

Bearbeiter: DI Dr. Werner Prutsch

BerichterstellerIn: _____

GZ: A23-028979/2013-0040

Graz, 17.03.2016

Betreff: **Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L
Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung (PM 10/NO₂)
Informationsbericht - Belastung durch NO₂**

1. Ausgangslage

Auf Basis eines dringlichen GR-Antrages vom 22.10.2015 wurde das Thema „NO₂-Problematik“ in der Stadtregierungsitzung vom 05.02.2016 behandelt. Dort wurde u. a. festgelegt, dass die befassten Fachämter (Abt. für Verkehrsplanung und Umweltamt) zu dieser Thematik Berichte an den Gemeinderat erstellen.

1.1. Die NO₂- Belastung, die Grenzwerte und der PKW-„Abgaskandal“

Die **Belastung durch Stickstoffdioxid (NO₂)** zählt neben Feinstaub (PM 10) zu den **hauptsächlichen lufthygienischen Problemen in der Steiermark und insbesondere im Großraum Graz.**

Immer wieder wurden Überschreitungen von Grenzwerten nach dem **Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L)** des Bundes bzw. den EU-Grenzwerten in den vergangenen Jahren für diese Schadstoffe registriert.

Gemäß **Immissionsschutzgesetz-Luft** gelten folgende **Grenzwerte für NO₂**:

- ein **Halbstundenmittelwert von 200 µg/m³**
- ein **Jahresgrenzwert von 30 (35)* µg/m³**

**) Die Toleranzmarge von 5 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1.1.2010 und wird ab 2012 jährlich evaluiert.*

Die **EU-Richtlinie 2008/50/EG** ist im Juni 2008 in Kraft getreten; mit ihr wurden eine Rahmenrichtlinie (96/62/EG) und drei Tochterrichtlinien, darunter die Richtlinie 1999/30/EG, konsolidiert, wobei die bisherigen Rechtsvorschriften über die Luftqualität ohne Änderung der Jahres- und der Stundengrenzwerte für den Schutz der menschlichen Gesundheit zu einer einzigen Richtlinie zusammengeführt wurden.

Anhang XI Abschnitt B der **EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG** enthält die folgenden **NO₂-Grenzwerte**:

- einen **Stundengrenzwert von 200 µg/m³**,
(der **nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten** werden darf)
- einen **Jahresgrenzwert von 40 µg/m³.**

Gleichzeitig regelt Anhang XI Abschnitt B, dass diese Grenzwerte bis 1. Januar 2010 zu erreichen sind.

Anders als beim Feinstaub, wo verschiedene Verursacher einen Beitrag zur Belastung liefern, gibt es bei den Stickstoffoxiden – in Fachkreisen unumstritten - einen eindeutigen **Hauptverursacher**, den **KFZ-Verkehr**.

Gemäß „**Stuserhebung Stickstoffdioxid entlang des steirischen Autobahnnetzes**“ ist außerhalb von städtischen Gebieten vor allem entlang von Autobahnen mit Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes für den Jahresmittelwert von 40 µg/m³ zu rechnen.

Auch das ist ein guter Beleg für eine weitaus überwiegende Verursachung der NO₂-Grenzwertüberschreitungen durch den KFZ-Verkehr.

Gemäß § 9 Abs. 1 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) hat der Landeshauptmann einen **Emissionskataster** zu erstellen. Der vorliegende wurde 2008 veröffentlicht (Datenbasis teilweise 2001), eine Aktualisierung erfolgte bis dato nicht.

Tabelle: Gesamtemissionen 2001 [t/a]

Verursachergruppe	SO ₂	NO _x	CO	CO ₂	PM10
Verkehr	28	1.427	2.076	296.500	154
Industrie + Gewerbe	155	725	3.713	508.620	86
Hausbrand	357	370	4.640	523.000	72
Gesamtergebnis	540	2.523	10.429	1.328.120	312

Der Sektor „**Verkehr**“ nimmt hier mit **1.427** von insgesamt 2.523 Jahrestonnen einen **Anteil von 57%** ein.

Nach einer aktuellen Auswertung der A15 des Amtes der Stmk. LRG stellt sich die **NO₂-Immissionsituation** im Grazer Stadtgebiet und deren Bezug zur Einhaltung der IG-L- und EU-Grenzwerte wie folgt dar:

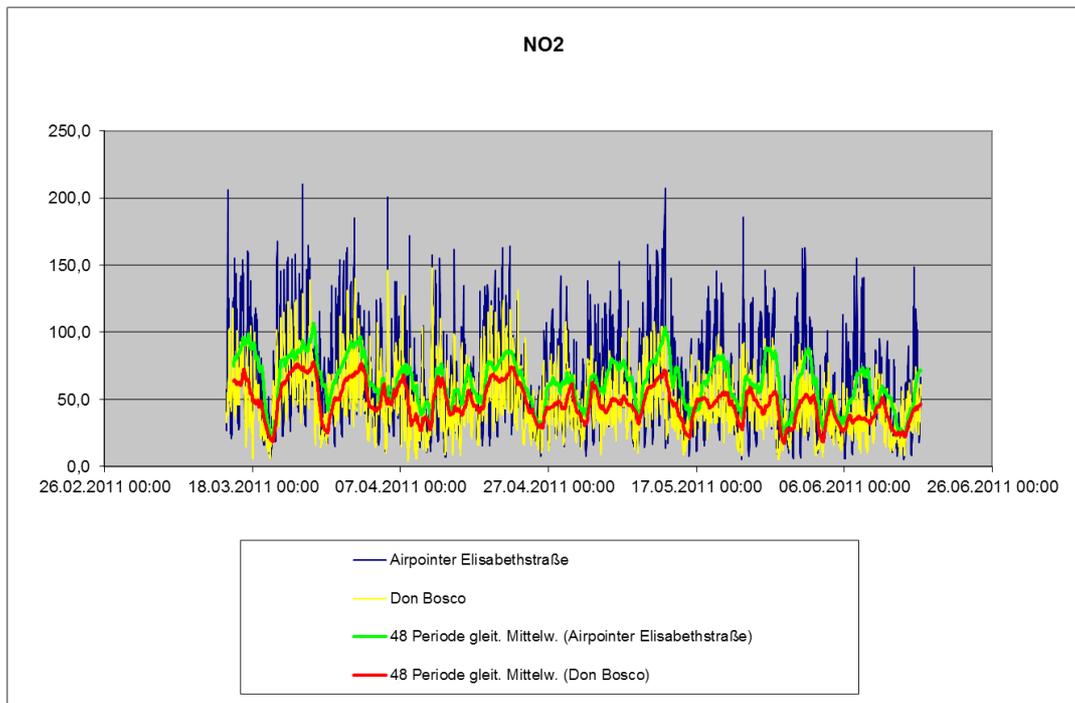
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Graz-Nord	28	30	28	26	25	24	25	23	23	22	23
Graz-West	32	34	30	30	28	31	31	27	28	26	28
Graz-Mitte *)	42	46	44	42	40		36	34	33	31	32
Graz-Don Bosco	53	55	51	50	48	51	51	47	48	44	43
Graz-Süd	38	39	34	33	31	35	36	33	32	28	31
Graz-Ost		36	32	30	30	33	32	31	29	29	30

*) Umstellung im Jahr 2010 von der Landhausgasse zum Bad zur Sonne

IG-L GW eingehalten	
IG-L GW+ Toleranzmarge eingehalten	
GW RL 2008/50/EG eingehalten	
GW RL 2008/50/EG überschritten	

Immissionsseitig beschränken sich die Kenntnisse über die NO₂-Belastung nicht nur auf die stationären Messstellen des Amtes der Stmk. LRG, sondern auch auf **ergänzende Messungen** im Stadtgebiet mit einem **mobilen Gerät**.

Bei **Messungen im Frühjahr 2011** im Bereich des Literaturhauses Graz (**Elisabethstraße 30**) wurden **höhere NO₂-Mittelwerte gemessen als gleichzeitig an der österreichweit als besonders (verkehrs-) belastet geltenden Station „Graz Don Bosco“**.



	Elisabethstraße	Don Bosco
Mittelwert NO₂	62,3	47,3

In den Fokus auch der **Diskussion in der breiten Öffentlichkeit** geraten ist die Stickstoffdioxidbelastung mit dem in den USA im Herbst 2015 von der dortigen EPA (Environmental Protection Agency, der US-Umweltbehörde) aufgedeckten sogenannten „**Abgasskandal**“ bei **Diesel-PKW**.

Durch die Interpretation von – nicht entsprechend über die Jahre absinkenden – Immissionsmesswerten bei NO₂ war der interessierten Fachwelt schon länger klar, dass das reale mit dem gemäß EU-Regelung vorgegebenen Emissionsverhalten nicht zusammenpassen konnte.

Bereits am **29.12.2011** wurde zur **NO_x-Problematik** von Diesel–PKW z. B. vom ORF Salzburg berichtet:

Stickoxid: Neue Diesel-Pkw schlechter als alte

In der Praxis stoßen moderne Diesel-Pkw mehr Stickoxid aus als ältere Fahrzeuge. Das ist ein Grund dafür, dass die Stickoxid-Belastung in der Luft trotz immer modernerer Technik nicht sinkt, sondern steigt.

Salzburg wird heuer zwar die Grenzwerte für Feinstaub in der Luft einhalten, nicht aber jene für Stickoxid. Die Zahlen sind eindeutig: Der Rudolfsplatz in der Stadt Salzburg ist mit Stickoxid stark belastet, die beiden Messstationen in Hallein (Tennengau) im Zentrum der Stadt und an der Autobahn zeigen, dass die Luft dort erheblich belastet ist.

In Praxis-Tests schlechter als ältere Autos

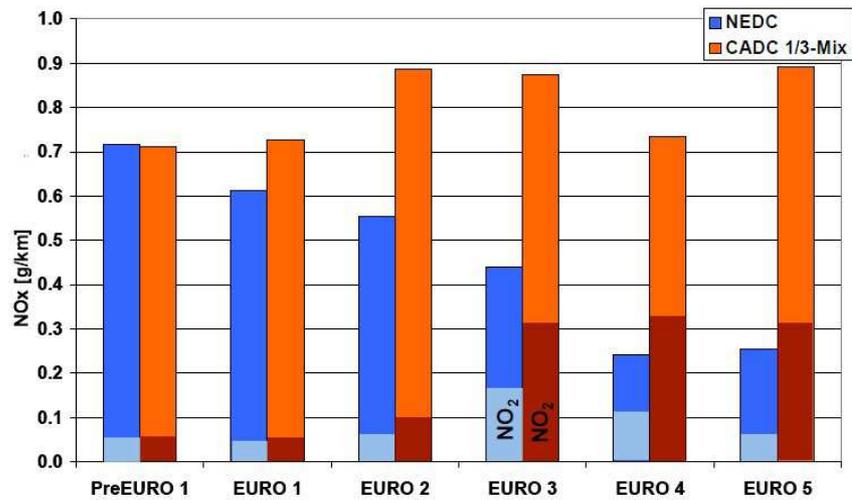
Unstrittig ist auch, dass Diesel-Fahrzeuge die Hauptverursacher von Stickoxiden in der Luft sind. Doch die Fachleute wunderten sich, wieso die Belastung nicht und nicht zurückgeht, wo doch jede neue Generation von Dieselmotoren nach Hersteller-Angaben immer weniger Stickoxide in die Luft blasen soll.

Die Erklärung liegt in Messungen, die Fachleute der TU Graz heuer machten. Sie erhoben den tatsächlichen Ausstoß von Stickoxiden von Dieselaautos beim Fahren im Stadtverkehr.

Dabei stellte sich heraus, dass dieser bei modernen Euro-5-Dieselaautos das Fünffache dessen beträgt, was die Hersteller angeben.....

Fahrzeugemissionen - Probleme

NO_x von 154 Diesel-PKW im NEDC und im CADC real world Zyklus



Einleitung Simulation am IVT **Emissionen** Luftgüte Maßnahmen

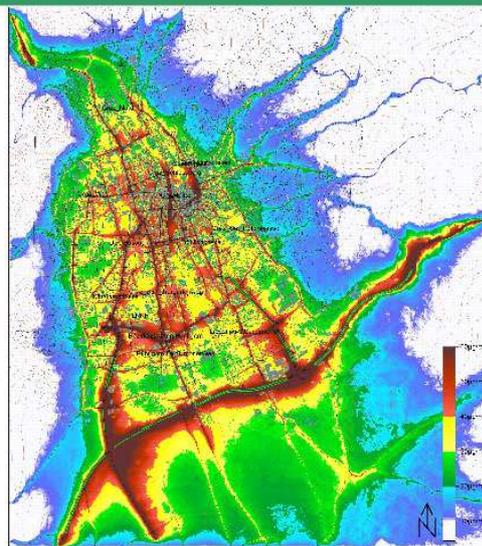
S. Hausberger; Graz, 28.09.2011

18

Quelle: Feinstaub und NO_x, Reduktionspotenziale im Straßenverkehr;
a.o.Univ.-Prof. Dr. Stefan Hausberger, TU Graz, 28.09.2011

Thematisiert wurden sowohl dieses Emissionsverhalten als auch die verkehrsverursachte NO_x-Belastung beim **Symposium des Grazer Umweltamtes** unter dem Titel „Wie gesund ist unsere Stadt?“ am 23.10.2012.

NO₂ Belastung, IST-Situation



Modell: GRAL
Auflösung: 5m

~28 km² > 40 µg/m³

~60 km² > 30 µg/m³

Das Land
Steiermark

Quelle: Die NO₂ Belastung im Großraum Graz; D. Oettl,
Symposium „Wie gesund ist unsere Stadt?“, Graz 23.10.2012.

Als Konsequenz des „Abgasskandals“, wonach die realen Emissionen von Diesel-PKW deutlich höher sind als die durch die bisher geltende EU-Regelung vorgegebenen, wurden mit Entscheidung der EU vom 03.02.2016 die NO_x – Grenzwerte angehoben:

Für „Euro 6“ sind statt 80mg/km (**0,080 g/km**) bis 2021 nun 168mg/km (**0,168 g/km**) erlaubt und danach 120mg/km.

Diesel - Personenkraftwagen (Kategorie M ₁)								
Gesetzgebungsstufe	Einführungsdatum	CO g/km	HC g/km	NMHC g/km	HC+NO _x g/km	NO _x g/km	PM g/km	PM #/km
Euro 1	Jul. 1992	2,72	-	-	0,97	-	0,14	-
Euro 2	Jän. 1996	1	-	-	0,7	-	0,08	-
Euro 3	Jän. 2000	0,64	-	-	0,56	0,5	0,05	-
Euro 4	Jän. 2005	0,5	-	-	0,3	0,25	0,025	-
Euro 5	Sep. 2009	0,5	-	-	0,23	0,18	0,005	6E11
Euro 6	Sep. 2014	0,5	-	-	0,17	0,08	0,005	6E11

1.2. Das NO₂- Vertragsverletzungsverfahren der EU

Im aktuellen **Aufforderungsschreiben – Vertragsverletzung Nr. 2016/2006 der EU-Kommission vom 25.02.2016 an die Republik Österreich** wird hinsichtlich der Nicht-Einhaltung der NO₂-Grenzwerte insbesondere auch auf den Raum Graz (AT60) Bezug genommen.

Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid waren ursprünglich in der Richtlinie 1999/30/EG festgelegt worden und galten bzw. gelten ab 1. Januar 2010.

Artikel 22 der Richtlinie 2008/50/EG gibt den Mitgliedstaaten jedoch die Möglichkeit, die **Einhaltungsfrist** für Stickstoffdioxid unter bestimmten Bedingungen **um höchstens fünf Jahre zu verlängern**.

Die Republik Österreich teilte der Kommission in dem am 3. Oktober 2011 bei der EU-Kommission eingegangenen Schreiben eine Verlängerung der Frist für die Einhaltung des Jahresgrenzwerts für NO₂ gemäß Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie 2008/50/EG in neun Luftqualitätsgebieten, u. a. auch für den Raum Graz, mit.

Nach den entsprechenden Luftgüte-Jahresberichten wurde der **Jahresgrenzwert für NO₂ zwischen 2010 und 2014 in mehreren Gebieten, auch im Gebiet AT60 (AG Graz), nicht eingehalten**.

Artikel 23 der entsprechenden EU-RL setzt daher einen geeigneten Mechanismus voraus, der gewährleistet, dass der Zeitraum der Überschreitung, in dem die menschliche Gesundheit stark gefährdet ist, rasch beendet werden kann.

Die NO₂-Exposition wird mit **erhöhter Sterblichkeit aufgrund von Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen sowie mit verstärkt auftretenden Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht**. Dies erklärt auch die optionale Bestimmung über spezifische zusätzliche Maßnahmen zum Schutz empfindlicher Bevölkerungsgruppen, wie z. B. von Kindern.

Die Überschreitung der Grenzwerte an sich bedeutet schon, dass der betreffende Mitgliedstaat **seinen EU-rechtlichen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist**, daher die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen hat, um rasch Abhilfe zu schaffen, und gemäß Anhang XV Abschnitt A der Richtlinie **alle geeigneten Maßnahmen ergreifen muss**.

Als einen der **Hauptgründe** für die Überschreitungen des NO₂-Jahresgrenzwerts führt Österreich in seiner Antwort auf die EU-PILOT-Anfrage an, dass die **NO_x-Emissionen von Fahrzeugen bei realem Fahrbetrieb deutlich über den Werten liegen, die angesichts der kontinuierlichen Verschärfung der Abgasgrenzwerte auf Ebene der Europäischen Union zu erwarten gewesen wäre**.

Als weiterer Grund für die Überschreitung des NO₂-Grenzwerts wird der **deutliche Anstieg des Anteils von Diesel-PKW** genannt

Und schließlich **dominiere** nach Angaben Österreichs der **Verkehr die österreichischen NO_x-Emissionen**, denn er habe in den **letzten Jahren rund 60 % dieser Emissionen verursacht**, während ein weiteres Zehntel mobilen Maschinen und Geräten angelastet werde.

In Bezug auf die Diskrepanz zwischen den Laboremmissionen und realen Fahremissionen merkt die Kommission an, dass das **Problem seit Jahren bekannt** ist, wie dies 2011 im Rahmen seiner Mitteilung über die Fristverlängerung auch von Österreich angeführt wurde.

Dennoch haben die Mitgliedstaaten, darunter auch Österreich, **nichts an ihrer Dieselfahrzeuge begünstigenden Steuerpolitik geändert und auch den Verkehr mit Dieselfahrzeugen in den betroffenen Gebieten nicht ausreichend geregelt**. Die Kommission ist jedenfalls der Auffassung, dass die unerwartet

geringen Emissionsminderungen im Zuge der Abgasnormen von den Mitgliedstaaten **nicht als Vorwand dafür genommen werden können, die Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Einhaltung der verbindlichen Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie hinauszuzögern.**

Ohne in Frage zu stellen, dass die Wahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Ermessen der Mitgliedstaaten liegt, stellt die Kommission fest, dass es durchaus alternative Maßnahmen gibt, die trotz des oben genannten Problems einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Jahresgrenzwerts für NO₂ leisten könnten, **einschließlich eines Verbots von Dieselfahrzeugen in einigen städtischen Gebieten und der Förderung von Hybrid- oder Elektroautos.**

Da aus den letzten verfügbaren Luftqualitätsberichten, einschließlich für das Jahr 2014, hervorgeht, dass der Jahresgrenzwert für NO₂ in den betroffenen Gebieten weiterhin überschritten werden wird, ist die Kommission der Auffassung, dass **Österreich in diesen Gebieten immer noch nicht geeignete Maßnahmen ergriffen hat** (bzw. diese Maßnahmen haben noch kein konkretes Ergebnis bezüglich der Einhaltung des Jahresgrenzwerts erzielt).

Die **Maßnahmen der Luftqualitätspläne von 2011 und 2014 für AT60 (AG Graz)** beinhalten den Einsatz von Fördermitteln im Bereich Hausbrände, die Erweiterung der NO₂-Sanierungsgebiete, Emissionsnormen für Taxis, die Förderung des Ankaufs emissionsarmer Fahrzeuge für Behörden, emissionsoptimierte Ampelsteuerungen und raumplanerische Maßnahmen.

Aus der o. a. Antwort Österreichs geht hervor, dass der Verkehr und insbesondere Dieselfahrzeuge Hauptquelle der NO₂-Belastung ist. Die **zusätzlichen Maßnahmen sollten sich daher nach Ansicht der EU-Kommission auf das Verkehrsaufkommen, die verwendeten Kraftstoffe und/oder das Fahrverhalten konzentrieren.** Die Kommission möchte in diesem Zusammenhang vor allem unterstreichen, wie wichtig es ist, dass wirksame Maßnahmen auf nationaler Ebene getroffen werden, **insbesondere solche, die auf Dieselfahrzeuge abstellen.**

Die Kommission stellt ferner fest, dass **in Österreich keine weiteren Umweltzonen eingeführt** wurden. Außerdem stellt das derzeitige Fahrverbot für Lkw bis Abgasklasse EURO II in Umweltzonen ausschließlich auf schwere Nutzfahrzeuge ab, die in den späten 1990er Jahren oder früher hergestellt wurden (EURO II trat 1999 in Kraft). Bereits vor sieben Jahren - 2009 - waren 70 % aller Lkw zumindest Euro-III-konform. **Diese Maßnahme betrifft daher eigentlich nur einen sehr kleinen Teil der Lkw-Flotte.** In jedem Fall muss bei Maßnahmen für Lkw bis Abgasklasse EURO II von nur begrenzter Wirkung ausgegangen werden. Eine spürbare Minderung der NO₂-Emissionen aus Lkw hängt von einem zügigen Übergang zu Emissionswerten, gemessen unter realen Fahrbedingungen, der Abgasklasse EURO VI ab.

2. Maßnahmen und deren Quantifizierung

Die **emissionstechnische Quantifizierung** von Maßnahmen ist in fast allen Fällen mit **erheblichen Unsicherheiten** behaftet. Berechnungen geben hier meist nur Größenordnungen wieder. Exemplarisch werden im Folgenden einige Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung betrachtet.

2.1. Maßnahmen im Bereich Hausbrand

- **Heizungsumstellungen auf Fernwärme**

Im Heizungsbereich sind insbesondere im Zeitraum 2008 bis dato durch verschiedene Maßnahmen, insbesondere durch den forcierten **Ausbau des Fernwärmenetzes** und die **Förderung von FW-Anschlüssen** die nennenswertesten Reduktionen bei der Emission von Luftschadstoffen zu verzeichnen.

9.700 WE x ca. 4 kg PM/WE = 38.800 kg PM/a	= ca. <u>39 t PM/a</u>
Mit Faktor NO _x /PM Festbrennstoff = 0,79	ca. <u>31 t NO_x/a</u>
Mitteleinsatz: ca. 6,6 Mio Stadt + ca. 3,9 Mio Land	= ca. <u>10,5 Mio. Euro</u> (Summe 2008-2015)

2.2. Maßnahmen im Verkehrsbereich

Nachdem, wie oben ausführlich erläutert, die Reduktion der kilometerbezogenen EU-Emissionsgrenzwerte insbesondere bei den Diesel-PKW - entgegen anderslautenden Einschätzungen bis vor nicht allzu langer Zeit - nicht den gewünschten Erfolg gebracht hat, muss wieder die **Reduktion der kilometerbezogenen Fahrleistung** in den Mittelpunkt der Überlegungen gerückt werden.

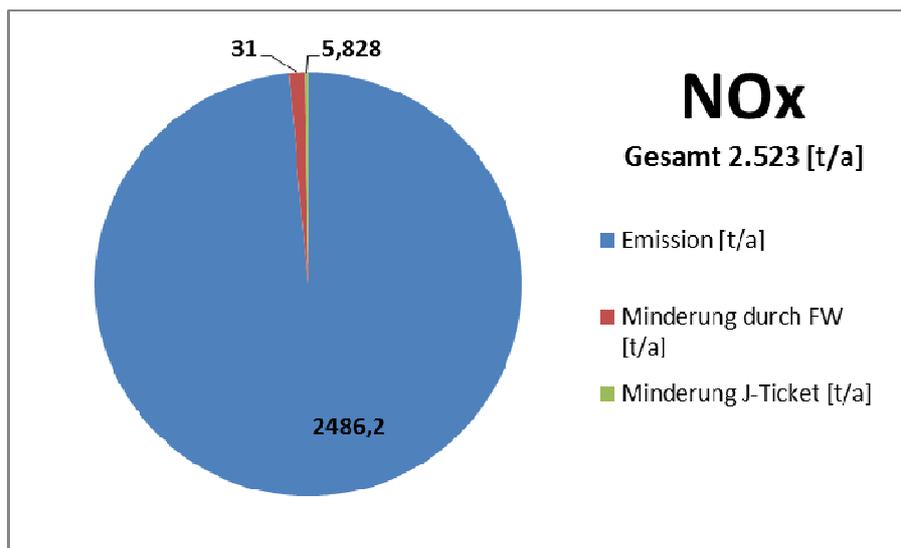
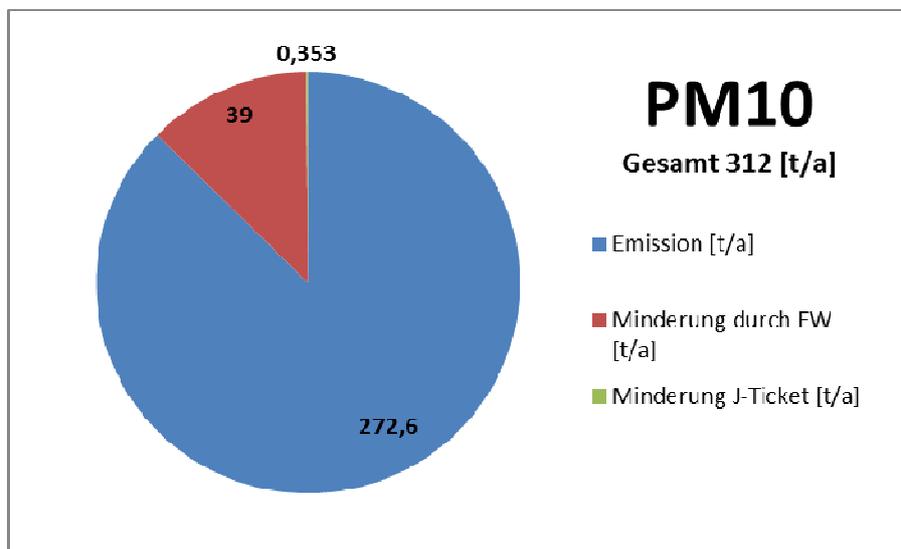
Es gibt dazu verschiedene Ansätze, die auch im „6. Maßnahmenkatalog Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung (PM 10/NO₂)“ der Stadt Graz vom 13.11.2013 exemplarisch angeführt sind.

- **ÖV-Jahreskarten-Aktion**

Fahrleistung (km) PKW in Graz etwa 4,0 Mio. km/d
 Ticketaktion – 17,662 Mio. km
 17,662 Mio. km x 0,33 g NOx/PKW-km
 17,662 Mio. km x 0,02 g PM / PKW-km

= 1.460 Mio km/a
 = - 1,21 % Fahrleistung
 = 5,828 t NOx
 = 0,353 t PM

(41.062 Tickets, Differenz 171 Euro/Karte)



- **MIV-Reduktion Kilometerleistung aus dem „6. Maßnahmenplan“ (MIV 1)**

Es ist für eine deutliche Reduktion des Verkehrsanteiles an der NO₂ – Belastung bzw. Belastung mit PM10 jedenfalls eine **Reduktion der Fahrleistung** erforderlich.

Die Erneuerung der Fahrzeugflotte mit entsprechender Verringerung der (allerdings gesundheitlich ganz besonders relevanten!) Reduktion der **Feinstpartikel** aus dem Auspuff ist dafür bei Feinstaub nicht ausreichend, hinsichtlich der nicht im erwarteten Ausmaß erfolgten **Reduktion bei NO₂** wird auf die Ausführungen im Abschnitt 1 verwiesen.

Im Verkehrsbereich kommen dabei grundsätzlich verschiedene Modelle aus dem 6. Maßnahmenplan in Betracht:

- **Tageweises Fahrverbot** (analog der IG-L - „Alarm“-VO 2006 des Landes)
- **Autofreier Tag an best. Tagen** – an 5 Wochentagen
- **Roadpricing** (Citymaut im 6. MP) - verschiedene Varianten (je Einfahrt/Tages/Monats/Jahresgebühr, regional/temporär, Ballungsraum/Dichte) – Zweckbindung der Einnahmen für den Ausbau von ÖPNV
- **Tempolimit**
- **Parkraumbewirtschaftung**

Aus fachlicher Sicht wird ein „Tageweises Fahrverbot“ im Sinne einer Alarmregelung nicht empfohlen, da damit aufgrund der Prognoseunsicherheit und der Kurzfristigkeit massive Probleme für den öffentlichen Verkehr verbunden sind.

Der „Autofreie Tag“ erfolgt (alle Fahrzeugkategorien betreffend) nach Kennzeichen-Endziffer als Dauermaßnahme.

Das IG-L sieht im § 14 Verkehrsbeschränkungen explizit als Maßnahme vor.

Einzelne konkrete Vorschläge sind allerdings hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit im Rahmen der bestehenden **rechtlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen** zu prüfen.

Für eine **Roadpricing-Variante** müssten durch den Gesetzgeber die rechtlichen Voraussetzungen entwickelt werden.

Auf Basis der aktuellen Rechtslage möglich wäre jedenfalls eine auf Kennzeichen-Endziffern basierende Fahrbeschränkung, z.B. mit Beschränkungen an 5 Wochentagen Mo-Fr für jeweils 2 der Endziffern 0 bis 9 an einem Tag.

Das würde laufend 20 % der Fahrzeuge betreffen. Allerdings ist in der Praxis mit einem deutlich reduzierten Effekt durch Benutzung von Zweitwagen und Verlegung von Fahrten auf andere Wochentage zu rechnen.

Schätzungen der TU Graz gehen von einer Halbierung des Effektes, demnach einer verbleibenden tatsächlichen **Fahrleistungsreduktion von etwa 10%** aus.

Diese Fahrleistungsreduktion von 10% kann linear in eine **Emissionsreduktion von 10%** aus dem MIV-Verkehrsbereich umgelegt werden.

3. Resümee

- ❖ Eine **Grenzwerteinhaltung** ist weder bei PM₁₀, noch bei NO₂ gesichert, nur bei PM mit günstiger Jahresmeteorologie.
- ❖ Im **Verkehrsbereich** wird **NO₂** immer mehr zum Problem, auch in Wohngebieten (Messung Elisabethstraße!). Dabei wirkt die Erneuerung der Flotte nicht wie erwartet, eine spürbare Entlastung bringt nur eine **Reduktion der Fahrleistung** (siehe Punkt „MIV 1“ aus dem 6. MP 2013).
- ❖ Zur Vermeidung eines weiteren **EU-Vertragsverletzungsverfahrens** bezüglich NO₂ sind in mehreren österreichischen Gebieten dringend **emissionsmindernde Maßnahmen**, vor allem im **Verkehrsbereich** und hier wiederum vor allem bei Diesel-PKW zu setzen.
- ❖ Die Heizungsumstellung auf **Fernwärme** stellt mit dem forcierten Ausbau der letzten Jahre in Graz eine **wesentliche Emissionseinsparung (insb. bei PM)** dar.

Der **Ausschuss für Umwelt und Gesundheit**

stellt daher gem. § 45 Abs. 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz, LGBl. 130/1967 idGF.,

den

A n t r a g,

der Gemeinderat wolle beschließen:

Der vorstehende Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Der Abteilungsvorstand:

DI Dr. Werner Prutsch
elektronisch gefertigt

Die Stadtsenatsreferentin für das Umweltamt:

Stadträtin Lisa Rücker
elektronisch gefertigt

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen angenommen/abgelehnt/ unterbrochen in der Sitzung des

Ausschuss für Umwelt und Gesundheit

Der/die SchriftführerIn:

Der/die Vorsitzende:

Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen	<input type="checkbox"/>	öffentlichen	<input type="checkbox"/>	nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung
<input type="checkbox"/>	bei Anwesenheit von GemeinderätInnen			
<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich (mit Stimmen /..... Gegenstimmen) angenommen.	
<input type="checkbox"/>	Beschlussdetails siehe Beiblatt			
Graz, am			Der/die Schriftführerin:	

Beilage/n: