einmaligen Prüfung reicht von einer einfachen Feststellung der Überdimensionierung bis hin zu einer gesamten Kontrolle des Heizungssystems (inklusive Wärmeverteilung, Wärmeabgabe, Kamine etc). Dieser Teil der RL wird ebenfalls in der „Länderexpertenkonferenz Heizungsanlagen“ behandelt.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

- Abschluss der Arbeit der „Länderexpertenkonferenz Heizungsanlagen“
- Ausarbeitung einer Art.15a B-VG-Vereinbarung
- Umsetzung im Luftreinhaltegesetz Heizungsanlagen und der Heizungsanlagenverordnung

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell:

Bei Einführung einer Regelung in Anlehnung an die deutsche EnergieeinsparVO ist eine erhebliche Steigerung der Förderungszahlen in der Sanierung zu erwarten, welche nur durch zusätzliche Mittel bzw nach Maßgabe der vorhandenen Mittel befriedigt werden können.

b) personell/organisatorisch:

Durchführung der Aktion „Schadstoffe raus – Energie rein“. Leitung und Abschluss der Arbeit der „Länderexpertenkonferenz Heizungsanlagen“, Mitwirkung bei der Ausarbeitung einer Art. 15a B-VG-Vereinbarung und Federführung bei der Umsetzung im Luftreinhaltegesetz Heizungsanlagen und der Heizungsanlagenverordnung

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Die Akzeptanz ist wahrscheinlich abhängig von den Zuschüssen aus Mitteln der Wohnbauförderung beim Austausch von Altanlagen.

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Durch die Aktion „Schadstoffe raus – Energie rein“ werden die Besitzer von alten Heizungsanlagen direkt angeschrieben, sodass eine hohe Wirksamkeit zu erwarten ist.

Gleiches gilt für die weiteren Maßnahmenstufen, da einerseits viele Altanlagen (Baujahr 1978 und älter) ausgetauscht werden und andererseits sukzessive alle Anlagen, die älter als 15 Jahre sind, zumindest einer einmaligen umfangreichen Prüfung unterzogen werden und mögliche Sanierungen empfohlen werden sollen.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

- Abschluss der Arbeit der „Länderexpertenkonferenz Heizungsanlagen“; Mitte 2005
- Ausarbeitung einer Art.15a B-VG-Vereinbarung; Mitte 2006
- Umsetzung im Luftreinhaltegesetz Heizungsanlagen und der Heizungsanlagenverordnung; Ende 2006

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Länderexpertenkonferenz, Abteilungen 16, 10

9. **Aufwand/Nutzen Relation:**

Wahrscheinlich sehr effizient und kostenneutral

Reduktionseffekt	👍👍👍
Kosten	€ €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊

2. Betriebe

2.1 Betriebsanlagencheck für Emittenten im Rahmen von Umwelt.Service.Salzburg (U.S.S.); Arbeitstitel „Öko-Check“

Betriebe, va Klein- und Mittelunternehmen, haben oft weder entsprechend ausgebildetes Personal noch die Kapazität, sich (über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus) mit Umweltschutz zu befassen, obgleich dies sehr oft sogar wirtschaftliche Vorteile bringt. Das Potenzial im Bereich NO_x/Feinstaub ist va bei älteren Feuerungen bzw Produktionsverfahren in diesen Betrieben als relativ hoch einzustufen.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Entwickeln und Anbieten eines Beratungsproduktes im Sinne einer „Gesunden-untersuchung“ für Salzburger Betriebe durch Umwelt.Service.Salzburg; Motivation für die Betriebe zur Teilnahme durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit sowie niedrige Kosten für die Beratung; Start mit Branchen, die besonders relevant für NO_x/Feinstaub sind.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Die Vorarbeiten sind bereits erledigt (Grobkonzept liegt vor). Kooperationspartner sind interessiert (va Tirol; OÖ, NÖ und Wien prüfen); die Maßnahme ist aber auch von U.S.S. allein problemfrei umsetzbar.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Das Steuerungsgremium von U.S.S. hat zugestimmt; eine grundsätzliche Abstimmung (mit positiver Resonanz) in AG Regionalprogramme (Bund/Länder) erfolgte am 17.3.2005. Die Kooperation mit den potenziellen Partnern muss raschestmöglich geklärt und fixiert werden, ansonsten sollte der Entwicklungsauftrag von U.S.S. vergeben werden.

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell:

ca € 15,000,-- für Produktentwicklung, wenn des Produkt von U.S.S. allein vergeben wird. Bei Beteiligung von Partnern aliquot weniger. Das Budget ist bei U.S.S. verfügbar (allenfalls sind Änderungen der Schwerpunktsetzung der Beratungen erforderlich; eine Zustimmung des Steuerungsgremiums kann angenommen werden)

b) personell/organisatorisch:

wird durch U.S.S. abgewickelt

5. **Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):**
Hoch; für Betriebe ist lediglich eine Gebühr von € 100,-- für die gesamte Beratung geplant (niedrige Einstiegsschwelle)

6. **Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:**
Mit dem Feststellen, welche Betriebe welcher Branchen Umweltprobleme haben und einem Ableiten direkter Sanierungsmaßnahmen (inklusive Förderberatung) oder einem Anbieten spezifischer Beratungen für Betriebe ergibt sich einerseits eine kurzfristige Wirksamkeit durch Maßnahmen bei den beratenen Betrieben, andererseits ergibt sich längerfristig die Möglichkeit, spezifischere Beratungen anzubieten. Ein quantifizierter Erfolgsnachweis ist durch die Auswertung der Maßnahmendatenbank der Regionalprogramme möglich.

7. **Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):**
Verhandlungen mit Kooperationspartnern im April
Beauftragung der Produktkonkretisierung im April
Entwicklung Beratungsprodukt (inklusive Test und Beraterschulung) bis Juni
Start der Beratungen ab September/Okttober

8. **Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:**
Abteilung 16 in Abstimmung mit Geschäftsführung und Steuerungsgremium U.S.S.

9. **Aufwand/Nutzen Relation:**

Reduktionseffekt	👍 👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊

2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der betriebliche Verkehr (Lieferverkehr, MitarbeiterInnenmobilität, Kundenverkehr) trägt nicht unmaßgeblich zur NO_x/Feinstaubproblematik sowie zur CO₂-Emission des Verkehrssektors bei. Bei der Kommunalkredit Public Consulting (KPC) sind aus Mitteln der Umweltförderung Inland (UFI) Förderungen für Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements lukrierbar. Diese sind jedoch derzeit auf Einsparung klimarelevanter Schadstoffe limitiert. Bei der Landesumweltreferentenkonferenz 2004 wurde bereits angeregt, auch Maßnahmen zur Reduktion von NO_x/Feinstaub förderbar zu machen; die Richtlinien im Rahmen der UFI sind noch nicht geändert worden.

Im Rahmen des Programmes klima:aktiv des Bundes wird ein Schwerpunktprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ gestartet, um mehr Firmen zu einer Inanspruchnahme zu bewegen und entsprechende Beratungen anzubieten.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Anbieten von Beratungen (inklusive Förderberatung bis zur Einreichung bei der KPC) durch Umwelt.Service.Salzburg in Kooperation mit dem entsprechenden Schwerpunkt von klima:aktiv.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Das Leitungsgremium von U.S.S. hat den Auftrag erteilt, Betriebliches Mobilitätsmanagement als einen Schwerpunkt im Jahr 2005 umzusetzen, entweder in Kooperation mit klima:aktiv, oder, wenn dies nicht möglich sein sollte, unter Entwicklung eines eigenen Beratungsschwerpunktes. Die Maßnahme wird mit Aufnahme der Beratungen, also kurzfristig wirksam.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Vorgespräche mit dem Programmanagement des Schwerpunktes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ im Rahmen von klima:aktiv (Herry-Consult) haben am 4.3.2005 und am 17.3.2005 stattgefunden; dabei wurde grundsätzliche Übereinstimmung über ein gemeinsames Vorgehen gefunden.

Am 7.4.2005 findet zwischen ein Abstimmungsgespräch statt, das in eine Festlegung der Vorgangsweise (Akquirieren der Firmen, Abwickeln der Beratungen, Kostentragung, Öffentlichkeitsarbeit etc) münden soll. Start der Beratungen könnte im Mai sein (ein großes Unternehmen hat sich bereits angemeldet).

Parallel dazu sollte bei der Landesumweltreferentenkonferenz 2005 nochmals auf die Notwendigkeit der Änderung der Vergaberichtlinien gemäß UFI in diesem Schwerpunkt hingewiesen werden, um auch Maßnahmen zur Reduktion von NO_x/Feinstaub förderbar zu machen.

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell:

nur indirekt, da Beratungen im Rahmen des bereits geplanten Schwerpunktes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ von U.S.S. angeboten werden. Die Gesamthöhe der Kosten von U.S.S. ist derzeit nicht abschätzbar, da die Anzahl der teilnehmenden Firmen nicht bekannt ist. Einen Teil der Beratungen wird klima:aktiv direkt finanzieren; hier erfolgt nur die Abwicklung über U.S.S. Eine Zusatzförderung seitens der Förderung für Regionalprogramme im Rahmen der Kooperation zwischen Lebensministerium, KPC und U.S.S. für die Umsetzung von Schwerpunktprogrammen im Rahmen von klima:aktiv ist möglich.

b) personell/organisatorisch:

keiner, wird durch U.S.S. abgewickelt

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Hoch

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Umsetzen von Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements (zB Optimierung des Betriebsverkehrs, Optimierung des Fuhrparkes, Verlagerung der MitarbeiterInnenmobilität auf öffentliche Verkehrsmittel ...) bei Salzburger Betrieben und damit Reduktion von NO_x/Feinstaub. Ein quantifizierter Erfolgsnachweis ist durch die Auswertung der Maßnahmendatenbank der Regionalprogramme möglich.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

Verhandlungen mit Kooperationspartner im April
Start der Öffentlichkeitsarbeit/Beratungen ab Mai

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Abteilung 16 in Abstimmung mit Geschäftsführung und Steuerungsgremium U.S.S. bzw dem Programmmanagement des Programmes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ im Rahmen von klima:aktiv.

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍 👍
Kosten	€ €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊 😊

2.3 Mobilitätsmanagement für den öffentlichen Dienst

Das Land Salzburg sowie die Gemeinden gehören zu den größten Dienstgebern im Land Salzburg. Der in Zusammenhang mit dem öffentlichen Dienst stehende Verkehr (zB Dienstreisen, MitarbeiterInnenmobilität, Kundenverkehr) wird zu einem hohen Prozentsatz mit PKW abgewickelt und trägt so zur NO_x/Feinstaubproblematik sowie zur CO₂-Emission des Verkehrssektors bei. Beispiele von erfolgreichen Pilotprojekten (BMLFUW, Land Oberösterreich) zeigen, dass mit vergleichsweise geringen Kosten eine Änderung des Mobilitätsverhaltens insbesondere im Bereich der MitarbeiterInnenmobilität eingeleitet werden kann.

Im Rahmen des Programmes klima:aktiv des Bundes wird ein Schwerpunktprogramm gestartet, das sich primär an Gemeinden wenden wird. In Vorgesprächen wurde die Bereitschaft des Lebensministerium klar, in diesem Schwerpunkt ein Kooperationsprojekt, auch unter Einbeziehung weiterer Bundesländer, zu starten. Seitens des Lebensministeriums könnten Planungs- und Beratungsleistungen sowie eine begleitende Betreuung geleistet werden; die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen müsste durch das Land erfolgen.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Einführen von Mobilitätsmanagement im Bereich des Landes als Kooperationsprojekt mit dem Lebensministerium im Rahmen des entsprechenden Schwerpunktes von klima:aktiv.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Die Erfahrungen ua mit den Pilotprojekten auf Bundesebene sowie das beschlossene und laufende Mobilitätsmanagement für das neue Dienstleistungszentrum der Oberösterreichischen Landesregierung zeigen, dass Mobilitätsmanagement in öffentlichen Verwaltungen (als Sonderfall von betrieblichem Mobilitätsmanagement) erfolgreich umgesetzt werden kann.

Die Maßnahme kann kurzfristig (Maßnahmenkatalog) umgesetzt werden; realisierte Maßnahmen werden sofort wirksam.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Voraussetzung für die Umsetzung ist ein entsprechender Beschluss der Landesregierung, in dem die federführende Abteilung auch ermächtigt wird, ein Kooperationsprojekt mit dem Lebensministerium zu starten. In diesem Kooperationsprojekt müssen Ziele vereinbart werden, Maßnahmen definiert und ausgearbeitet werden sowie die Kosten detailliert werden. Eine Bereitschaft der Landesregierung, Maßnahmen nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten des Landes umzusetzen, müsste gegeben sein.

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell:

in der ersten Phase des Kooperationsprojektes nur Personalaufwand. Der finanzielle Aufwand für die Umsetzung hängt von der Höhe der gesteckten Ziele ab. Viele der Maßnahmen sind organisatorischer Natur (zB Parkplatzmanagement, Organisieren von Fahrgemeinschaften bei Dienstfahrten, ...), andere sind mit geringen Mehrkosten verbunden (zB Vorgaben für die Beschaffung von Dienstfahrzeugen) oder mit geringem finanziellen Aufwand verbunden (zB Duschen und Umkleidemöglichkeiten für RadfahrerInnen in den Amtsgebäuden).

b) personell/organisatorisch:

in der ersten Phase personeller Aufwand der Abteilung 16 und Fachabteilung 6/7; weiterer Aufwand je nach Umsetzung des Projektes (in Oberösterreich wurde eine Arbeitsgruppe „Mobilitätsmanagement“ aus verschiedenen Abteilungen eingerichtet; die Umsetzungsverantwortung der einzelnen Maßnahmen wurde jeweils den zuständigen Abteilungen überantwortet).

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Je nach Maßnahme mittel bis hoch (eine entsprechende Einbindung der Betroffenen vorausgesetzt)

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Einführen und Umsetzen von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im Amt der Salzburger Landesregierung. In Oberösterreich wurde eine Zielsetzung von -20% bei den durch das Dienstleistungszentrum verursachten Kohlendioxidemissionen festgelegt; korrespondierend dazu gibt es Reduktionen bei Stickstoffoxiden und Feinstaub.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

Beauftragung vorerst der Abteilung 16 (Federführung) und der Fachabteilung 6/7, das Kooperationsprojekt mit dem Lebensministerium im Rahmen des entsprechenden Schwerpunktes von klima:aktiv zu konkretisieren und eine Kooperationsvereinbarung abzuschließen.

Ausarbeiten eines konkreten Maßnahmenplanes unter Inanspruchnahme der Beratungsleistungen im Rahmen von klima:aktiv in Zusammenarbeit mit den Betroffenen; ggf Einsetzen einer Arbeitsgruppe nach § 21 der Geschäftsordnung.

Vorlage des Maßnahmenplanes zur Beschlussfassung an die Landesregierung.

Mit einer Dauer von 9 Monaten ab Beauftragung bis zur Vorlage eines detaillierten Maßnahmenplanes ist zu rechnen.

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Phase 1 (Kooperationsvereinbarung mit dem Lebensministerium im Rahmen des entsprechenden Schwerpunktes von klima:aktiv): Abteilung 16 und Fachabteilung 6/7.

Phase 2 (Konkretisierung der Maßnahmen; Kostenaufstellung etc): ggf im Rahmen einer Arbeitsgruppe, evtl. (wie in Oberösterreich) unter Leitung einer Zentralstelle.

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍 👍
Kosten	€ €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊 😊

2.4 Stickstoffoxidminderungsmaßnahmen bei Betrieben

Festlegung notwendiger Stickstoffoxidminderungsmaßnahmen bei Betrieben nach dem fortschrittlichen Stand der Technik. Entstickungsmaßnahmen bei künftigen größeren Biomassefeuerungen nach dem Vorbild m-real, MDF Hallein und künftig Kaindl. Überwachung der Einhaltung auch im Rahmen der Umweltinspektion.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

- Überprüfung von emissionsrelevanten Betrieben im Ballungsgebiet Salzburg/Hallein hinsichtlich der Erfüllung des Standes der Technik (SdT) insbesondere bei NO_x und Staub.
- Bei der Genehmigung von neuen größeren Biomassefeuerungen und emissionsrelevanten Betriebsanlagen wird ein fortschrittlicher Stand der Technik hinsichtlich der NO_x- und Staubreduktion zu prüfen und umzusetzen sein.
- Bei IPPC-Anlagen ist künftig der effiziente Einsatz der Energie zu prüfen.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Bei den Großanlagen in Salzburg/Hallein ist der Stand der Technik im Wesentlichen erreicht. Maßnahmen beim Spitzenlastkessel bzw der Ausfallreserve (HKW-Nord und Süd) werden geprüft.

	NO _x - und Staubgrenzwerte gem. den gesetzl. Bestimmungen	NO _x - und Staubgrenzwerte gem. Genehmigungsbescheid	Bemerkungen
HKW Salzburg Mitte	NO _x 35 AHK NO _x 100 HS Staub 35 HS	NO _x 15 AHK NO _x 100 HS Staub 20 HS	SdT erfüllt
HKW Salzburg Nord	NO _x 100 HS Staub 35 HS NO _x -- Staub 35 HL	NO _x 100 HS Staub 20 HS NO _x 350 HL Staub 20 HL	Spitzenlastkessel in Prüfung
HKW Salzburg Süd	NO _x -- Staub 50 HL	NO _x 450 HL Staub 30 HL	Ausfallreserve in Prüfung
m-real/Hallein	NO _x 200 Staub 10	NO _x 200 (mind. 40% NO _x - Reduktion erforderlich) Staub 10	SdT erfüllt
Leube/Hallein	Bestand: NO _x 1.000 Staub 50	Künftig: NO _x 500 Staub 20	Nach Realisierung des neuen Projektes SdT erfüllt (dzt. ~ 600 t/a, künftig voraussichtlich ~300 t/a)

Kaindl/ Wals	NOx 200 (HMW) Staub 10	NOx 200 (HMW) und 180 (TMW); Staub 10 (Anpassung anderer Anlagen an den SdT)	SdT iW erfüllt, gering- fügige Optimierungen möglich
MDF/ Hallein	NOx 350 Staub 50	NOx 200 Staub 10	SdT erfüllt

Bei Feuerungsanlagen mit Heizöl Leicht, die hauptsächlich der Raumwärmeerzeugung dienen, ist eine Umstellung auf andere Brennstoffe im Zuge der Novellierung der Heizungsanlagenverordnung anzustreben.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

- Berücksichtigung stickoxid- und staubmindernder Maßnahmen bei der Planung und Errichtung von Fernwärmeanlagen
- Novellierung der Heizungsanlagenverordnung
- Abschluss der Prüfungen der Potentiale bei bestehenden Fernwärmeerzeugern

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

- a) finanziell: gering
b) personell/organisatorisch: Novellierung der Heizungsanlagenverordnung siehe 1.2

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Die Umstellung bzw. Adaptierung von Anlagen bringt Investitionskosten und höhere Betriebskosten mit sich.

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Bei Umstellung der Anlagen mit Heizöl Leicht-Feuerungen im betrieblichen Bereich ist eine hohe Wirksamkeit zu erwarten. Auch die Festsetzung eines fortschrittlichen Standes der Technik bei Fernwärmeanlagen mit Biomasse bringt Reduktionen von 40 bis 60 %.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

- Novellierung der Heizungsanlagenverordnung; Ende 2006
- Besprechung der möglichen Maßnahmen bei bestehenden Fernwärmeerzeugern; Mitte 2005
- Berücksichtigung eines fortschrittlichen Standes der Technik bei Fernwärmeanlagen betreffend stickoxid- und staubmindernde Maßnahmen bei künftigen Vorhaben

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Abteilung 16, Abteilung 4, Anlagenbetreiber

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Wahrscheinlich sehr effizient und kostenneutral

Reduktionseffekt	👍 👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊

3. Verkehr

3.1 Förderung der Nachrüstung von Partikelfiltern für private Diesel-Pkw

1. **Zielsetzung/Zielformulierung:**
Minderung der Partikelemissionen aus Dieselfahrzeugen des Altbestandes

2. **Umsetzbarkeit der Maßnahme:**
kurzfristig machbar (bis 6 Monate):
Förderaktion analog zum Steirischen Modell

3. **Voraussetzungen für die Umsetzung:**
Sicherstellung der finanziellen Ressourcen,
Erstellen der Förderrichtlinien,
Mitarbeit des Kfz-Innung, der Autofahrerclubs bezüglich Abwicklung der Förderung und Einbau ins Fahrzeug,
Öffentlichkeitsarbeit / Vermarktung

4. **Erwarteter Aufwand für das Land:**
personell/organisatorisch:
Vorbereitung und Koordination der Aktion; Auszahlungen

5. **Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):**
Bevölkerung: positiv, lt. SAMTC langen sehr viele Anfragen bezüglich der Nachrüstmöglichkeit ein

6. **Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:**
Partikelreduktion um mindestens 40 % massenbezogen (Fördervoraussetzung),
„Bewusstes Handeln“

7. **Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):**
Vorbereitung beinahe abgeschlossen, Kooperation mit der Kfz-Innung und den Automobilclubs

8. **Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:**
Abteilung 16

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊

3.2 Überprüfung alter Fahrzeuge durch die Kfz-Prüfstelle

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Abgase werden entsprechend der Richtlinie 96/96 EG und dem Kraftfahrgesetz bzw der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung bei Selbstzündungsmotoren die Trübungszahl, bei Fremdzündungsmotoren der HC-Wert, der CO-Gehalt und der Lambda-Wert überprüft.

- a) Es werden im Jahr rund 2.500 alte Fahrzeuge im Rahmen der besonderen Überprüfungen gemäß § 56 Kraftfahrgesetz über Anordnung der Bezirkshauptmannschaften bzw der Bundespolizeidirektion Salzburg geprüft. Nach 2 negativen Ergebnissen werden die Kennzeichen eingezogen.
- b) Im Rahmen der Verkehrskontrollen wird vermehrt auf das Abgasverhalten der Fahrzeuge geachtet. Es werden zusätzlich an 10 Tagen Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt Überprüfung des Umweltverhaltens der Fahrzeuge durchgeführt.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

bereits gesetzt bzw kurzfristig machbar (bis 6 Monate)

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Umsetzung durch die Kfz-Prüfstelle und die Behörden

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

- a) Soweit die Überprüfungen im bisherigen Umfang erfolgen ist mit keiner Erhöhung zu rechnen.
- b) Bei zusätzlichen Verkehrskontrollen ist für die Kfz-Prüfstelle mit Kosten von ca. € 1.000,-- pro Kontrolltag zu rechnen.

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Es ist davon auszugehen, dass die betroffenen Einzelpersonen diese Maßnahmen auf Grund der finanziellen Auswirkungen nicht annehmen.

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Die Wirksamkeit alleine auf die messbaren großräumigen Auswirkungen bezogen wird eingeschränkt sein.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

Es ist kein gesonderter Zeitplan erforderlich.

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Kfz-Prüfstelle, Bezirksverwaltungsbehörden bzw Polizeidirektion, Exekutive bei zusätzlichen Verkehrskontrollen.

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊

3.3 Emissionsqualität von Fahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen

a) Emissionsqualität des öffentlichen Verkehrs

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Einflussnahme auf die Emissionsqualität im öffentlichen Verkehr etwa über die Verkehrsdienstverträge. Aufgrund der langfristigen Verkehrsdienstverträge ist dies vorerst allerdings nur in Kooperation mit den Dienstleistern im SVV und auf freiwilliger Basis möglich.

- Nachrüstaktion für Autobusse im SVV mit Partikelfiltersystemen (PFS),
- verpflichtende Anschaffung von Autobussen gemäß dem Stand der Technik durch die Busunternehmen,
- weiterer Ausbau des O-Bus-Netzes der Salzburg AG, sofern angesichts der für den ÖNV insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel wirtschaftlich vertretbar.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

a) bereits gesetzt:

- schrittweiser Ausbau des O-Bus-Netzes und Ersatz von Dieselnissen
- Abstimmung mit dem SVV über die grundsätzliche Vorgehensweise zu den Punkten b.) und c.)

b) mittelfristig machbar (zwischen 6 Monaten und 2 Jahren):

- sukzessive Nachrüstung von dieselngetriebenen Autobussen des SVV der Schadstoffklasse Euro II und III mit Partikelfiltersystemen (für Fahrzeuge bis zur Klasse Euro I ist in Betracht ihres Alters nur mehr eine geringe Einsatzdauer zu erwarten) im Zuge von einvernehmlichen Vertragsanpassungen
- vorgezogene Ersatzbeschaffung von Bussen als Vorleistung zur Erfüllung der künftigen Anforderungen im Sinne des Punktes c.) durch Investitionsanreize

c) langfristig umsetzbar (über 2 Jahre):

in der künftigen Vertragsgestaltung mit dem SVV (ab 30.6.2008 für PostBusse, ab 1.1.2009 für die meisten Regionalbusse und ab 30.6.2011 für die Salzburg AG) Verankerung stringenter Emissionskriterien in den Vertragsteilen zur Qualitätssicherung hinsichtlich des Einsatzes von Fahrzeugen durch die Vertragspartner (Schadstoffklassen, Ausrüstung mit Partikelfiltern) mit Abschlägen für die Auszahlung der Landesmittel bei unvollständiger Umsetzung und unter Berücksichtigung von Übergangsfristen für die Umsetzung für Betreiber kleiner Flotten (mit ca 1 bis 5 zumeist gebraucht gekauften Bussen) über Schwellenwerte der Jahresfahrleistung

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Bereitschaft der Dienstleister im öffentlichen Verkehr,
Mitwirkung des SVV als Verhandlungspartner mit den Dienstleistern,
Sicherstellung der finanziellen Ressourcen (Investitionsförderung des Landes),
rechtzeitige Klarstellung der künftigen Vertragsbedingungen (als Grundlage für vorgezogene Umsetzungen),

Adaptierung der Ausschreibungskriterien/Vertragstexte für Verkehrsdienstverträge (Einfließen der Maßnahmen in die Qualitätskriterien, insbesondere für große Flotten)

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell:

Nachrüstaktion mit Partikelfiltersystemen:

Förderung durch das Land mit € 2.000,-- pro Bus (abhängig vom technischen Aufwand, je nach Fahrzeugmodell und der laufenden Preisentwicklung am PFS-Markt fallen Gesamtkosten pro Bus von ca € 6.500,-- an).

b) personell/organisatorisch:

Abwicklung über SVV

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Bevölkerung: positiv, sofern keine Fahrpreiserhöhung erfolgt

Busunternehmen: positiv nur bei entsprechender finanzieller Abgeltung oder auf Grund der Vorteile in den künftigen Verhandlungen in Anbetracht der dann geltenden Anforderungen

Salzburg-AG: hinsichtlich O-Bus-Netz-Ausbau positiv bei finanzieller Förderung der Elektrifizierung

SVV: positiv, sofern keine Einschränkung des ÖV-Angebots infolge einer Umschichtung der Finanzmittel des Landes erfolgt

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Reduktion der Partikelemissionen wäre bei Nachrüstung aller 190 Autobusse des SVV:

im Salzburger Zentralraum um 1.500 bis 3.000 kg pro Jahr, auf den gesamten Fahrtstrecken dieser Busse um 2.000 bis 4.000 kg pro Jahr,

O-Bus-Netz: Quantifizierung der Emissionsminderung setzt Kenntnis der zu ersetzenden Fahrleistung bzw des Dieserverbrauchs voraus, bei Kostenlimitierung für den ÖV insgesamt mit den Einsparungen an Schadstoffemissionen des bei Verdichtung des ÖV-Fahrplans ersetzbaren Individualverkehrs gegenzurechnen

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

- Angebot der Nachrüstaktion an Linienbetreiber und Abwicklung der Förderaktion über SVV
- Information der Linienbetreiber über künftige Anforderungen an die Busflotte
- Neugestaltung der Verkehrsdienstverträge (2008-2011)

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

SVV, Abteilung 16, Fachabteilung 6/7

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍 👍
Kosten	€ €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊

3.3 Emissionsqualität von Fahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen

b) Einflussnahme auf die Emissionsqualität von Baufahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Die Schadstoffemissionen der off-Road-Fahrzeuge haben einen bedeutenden Anteil an den Gesamtemissionen, so ist zB ihre Partikelfracht vergleichbar mit der der Straßenfahrzeuge. Ein wesentlicher Anteil der Stickstoffoxid- und Partikelemissionen entfällt dabei auf Maschinen und Geräte auf Baustellen, die sich überwiegend in stärker belasteten Ballungsräumen befinden. Zugleich sind auch die auf Baustellen eingesetzten Straßenfahrzeuge mit zu berücksichtigen.

Die gesetzlichen Regelungen finden sich für Straßenfahrzeuge (LKW) in den Bestimmungen der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV) zu Euro-Klassen für schwere Nutzfahrzeuge (SNF), für mobile Maschinen und Geräte (wie Bagger, Schuttrampen, Radlader, Bohrlafetten, etc) in den Bestimmungen der MOT-V (samt aktuellem Novellenentwurf zur Umsetzung der RL 2004/26/EG). Diese gelten nur für neu typisierte und in Verkehr gebrachte Fahrzeuge bzw Maschinen und Geräte. Ziel ist daher die Minderung der Partikel- und Stickstoffoxidemissionen auf (Groß-) Baustellen durch den Einsatz neuer Maschinen und Geräte und die Nachrüstung der bereits in Verwendung befindlichen und allenfalls neuer Maschinen und Geräte mit Dieselpartikelfiltern in Anlehnung an die diesbezügliche Tiroler Verordnung (LGBL 82/2004).

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

a) sofort setzbar:

- Konkretisierung der Emissionskriterien für Baumaschinen (nicht für den Straßenverkehr zugelassene mobile Maschinen und Geräte):
entweder Übereinstimmung mit der Schadstoffklasse IIIA oder IIIB
oder Ausrüstung mit einem Partikelfiltersystem analog der Richtlinie des BUWAL (CH) „Luftreinhaltung auf Baustellen“ (siehe insbesondere Anforderung G.8 aus Tabelle 5.4 und Abschnitt 1 aus Anhang 2) und analog der Tiroler Verordnung vom 21.10.2004 (LGBL.Nr. 82/2004)
- Festlegung von Emissionskriterien für Baustellentransportfahrzeuge (LKW zum Aushubtransport, Betonmischer etc), allenfalls auf Großbaustellen:
entweder Übereinstimmung mit der Schadstoffklasse entsprechend dem Stand der Technik (ab 2005 Euro-IV)
oder Ausrüstung mit einem Partikelfiltersystem

b) mittel- und langfristig durchzuführen:

stichprobenweise Kontrolle der Einhaltung der Ausschreibungskriterien und erforderlichenfalls Einforderung von Pönalen

3. **Voraussetzungen für die Umsetzung:**
Adaptierung der Ausschreibungskriterien,
Klärung der Fristen, der Modalitäten der Kontrolle und der Pönalesätze
4. **Erwarteter Aufwand für das Land:**
 - organisatorisch:
gering (Einigung auf die Anpassung der Grünen Seiten, Austausch des Dokuments auf der Homepage des Landes, Formulierung einer Vertragsklausel zu Pönalen)
 - personell:
hoch für laufende stichprobenweise Kontrolle der Einhaltung (als flankierende Maßnahme zur Durchsetzung und zur Sicherstellung der Chancengleichheit der Auftragnehmer unerlässlich),
auch Auslagerung an Werkvertragnehmer denkbar
5. **Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):**
Bevölkerung: positiv
Baufirmen: Akzeptanz voraussichtlich gering, Durchsetzung nur bei laufender Kontrolle der Vielzahl an Baustellen zu erwarten
6. **Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:**
Vorbildwirkung des Landes,
lokal stärkere Wirksamkeit der Immissionsminderung, insbesondere für Partikel, durch Nachrüstung der Maschinen und Geräte längerfristig positive Effekte auch außerhalb des Wirkungsbereiches des Landes erwartbar
7. **Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):**
bis Sommer 2005 Adaptierung der Ausschreibungskriterien,
Anwendung ab der nächsten Bauausschreibung
8. **Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:**
Abteilungen 6 und 16
9. **Aufwand/Nutzen Relation):**

Reduktionseffekt	👍👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊

3.3 Emissionsqualität von Fahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen

c) Einflussnahme auf die Emissionsqualität von Baufahrzeugen durch gesetzliche Maßnahmen

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Die Schadstoffemissionen der off-Road-Fahrzeuge haben einen bedeutenden Anteil an den Gesamtemissionen, so ist zB ihre Partikelfracht vergleichbar mit der der Straßenfahrzeuge. Ein wesentlicher Anteil der Stickstoffoxid- und Partikelemissionen (laut einer Abschätzung für Österreich ca 20%) entfällt dabei auf Maschinen und Geräte auf Baustellen, die sich überwiegend in stärker belasteten Ballungsräumen befinden. Zugleich sind auch die auf Baustellen eingesetzten Straßenfahrzeuge mit zu berücksichtigen.

Die gesetzlichen Regelungen finden sich für Straßenfahrzeuge (LKW) in den Bestimmungen der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) zu Euro-Klassen für schwere Nutzfahrzeuge (SNF), für mobile Maschinen und Geräte (wie Bagger, Schuttrampen, Radlader, Bohrlafetten etc) in den Bestimmungen der MOT-V (samt aktuellem Novellenentwurf zur Umsetzung der RL 2004/26/EG). Diese gelten nur für neu typisierte und in Verkehr gebrachte Fahrzeuge bzw Maschinen und Geräte.

Ziel ist daher die Minderung der Partikel- und Stickstoffoxidentmissionen auf Baustellen durch den Einsatz neuer Maschinen und Geräte und die Nachrüstung der bereits in Verwendung befindlichen und allenfalls neuer Maschinen und Geräte mit Dieselpartikelfiltern in Anlehnung an die diesbezügliche Tiroler Verordnung (LGBI. Nr. 82/2004) und die Schweizer Luftreinhalte-Verordnung (LRV) in Verbindung mit der Baurichtlinie-Luft des BUWAL, Bern (RL Luftreinhaltung auf Baustellen).

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

- a) mittelfristig durchzuführen:
nach Fertigstellung der Statuserhebung zu den Grenzwertüberschreitungen für PM10 Einführung einer gesetzlichen Regelung für alle Sanierungsgebiete im Land Salzburg analog der Tiroler Verordnung
- b) langfristig durchzuführen:
Anstreben einer bundesweiten gesetzlichen Regelung in Anlehnung an das Schweizer Modell der verpflichtenden Ausrüstung mit Partikelfiltern gemäß der VERT-Filterliste

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

- für eine Verordnung auf Basis des IG-L:
Fertigstellung der Statuserhebung,
Formulierung des Verordnungstextes (unter Angabe von Messkriterien für die geforderten Leistungsparameter der PFS, siehe VERT-Pflichtenheft),
Klärung der Modalitäten der Kontrolle und der Strafen
- für eine bundesweite gesetzliche Regelung:
Einflussnahme auf den Bund

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

- organisatorisch:
gering (Adaptierung des Textes der Tiroler Verordnung)
- personell:
hoch für laufende stichprobenweise Kontrolle der Einhaltung (als flankierende Maßnahme zur Durchsetzung unerlässlich),
auch Auslagerung an Werkvertragnehmer denkbar

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Bevölkerung: positiv

Baufirmen: Akzeptanz voraussichtlich gering, Durchsetzung nur bei laufender Kontrolle der Vielzahl an Baustellen zu erwarten

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Vorbildwirkung des Landes,

lokal stärkere Wirksamkeit der Immissionsminderung, insbesondere für Partikel

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

Ausarbeitung eines Verordnungsentwurfes bis Sommer 2005

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Landeslegistik, Abteilung 16

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍 👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊

3.4 Beschaffung von Kfz im öffentlichen Dienst

Berücksichtigung des Partikel- und Stickstoffoxidemissionsverhaltens bei der Beschaffung von Kfz (Pkw und Lkw) im öffentlichen Dienst

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Die im Amt der Salzburger Landesregierung genutzten Fahrzeuge werden einerseits vom Präsidium beschafft und verwaltet (durch Herrn Hanifle, primär PKW der allgemeinen Verwaltung und der Regierung), andererseits von der Abteilung 6 (primär im Straßenbau und der Straßenerhaltung durch Herrn Gehmacher; 70 LKW, 30 Unimog, 45 Busse/Doppelkabinen und 10 PKW; daneben 10 Baumaschinen und 7 Sonder-Kfz).

Die Beschaffung erfolgt bislang fast ausschließlich nach wirtschaftlichen Kriterien (Anschaffungs- und Wartungskosten, Kompatibilität von Zubehör und Zusatzeinrichtungen, bei Sonderfahrzeugen Beschränkung auf wenige Marken/Typen), hinsichtlich der Emissionsanforderungen gelten lediglich die gesetzlichen Grundlagen für das Inverkehrbringen von Neufahrzeugen.

Ziel der Maßnahme ist die Vorbildwirkung des Landes für Private und Flottenbetreiber sowie der Nachweis der Machbarkeit und Praxistauglichkeit von Nachrüstungen mit Partikelfiltern (insbesondere bei Sonderfahrzeugen wie Baustellen- und Straßendienstfahrzeuge, Unimogs).

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

a) bereits gesetzt:

- Ausstattung von 2 PKW der Abteilung 16 mit Partikelfiltersystemen (PFS):
1 Erstausrüstung (Peugeot 807), 1 Nachrüstung (VW Golf)
- Bestellung von 3 schadstoffarmen Regierungsfahrzeugen:
2 Diesel-Pkw mit Partikelfiltersystem und 1 Pkw mit Ottomotor
- Bestellung eines PKW mit Erdgasmotor (Opel Astra CNG),
Einsatz ab ca KW 23
- Aufstellung der mit Partikelfiltersystemen nachrüstbaren Kfz, Einholung von Preisen

b) sofort setzbar:

- Festlegung folgender Kriterien für die Beschaffung neuer Pkw:
 - mit Ottomotor: Schadstoffklasse Euro-IV-Stufe (dh Vorziehen der ab 2006 gültigen gesetzlichen Anforderungen)
 - mit Dieselmotor: Schadstoffklasse Euro-IV-Stufe plus Partikelfiltersystem (wenn für spezielle Anforderungen wie zB allradgetriebene Fahrzeuge nicht verfügbar zumindest mit der Möglichkeit zur späteren Nachrüstung)
- Festlegung folgender Kriterien für die Beschaffung neuer Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor: Schadstoffklasse Euro-IV-Stufe + Partikelfiltersystem oder Entstickungseinrichtung (wenn nicht verfügbar zumindest mit der Option der späteren Nachrüstung)

- c) kurzfristig machbar (bis 6 Monate):
 - PFS-Nachrüstung der geeigneten PKW (und ev LNF) der VW-Gruppe mit TDI-Motoren,
 - PFS-Nachrüstung von Nutzfahrzeugen, deren Laufzeit voraussichtlich noch einige Jahre (zB 5 Jahre) beträgt und die technisch geeignet sind (ev Ausschlussgrund können der Platzbedarf oder ungünstige Lastzyklen sein)
- d) mittelfristig machbar (zwischen 6 Monaten und 2 Jahren):
bei positiven Erfahrungen mit Erdgas-Pkw sind diese als Alternative für Diesel-Pkw in Betracht zu ziehen

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

- Sicherstellung der finanziellen Ressourcen im Landeshaushalt
- laufende Adaptierung der (eigenen) Ausschreibungskriterien entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- erfolgreiche Einflussnahme auf die BBG (via Landesumweltreferentenkonferenz) und auf den Kooperationspartner Land Oberösterreich hinsichtlich der Berücksichtigung von Emissionskriterien in den Rahmenausschreibungen bzw gemeinsamen Ausschreibungen

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

- a) finanziell:
 - für PFS ca € 600,-- bis € 700,-- pro Pkw/LNF und ca € 5.000,-- bis € 8.000,-- pro Schweres Nutzfahrzeug, eingeschränkte Marken-/Typenpalette bei Neufahrzeugen
 - höhere Neuwagenpreise im Fall eigener Ausschreibungen mit geringeren Stückzahlen
 - für Erdgas-Pkw: höhere Anschaffungskosten, aber niedrigere Betriebskosten
- b) personell/organisatorisch:
 - falls in die Rahmenverträge der BBG oder die Kooperation mit dem Land Oberösterreich keine entsprechenden Kriterien einfließen, wären eigene Ausschreibungen (mit kleineren Stückzahlen) durchzuführen,
 - falls Nachrüstungen durch Mitarbeiter des Landes durchgeführt werden

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Bevölkerung: positiv

Verantwortliche: zusätzliche Belastung durch organisatorischen Mehraufwand

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

- PFS: Partikelreduktion um ca 90 % in der Anzahl und ca 70% in der Masse,
- CNG: Emissionen gleich oder besser als für Benzin-Pkw, dh massive Reduktion der Partikel- und Stickstoffoxidemissionen im Vergleich zu Dieselfahrzeugen

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

Aufstellung der für eine Nachrüstung in Frage kommenden Fahrzeuge des Präsidiums,

vollständige Abschätzung der für Nachrüstungen erforderlichen Kosten (getrennt für PKW/LNF und SNF),

Gespräche mit BBG/Bund und Land OÖ bezüglich der Aufnahme von Emissionskriterien in die Ausschreibungstexte für Neufahrzeuge,

Festlegung der Ausschreibungskriterien bis Sommer 2005

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Abteilungen 0/9, 6

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍
Kosten	€ €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊

3.5 Umsetzung von Maßnahmen des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes/Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs

Das Land Salzburg hat im Jahr 2002 das Mobilitätskonzept neu gefasst. Im Salzburger Landesmobilitätskonzept sind eine Reihe von Maßnahmen genannt, die bei Beschluss bzw Umsetzung zu einer Minderung der Belastungen mit Stickstoffoxiden führen. Diese Maßnahmen betreffen vielfach organisatorische Voraussetzungen, um ein umweltgerechtes Verkehrsmanagement durchführen zu können.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Beschluss und Umsetzung von prioritären Maßnahmen des Landesmobilitätskonzeptes S-LMK 2002 zur Minderung von Belastungen mit Stickstoffoxiden und Feinstaub. Seitens der für das Mobilitätskonzept federführenden Fachabteilung 6/7 wurden diesbezüglich folgende Maßnahmen genannt:

- Richtlinie für Verkehrsgutachten zu Großprojekten
- Mobilitätsverträge
- Mindestbedienungsstandards für Bahn und Bus
- Standards für Bahn- und Bushaltestellen
- Standards für Ausbau und Verkehr von Autobahnen sowie Landesstraßen B und L
- Standards für Straßen mit Busverkehr
- Weiterer Ausbau des Landes-Radverkehrsnetzes
- Verkehrsmanagement im Zentralraum – VERMAN
- Landesverkehrsinformationszentrale Salzburg Mobil
- Dynamische Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr
- Betriebsleittechnik sowie Anschlussicherung im öffentlichen Verkehr
- Zielgruppenorientierte Motivation
- Förderung des kombinierten Verkehrs, Gütergleisanschlüsse, Terminals

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Die Maßnahmen des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes 2002 werden teilweise umgesetzt (Mobilitätsverträge) oder sind – entsprechende Beschlüsse vorausgesetzt – kurz- oder mittelfristig realisierbar.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Voraussetzung für die Umsetzung ist ein entsprechender Beschluss der Landesregierung sowie entsprechende Finanzmittel.

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell:

wäre im Beschlussfall von der Fachabteilung 6/7 zu konkretisieren.

b) personell/organisatorisch:

wäre im Beschlussfall von der Fachabteilung 6/7 zu konkretisieren.

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Je nach Maßnahme mittel bis hoch (eine entsprechende Einbindung der Betroffenen vorausgesetzt)

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:

Teils direkte Wirksamkeit im Sinne einer Verminderung der Stickstoffoxid- und Feinstaubbelastung aus dem Verkehrsbereich, teils Schaffen organisatorischer Voraussetzungen für eine Förderung des Umweltverbundes bzw für ein umweltgerechtes Verkehrsmanagement.

7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):

Konkretisierung für die genannten Maßnahmen unter Federführung der Fachabteilung 6/7.

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Fachabteilung 6/7

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍 👍 👍
Kosten	€ € € €
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊 😊 😊 😊

3.6 Evaluierung der Winterstreuung und Straßenreinigung

Minimierung der Feinstaubemissionen aus dem Bereich Streusplitt und Optimierung der Straßenreinigung

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Die ersten Ergebnisse von Staubinhaltsstoffen von PM10 im Rahmen des österreichweiten Projektes „AQUELLA“ zeigen zum Teil einen deutlichen Anteil von Mineralstäuben am Feinstaub an den Salzburger Messstellen an einzelnen Tagen. Durch Einsatz von abriebfesterem Streusplitt (zB Basaltsplitt statt Kalksplitt) bzw Optimierungen im Bereich der Straßenreinigung sollen die Staubemissionen aus dem Streusplitt minimiert werden.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

- a) bereits gesetzt:
Einsatz von Feuchtsalz; Verringerung des Salzverbrauches zwischen 50 bis 70%.
- a) bereits gesetzt:
zentrale Sammelstellen für eingesammelten Streusplitt, um die Kehrmaschinen besser auszulasten; dadurch auch weniger Entsorgungsfahrten durch große Lkws
- b) kurzfristig machbar:
zusätzliche Schneerampe (Schneeentsorgung in die Salzach) im Süden Salzburgs, um die LKW-Fahrten für den Abtransport des Schnees zu verkürzen; derzeit befindet sich nur eine Schneerampe im Norden Salzburgs; dadurch sind Fahrten quer durch die Stadt nötig.
- b) kurzfristig machbar:
Ersatz von Streusplitt durch Streusalz bei Strassen mit Oberflächenwasserabführung durch Kanalsystem; dadurch weniger Staubemissionen sowie LKW-Fahrten; Abklärung mit Gewässerschutz und Reinhaltverband unbedingt notwendig
- b) kurzfristig machbar:
Verbot von Asche und Blähton als Streumittel für Private (Novellierung der Salzstreu-Verordnung)
- d) mittelfristig machbar:
Einsatz von abriebfestem Streusplitt (zB Basaltsplitt)

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Keine wesentliche negative Beeinflussung für Gewässer und Kläranlagen durch vermehrten Salzeintrag.
Finanzmittel für den teureren Basaltsplitt

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

a) finanziell

Finanzaufwand fällt bei der Stadt an

b) personell/organisatorisch

betrifft Magistrat

5. Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):

Abwägung: Feinstaub / vermehrter Einsatz von Streusalz

6. Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:**7. Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):**

Weitere Abstimmung mit dem Magistrat unter Beteiligung aller Stellen (Kanal- und Gewässeramt, Gartenamt, Reinhaltverband, Straßen/Brückenamt, Amt für öffentliche Sicherheit

8. Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:

Abteilung 16, Referat 6/22, Magistrat

9. Aufwand/Nutzen Relation:

Reduktionseffekt	👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊

4. Verbrennen biogener Materialien außerhalb von Anlagen

Das Verbrennen biogener Materialien in offenen Feuern führt auf Grund der unvollständigen Verbrennung zu sehr hohen Emissionen an unverbrannten, zum Teil sehr stark toxischen Verbindungen, Staub, Kohlenmonoxid und eingeschränkt Stickstoffoxiden. Gerade in engen Tälern und hier im Herbst und Frühjahr verbleiben zum Teil kilometerlange Rauchschwaden sehr lange. Diese Art der Entsorgung biogener Materialien ist im privaten Bereich auf Grund der Bioabfallverordnung untersagt. Im Rahmen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe ist die Entsorgung mit Ausnahme eines Schädlingsbefalls vielfach unnötig und im Zeitraum vom 1. Mai bis 15. September generell verboten.

1. Zielsetzung/Zielformulierung:

Die Verbrennung biogener Materialien außerhalb von Anlagen ist vielfach nicht notwendig und soll - mit Ausnahme, wo zwingende Gründe es erfordern (zB Pflanzenkrankheiten, Schädlingsbefall) bzw wo zur Erhaltung der Kulturlandschaft keine Alternative besteht - unterbleiben.

2. Umsetzbarkeit der Maßnahme:

Es besteht weitgehend flächendeckend die Möglichkeit biogene Abfälle abzuliefern und auch energetisch zu verwerten bzw verbleiben diese sinnvollerweise im Wald und stellen ein Nährsubstrat dar. Durch gezielte Aufklärung und Information vor allem der in der Land- und Forstwirtschaft tätigen Bevölkerung soll auf die Umweltauswirkungen des Verbrennens im Freien aufmerksam gemacht werden und Alternativen aufgezeigt werden. Dies in Kooperation mit der Landwirtschaftskammer. Nach der Salzburger Feuerpolizeiordnung 1973 ist das Verbrennen jedenfalls anzeigepflichtig, gegebenenfalls bewilligungspflichtig. Es wäre auf die Bürgermeister dahingehend einzuwirken, dass derartige Verbrennungsanzeigen hinterfragt und nur in notwendigen Ausnahmefällen (Schädlingsbefall bzw fehlende Alternativen) Zustimmungen erteilt werden.

3. Voraussetzungen für die Umsetzung:

Zusammenwirken verschiedener Stellen des Landes, der Landwirtschaftskammer sowie der Gemeinden im Sinne einer Aufklärung

4. Erwarteter Aufwand für das Land:

Beratung und Vorbereitung einer Informationsschiene zur Bewusstseinsbildung mit der Landwirtschaftskammer; Information der Bürgermeister und Bezirksverwaltungsbehörden.

5. **Akzeptanz/Annahme der Maßnahme bei den Umsetzungsbeteiligten (Bevölkerung, Einzelpersonen/Institutionen):**
Die Beschwerden in der Bevölkerung lassen eine hohe Akzeptanz grundsätzlich erwarten; im Bereich land- und forstwirtschaftlicher Betriebe muss zum Teil erst durch Aufklärung Akzeptanz geschaffen werden.
6. **Erwartete Wirksamkeit der Maßnahme:**
Gerade in den Zeiten hoher Belastungen bei Inversionswetterlagen (Herbst bis Frühjahr) kommt dieser Maßnahme eine großflächige und hohe Bedeutung insbesondere hinsichtlich der Belastung mit Staub und staubgebundenen Schadstoffen zu.
7. **Vorgehensweise (organisatorisch und Zeitplan):**
Vorbereitung mit Vertretern der Abteilungen 4, 16 und der Landwirtschaftskammer soll sofort beginnen und noch im Frühjahr die erste Information erfolgen.
8. **Umsetzungsverantwortlicher und Beteiligte:**
Abteilungen 4 und 16, Landwirtschaftskammer, Gemeinden, Bezirksverwaltungsbehörden
9. **Aufwand/Nutzen Relation:**

Reduktionseffekt	👍👍
Kosten	€
Umsetzbarkeit und Zeithorizont	😊😊😊