

## **Erläuternde Bemerkungen**

zur Verordnung des Landeshauptmannes, mit der auf einem Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn  
der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird  
(Sektorales Fahrverbot-Verordnung)

### **Übersicht:**

#### **1. Allgemeiner Teil:**

- 1.1. Ausgangslage und Vorbereitung der Maßnahme
- 1.2. Fachliche Grundlagen
  - 1.2.1. Grenzwertüberschreitungen und Statuserhebungen
  - 1.2.2. Gebiet mit Grenzwertüberschreitungen
  - 1.2.3. Sanierungsgebiet
  - 1.2.4. Lufthygienische Wirksamkeit des sektoralen Fahrverbotes als Einzelmaßnahme und im Kontext mit den im Programm nach § 9a IG-L weiters vorgesehenen Verkehrsmaßnahmen
  - 1.2.5. Transportalternativen und Gütergruppen
- 1.3. Rechtliche Begründung:
  - 1.3.1. Unionsrecht
  - 1.3.2. Völkerrecht
  - 1.3.3. Innerstaatliches Recht

#### **2. Besonderer Teil:**

Zu den einzelnen Bestimmungen

## 1. Allgemeiner Teil:

### 1.1. Ausgangslage und Vorbereitung der Maßnahme:

1.1.1. An den Luftgüte-Messstellen Vomp/Raststätte A12 und Kundl A12 wurden seit Beginn der Luftgütemessungen regelmäßig Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (Jahresmittelwert und/oder Halbstundenmittelwert) für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) festgestellt. Die Untersuchungen (Statuserhebungen) haben ergeben, dass Hauptverursacher der Überschreitungen die Emissionen des Straßenverkehrs sind.

Im Hinblick auf diese Grenzwertüberschreitungen wurden auf Grundlage des IG-L und gestützt auf entsprechende Fachstudien vom Landeshauptmann seit 2002 mehrfach Verkehrsmaßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung angeordnet. Im Jahr 2007 wurde außerdem ein Programm nach § 9a IG-L (Luftqualitätsplan) für das Bundesland Tirol beschlossen und kundgemacht, welches ein Bündel von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgütesituation beinhaltete und seither die Grundlage für die Erlassung von Luftreinhalteverordnungen bildete. Im Wesentlichen wurden folgende Verkehrsmaßnahmen ergriffen:

– Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Der lufthygienische Effekt von Geschwindigkeitsbeschränkungen besteht darin, dass die Schadstoffemissionen der Pkw und Lieferwagen aufgrund des Luftwiderstandes mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional ansteigen.

Im Anschluss an eine für ein Winterhalbjahr verordnete permanente Geschwindigkeitsbeschränkung wurde vom Landeshauptmann nach Schaffung der notwendigen technischen Voraussetzungen (insbesondere Errichtung zusätzlicher Luftmessstationen und Datenübertragungseinrichtungen, infrastrukturelle Ergänzungen an den VBA-Querschnitten auf Grund spezifischer Anforderungen für die IG-L - Geschwindigkeitsschaltungen, Entwicklung eines Steuerungsalgorithmus) im Jahr 2007 ein intelligentes Geschwindigkeitssteuerungssystem eingeführt. Zuletzt stand die Verordnung des Landeshauptmannes vom 5. April 2011, LGBL. Nr. 36/2011, in der Fassung der Verordnung LGBL. Nr. 129/2013, in Geltung. Die Funktionsweise dieser Maßnahme bestand darin, dass bei Vorliegen konkret definierter, ungünstiger lufthygienischer Verhältnisse und wenn der von der Maßnahme vornehmlich betroffene Leichtverkehr (Pkw, LNF, MR) einen ebenfalls festgelegten Immissionsbeitrag zur Schadstoffbelastung leistete, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf zwei Abschnitten der A 12 Inntalautobahn mit 100 km/h begrenzt wurde.

Mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. November 2014, LGBL. Nr. 145/2014, wurde für die betreffenden Teilabschnitte der A 12 Inntal Autobahn anstelle der immissionsabhängigen Geschwindigkeitssteuerung eine ganzjährige permanente Geschwindigkeitsbeschränkung festgelegt, ebenso wie für einen Teilabschnitt der A 13 Brenner Autobahn, um so die Wirksamkeit dieser Maßnahme nochmals zu erhöhen.

– Anordnung eines Nachtfahrverbotes für Schwerfahrzeuge:

Der lufthygienische Effekt des Nachtfahrverbotes basiert auf den unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen während der Tages- und Nachtstunden. Die meteorologischen und topographischen Verhältnisse spielen dabei eine entscheidende Rolle. Emissionen

während der Nacht bewirken deutlich höhere Immissionsbelastungen als Emissionen während der Tagesstunden.

Bereits im Jahr 2002 wurde das erste Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen verordnet. Die Verordnung wurde in der Folge mehrfach angepasst. Zunächst deshalb, um aufgrund der nach wie vor hohen Schadstoffwerte die Wirksamkeit weiter zu erhöhen (Ausdehnung auf das ganze Kalenderjahr, tageszeitliche Ausdehnung für das immissionstechnisch ungünstige Winterhalbjahr), zuletzt aus dem Grund, weil die von der Europäischen Kommission befürwortete und deshalb in die Verordnung aufgenommene Ausnahme für Fahrzeuge des besten Emissionsstandards wegen verzögerter Einführung der Euro VI-Technologie auf Unionsebene mehrmals angepasst werden musste. Seitdem Euro VI-Fahrzeuge am Markt in ausreichendem Maße verfügbar sind, ist neben bestimmten Fahrten im definierten oder im Einzelfall zu prüfenden öffentlichen Interesse bzw. Fahrten im Vor- und Nachlaufverkehr zu bestimmten Verladestellen nur mehr diese Euroklasse vom Nachtfahrverbot ausgenommen. Derzeit steht die Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, LGBl. Nr. 64/2010, zuletzt geändert durch die Verordnung LGBl. Nr. 129/2015 (Verlängerung der Euro VI-Ausnahme bis 31.12.2020), in Geltung.

– Anordnung eines Fahrverbotes für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge:

Um die Verwendung von Schwerfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen mit besonders hohen Schadstoffemissionen im luftbelasteten Gebiet auszuschließen, wurde mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 24. November 2006, LGBl. Nr. 90/2006, ein Fahrverbot für Solo-LKW und Sattelzugfahrzeuge der Euroklassen 0 und I sowie für Sattelkraftfahrzeuge und LKW-Züge der Euroklassen 0, I und II verfügt. Das Fahrverbot ist für die einzelnen Euroklassen stufenweise wirksam geworden.

– Anordnung eines sektoralen Fahrverbotes:

Mit dieser Verordnung wurde auf einem Abschnitt der A 12 Inntalautobahn der Transport bestimmter Güter verboten, mit dem Ziel, Umweg- und Mehrwegfahrten einzuschränken bzw. eine Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene zu erreichen und dadurch die Luftschadstoffemissionen sowie den Immissionsbeitrag des Schwerverkehrs zu reduzieren. Bei der Auswahl der Gütergruppen wurde darauf abgestellt, ob sich diese in besonderer Weise für den Transport auf der Schiene eignen (Bahnaffinität). Ebenfalls wurden bei der konkreten Ausgestaltung der Maßnahme die vorhandenen Schienenkapazitäten, also die Möglichkeit zur Bereitstellung einer Transportalternative, berücksichtigt. Das Fahrverbot ist mit entsprechender Vorlaufzeit für die einzelnen erfassten Gütergruppen etappenweise in Kraft getreten. Zuletzt hat die Verordnung LGBl. Nr. 49/2009, in der Fassung der Verordnung LGBl. Nr. 93/2010, in Geltung gestanden.

Das sektorale Fahrverbot musste allerdings, nachdem der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rechtssache C-28/09, *Kommission/Österreich*, ECLI:EU:C:2011:854, diese Maßnahme als Verstoß gegen die Art. 28 und 29 EG (nunmehr Art. 34 und 35 AEUV) gewertet hat, mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 12. Jänner 2012, LGBl. Nr. 4/2012, aufgehoben werden.

Darüber hinaus wurden auf Bundesebene verschiedene Fiskalmaßnahmen zur Ökologisierung des Straßenverkehrs ergriffen, die sich auch auf die Schadstoffbelastung im Bereich der A 12

Inntal Autobahn auswirken. Insbesondere sind dabei die seit 1. Jänner 2010 erfolgende Differenzierung der Mauttarife nach Abgasklassen, die Bevorzugung von Benzinfahrzeugen bei der im Budgetbegleitgesetz 2011 erfolgten Anhebungen der Mineralölsteuer, die Änderungen bei der Normverbrauchsabgabe und die Bevorzugung des kombinierten Verkehrs durch Ausnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer zu erwähnen. Diese bereits gesetzten fiskalischen Maßnahmen betreffend den Pkw-Verkehr wurden im Rahmen der Steuerreform 2015 durch die Einführung von Begünstigungen für CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge fortgesetzt. Zudem gibt es Steuerbefreiungen für den kombinierten Verkehr mit Lkw.

Auch im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgütesituation gesetzt. Für den Verkehrssektor sind insbesondere die Förderprogramme des Landes Tirol für die Umrüstung auf Fahrzeuge moderner Emissionstechnologie und Stilllegung emissionsstarker Fahrzeuge zu erwähnen.

Weiters wurden und werden in Tirol seit Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um das Angebot für Gütertransporte auf der Schiene im Brennerkorridor weiter zu verbessern und damit in Übereinstimmung mit der Verkehrspolitik der Union und den Verpflichtungen des zwischenzeitlich zum Unionsrecht zählenden Protokolls Verkehr zur Durchführung der Alpenkonvention die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene zu forcieren bzw. Schienentransporte zu attraktivieren (Ausbau Unterinntaltrasse, Ausbau Bahnterminal Wörgl, derzeit in Bau befindlicher Brenner Basis Tunnel).

Zur Verbesserung der Luftgüte wurden darüber hinaus auch andere, nicht nur die in Rede stehenden Belastungsgebiete betreffende Maßnahmen gesetzt. Zu nennen sind hier vor allem Maßnahmen im Bereich Raumwärme (z.B. Förderung von energieeffizienter Bauweisen und energietechnischen Verbesserungen bestehender Gebäude, Förderung alternativer Heizformen wie Solarheizungen, Förderaktionen für Heizkesseltausch, Informationskampagnen etc.), im Bereich Nahverkehr (Verbesserung des Modal Split mit bemerkenswerten Ergebnissen, nämlich Verdoppelung des Fahrradanteils im Umland der Landeshauptstadt Innsbruck, Abnahme des Pkw-Anteils um 7 % bzw. 8 % in Innsbruck; Steigerung des öffentlichen Verkehrs im Umland von Innsbruck) und im Bereich Raumordnung (Forcierung kompakter Siedlungsstrukturen, der Nachverdichtung, der Siedlungsentwicklung im Nahbereich von ÖV-Linien). Im Mobilitätsprogramm des Landes Tirol 2013 bis 2020 sind erneut vielfältige Maßnahmen zum weiteren Ausbau und zur weiteren Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs vorgesehen.

Auch im Gewerbe- und Industriebereich wurde und wird in Behördenverfahren seit Jahren auf die Erreichung hoher, wenn möglich sogar über dem Stand der Technik liegenden Emissionsstandards geachtet.

1.1.2. Obwohl sohin umfangreiche Maßnahmen gesetzt wurden, um die Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>2</sub> in dem durch die genannten Messstellen repräsentierten Gebiet sicherzustellen, kommt es nach wie vor zu Überschreitungen der nationalen und auch EU-Grenzwerte. So hat der Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> an der Messstelle Vomp/Raststätte A 12 im Jahr 2014 noch 57 µg/m<sup>3</sup> betragen, wobei der verhältnismäßige starke Rückgang um 3 µg/m<sup>3</sup> gegenüber 2013 wesentlich auf die besonders günstigen meteorologischen

Ausbreitungsverhältnisse im Winter 2014/2015 zurückzuführen ist. Auch in den vorangegangenen Jahren hat der Jahresmittelwert deutlich über dem unionsrechtlich festgelegten und nach dem IG-L für die Anordnung von Luftreinhaltemaßnahmen maßgeblichen Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gelegen. Der zulässige Halbstundenmittelwert von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wurde seit 1999 ebenfalls jedes Jahr überschritten. Auch an der Messstelle Kundl A 12 hat der Jahresmittelwert im selben Zeitraum stets über dem nach nationalen und auch unionsrechtlichen Vorschriften zulässigen Grenzwert gelegen. Der zulässige Halbstundenmittelwert wurde an der Messstelle Kundl A 12 hingegen eingehalten.

1.1.3. Aufgrund dieser fortdauernden Grenzwertüberschreitungen hat der Landeshauptmann eine Evaluierung des geltenden Luftreinhalteplanes durchgeführt und als Ergebnis der Überprüfung ein modifiziertes Maßnahmenprogramm ausgearbeitet.

Im Hinblick auf die unionsrechtliche Verpflichtung, bei Nichteinhaltung der Grenzwerte nach Ablauf der durch die Richtlinie 2008/50/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (im Folgenden: Luftqualitätsrichtlinie) vorgegebenen Fristen durch geeignete Maßnahmen für eine möglichst rasche Einhaltung der vorgegebenen Luftqualitätsziele zu sorgen, sieht das Programm insbesondere auch kurzfristig wirksam werdende Verkehrsmaßnahmen vor. Die vom EuGH im vorzitierten Urteil als gelindere Maßnahme hervorgehobene Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung wurde dabei als Vorgriff auf das überarbeitete Maßnahmenprogramm bereits umgesetzt. Die vom Gerichtshof ebenfalls erwähnte Verschärfung des Fahrverbotes für schadstoffreiche Fahrzeuge soll laut überarbeitetem Programm ab 2016 in mehreren Etappen, die eine angemessene wirtschaftliche Nutzungsdauer der eingesetzten Kraftfahrzeuge sicherstellen und der betroffenen Wirtschaft weiters die erforderliche Zeit für die Erneuerung der Fahrzeugflotte einräumen, wirksam werden. Ebenfalls sieht das Programm die Wiedereinführung eines sektoralen Fahrverbotes vor. Die ergänzend durchgeführten fachkundigen Erhebungen haben nämlich gezeigt, dass nur bei Umsetzung eines solchen Maßnahmenbündels die alsbaldige Einhaltung der unionsrechtlich und innerstaatlich vorgegebenen Luftreinhalteziele erwartet bzw. dauerhaft sichergestellt werden kann. Die Erlassung eines sektoralen Fahrverbotes stellt wegen des damit verbundenen, im Vergleich der einzelnen in Betracht kommenden Verkehrsmaßnahmen durchaus bedeutsamen Reduktionseffektes einen unverzichtbaren Teil dieses Maßnahmenbündels dar.

1.1.4. Der Entwurf des überarbeiteten Maßnahmenprogramms und die Entwürfe der darauf basierenden Maßnahmenverordnungen mit Erläuterungen, darunter auch jener für die Sektorales Fahrverbot-Verordnung, wurden zwischen dem 27. Juli 2015 und dem 21. September 2015 für die Dauer von acht Wochen auf der Internetseite des Landes Tirol unter <http://www.tirol.gv.at/buergerservice/kundmachungen/landes-regierung/umweltschutz/ig-luft/> veröffentlicht. Sie wurden zudem auch der Europäischen Kommission mitgeteilt.

An diesem öffentlichen Konsultationsprozess beteiligten sich insbesondere auch die Interessenvertretungen der betroffenen Wirtschaftskreise im In- und Ausland, namentlich aus Deutschland und Italien, sowie mit der UECC auch eine länderübergreifende Vereinigung von

60 Industrie- und Handelskammern aus Luxemburg, den Niederlanden, Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Österreich. Bereits im Vorfeld dieses öffentlichen Konsultationsprozesses hat das Land Tirol auf politischer Ebene zahlreiche Schritte zur frühzeitigen Vorinformation der betroffenen Wirtschaftskreise und der benachbarten Regionen, insbesondere auch in Deutschland und Italien, gesetzt.

Mit der Europäischen Kommission fanden am 10. Dezember 2015 in Brüssel Konsultationen auf beamteter Ebene zum Entwurf des überarbeiteten Maßnahmenprogramms, insbesondere zur darin enthaltenen neuerlichen Einführung eines sektoralen Fahrverbotes, statt. In weiterer Folge teilte die Republik Österreich am 22. Dezember 2015 auf Grundlage der Entscheidung Nr. 357/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. April 2009 über ein Verfahren zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs (ABl. Nr. 109 vom 30.4.2009, S. 37) sowie nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 2679/98 des Rates vom 7. Dezember 1998 über das Funktionieren des Binnenmarktes im Zusammenhang mit dem freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. Nr. L 337 vom 12.12.1998, S. 8) der Europäischen Kommission mit, dass die Absicht besteht, zur Verbesserung der Luftsituation in Kombination mit zahlreichen anderen Maßnahmen ein Fahrverbot für Schwerfahrzeuge, die bestimmte Güter transportieren, auf der A 12 Inntal Autobahn im Tiroler Unterinntal zu erlassen (Sektorales Fahrverbot-Verordnung).

Am 9. März 2016 fanden zum notifizierten Entwurf einer Sektorales Fahrverbot-Verordnung neuerlich Konsultationen mit der Europäischen Kommission auf Kabinettssebene statt.

Am 11. März 2016 nahm die Europäische Kommission nach Art. 2 der Entscheidung Nr. 357/2009/EG zum Verordnungsentwurf gegenüber der Republik Österreich Stellung (Stellungnahme der Kommission vom 11.3.2016, C(2016) 1405 final). In ihrer Stellungnahme anerkannte die Kommission zwar, dass die Republik Österreich Maßnahmen ergreifen muss, um die Luftqualität in Gebieten, in denen die Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie überschritten werden, zu verbessern. In Bezug auf die notifizierte Fassung des Sektoralen Fahrverbots vertrat sie allerdings die Auffassung, dass diese nicht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar sei, weil eine Reihe anderer Maßnahmen zur Verfügung stünde, die mindestens ebenso wirksam erschienen wie ein sektorales Fahrverbot, gleichzeitig aber die Warenverkehrsfreiheit nicht in gleichem Maße einschränken würden.

In Würdigung dieser Stellungnahme der Kommission wurden Ausgestaltung und Wirkung des sektoralen Fahrverbots, insbesondere auch im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich, noch einmal fachlich und rechtlich geprüft. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde durch folgende Modifikationen der Maßnahme bzw. des Maßnahmenbündels berücksichtigt:

- Einerseits sollen Schwerfahrzeuge der Klasse Euro VI zunächst vom sektoralen Fahrverbot ausgenommen bleiben. Dadurch soll die Modernisierung der Flotte nochmals ausdrücklich forciert und dazu beigetragen werden, dass sich die derzeit schon beobachtbare Entwicklung in Richtung einer raschen Flottenmodernisierung nachhaltig fortsetzt, zumal es sich dabei um ein zentrales Element handelt, von dem die zeitnahe Erreichung des NO<sub>2</sub>-Luftqualitätsziels abhängt (vgl. dazu das überarbeitete Maßnahmenprogramm, S. 54 ff). Gleichzeitig wird dadurch die Eingriffsintensität der Maßnahme bis zum Auslaufen der Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Klasse Euro VI deutlich geringer; trotzdem kann aber bereits während dieses Zeitraums ein signifikanter Reduktionseffekt erzielt werden (vgl. dazu wiederum das überarbeitete Maßnahmenprogramm, S 56 ff). Diese Modifikation trägt daher sowohl den Bedenken der Kommission zur Verhältnismäßigkeit der Maßnahme als auch der unionsrechtlichen Verpflichtung nach der Luftqualitätsrichtlinie, den Zeitraum der Überschreitung der Grenzwerte so kurz als möglich zu halten, Rechnung. Zusätzlich wird dadurch den betroffenen Wirtschaftskreisen ein längerer Übergangszeitraum bis zum vollen Wirksamwerden des sektoralen Fahrverbotes eingeräumt.
- Andererseits soll in Bezug auf die schrittweise Ausdehnung der Euroklassenfahrverbote das Fahrverbot Schwerfahrzeugen ohne Anhänger der Klasse Euro III um zwei Jahre auf den 31. Dezember 2017 vorgezogen werden (lediglich Fahrten im regionalen Kurzstrecken- und Verteilerverkehr sollen für einen befristeten Zeitraum mit solchen Fahrzeugen weiterhin zulässig sein).
- Schließlich soll die Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Klasse Euro VI vom sektoralen Fahrverbot aufgrund ihres degressiven Effekts auf die Wirkung der Maßnahme im Frühjahr/Sommer 2018 in zwei Stufen auslaufen, um die auch bei optimalem Verlauf der Flottenerneuerung zur raschestmöglichen Einhaltung der Grenzwerte unbedingt erforderlichen Reduktionseffekte durch Verringerung des Verkehrsaufkommens tatsächlich und nachhaltig zu realisieren.

Diese Modifikationen der Maßnahmen wurden auch in der Endfassung des überarbeiteten Maßnahmenprogramms berücksichtigt.

## **1.2. Fachliche Grundlagen:**

### **1.2.1 Grenzwertüberschreitungen und Statuserhebungen:**

1.2.1.1. Zur Feststellung der Luftgüte betreibt der Landeshauptmann ein Messnetz, welches entsprechend den unionsrechtlichen Bestimmungen und den Vorgaben der Messkonzeptverordnung, BGBl. II Nr. 127/2012, eingerichtet ist. Dies gilt insbesondere auch für die Situierung der Messstationen, die den in Anlage 2 der Messkonzeptverordnung (Teil III „Lokale Standortkriterien“) festgelegten Kriterien entspricht, wonach verkehrsnahe Messstellen einen Abstand von höchstens 10 Meter (bei Einrichtung des Messnetzes noch 5 m) vom Fahrbahnrand aufweisen dürfen.

An den Messstellen Vomp/Raststätte A12 und Kundl A12 werden seit Jahren Messungen für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> durchgeführt, wobei - wie bereits erwähnt - regelmäßig

Überschreitungen des Jahresmittelwertes und teilweise auch Halbstundenmittelwertes festgestellt wurden. Die Messwerte sind in den nachstehenden Tabellen 1 und 2 dargestellt.

*Tabelle 1: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte 2005 bis 2014 (in µg/m<sup>3</sup>)*

|            | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Kundl A 12 |      |      | 59   | 57   | 55   | 56   | 53   | 55   | 51   | 48   |
| Vomp A 12  | 74   | 76   | 65   | 66   | 63   | 67   | 66   | 64   | 60   | 57   |

*Tabelle 2: Anzahl der NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwerte über 200 µg/m<sup>3</sup> 2005 bis 2014:*

|           | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Vomp A 12 | 33   | 167  | 1    | 2    | 10   | 16   | 5    | 8    | 2    | 1    |

Detaillierte Angaben zur Schadstoffbelastung an den betreffenden Messstellen im Jahresverlauf können den auf der Internetseite <http://www.tirol.gv.at/umwelt/luft/luft-jahresberichte/> veröffentlichten Jahresberichten über die Luftgüte in Tirol entnommen werden.

1.2.1.2. Aufgrund der an der Messstelle Vomp/Raststätte A12 festgestellten Grenzwertüberschreitungen wurden in den Jahren 2001 und 2003 Statuserhebungen durchgeführt. Diese fachkundig vorgenommenen Untersuchungen haben die verkehrsbedingten NO<sub>x</sub>-Emissionen als Hauptverursacher der Grenzwertüberschreitungen identifiziert.

In der Zusammenfassung der Ergebnisse der Statuserhebung aus dem Jahr 2003 wird ausgeführt:

*„An der Messstelle Vomp/Raststätte A12 wurde für Stickstoffdioxid der zulässige Jahreswert im Jahr 2002 (Grenzwert inklusive Toleranzmarge) überschritten. Damit ist gem. § 8 IG-Luft eine Statuserhebung durch den Landeshauptmann durchzuführen.*

*Die vorliegende Statuserhebung weist die an dieser Messstelle ermittelten Immissionsdaten aus und kommt – zusammen mit den bereits in der Statuserhebung 2001 angegebenen und unwesentlich veränderten Emissionen im Jahr 2002 - zum Schluss, dass die verkehrsbedingten Stickoxidemissionen den bei weitem größten Anteil an dieser NO<sub>2</sub>-Jahreswertüberschreitung darstellen.*

*Zusätzlich wurden die im mittleren Inntal zum Austausch (=Verdünnung) verfügbaren Luftmassen des Raumes untersucht. Mehrere Untersuchungen erforschten die Zusammenhänge von immissionsklimatischen Gegebenheiten in der Umgebung von Transitachsen. Sowohl die Windverhältnisse am Talboden wie auch die vertikale Temperaturschichtung wurden als die entscheidenden Faktoren für die Ausbreitungsbedingungen alpiner Tal- und Beckenlagen herausgearbeitet. Das relativ enge, vor allem aber flache Tal, umgeben von hohen Bergketten, verfügt somit über ausgesprochen*

*geringe Luftaustauschkapazitäten im Vergleich zu ebenen Gegenden. Dadurch entstehen bei gleichen Emissionen ungleich höhere Luftschadstoffbelastungen als in ebenen Gebieten.*

*Insofern stellt dieser Raum ein besonders sensibles Gebiet dar.*

*Ein Schutz vor Grenzwertüberschreitungen – sowohl hinsichtlich des Kurzzeitgrenzwertes (200  $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ) wie auch des degressiven Jahresmittelwertes (für das Jahr 2002 55  $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ) – erscheint aus den bisherigen Erfahrungen, den vorliegenden Ergebnissen der Immissionsmessungen unter Miteinbeziehung der umfangreichen meteorologischen Messungen und Fachinterpretationen nur durch wirksame weitere Maßnahmen im Bereich Verkehr (Autobahn A 12), insbesondere beim Schweren Güterverkehr, erreichbar.“*

Diese Statuserhebungen haben, wie von der zuständigen Fachabteilung Waldschutz in den einzelnen Jahresberichten über die Luftgüte jeweils festgestellt, nach wie vor Geltung,

Die Richtigkeit dieser Annahmen wird auch durch neue Fachexpertisen bestätigt. Demnach resultieren im unteren Inntal jedenfalls über 80 % der  $\text{NO}_x$ -Emissionen aus dem Straßenverkehr und stammen konkret an der Messstelle Vomp/Raststätte A 12 nur wenige Prozent der dort in der Luft befindlichen  $\text{NO}_x$ -Moleküle nicht von der A 12 Inntal Autobahn (OEKOSCIENCE 2015).<sup>1</sup> Der Anteil des Lkw-Verkehrs hat sich dabei gemäß HBEFA3.2 in den letzten Jahren zwar deutlich verringert, weil die  $\text{NO}_x$ -Emissionsfaktoren der Euro V-Lkw markant niedriger sind als bei älteren schweren Nutzfahrzeuge (SNF), wohingegen sich die  $\text{NO}_x$ -Emissionsfaktoren der modernsten Diesel-Pkw, insbesondere für Fahrzeuge der Euroklasse 5, nur relativ wenig verbessert haben. In der Gesamtbetrachtung trugen aber die SNF auch gemäß den aktualisierten Emissionsfaktoren des HBEFA3.2 im Jahr 2012 ebenso wie die Pkw knapp 40 % zu den  $\text{NO}_x$ -Emissionen auf der A 12 Inntal Autobahn bei. Der Emissionsbeitrag der als Lieferwagen gezählten Fahrzeuge betrug knapp 20 %, jener der Busse 3 % und jener der Motorräder weniger als 1 % (OEKOSCIENCE 2015a<sup>2</sup>).

### **1.2.2. Gebiet mit Grenzwertüberschreitungen:**

Aufgrund der durchgeführten Statuserhebungen und der zwischenzeitlich gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse (insbesondere laufende Messergebnisse der einzelnen Messstellen, Messungen mittels Passivsammlern, Messergebnisse aus UVP-Verfahren, zusätzliche Daten zum Verkehrsaufkommen) können Überschreitungen des IG-L-Grenzwertes für einen Gebietsstreifen von 100 m beiderseits der Straßenachse der A 12 Inntal Autobahn von der Staatsgrenze bei Kufstein bis zur westlichen Gemeindegrenze von Zirl angenommen werden.

#### Fachliche Begründung:

Die Messergebnisse der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerte der letzten Jahre zeigen zwar grundsätzlich eine sinkende Tendenz, trotzdem liegen die Jahreskonzentrationen noch immer deutlich über

1 OEKOSCIENCE (2015): Thudium J.: Replik Stellungnahmen von WKO und IV Tirol zum Maßnahmenprogramm nach IG-L: Studien der TU Graz. Oekoscience Chur.

2 OEKOSCIENCE (2015a): Thudium J.: Stickstoffdioxidimmissionen an der Messstelle Vomp: Szenarien für 2015 - 2020. Oekoscience Chur.

dem zulässigen Jahreswert gemäß IG-L und auch über dem zulässigen Jahresgrenzwert gemäß der Luftqualitätsrichtlinie, wie der nachstehenden Tabelle 3 entnommen werden kann.

*Tabelle 3: NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte 2011-2014 von Vomp-Raststätte A12 und Kundl A12 (Werte angegeben in µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>)*

| <b>Jahr/Messstelle</b> | <b>Vomp-Raststätte/A12</b> | <b>Kundl/A12</b> |
|------------------------|----------------------------|------------------|
| 2011                   | 66                         | 53               |
| 2012                   | 64                         | 55               |
| 2013                   | 60                         | 51               |
| 2014                   | 57                         | 48               |

Aufgrund dieser nach wie vor bestehenden erheblichen Belastungssituation an den Messstellen Vomp/Raststätte A 12 und Kundl A 12 ist aus immissionsfachlicher Sicht kein Grund für eine Änderung (Verkleinerung) des den geltenden Maßnahmenverordnungen zugrunde liegenden Belastungsgebietes erkennbar. Der nochmalige starke Rückgang der Immissionsbelastung im Jahr 2014 war auf die besonders günstigen meteorologischen Ausbreitungsverhältnisse im Winter 2014/2015 zurückzuführen. Von einer nachhaltigen Immissionsentlastung kann daher nicht gesprochen werden. Folgerichtig ergeben sich auch daraus hinsichtlich Größe und Ausdehnung der als belastet anzusehenden Gebiete aus immissionsfachlicher Sicht keine Änderungen.

Was speziell die Frage der horizontalen Breite des belasteten Gebietes anlangt, kommen die Modellierung, welche im Zuge des UVP-Verfahrens „Ausbau ÖBB-Trasse Unterinntal“ (1996) vorgenommen wurde, die Modellierung der FVT Graz aus dem Jahr 2003 (Fvt 2003) und die Modellierung im Zuge des ALPNAP-Projektes (Alpnep 2007) zu durchaus unterschiedlichen Ergebnissen. Während die Studie der FVT Graz für das Jahr 2015 von einem höchstens 80 m breiten Streifen neben der A 12 ausgeht, innerhalb dessen der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert mehr als 30 µg/m<sup>3</sup> beträgt, gibt die ALPNAP-Studie weiter reichende horizontale Abstände zur Autobahn an. Zur letzteren Untersuchung ist allerdings zu bemerken, dass diese Berechnungen mittels „MCCM“, einem mesoskaligen Ausbreitungsmodell mit Gitterbreiten > 1 km, durchgeführt wurde. Die Anwendung derartiger Ausbreitungsmodelle auf das topographisch stark modifizierte Gelände des Inntales lässt trotz der Einbeziehung der „Nesting-Methode“ prinzipiell keine ausreichend genaueren Ergebnisse hinsichtlich der horizontalen Ausdehnung erwarten als die seinerzeitigen Statuserhebungen (Immissionstechnische Stellungnahme der Abteilung Waldschutz des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 24.02.2014, Zl. Forst-F39/27-2014, bestätigt durch Stellungnahme vom 26.06.2015).

### 1.2.3. Sanierungsgebiet:

Als Sanierungsgebiet ist jener Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn auszuweisen, der für die Grenzwertüberschreitungen in dem in Kapitel 1.2.2. genannten Gebiet maßgeblich ist. Laut Legaldefinition in § 2 Abs. 8 IG-L ist das Sanierungsgebiet nämlich jener Teil des Bundesgebietes, in dem sich die Emissionsquellen befinden, für die im Maßnahmenkatalog Anordnungen getroffen werden können. Aufgrund der Verursacheranalyse ist dies der Verkehr auf dem betreffenden Autobahnabschnitt.

Damit ist die A 12 Inntal Autobahn von der österreichischen Staatsgrenze zu Deutschland bis Strkm. 91,921 (westliche Gemeindegrenze von Zirl) als Sanierungsgebiet festzulegen.

### 1.2.4. Lufthygienische Wirksamkeit des sektoralen Fahrverbotes als Einzelmaßnahme und im Kontext mit den im Programm nach § 9a IG-L weiters vorgesehenen Verkehrsmaßnahmen (OEKOSCIENCE 2015a):

Die Quantifizierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt für die Jahre 2015 bis 2020 gegenüber dem Ausgangsjahr für die Szenarienberechnungen, nämlich 2012. Es werden die Emissionen und Immissionen an NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> für 2015, 2018 und 2020 berechnet.

#### 1.2.4.1. Grundlagen der Berechnung:

Die Grundlage der Berechnung des Effektes von Maßnahmen bilden die Grundszenarien, welche die zukünftige Entwicklung ohne weitere A12-bezogene Maßnahmen abbilden. Da diese zukünftige Entwicklung nicht genau bekannt ist, wird ein Fächer von möglich erscheinenden Entwicklungen aufgespannt. Konkret heißt dies:

- Jedes Szenarium wird für drei mögliche Verkehrsentwicklungen berechnet, wobei die in der nachstehenden Tabelle 4 enthaltenen Szenarien V1 (Verkehrszunahme), V2 (Nullwachstum), V3 (Verkehrsabnahme) unterschieden werden.

*Tabelle 4: Szenarien der Verkehrsentwicklung (LV: Leichtverkehr; SV: Schwerverkehr; /y: pro Jahr. (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a)*

| Variant | Annahme Verkehrsentwicklung | Beschreibung |
|---------|-----------------------------|--------------|
| V1      | LV +0.5%/y; SV +2%/y        | Zunahme      |
| V2      | LV ±0%; SV ±0%              | Nullwachstum |
| V3      | LV -2%; SV -2% 2015         | Abnahme      |
|         | LV -3%; SV -3% 2018 & 2020  |              |

In einer graphischen Darstellung stellen sich diese Entwicklungen wie folgt dar:

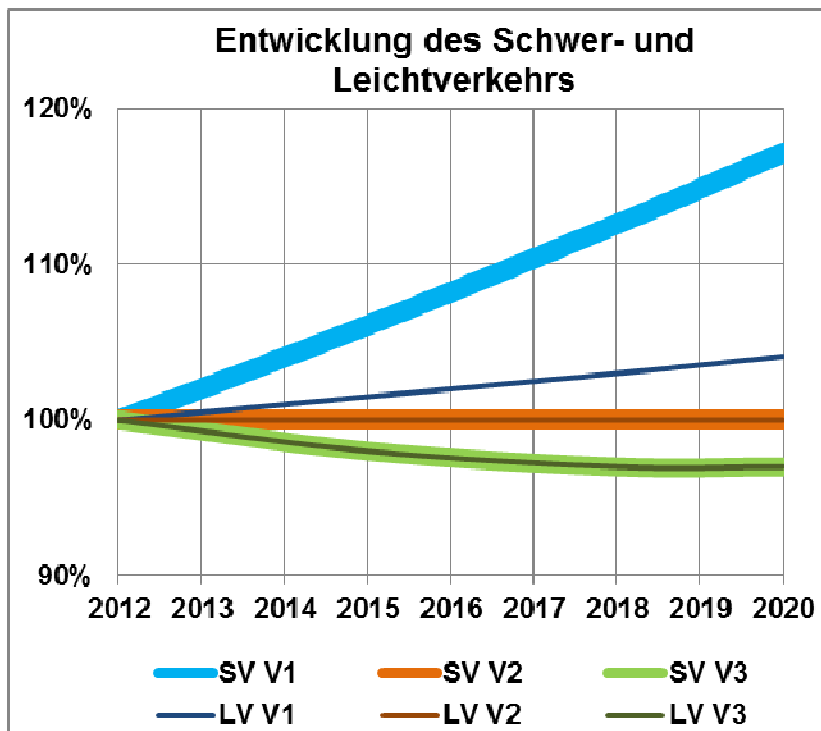


Abbildung 1: Szenarien der Verkehrsentwicklung von 2012 bis 2020 (LV: Leichtverkehr; SV: Schwerverkehr. (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a).

- Grundszenarium A (GSze A) geht von einer starken Modernisierung der Flotte gem. TU Graz (2014) und Emissionsfaktoren (EFA) je Euroklasse gem. HBEFA3.2 aus. Auf die Forcierung dieser raschen Flottenerneuerung zielen insbesondere die Euroklassenfahrverbote und das Nachtfahrverbot mit seiner Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI ab. Auch die befristete Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge vom Sektoralen Fahrverbot trägt zur Forcierung der Flottenerneuerung bei. Die rasche Flottenerneuerung wird weiters durch Fiskalregelungen des Bundes unterstützt, und zwar die Spreizung der Mauttarife nach Euroklassen mit Begünstigung der Fahrzeuge mit fortschrittlicherer Emissionstechnologie.

Grundszenarium B (GSze B) liegen eine moderate Modernisierung der Flotte gem. HBEFA3.1 bzw. Infras (2013) und EFA wie für GSze A mit folgenden Ausnahmen zugrunde:  
 Pkw und Lfw Euro 6: +100 %  
 Solo-Lkw, SLZ und Busse Euro VI: +50 %.höhere Emissionsfaktoren in der Euroklasse VI/6

Graphisch lassen sich diese Grundszenarien wie folgt darstellen:

a) Flottenverteilung:

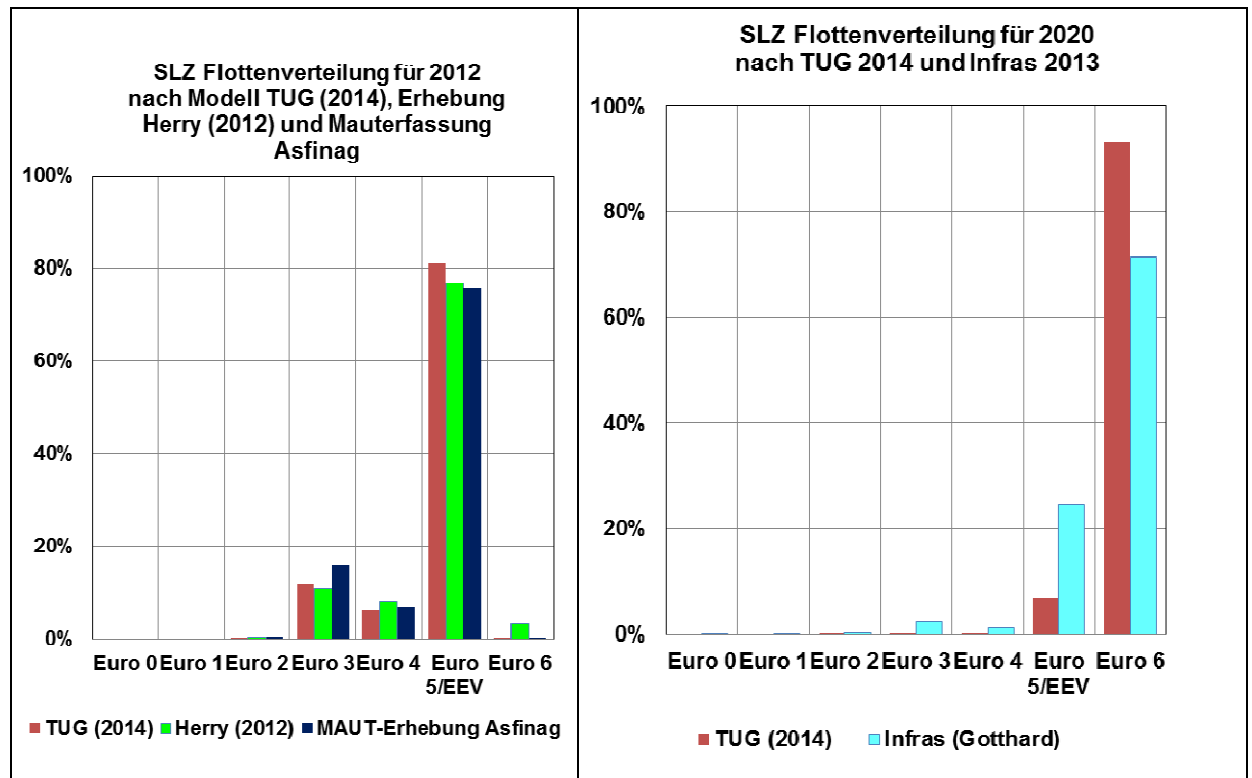


Abbildung 2: Flottenverteilungen nach Euroklassen für Sattel- und Lastenzüge (SLZ) auf der A12 für 2012 und 2020, Erhebungen und Prognosen (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a)

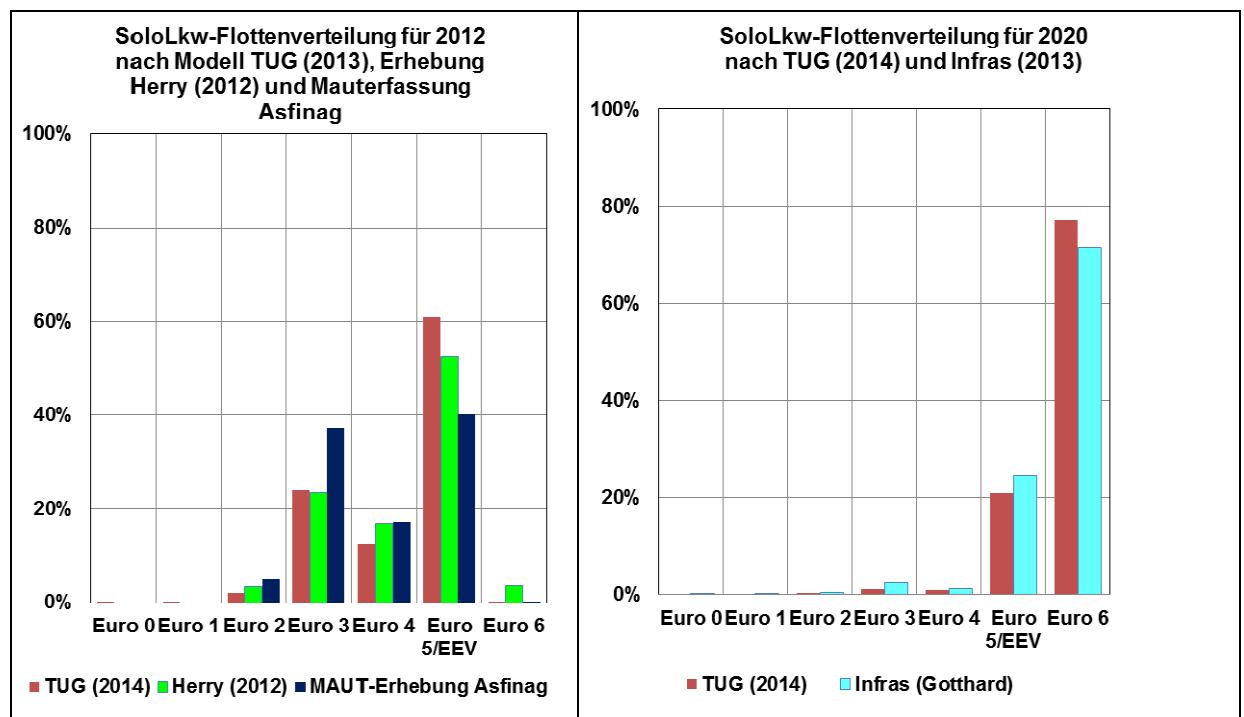


Abbildung 3: Flottenverteilungen nach Euroklassen für SoloLkw auf der A12 für 2012 und 2020, Erhebungen und Prognosen (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a)

**b) Emissionsfaktoren:**

Die folgenden Abbildungen veranschaulichen die Entwicklung der Emissionsfaktoren je Euroklasse für  $\text{NO}_x$  und  $\text{NO}_2$  für SLZ, und zwar nach dem Handbuch der Emissionfaktoren (HBEFA) 3.1, dem nunmehr vorliegenden neuen HBEFA3.2 und dem HBEFA3.2 mit Annahme höherer Emissionsfaktoren für Euro6/VI-Fahrzeuge (Pkw und Lkw Euro 6: +100 %, SoloLkw, SLZ und Busse Euro VI: +50 %).

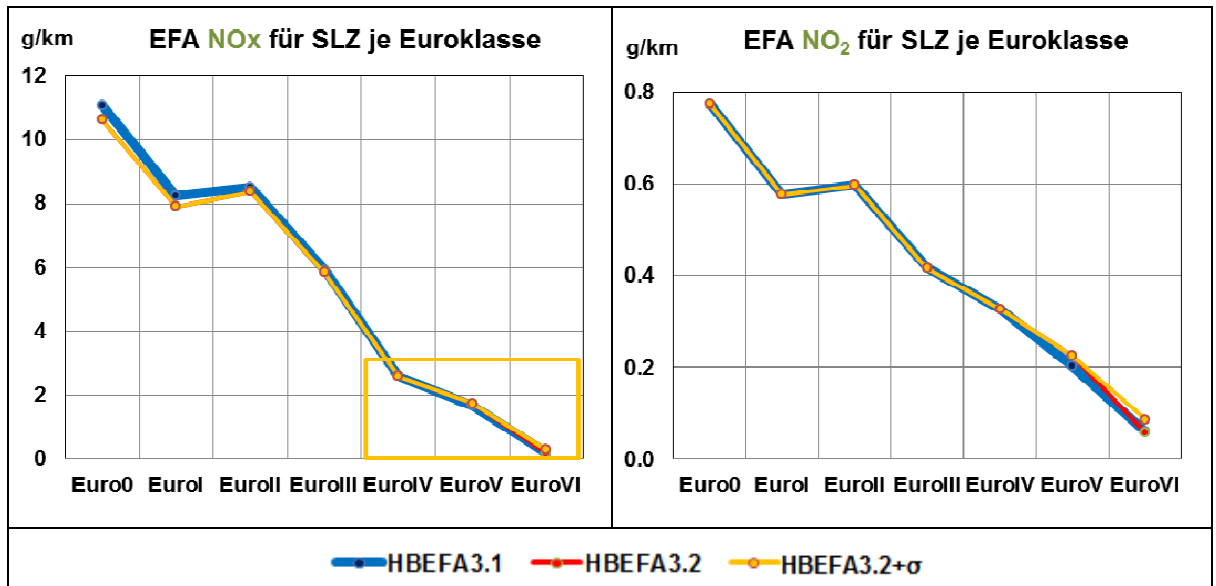


Abbildung 4: Emissionsfaktoren (EFA) von  $\text{NO}_x$  und  $\text{NO}_2$  für SLZ (unten) je Euroklasse, österreichische Autobahn, 122 km/h, ländlich, free flow, flach (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a)

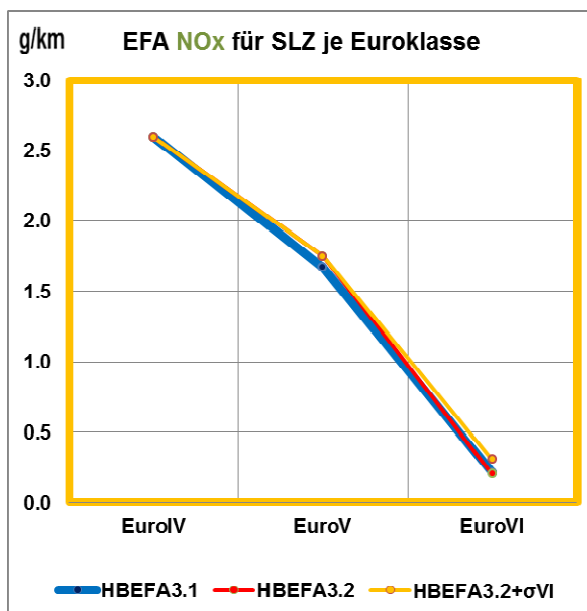


Abbildung 5: Emissionsfaktoren (EFA) von  $\text{NO}_x$  für SLZ; Vergrößerung aus obiger Abbildung (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a)

Für jedes Jahr 2015, 2018, 2020 ergeben sich sohin die Grundszenarien:

- GSze A.V1
- GSze A V2
- GSze A V3
- GSze B.V1
- GSze B V2
- GSze B V3

#### 1.2.4.2. Lufthygienische Effekte:

Vorweg ist anzumerken, dass nicht nur die vorgesehenen Verkehrsmaßnahmen, sondern auch die Grundszenarien selbst über die Verkehrsentwicklung und die Flottenmodernisierung eine lufthygienische Wirkung entfalten.

Die folgende Abbildung 6 zeigt den lufthygienischen Effekt der sechs verschiedenen Varianten des Grundszenariums (GSze A und GSze B jeweils mit den drei Verkehrsvarianten V1, V2 und V3). Ausgangsjahr der Szenarienberechnungen ist 2012. Es wird angenommen, dass die meteorologischen Ausbreitungsbedingungen für Luftschadstoffe auch in den Jahren bis 2020 gleich sind wie 2012.

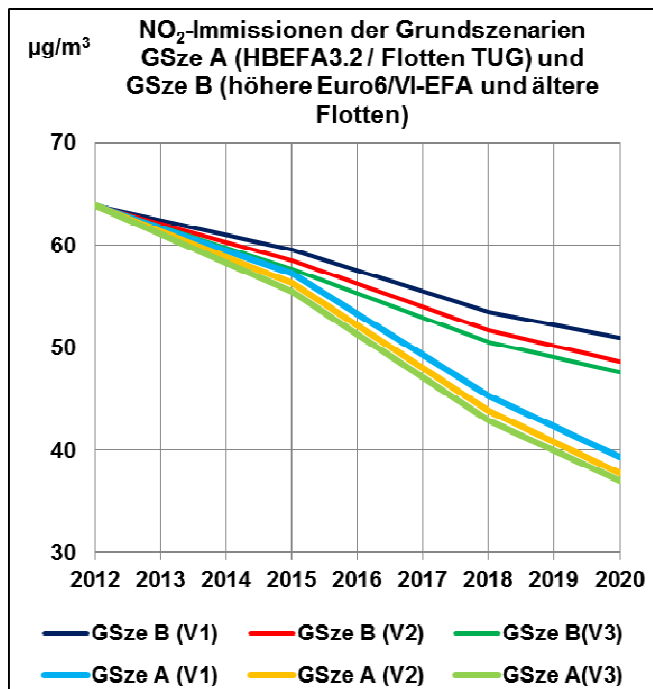


Abbildung 6: NO<sub>2</sub>-Immissionen 2015-2020 (Jahresmittel bei Vomp-A12) für die Grundszenarien GSze A und GSze B je nach Verkehrsszenarium (V1, V2, V3). 2012: NO<sub>2</sub>-Messwert bei Vomp-A12 (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a)

Der Unterschied zwischen den Verkehrsszenarien je Grundszenarium macht sich demnach im Jahr 2020 mit einem Unterschied von 2.5 – 3.5 µg/m³ bemerkbar, der Unterschied zwischen V1 und V2 beträgt im GSze A 1,6 µg/m³. Vor allem aber unterscheiden sich die Grundszenarien GSze A und GSze B in ihrer Auswirkung auf die NO<sub>2</sub>-Immissionen stark. Der Unterschied beträgt etwa 10 µg/m³. Es kommt also sehr darauf an, wie rasch sich die Fahrzeugflotten modernisieren und wie groß die effektiven Emissionsfaktoren (EFA) der modernen Fahrzeuge (Euro 6/VI) sind.

Auf die in Punkt 2.4.1. beschriebenen Grundszenarien werden verschiedene Maßnahmen aufgesetzt, deren lufthygienische Wirkung evaluiert wird.

Die folgende Tabelle zählt die aufgrund ihres relevanten Reduktionspotenzials in Betracht kommenden (zusätzlichen) Maßnahmen auf:

*Tabelle 5: Verkehrsmaßnahmen der Maßnahmen szenarien (Quelle: OEKOSCIENCE 2015).*

| Bezeichnung   | Szenarien                                                                                                                                                  |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| G             | BAU (Grundszenarien)                                                                                                                                       |
| M1.02         | Permanentes Tempo100 für Leichtverkehr, 100 km/h genau                                                                                                     |
| M2.01 - M2.02 | SLZ-Fahrverbote Euro 0-III bis Euro 0-IV                                                                                                                   |
| M3.01 - M3.03 | SoloLkw-Fahrverbote Euro 0-II bis Euro 0-IV                                                                                                                |
| M5            | Sektorales Fahrverbot SNF (– 6,6 %)                                                                                                                        |
| K             | Kombination von M1.02 (perm. Tempo100 genau), M5 (Sektorales Fahrverbot von – 6,6 %) und Euroklassenfahrverbote für die SNF gemäß Zeitplan vom Sommer 2014 |

In der Fachstudie OEKOSCIENCE 2015a wird von folgendem Zeitplan für die Einführung der Maßnahmen ausgegangen:

- ab November 2014 (also in den Sze 2015, 2018, 2020): Permanentes Tempo100 genau.
- ab 1.9.2015 (also teilweise im Sze 2015, in den Sze 2018 und 2020): Euro II-Verbot für SoloLkw.
- ab 1.11.2015: (also teilweise im Sze 2015, in den Sze 2018 und 2020): Sektorales Fahrverbot für SNF.
- ab 2017 (also in den Sze 2018, 2020): Euro III-Verbot für SLZ.
- ab 2019 (also in den Sze 2020): Euro III-Verbot für SoloLkw.

Das Euro IV-Verbot für SLZ und SoloLkw soll ab 2022 gelten.

Dieser Zeitplan liegt der nachstehenden Darstellung der Maßnahmenwirksamkeit (Einzelmaßnahmen und Kombinationsszenarium) zugrunde. Tatsächlich wird sich der Geltungsbeginn einzelner Maßnahmen zeitlich etwas verschieben bzw. entfaltet das Sektorale Fahrverbot aufgrund der befristeten Ausnahme für Fahrzeuge der Euroklasse VI die volle

Wirkung jahresdurchgängig erst im Jahr 2019. Die Aussagekraft der Studie wird dadurch aber nicht berührt. Entscheidend für die Einhaltung des EU-Grenzwertes spätestens 2020 ist, dass die einzelnen in der Szenarienberechnung berücksichtigten Maßnahmen vorher wirksam werden. Mit Inkrafttreten entfalten diese nämlich sofort den entsprechenden Reduktionseffekt, führen also unmittelbar zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung. Dass das sektorale Fahrverbot daher nicht – wie in der Szenarienberechnung angenommen – bereits 2015 in Kraft getreten ist und für einen Übergangszeitraum, nämlich bis Mitte 2018, zudem befristete Ausnahmen von diesem Verbot für Euro VI-Fahrzeuge vorgesehen sind, bewirkt zwar einen etwas anderen Verlauf in der Entwicklung der Belastungssituation, die Einhaltung des Jahresmittelwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr 2020 wird dadurch aber nicht in Frage gestellt. Der lufthygienische Effekt des sektoralen Fahrverbotes ist zwar während der Geltung der Ausnahme etwa geringer (ca.  $\frac{3}{4}$  der in der nachstehenden Tabelle 6 ausgewiesenen Schadstoffreduktion), ab Mitte 2018 entfaltet das Verbot aber seine volle Wirkung. Dasselbe gilt für die teilweisen Abweichungen vom Zeitplan 2014 bei Verschärfung der Euroklassenfahrverbote, weil auch diese 2020 voll wirksam sind. Auch die Flottenerneuerung wird wegen zeitlicher Verschiebungen des Geltungsbeginns der einzelnen Euroklassenfahrverbote zwar möglicherweise etwas anders verlaufen, mit Wirksamwerden der Fahrverbote müssen Fahrzeuge der dann unzulässigen Euroklasse aber sofort durch solche neuerer Emissionstechnologie ersetzt werden, sodass auch insofern jedenfalls im Jahr 2020 der in der Studie ausgewiesene Reduktionseffekt angenommen werden kann. Was die Flottenerneuerung der Schwerfahrzeuge anlangt, ist zudem zu berücksichtigen, dass aufgrund der Verordnung (EG) 595/2009 bereits seit 1. Jänner 2014 nur mehr Fahrzeuge der Euroklasse VI neu zugelassen werden dürfen, weshalb schon aufgrund dieser rechtlichen Schranken, also unabhängig von der Geltung des IG-L-Euroklassenfahrverbotes, der Austausch älterer Fahrzeuge in der Regel nur mehr gegen solche der neuesten Emissionstechnologie erfolgen wird, d.h. dass schon die unionsrechtlichen Vorschriften die in der Studie angenommene rasche Flottenerneuerung forcieren. Ebenfalls tragen die bereits geltenden Fiskalregelungen des Bundes, nämlich die nach Euroklassen differenzierende und Fahrzeuge mit fortschrittlicher Emissionstechnologie begünstigende Tarifgestaltung in der Mauttarifverordnung, zur Flottenmodernisierung bei. Schließlich wird sich durch die befristete Ausnahme vom sektoralen Fahrverbot für Schwerfahrzeuge der Abgasklasse Euro VI ein in der Studie noch nicht berücksichtigter zusätzlicher Anreiz für die rasche Flottenumrüstung ergeben, ebenso durch das nunmehr teilweise frühere Wirksamwerden des Fahrverbotes für Solo-Lkw der Abgasklasse Euro III.

Konkret ist zur Maßnahmenwirksamkeit Folgendes festzuhalten:

Das Reduktionspotenzial der identifizierten Verkehrsmaßnahmen divergiert je nach angenommenem Grundszenarium (GSze A und GSze B). Bei einer raschen Flottenmodernisierung auf die Euro VI-Emissionstechnologie und Einhaltung der Emissionsstandards laut dem aktuellsten Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA3.2<sup>3</sup> gemäß GSze. A ist der Effekt der einzelnen Verkehrsmaßnahmen geringer, weil

---

<sup>3</sup> Das aktuellste Handbuch zu den Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA3.2 stellt als internationales Gemeinschaftswerk "state-of-the-art" dar und wurde deshalb den Szenarienberechnungen zugrunde gelegt.

- Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Fahrzeugen mit niedrigerer Euroklasse und damit höheren Emissionen eine größere Wirkung haben als bei emissionstechnisch fortschrittlicheren Leichtfahrzeugen,
- von der Einführung eines Fahrverbotes für niedrigere Euroklassen weniger Fahrzeuge betroffen sind,
- mehr Fahrzeuge vom Nachtfahrverbot ausgenommen sind und sich dadurch die Emissionen während der aus lufthygienischer Sicht ungünstigen Nachtstunden erhöhen,
- der Reduktionseffekt bei Verlagerung von Fahrzeugen höherer Euroklasse auf andere, kürzere Strecken (Umwegfahrten) oder auf die Schiene geringer ist als bei der Verlagerung von Fahrzeugen mit höheren Emissionen.

Der in der Flottenmodernisierung selbst gelegene Reduktionseffekt ist im GSze A aber höher.

Die sukzessive Abnahme der lufthygienischen Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen erklärt sich ebenfalls mit der sukzessiven Modernisierung der Flotte. Dies gilt insbesondere auch für das sektorale Fahrverbot. Wenn aufgrund der Flottenerneuerung generell und sohin auch für den Transport der vom Verbot erfassten Güter nur mehr Fahrzeuge mit fortschrittlicheren Emissionsstandards und real niedrigen Emissionen eingesetzt werden, ergibt sich – wie erwähnt - bei gleicher Anzahl der vermiedenen Fahrten klarerweise eine geringere Maßnahmenwirksamkeit.

Die folgenden Tabellen 6, 7 und 8 zeigen die Reduktion der NO<sub>2</sub>-Belastung in den beiden Grundszenarien bei gleich bleibendem Verkehrsaufkommen (Variante V2) für jede der geplanten Verkehrsmaßnahmen. Ebenfalls angegeben wird die aktuelle Wirkung des Nachtfahrverbotes, die allerdings bereits in den Grundszenarien enthalten ist.

Tabelle 6: NO<sub>2</sub>-Immissionspotenzial des sektoralen Fahrverbotes::

| Jahr | NO <sub>2</sub> -Immissionspotenzial (µg/m <sup>3</sup> ) |        |
|------|-----------------------------------------------------------|--------|
|      | GSze A                                                    | GSze B |
| 2018 | – 0,3                                                     | – 0,5  |
| 2020 | – 0,2                                                     | – 0,4  |

(Anmerkung:

Die in dieser Darstellung nicht berücksichtigte Ausnahmeregelung für Euro VI-Fahrzeuge bis Ende März 2018 [erste Gütergruppe] bzw. Ende Juni 2018 [zweite Gütergruppe] führt zwar dazu, dass sich das Verlagerungsvolumen während der Geltung der Ausnahme erwartungsgemäß verringert (neben Fahrten mit bereits aktuell zur Fahrzeugflotte zählenden Euro VI-Lkw wird von betroffenen Nicht-EuroVI-Lkw erwartungsgemäß ca. die Hälfte tatsächlich wegfallen, die andere Hälfte aber durch einen EuroVI-Transport ersetzt werden. Der lufthygienische Effekt des Sektoralen Fahrverbotes beträgt aber trotzdem Dreiviertel des in der Tabelle dargestellten Wertes. Dies erklärt sich damit, dass die emissionsstärkeren Schwerfahrzeugkategorien vom Fahrverbot weiterhin betroffen sind und „Ersatzfahrzeuge“ der Euroklasse VI 10- bis 30-fach geringere Emissionswerte aufweisen.

Die Wirkung des sektoralen Fahrverbotes ist degressiv, solange es Ausnahmen für EuroVI-Lkw gibt, weil diese immer zahlreicher werden. Auch ein neu eingeführtes Euroklassenfahrverbot schwächt den Effekt des sektoralen Fahrverbotes mit Euro VI-Ausnahme sofort etwas ab, weil dann umgehend mehr Euro VI unterwegs sind. Ein sektoriales Fahrverbot ohne Ausnahme hat hingegen immer eine Wirkung von -6.6% der aktuellen NO<sub>x</sub>-Emissionen der schweren Nutzfahrzeuge (SNF) des betreffenden Jahres. Zur Erreichung der Luftqualitätsziele ist es daher notwendig, nach einer Übergangsfrist die volle Wirksamkeit des sektoralen Fahrverbotes herzustellen. Zur Verdeutlichung wird auf die nachstehende Abbildung 7 verwiesen, die den Emissionseffekt des sektoralen Fahrverbotes im Falle einer permanenten Ausnahme für Euro VI-Lkw von 2016 – 2020 im Vergleich zum Effekt eines ab Mitte 2018 voll wirksamen Verbotes zeigt. [OEKOSCIENCE 2016a<sup>4</sup>]

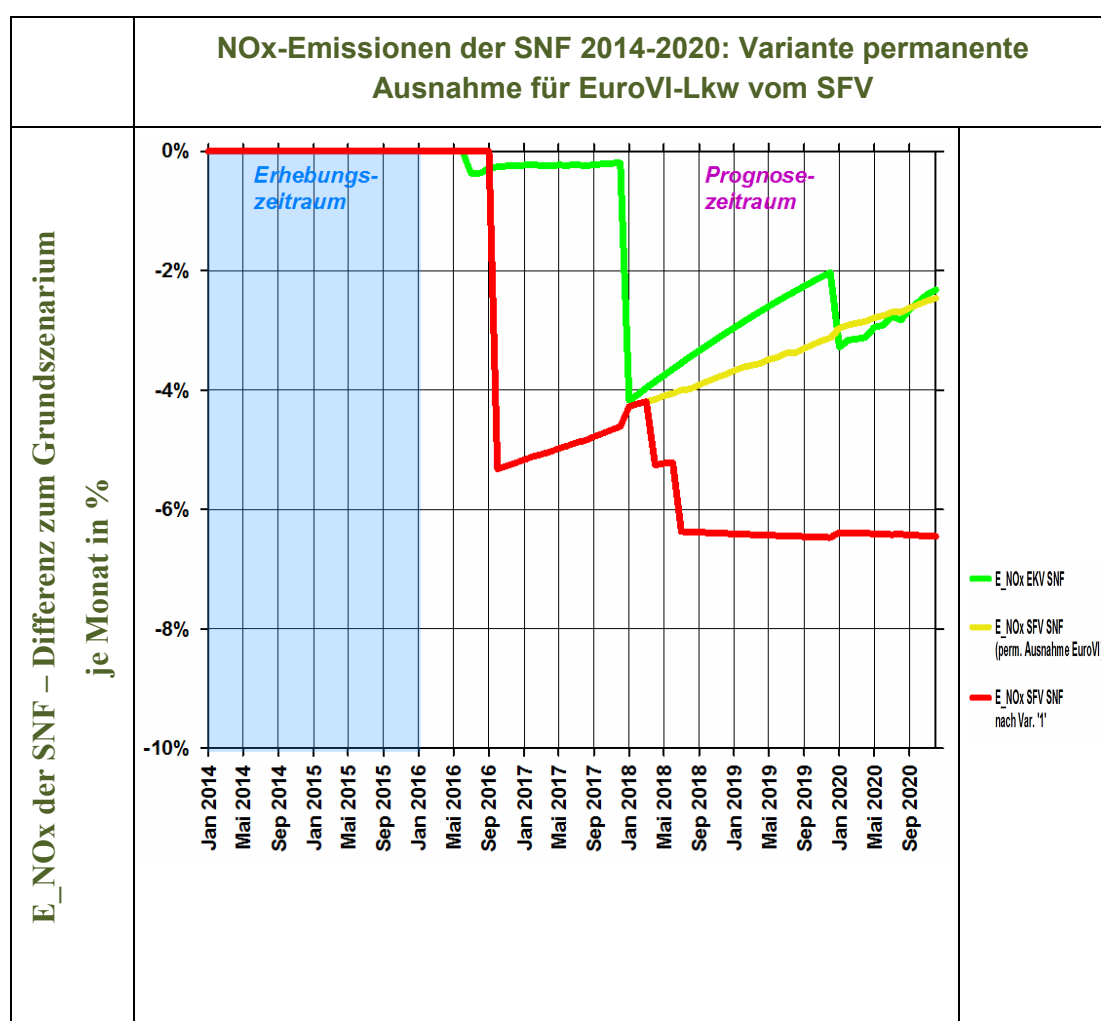


Abbildung 7: Effekt der postulierten Maßnahmen auf die NO<sub>x</sub>-Emissionen der SNF.  
Variante permanente Ausnahme für EuroVI-Lkw vom SFV (Quelle:  
OEKOSCIENCE 2016a)

4 OEKOSCIENCE (2016a): Thudium J.: Überprüfung der Maßnahmenszenarien für die A 12 im Lichte der aktuellsten Entwicklungen. Oekoscience Chur.

Tabelle 7: NO<sub>2</sub>-Immissionspotenzial des permanenten Tempolimits auf der A 12 bei Vomp

| NO <sub>2</sub> -Immissionspotenzial (µg/m³) |        |        |
|----------------------------------------------|--------|--------|
| Jahr                                         | GSze A | GSze B |
| 2015                                         | – 2,7  | – 2,8  |
| 2018                                         | – 2,2  | – 2,6  |
| 2020                                         | – 2,0  | – 2,4  |

Tabelle 8: NO<sub>2</sub>-Immissionspotenzial des Fahrverbots für Schwerfahrzeuge bis Euroklasse III

| NO <sub>2</sub> -Immissionspotenzial (µg/m³) |        |        |
|----------------------------------------------|--------|--------|
| Jahr                                         | GSze A | GSze B |
| 2018                                         | – 0,1  | – 0,7  |
| 2020                                         | – 0,1  | – 0,7  |

(Anmerkung:

Durch die vorgezogene Einführung eines Euro III-Fahrverbotes für Solo-Schwerfahrzeuge mit einer bis Ende 2019 befristeten Ausnahmen für Fahrten im regionalen Kurzstrecken- und Verteilerverkehr wird sich der Effekt im Jahr 2018 und 2019 etwas erhöhen. Für das Jahr 2020 entsprechen die Annahmen in der Fachstudie den nunmehr geplanten rechtlichen Regelungen [ausnahmsloses Fahrverbot für alle Euro III-Schwerfahrzeuge, also Schwerfahrzeuge mit Anhänger und Solo-Schwerfahrzeuge], sodass von der tabellarisch dargestellten Wirkung auszugehen ist.)

#### NO<sub>2</sub>-Immissionspotenzial des Nachtfahrverbots:

Der lufthygienische Effekt des Nachtfahrverbotes ist – wie erwähnt - in den Grundszenarien enthalten. Laut einer aktuellen Studie hat der lufthygienische Effekt des Nachtfahrverbotes im Jahr 2014 etwa -2 µg/m³ betragen [OEKOSCIENCE 2015b<sup>5</sup>].)

Die nachfolgende Abbildung 8 zeigt, in welchem Ausmaß die im Maßnahmenbündel vorgesehenen zusätzlichen Maßnahmen zur Immissionsreduktion bei NO<sub>2</sub> beitragen, wobei das Verkehrsszenarium V2 (gleich bleibender Verkehr 2012–2020) zugrunde gelegt ist. Die Reduktion meint hier den Zusatzeffekt gegenüber dem jeweiligen Grundszenarium, welches durch die Flottenmodernisierung (→ geringere EFA) bereits an sich eine Immissionsreduktion gegenüber dem Ausgangsjahr 2012 zur Folge hat.

---

5 OEKOSCIENCE (2015b): Thudium J.: Lufthygienische Wirkung des Nachtfahrverbotes für Lkw auf der A 12 im Jahr 2014. Oekoscience Chur.

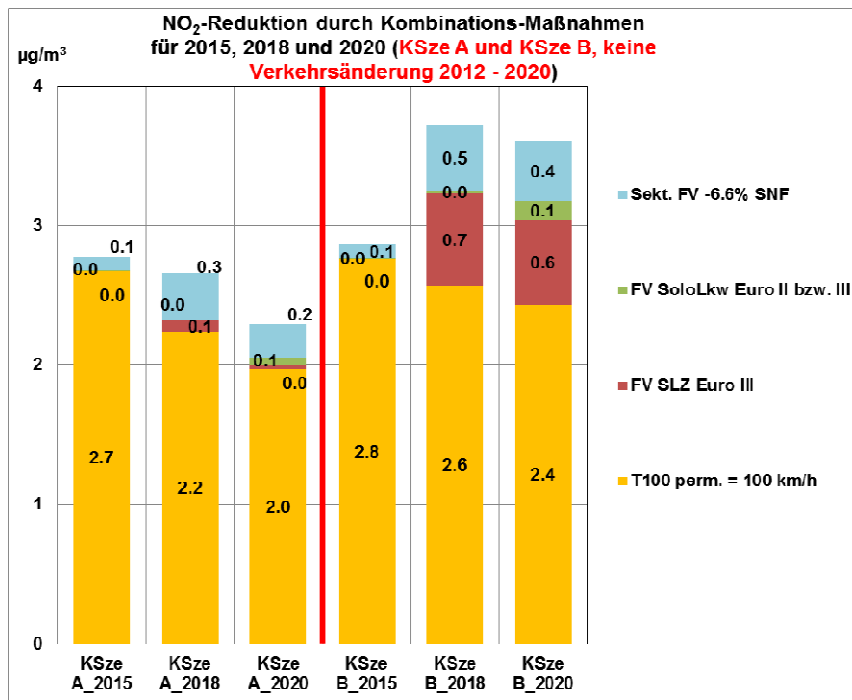
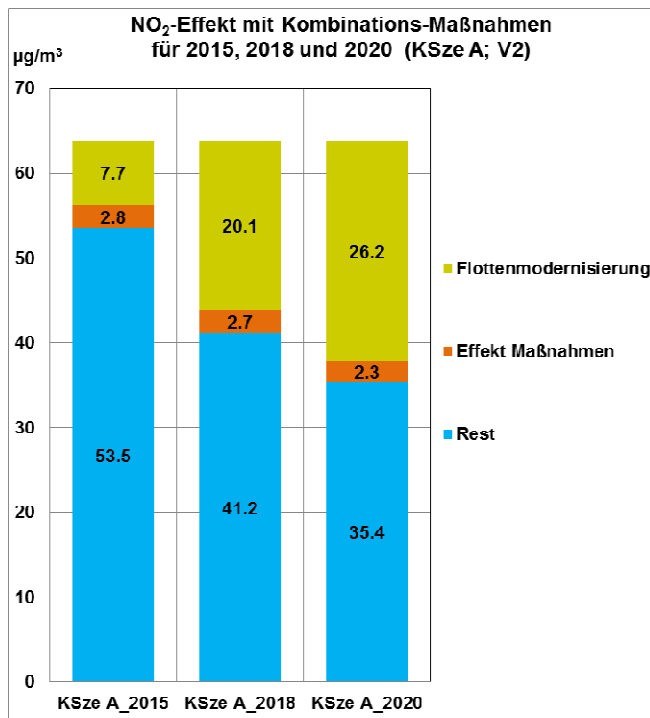


Abbildung 8: Reduktion der NO<sub>2</sub>-Belastung durch die verschiedenen Maßnahmen in den beiden Grundszenarien an der Messstelle Vomp A 12 für die Jahre 2015, 2018 und 2020 (Quelle: OEKOSCIENCE 2015a).

#### Entwicklung der Schadstoffbelastung:

Unter der begründeten Annahme, dass es zu einer raschen Modernisierung der Fahrzeugflotte gemäß GSze A kommt (die rasche Flottenerneuerung wird insbesondere durch die Euroklassenfahrverbote, das Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge mit seiner Ausnahme lediglich für Fahrzeuge der Euroklasse VI, die befristete Ausnahme vom Sektoralen Fahrverbot für Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI und zusätzlich auch durch die in der Mauttarifverordnung vorgesehene Begünstigung von Fahrzeugen fortschrittlicher Emissionstechnologie forciert), der weiteren Annahme, dass das Schwerverkehrsaufkommen im Sanierungsgebiet im Betrachtungszeitraum nicht relevant zunimmt sowie unter Zugrundelegung der für Fahrzeuge mit Euro VI-Technologie verbindlich festgelegten Emissionswerte (auf die unionsrechtlich fixierten Emissionswerte hat auch der EuGH in seinem Urteil in der Rs C-28/09 abgestellt) kann für die Messstelle Vomp/Raststätte A 12 bei Umsetzung des Maßnahmenbündels die in Abbildung 9 dargestellte Entwicklung der Schadstoffbelastung angenommen werden.



**Abbildung 9:** Reduktion der NO<sub>2</sub>-Belastung durch bestehende Maßnahmen und Reduktion durch weitere Maßnahmen an der Messstelle Vomp A 12 bis zum Jahr 2020 laut Grundszenarium A (rasche Flottenmodernisierung gemäß TU Graz 2014) und Variante V2 (Nullwachstum beim Pkw- und Lkw-Verkehr auf der A 12 2012 bis 2020).

Aufgrund des dargestellten Reduktionseffektes kann die Einhaltung des maßgeblichen Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ im Jahr 2020 aber auch dann erwartet werden, wenn ungünstige meteorologische Verhältnisse zu einer höheren Immissionsbelastung führen und/oder die durch die Maßnahmenplanung nur teilweise steuerbare Verkehrsentwicklung einen anderen als den der Szenarienberechnung zugrunde gelegten Verlauf nehmen sollte. Insbesondere bei der Verkehrsentwicklung kann aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen nicht ausgeschlossen werden, dass sich der daraus ableitbare Trend einer Verkehrszunahme verfestigt. Dass eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2020 dennoch erwartet werden kann, ergibt sich aufgrund folgender Erwägungen:

Die nachstehende Abbildung 10 zeigt die Entwicklung der Belastungssituation von 2012 bis 2020 im GSze A (d.i. starke Modernisierung der Flotte des Leicht- und des Schwerverkehrs gemäß Modell TU Graz [Stand 3.7.2014] und EFA je Euroklasse gemäß HBEFA 3.2)

- für verschiedene Verkehrsszenarien (V1: +0.5%/y LV, +2%/y SV, V2; Nullwachstum; aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen hochgerechneten Verkehrszunahme: +1%/y LV, +2,1%/y SV), ohne Maßnahmen, sowie
- im Maßnahmenzenarium gemäß Maßnahmenevaluierung, also bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen und Nullwachstum des Verkehrs,

wobei die meteorologischen Verhältnisse des Jahres 2012 zugrunde gelegt wurden.

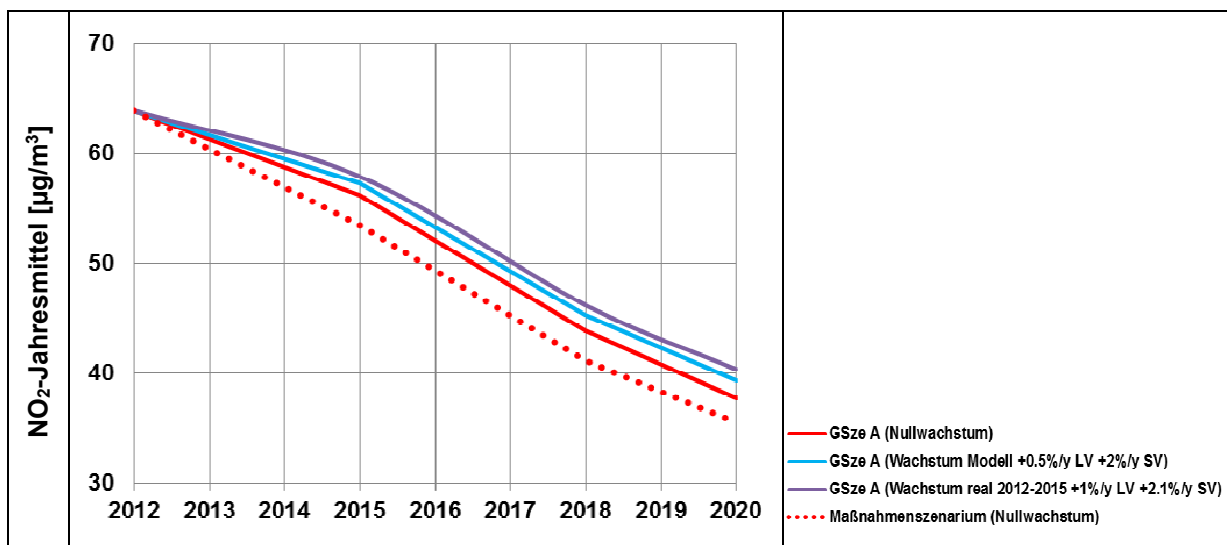


Abbildung 10 NO<sub>2</sub>-Jahresmittel für Grundszenarien A (V1: +0.5%/y LV, +2%/y SV; V2: Nullwachstum; neu: Schätzung mit realem Wachstum 2012-2015 +1%/y LV, +2.1%/y SV) und Maßnahmenszenarium (Basis Nullwachstum, Meteorologie von 2012) (OEKOSCIENCE 2016a6).

Daraus ergibt sich, dass im Grundszenarium A (keine weiteren Maßnahmen; EFA gem. HBEFA3.2) der NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwert im Jahr 2020 bei Nullwachstum 2012-2020 und Meteorologie von 2012 eingehalten werden kann (37,7 µg/m<sup>3</sup>). Bei einem aufgrund der vorhandenen Verkehrszahlen hochgerechneten Verkehrswachstum (+1%/y LV, +2,1%/y SV) würde der Jahreswert 2020 knapp über dem Grenzwert liegen (40,3 µg/m<sup>3</sup>). Werden die Berechnungen zudem für die deutlich ungünstigeren Ausbreitungsbedingungen von 2011 durchgeführt, erhöhen sich die NO<sub>2</sub>-Jahresmittel nochmals um jeweils 1 – 1,5 µg/m<sup>3</sup> (in der Grafik nicht gezeigt). Mit den geplanten Verkehrsmaßnahmen wird nun allerdings laut Darstellung bis 2020 ein Jahreswert von nur noch 35,4 µg/m<sup>3</sup> erreicht (mit Nullwachstum und Meteorologie von 2012). Es ergibt sich sohin eine Reserve, sodass eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2020 auch dann möglich ist, wenn sich hinsichtlich der Verkehrsentwicklung der Trend des Zeitraumes 2012-2015 verfestigen sollte und hinsichtlich Meteorologie wiederum die lufthygienisch ungünstigen Ausbreitungsbedingungen des Jahres 2011 auftreten. Die folgende Abbildung 11 veranschaulicht, dass der Jahresmittelwert auch unter diesen Annahmen mit 39,5 µg/m<sup>3</sup> noch merklich unterhalb des für die Maßnahmenplanung relevanten Jahresgrenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> liegen würde

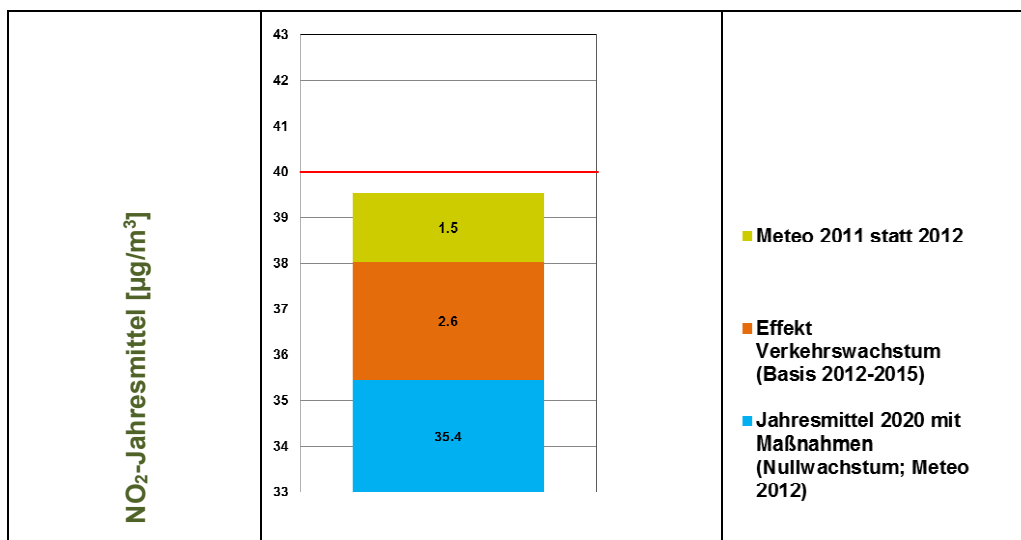


Abbildung 11: Jahresmittel NO<sub>2</sub> für 2020 an der Messstelle Vomp/Raststätte A 12 beim Maßnahmenzenarium mit Effekten von Verkehrswachstum und ungünstigeren meteorologischen Ausbreitungsbedingungen.

Zusammenfassend ergibt sich sohin, dass das Maßnahmenprogramm mit seinem (teilweise bereits umgesetzten) Maßnahmenbündel, zu dem als wesentliche Maßnahmen das sektorale Fahrverbot zählt, auch Prognoseunsicherheiten berücksichtigt. Damit trägt es dem primärrechtlich verankerten Vorsorgeprinzip (Art. 191 Abs. 2 AEUV) als einem der tragenden Grundsätze der europäischen Umweltpolitik Rechnung.

Durch Maßnahmen auf Bundes- und EU-Ebene kann die nachhaltige Einhaltung des Grenzwertes noch zusätzlich abgesichert bzw. ein solches Immissionsniveau erreicht werden, dass selbst bei sehr ungünstigen Situationen (z.B. lufthygienisch besonders ungünstigen meteorologischen Ausbreitungsverhältnissen) mit deren Einhaltung gerechnet werden darf. Auch die Maßnahmen auf Landes- und Gemeindeebene tragen – wenngleich sich deren Effekt vielfach nicht ziffernmäßig bestimmen lässt – zur nachhaltigen Erfüllung der unionalen und innerstaatlichen Vorgaben für die Luftqualität bei.

### 1.2.5. Transportalternativen und Gütergruppen:

#### 1.2.5.1. Details zum Straßengüterverkehr im Sanierungsgebiet:

Die Lkw-Verkehrsbelastung am Brennerkorridor und damit im Unterinntal steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung und der Routenwahl im alpenquerenden Güterfernverkehr. Dazu existieren mehrere Studien:

#### INTERREG IIIB-Projekt MONITRAF

Auf der Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen im alpenquerenden Güterverkehr in den Jahren 1994, 1999 und 2004 wurden im Rahmen des INTERREG IIIB-Projektes MONITRAF u.a. detaillierte Analysen der Verkehrsentwicklung und Routenwahl durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

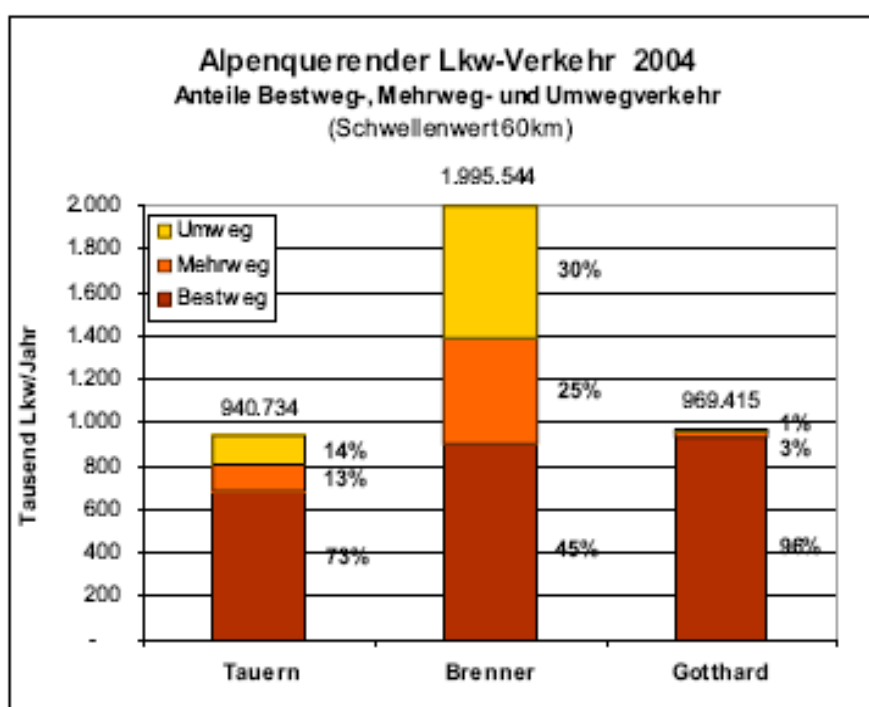
Zwischen 1994 und 2004 nahmen die Lkw-Transitfahrten auf den Alpenübergängen Westösterreichs (Tauern, Brenner und Reschen) um rund 1,21 Mio. Fahrten zu (von 1,10 auf 2,31 Mio. Lkw). Die Zahl aller Transitfahrten durch die Schweiz stieg im gleichen Zeitraum nur um rund 0,23 Mio. Lkw (von 0,47 auf 0,70 Mio. Lkw).

Differenzierte Auswertungen der gewählten Routen auf den einzelnen Ziel-/Quellrelationen gaben Auskunft über Umwegfahrten im alpenquerenden Straßengüterverkehr. Den Untersuchungen wurden unterschiedliche Umwegkriterien zu Grunde gelegt (60 km, 120 km sowie 10 % der Streckenlänge, jedoch mindestens 60 km). Von den rund 2,00 Mio. Lkw-Fahrten am Brenner im Jahr 2004 hätten etwa 560.000 Lkw eine um mindestens 60 km kürzere Strecke über den Gotthard gehabt. Am Gotthard hingegen wurden nur 6.000 Lkw angetroffen, die über den Brenner eine um 60 km kürzere Alternativroute gehabt hätten.

Neben den Umwegfahrten wurden auch sog. Mehrwegfahrten berücksichtigt, die mindestens zwei gleichwertige Alternativrouten innerhalb des Umwegkriteriums zur Auswahl haben. Es fiel auf, dass am Gotthard praktisch keine Umweg- und Mehrwegfahrten durchgeführt wurden. Am Brenner hingegen fielen mehr als die Hälfte (55 %) der Lkw in diese Kategorie, das heißt sie hätten eine eindeutig kürzere (mindestens um den Schwellenwert von 60 km kürzere) oder gleichwertige (also höchstens um +/- 60 km abweichende) Streckenalternative gehabt. Lediglich etwa 45 % des Lkw-Verkehrs am Brenner nahmen auch eindeutig die kürzeste Route (Bestwegfahrten). Dies gilt im Wesentlichen unabhängig vom Umwegkriterium.

Eine rechnerische Verlagerung der Umwegfahrten auf die kürzesten Routen und anteilige Aufteilung der Mehrwegfahrten hätte demnach zu folgendem Ergebnis geführt: Einem Rückgang am Brenner um - 600.000 bis - 750.000 Lkw/Jahr (-30 % bis - 37 %) hätte am Gotthard eine Zunahme um + 670.000 bis + 820.000 Lkw/Jahr (+ 70 % bis + 84 %) gegenübergestanden. Am Tauern hätte sich eine geringe Abnahme ergeben. Die Schwankungsbreite resultiert aus den drei verschiedenen Umwegkriterien.

Die Lkw-Routenwahl auf den Alpenkorridoren (Umweg-, Mehrweg-, Bestwegfahrten) ergab nach dieser Studie somit folgendes Bild:



„Alpenquerender Straßengüterverkehr 2009 – Umwegfahrten in Westösterreich und Schweiz“,  
Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll, 2012:

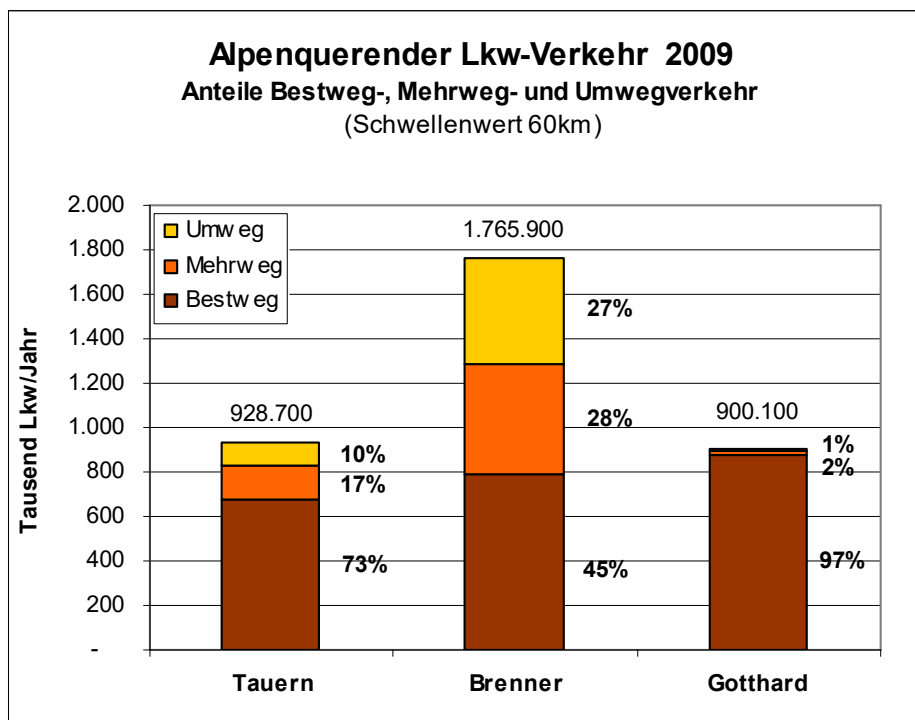
Auf Basis der Daten von 2009 wurde eine neue Studie zu den Umwegfahrten erstellt, und zwar mit folgenden Ergebnissen:

Es wurden dieselben Umwegkriterien wie 2004 zu Grunde gelegt.

Von den 1,766.000 Lkw-Fahrten am Brenner im Jahr 2009 hätten 437.000 (rund 25 %) eine um mindestens 60 km kürzere Strecke über den Gotthard gehabt. Am Gotthard hingegen wurden nur etwa 5.000 Lkw angetroffen, die über den Brenner eine um mindestens 60 km kürzere Route gehabt hätten. Von den 437.000 Umwegfahrten am Brenner nahmen 244.000 Lkw sogar einen Umweg von mehr als 120 km in Kauf (das sind 14 % aller Lkw am Brenner).

Daneben wurden wiederum die Mehrwegfahrten berücksichtigt, also jene Fahrten, die mindestens zwei gleichwertige Alternativrouten innerhalb des Umwegkriteriums zur Auswahl haben. Am Brenner sind dies z. B. jene Fahrten, für die die Route über Gotthard oder Tauern um höchstens 60 km länger ist.

Laut der aktuellen Studie hat sich die Lkw-Routenwahl auf den Alpenkorridoren im Jahr 2009 somit wie folgt dargestellt:



Auffallend ist demnach wiederum, dass am Gotthard praktisch keine Umweg- und Mehrwegfahrten durchgeführt werden. Am Brenner hingegen fallen mehr als die Hälfte (55 %) der Lkw in diese Kategorie, d. h. sie hätten entweder eine eindeutig kürzere (mindestens um den Schwellenwert von 60 km kürzere) oder gleichwertige (also höchstens um +/- 60 km abweichende) Streckenalternative. Lediglich 45 % der Lkw am Brenner wählen sohin tatsächlich den kürzesten Weg. Bei den Umweg- bzw. Mehrwegfahrten handelt es sich ausschließlich um Langstreckenfahrten mit Fahrweiten von mehr als 500 km.

Eine rechnerische Verlagerung der Umwegfahrten auf die kürzesten Routen und anteilige Aufteilung der Mehrwegfahrten („Bestwegprinzip“) führt zu einem Rückgang des Lkw-Verkehrs am Brenner um -29 % bis -34 % (die Streuung der Ergebnisse resultiert aus verschiedenen Umwegkriterien). Bei Umlegung der Lkw-Fahrten nach diesem Prinzip wären 2009 auf den Brenner 1,16 bis 1,25 Mio. Lkw-Fahrten entfallen, das sind um 516.000 bis 606.000 Lkw-Fahrten weniger als tatsächlich den Brennerpass benutzt haben.

Diesem Umstand kommt im Zusammenhang mit dem Fahrverbot für den Transport bestimmter Güter (sektorales Fahrverbot) eine besondere Bedeutung zu. Ein derartiges Fahrverbot verfolgt das Ziel, einerseits Umwegfahrten (also Fahrten mit kürzerer Alternativroute) zumindest bei den Transporten mit bahnaffinen Gütern zu verhindern bzw. einzuschränken und andererseits eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene zu erreichen. Die Lkw-Umwegfahrten tragen maßgeblich zu den NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen in Tirol bei. Die in diesem Zusammenhang ausgelösten, zusätzlichen Lkw-Fahrleistungen im europäischen Straßennetz im Ausmaß von zumindest 75 Mio. Lkw-km jährlich bringen volkswirtschaftlich EU-weit keinen Nutzen, sie verursachen jedoch erhöhte Luft- und Lärmbelastungen entlang der Autobahnen sowie Verkehrsüberlastungen im europäischen Straßennetz.<sup>7</sup> Das Fahrverbot beruht auf der Erkenntnis, dass es neben den zu bestimmten, lufthygienisch ungünstigen Tageszeiten wirksamen sowie den auf das Emissionsverhalten der Fahrzeuge abstellenden Maßnahmen auch einer Reduktion des Straßenverkehrsaufkommens insgesamt bedarf, um die unionalen bzw. innerstaatlichen Luftqualitätsziele einhalten zu können. Bei der Auswahl der Gütergruppen wurde dabei darauf abgestellt, ob sich diese in besondere Weise für den Transport auf der Schiene eignen (Bahnaffinität).

Erklärend ist anzumerken, dass die Routenwahl im Straßengüterfernverkehr ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Erwägungen getroffen wird. Verkehrspolitische Rahmenbedingungen, wie z.B. unterschiedliche Mauttarife auf den alpenquerenden Straßenkorridoren, spielen dabei eine zentrale Rolle.

Das Verhältnis bei den Mautgebühren am Brenner und am Gotthard beträgt rund 1 : 2. Gemäß einer Gegenüberstellung der Mauttarife auf den Alpenkorridoren (Protokoll der Tagung Arbeitsgruppe „Verkehr“ der Alpenkonvention am 8. September 2014) beträgt die Lkw-Maut am Brennerkorridor für die Strecke Wörgl – Verona (335 km) Euro 121,00 und am Gotthard für die Strecke Basel – Chiasso (300 km) Euro 228,00. Die Lkw-Maut für die Alpenquerung ist demnach am Gotthard doppelt so teuer wie am Brenner.

#### 1.2.5.2. Auswahl der Gütergruppen und daraus resultierendes Verlagerungsvolumen:

##### 1.2.5.2.1. Gütergruppen:

Bei der spezifischen Auswahl der Güter ist zunächst das Kriterium der Bahnaffinität von zentraler Bedeutung. Erfasst werden sollen Güter, für die die Bahn als Transportalternative besonders geeignet ist. Wesentliche Kriterien für die Bahnaffinität sind:

---

<sup>7</sup> Der Lkw-Mehrverkehr im genannten Ausmaß von 75 Mio. Lkw-km wird allein durch die Umwegfahrten jener Lkw am Brenner erzeugt, die nach der zitierten Köll-Studie Umwege von zumindest 60 km Länge in Kauf nehmen.

- die Transportstrecke:  
die Schiene eignet sich vor allem für Langstreckentransporte als alternative Beförderungsform; auszuwählen sind daher jene im Sanierungsgebiet beförderten Güter, die zu einem beträchtlichen Teil auf Langstrecken transportiert werden;
- die Zeitbindung:  
der an Fahrpläne gebundene Bahntransport schränkt die (zeitliche) Flexibilität bei Durchführung der Transporte naturgemäß ein, und zwar speziell bei der Beförderung im UKV und WLV; daher sind Güter, bei denen der Zeitpunkt der Anlieferung bzw. die Transportzeit nicht die zentrale Rolle spielen, im besonderen Maße für die Beförderung auf der Schiene prädestiniert (z.B. Abfälle, Baustoffe [vor allem wenn sie für den Handel bestimmt sind], Rundholz), wohingegen Güter, für deren Transport typischerweise ein enger Zeitrahmen besteht, ausscheiden (z.B. verderbliche Lebensmittel);
- die Verladungsmöglichkeit auf die Schiene:  
Güter, die besonders empfindlich gegen äußere Einwirkung sind, sodass selbst die RoLa-Verladung zu Transportschäden führen kann, sind nicht verlagerbar; „unsensible“ Güter, deren Verladung keine besondere Sorgfalt erfordert, bieten sich hingegen in besonderem Maße für den Transport auf der Schiene, insbesondere im WLV, an (z.B. Rohstoffe, Rundholz).

Durch die Güterauswahl soll natürlich auch ein angemessener Reduktionseffekt erzielt werden, wobei die verfügbaren Schienenkapazitäten zu berücksichtigen sind. Wie die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt haben, unterliegt das Schwerverkehrsaufkommen nicht unbeträchtlichen Schwankungen. Vor allem die Wirtschaftslage wirkt sich auf die absolute Anzahl der Transportfahrten aus. Nachdem das Vorhandensein von Transportalternativen entsprechend den Ergebnissen der Vertragsverletzungsverfahren zu den vorangegangenen sektoralen Fahrverboten einen wesentlichen Faktor für die Zulässigkeit einer solchen Maßnahme bildet, muss die konkrete Güterauswahl auch diese Schwankungsbreite möglicher Verladungsvolumen berücksichtigen. Durch Abstellen auf Massengüter wird schließlich insbesondere auch die Entwicklung entsprechender Leistungsangebote durch die Bahnbetreiber forciert, wie z.B. die Durchführung von Gemeinschaftstransporten. Ein Beispiel dafür ist der an sechs Tagen in der Woche zwischen Italien und Deutschland verkehrende „Fliesenzug“, der auf der Rückfahrt mit Rohstoffen für die Fliesenproduktion beladen ist.

Die in die „Verbotsliste“ aufgenommenen Güter wurden nach diesen (sachlichen) Positiv- und Negativkriterien ausgewählt. Die konkrete Güterauswahl basiert auf einer fachkundig durchgeführten Gütererhebung (Studie „Lkw-Erhebung Tirol 2012“, HERRY Verkehrsanalyse-Beratung-Forschung, April 2013), die insbesondere Aufschluss über Art und Menge der im Sanierungsgebiet transportierten Güter und die Destinationen der Transportfahrten (Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr, Transitverkehr) liefert. Ausgehend von diesen Daten lassen sich folgende Gütergruppen mit jeweils relevantem Transportvolumen identifizieren, die den vorgenannten sachlichen Kriterien der Bahnaffinität entsprechen:

- alle Abfälle, die im Europäischen Abfallverzeichnis aufgenommen sind (entsprechend der Entscheidung der Kommission über ein Abfallverzeichnis 2000/532/EG, in der Fassung des Beschlusses 2014/955/EU)
- Steine, Erden und Aushub
- Rundholz und Kork

- Kraftfahrzeuge der Ober- und Untergruppen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, M1, M2 und N1 im Sinn des § 3 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 73/2015
- Nichteisen- und Eisenerze
- Stahl
- Marmor und Travertin
- Fliesen (keramisch).

Dass diese Güter das Kriterium der Bahnaffinität erfüllen, ist durch die Erfahrungen während der Geltung des letzten sektoralen Fahrverbotes im Übrigen auch empirisch belegt. Die Güterliste entspricht dem zuletzt geltenden Fahrverbot. Es ist nicht hervorgekommen, dass es durch das Fahrverbot bzw. die dadurch bewirkte Verlagerung der Transporte auf die Schiene und Änderung der Verkehrsflüsse (Ausweichen auf kürzere und teilweise auf gleichwertige Strecken) zu Versorgungsengpässen bei den betroffenen Gütern gekommen ist.

#### 1.2.5.2.2. Verlagerungsvolumen bei Einführung des Sektoralen Fahrverbotes:

Aus den Berichten Herry ergibt sich, dass die unter Punkt 1.2.5.2.1. angeführten Güter insgesamt etwa 6,6 % der Transportfahrten auf dem Brennerkorridor ausmachen. Geht man von den Verkehrszahlen 2014 aus, so sind vom sektoralen Fahrverbot bei Wirksamwerden desselben ca. 171.500 Lkw-Fahrten betroffen. Aufgrund der befristet vorgesehenen Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI werden allerdings anfänglich mehr als 50 % der betroffenen Fahrten weiterhin auf der Straße erfolgen mit – aufgrund der Flottenmodernisierung (Erhöhung des Euro VI-Anteiles) – steigendem Anteil. Unter der Annahme, dass sich der aktuell feststellbare Trend einer Verkehrszunahme verfestigt, werden nach Auslaufen der Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge, also ab Sommer 2018, ca. 200.000 Fahrten vom Sektoralen Fahrverbot betroffen sein.

Aufgrund der unter Punkt 1.2.5.1. dargestellten Anteile der Bestweg-, Mehrweg- und Umwegfahrten am Brenner ist das bei Einführung eines sektoralen Fahrverbotes tatsächlich erforderliche Verlagerungsvolumen auf die Schiene allerdings geringer anzusetzen als die absolute Anzahl der davon betroffenen Transportfahrten.

In Folge eines sektoralen Lkw-Fahrverbotes kann nämlich erwartet werden, dass Umwegfahrten, also Fahrten, für die eine deutlich (60 km und mehr) kürzere Alternativroute zur Verfügung steht, grundsätzlich nicht mehr auf dem Brennerkorridor erfolgen, weil bei einer erforderlichen Transportabwicklung auf der Schiene solche Umwege erfahrungsgemäß nicht mehr in Kauf genommen werden. Auch Fahrten, für die eine gleichwertige Alternativroute zur Verfügung steht, werden sich teilweise auf diese verlagern. Für die Bestimmung des benötigten Verlagerungsvolumens auf der Bahn sind demnach zunächst jene Gütertransporte zu berücksichtigen, für die der Brenner eindeutig den kürzesten Weg darstellt (Bestwegfahrten), sowie ein Teil, nämlich ca. 50 %, der Mehrwegfahrten, also jener Gütertransporte, für die an sich eine gleichwertige (höchstens um  $\pm 60$  km abweichende) Streckenalternative zur Verfügung steht. In Summe sind dies ca. 60 % der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Fahrten.

Die Erfahrungen aus der Zeit des letzten sektoralen Fahrverbotes bestätigen diese Annahme. Ebenfalls liefern sie nähere Anhaltspunkte für die Bestimmung der zu erwartenden Anzahl von

RoLa-Fahrten. So waren im Jahr 2011 rund 180.000 Lkw vom sektoralen Fahrverbot betroffen. Insgesamt waren in diesem Jahr allerdings nur etwa 89.800 RoLa-Lkw mit Gütern des sektoralen Fahrverbotes beladen. Dabei ist weiters zu berücksichtigen, dass nicht alle von diesen 89.800 Lkw wegen des sektoralen Fahrverbotes auf die RoLa auswichen. Es gab auch vor Einführung bzw. nach Aufhebung des sektoralen Fahrverbots Lkw mit derartigen Gütern, die die RoLa benützten. 2013 und 2014 waren es beispielsweise rund 25.000 Lkw pro Jahr. Nach der Aufhebung des sektoralen Fahrverbotes verlor die RoLa somit rund 65.000 Lkw, die mit Gütern des sektoralen Fahrverbotes beladen waren. Dies bestärkt, dass nur ein Teil der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Lkw aufgrund der Einführung des Fahrverbotes auf die RoLa umgestiegen ist (nämlich rund 35 bis 40 %). Ein anderer Teil der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Lkw stieg auf den Unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und Wagenladungsverkehr (WLV) um. Wie bereits erwähnt, entfallen die vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Lkw-Umwegfahrten zur Gänze am Brennerkorridor, sie wählen eine kürzere Straßenroute (sie fahren also weder auf der Straße noch auf der Schiene über den Brenner).

Auf Basis der Verkehrszahlen 2014 sowie unter der Annahme, dass während der Geltung der Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge ca. 50 % der Fahrten der Nicht-EuroVI-Lkw durch EuroVI-Fahrzeuge substituiert und daher weiterhin auf der Straße erfolgen werden, ergeben sich bei einem EuroVI-Anteil von 50 % (entspricht dem Anteil auf der A 12 im Jahr 2016) rund 86.000 vom sektoralen Fahrverbot betroffene Lkw/Jahr. Nach Substitution von etwa der Hälfte dieser Fahrten durch EuroVI-Fahrzeuge bleiben letztendlich rund 43.000 vom sektoralen Fahrverbot betroffene Lkw/Jahr. Auf Grund der beschriebenen Erfahrungen beim letzten sektoralen Fahrverbot ist davon auszugehen, dass etwa 35 bis 40 % davon die RoLa benutzen werden, das sind rund 17.000 Lkw/Jahr. Nach Auslaufen der Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge beträgt das Verlagerungsvolumen unter der Annahme, dass sich der aktuelle Trend einer Verkehrszunahme verfestigt, bei dann ca. 200.000 betroffenen Fahrten auf insgesamt etwa 120.000 Lkw-Fahrten/Jahr ( $200.000 \times 60 \%$ ) bzw. ca. 480 Lkw-Fahrten/Werktag, wobei erwartungsgemäß etwa 80.000 Lkw/Jahr und 320 Lkw/Werktag die RoLa benützen werden.

Neben der Anzahl betroffenen Fahrten ist auch das Frachtvolumen der vom Sektoralen Fahrverbot betroffenen Transporte beachtlich. Dies deshalb, weil verkehrspolitisches Ziel der Union eine optimierte Nutzung der Schieneninfrastruktur, also die Erhöhung des Anteils des Unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) und Wagenladungsverkehrs (WLV) am gesamten Schienenverkehr, ist und nicht zuletzt aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Ratifizierung des Protokolls Verkehr zur Durchführung der Alpenkonvention durch die Europäischen Union davon ausgegangen werden kann, dass in Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen auch seitens der Europäischen Union konkrete Maßnahmen zur weiteren Forcierung dieser Transportformen gesetzt werden. Der Transport im UKV bzw. WLV erweist sich als deutlich effektiver als RoLa-Transporte, weil damit die Totlast wesentlich verringert werden kann und außerdem größere Zuglängen möglich sind. Die Verlagerungssituation stellt sich dabei folgendermaßen dar:

Das Frachtvolumen der anfänglich betroffenen Lkw, die die RoLa benützen werden (etwa 17.000 Lkw/Jahr), entspricht bei einem durchschnittlichen mittleren Ladegewicht von 16,3 t/Lkw (siehe „Alpenquerender Güterverkehr 2009 (CAFT): Brenner, Transit-Lkw, BMVIT 2012) ca. 0,3 Mio. t/Jahr und mit Auslaufen der Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge ca 1,3 Mio. t/Jahr.

Alle vom Sektoralen Fahrverbot betroffenen Lkw-Transporte (inklusive Umwegfahrten) haben nach Auslaufen der Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge, bei angenommenen ca. 200.000 Fahrten, ein Frachtvolumen von etwa 3,4 Mio. t/Jahr.

#### 1.2.5.3. Transportkapazitäten der Bahn:

1.2.5.3.1. Es wurde bereits real (in der Praxis) nachgewiesen, dass die Bahnstrecke am Brenner über mehr als ausreichende Kapazitätsreserven verfügt, um die vom geplanten sektoralen Fahrverbot betroffenen Güter (die Güterliste entspricht – wie erwähnt – jener des letzten Sektoralen Fahrverbotes) auf der Schiene zu transportieren.

Im Jahr 2010, also während der Geltung des letzten sektoralen Fahrverbotes, wurde auf der Brennerstrecke mit 15,3 Mio. t (gemeint Netto-Netto-Tonnen [NNt], also reines Frachtgutgewicht) bisher das höchste Gütervolumen am Brenner befördert. Laut Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22.01.2010 standen damals noch 35 internationale und 16 nationale freie Fahrplantrassen zur Verfügung. Zu diesem Zeitpunkt (Jahreswechsel 2009/2010) wurden 54 RoLa-Züge am Brenner geführt (27 Zugpaare). Aus 35 freien Fahrplantrassen ergaben sich zusätzliche Bahnkapazitäten für den internationalen Güterfernverkehr: Das mittlere Ladegewicht der Güterzüge am Brenner (UKV und WLV) beträgt real auf der Fahrtrichtung Nord-Süd 678 t/Zug (es handelt sich dabei um NNt, unter Berücksichtigung eines Leerwagenanteils von 15%). Daraus errechnete sich für 2010 eine freie Transportkapazität auf der Bahn von 5,9 Mio. t/Jahr. Mit 16 nationalen Fahrplantrassen konnte mit der RoLa auf der Relation Wörgl-Brenner ein zusätzliches Transportvolumen von rund 1,3 Mio. t/Jahr befördert werden. Die freien Fahrplantrassen für Güterzüge zum Jahreswechsel 2009/2010 stellten somit insgesamt Kapazitätsreserven in einem Ausmaß von rund 7,3 Mio. t/Jahr dar. Im Jahr 2010 ergab sich somit bei einem realen Güteraufkommen von 15,3 Mio. t eine Transportkapazität der Brennerbahn von 22,6 Mio. t/Jahr.

Auch bei Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbotes können – wie in der Vergangenheit – jedenfalls wieder ausreichend Transportkapazitäten am Brenner bereitgestellt werden.

Nach 2011 ging der Schienengüterverkehr am Brenner stark zurück. Bedingt durch die Sperre der Brennerbahn im Sommer 2012 wegen dringender Sanierungsarbeiten (Totalsperre vom 06.08. bis 10.09.2012 sowie an sechs Wochenenden von Mitte Juni bis Mitte September 2012; eingleisiger Betrieb vom 11.06. bis 06.08.2012 und 10.09. bis 30.09.2012) sowie nach der Aufhebung des sektoralen Lkw-Fahrverbotes aufgrund des EuGH-Urteils vom 21.12.2011 brachen die Bahntransporte am Brenner 2012 massiv ein (-16,7 %). Im Jahr 2013 war – bei ganzjährig uneingeschränktem Bahnbetrieb – nochmals ein geringfügiger Rückgang zu verzeichnen, sodass die Bahn am Brenner innerhalb von zwei Jahren 21,4 % ihres Gütervolumens einbüßte. Das Transportaufkommen 2013 war mit 11,9 Mio t um 3,4 Mio. t niedriger als 2010. Die vorläufigen Auswertungen für 2014 zeigen gegenüber 2013 nur geringfügige Veränderungen beim Schienengüterverkehr am Brenner.

Gemäß Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG, Abt. Netzzugang, vom 25.11.2015 stehen derzeit am Brennerkorridor 39 freie internationale Fahrplantrassen für den Güterverkehr zur Verfügung, die an mindestens fünf Tagen in der Woche immer zur selben Zeit (also wie im Fahrplan) genutzt werden könnten. Allein aus dieser Trassenverfügbarkeit ergibt sich eine freie Transportkapazität von rd. 6,6 Mio. t/Jahr (678 t/Zug x 39 Züge x 250 Werktagen). Zusätzlich

sind noch freie Fahrplantrassen an einzelnen Tagen der Woche für internationale Güterzugverbindungen vorhanden. Darüber hinaus gibt es aber auch noch freie nationale Fahrplantrassen, die z.B. von RoLa-Zügen zwischen Wörgl und Brennersee genützt werden könnten (zu den RoLa-Kapazitäten im Detail siehe Punkt 1.2.5.3.2. unten).

Die verfügbaren freien Transportkapazitäten der Bahn am Brennerkorridor übertreffen sohin das Verlagerungsvolumen im Zusammenhang mit der Einführung des sektoralen Fahrverbotes um ein Mehrfaches. Es könnten nicht nur die Bestweg- und ein Teil der Mehrwegfahrten, sondern alle Transitfahrten, also insbesondere auch die Umwegfahrten, durch Schienentransporte ersetzt werden.

Zusätzlich ist anzumerken, dass in der Zwischenzeit (nämlich Ende 2012) die Brennerstrecke im Bereich des Unterinntals in Tirol von zwei auf vier Geleise ausgebaut wurde. Mit der Verkehrsfreigabe im November 2012 wurde die Leistungsfähigkeit in jenem Streckenabschnitt, der wegen der Überlagerung des Nord-Süd-Verkehrs (München-Verona) mit dem innerösterreichischen Ost-West-Verkehr (Salzburg-Arlberg) am höchsten ausgelastet war, erheblich verbessert. Mit Hilfe des neuen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) wurde die Bahnkapazität auf dem österreichischen Streckenabschnitt des Brennerkorridors weiter erhöht.

Für den Ost-West-Verkehr gibt es neben der innerösterreichischen Bahnverbindung Vorarlberg – Salzburg – Wien zudem eine alternative Wegstrecke über Deutschland.

1.2.5.3.2. Aufgrund der Erfahrungen aus der Zeit des letzten sektoralen Fahrverbotes muss davon ausgegangen werden, dass bei dessen Wiedereinführung ein Teil der davon betroffenen Schwerfahrzeuge auf die RoLa umsteigen wird. Bei einem Anteil von 35 bis 40 % (siehe Punkt 1.2.5.2.2.) ergibt sich für die RoLa bei Eintritt der vollen Wirksamkeit des Sektoralen Fahrverbotes, also nach Auslaufen der Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge, ein zusätzliches Potenzial von etwa 80.000 Lkw/Jahr und ca. 320 Lkw/Werktag.

Der Einsatz der RoLa-Züge durch Tirol variierte in den letzten Jahren stark. Je nach Nachfrage wurde das Angebot erhöht oder auch wieder zurückgenommen. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind aus Wirtschaftlichkeitsgründen gezwungen, Überkapazitäten zu vermeiden. Mit der stufenweisen Einführung des sektoralen Fahrverbotes ab 02.05.2008 wurde das Angebot der RoLa hochgefahren. In keiner Phase kam es zu Kapazitätsproblemen bei der RoLa.

Die Zahl der mit der RoLa beförderten Lkw zeigte am Brenner folgende Entwicklung:

2007: 149.000 Lkw  
2008: 205.500 Lkw  
2009: 225.700 Lkw  
2010: 245.140 Lkw  
2011: 219.500 Lkw  
2012: 137.180 Lkw  
2013: 143.500 Lkw  
2014: 154.000 Lkw

Im Jahr 2010 wurde ein Höchstwert bei den RoLa-Lkw erreicht. Die Auslastung der RoLa-Verbindungen auf der Brennerachse lag in diesem Jahr bei 85,9 %. Insgesamt blieben somit

40.350 Plätze frei, das sind im Mittel 110 leere RoLa-Wagen pro Tag. Das RoLa-Angebot wurde – wie erwähnt - je nach Bedarf und Nachfrage erweitert oder zurückgefahren, so dass den Transporteuren immer ausreichende Kapazitätsreserven zur Verfügung standen. Die Flexibilität der Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde eindrucksvoll bewiesen.

Auch bei Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbotes können ausreichend RoLa-Kapazitäten auf der Ost-Süd-Achse bereitgestellt werden.

In den Jahren 2010 und 2011 wurden 28 RoLa-Zugpaare pro Tag am Brenner geführt (also 56 RoLa- Züge mit bis zu 1.050 Lkw-Stellplätzen/Tag). Derzeit verkehren an Werktagen 17 RoLa-Zugpaare/Tag. Allein mit dem Hochfahren auf die RoLa-Frequenz von 2010/2011 könnte etwa das gesamte Transportvolumen der verlagerbaren Lkw bewältigt werden.

In Gesprächen wurde von den RoLa- und Terminal-Betreibern zugesichert, dass die erforderlichen RoLa-Kapazitäten für etwa 100.000 zusätzliche Lkw bereitgestellt werden können (dies entspricht der Nachfrage im Jahr 2010), also deutlich mehr als die eingangs erwähnten ca. 80.000 Lkw-Stellplätze.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass im Sommer 2012 das RoLa-Terminal in Wörgl umgebaut wurde. Mit dem neuen Logistikkonzept wurde die Kapazität zur RoLa-Verladung weiter verbessert.

Für den West-Ost-Verkehr (Vorarlberg – Salzburg – Wien) sowie auch auf der West-Süd-Achse (Vorarlberg – Innsbruck – Bozen) gibt es kein RoLa-Angebot.

1.2.5.3.3. Dass bei Erlassung des sektoralen Fahrverbotes keine Störungen des Güterverkehrs zu erwarten sind, zeigt schlussendlich auch ein Vergleich der Entwicklung des gesamten Güterverkehrs über die Alpen (Straße und Schiene) in der Schweiz und am Brenner. Diese Entwicklung weist bemerkenswerte Parallelitäten auf. Zwischen 2005 und 2010 konnte auf beiden Korridoren ein gedämpfter Zuwachs beobachtet werden. Von 2011 bis 2013 ist hingegen der gesamte Güterverkehr am Brenner (-6,4 %) und auf den Schweizer Alpenübergängen (-5,0 %) in ähnlichem Ausmaß zurückgegangen (am Brenner geringfügig stärker als in der Schweiz). Die vergleichbaren Entwicklungen am Brenner und auf den Schweizer Korridoren hinsichtlich des gesamten Güteraufkommens sowohl während der Geltung des vorangegangenen sektoralen Fahrverbotes als auch nach Aufhebung desselben zeigen, dass durch dieses Fahrverbot der Warenverkehr über den Brenner nicht relevant betroffen war. Andernfalls hätte nämlich bei Einführung des sektoralen Fahrverbotes der Gütertausch über den Brenner stärker abnehmen müssen als bei den anderen Alpenübergängen, nach Aufhebung hätte hingegen das gesamte Gütervolumen stärker zunehmen müssen. Beide Effekte traten aber nicht ein. Die Schienenkapazitäten, die auch jetzt wieder in zumindest gleichem Umfang zur Verfügung gestellt werden können, haben also offenkundig ausgereicht, um das vom sektoralen Fahrverbot betroffene Transportvolumen aufzunehmen.

Hinzuweisen ist auch auf die Entwicklung des modal split (Straße/Schiene) am Brenner. Rückgänge beim Lkw-Verkehr wurden durch Zuwächse auf der Bahn mehr als wettgemacht. Die Bahntransporte stiegen innerhalb von fünf Jahren von 9,7 Mio. NNt auf 15,3 Mio. NNt. In einer Zeitspanne, in der europaweit der Warenverkehr wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise massive Einbrüche hinnehmen musste, konnte die Bahn ihr Transportvolumen am Brenner um

+58 % steigern. Der Marktanteil der Bahn stieg am Brenner von 23 % (2005) auf 36 % (2010). Die Entwicklung am Brenner ist damit das beste Beispiel einer erfolgreichen Verlagerungspolitik nach dem 2-Säulenprinzip „push and pull“: Neben dem Ausbau der Eisenbahninfrastrukturen braucht es verkehrspolitische Begleitmaßnahmen, um tatsächlich eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Der Ausbau von Eisenbahninfrastrukturen allein stellt keine hinreichende Voraussetzung für die Verlagerung dar. Auch diese Entwicklung des modal split zeigt, dass mit der Schiene eine geeignete und ausreichende Transportalternative zur Verfügung steht, um nachteilige Auswirkungen auf den Warengüterverkehr durch Erlassung eines sektoralen Fahrverbotes zu vermeiden.

### **1.3. Rechtliche Begründung:**

#### **1.3.1. Unionsrecht:**

##### **1.3.1.1. Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (im Folgenden: Luftqualitätsrichtlinie):**

Nach der Luftqualitätsrichtlinie haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass die in den Anhängen XI und XVI für bestimmte Luftschadstoffe festgelegten Ziel- und Grenzwerte nicht überschritten werden (Art. 12 und 13). Diese Werte sind seit 1. Jänner 2010 verbindlich.

Im Falle der Überschreitung haben sie Luftqualitätspläne zu erstellen und darin geeignete Maßnahmen vorzusehen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten (Art. 23).

Für den vorliegend relevanten Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sieht die Richtlinie folgende Grenzwerte vor: 1-Stunden-Wert von 200 µg/m<sup>3</sup> (18-malige Überschreitung im Kalenderjahr zulässig) und Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (Anhang XI).

Die vorliegende Verordnung trägt diesen unionsrechtlichen Vorgaben Rechnung.

Das sektorale Fahrverbot wird der Richtlinie entsprechend auf Grundlage eines Luftqualitätsplanes (Programm nach § 9b IG-L), also einer gesamthaften Planung, im Zuge derer auch diese Maßnahme als notwendig für die Erreichung der vorgegebenen Luftqualitätsziele identifiziert wurde, erlassen. Bei der Maßnahmenplanung wurde weiters der Richtlinienvorgabe Rechnung getragen, so rasch wie möglich für die Einhaltung des Grenzwertes zu sorgen. Die Maßnahmen, also auch das sektorale Fahrverbot, setzen beim Verkehr als Hauptverursacher der Grenzwertüberschreitung an und entfalten mit Inkrafttreten sofortige Wirkung, tragen also unmittelbar zur Schadstoffreduktion bei.

1.3.1.2. Art. 34 ff des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Warenverkehrsfreiheit):

Gemäß Art. 34 AEUV sind mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Mitgliedstaaten grundsätzlich verboten. Mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sind mitgliedstaatliche Regelungen, die unmittelbar den Warenimport zum Gegenstand haben und diesen der Menge oder dem Wert nach ganz oder teilweise beschränken. Erfasst sind also alle Arten von quantitativen oder wertmäßigen Kontingentierungen oder Verbote der Wareneinfuhr bzw. –durchfuhr innerhalb der Union. Maßnahmen gleicher Wirkung wie Einfuhrbeschränkungen sind nach der sog. *Dassonville-Formel* „Handelsregelungen der Mitgliedstaaten, die geeignet sind, den Handel innerhalb der Union unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern“ (EuGH, Rs 8/74, *Dassonville*, ECLI:EU:C:1974:82, Rn 5).

Dass ein sektorales Fahrverbot, wie es die vorliegende Verordnung vorsieht, eine Maßnahme gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen darstellt, hat der EuGH in seinem Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09, *Kommission/Österreich*, ECLI:EU:C:2011:854, Rn 117, klargestellt.

Die Warenverkehrsfreiheit gilt aber nicht uneingeschränkt. Zwar wird der in Art. 36 AEUV ausdrücklich als Rechtfertigungsgrund normierte, mit der geplanten Verkehrsmaßnahme verfolgte Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren und Pflanzen vom EuGH nur für solche die Warenverkehrsfreiheit beschränkenden Regelungen herangezogen, die unmittelbar und konkret auf den Schutz dieser Rechtsgüter abzielen, jedoch werden in der Rechtsprechung neben den im AEUV ausdrücklich genannten Ausnahmen noch weitere, ungeschriebene Rechtfertigungsgründe anerkannt. Im Urteil *Cassis de Dijon* aus dem Jahr 1979 nennt der EuGH erstmals einige Schutzgüter, die Eingriffe in die Warenverkehrsfreiheit über die in Art. 36 AEUV explizit genannten Gründe hinaus rechtfertigen können. Konkret heißt es darin: „Hemmnisse für den Binnenhandel der Gemeinschaft, die sich aus den Unterschieden der nationalen Regelungen über die Vermarktung dieser Erzeugnisse ergeben, müssen hingenommen werden, soweit diese Bestimmungen notwendig sind, um zwingenden Erfordernissen gerecht zu werden, insbesondere den Erfordernissen einer wirksamen steuerlichen Kontrolle, des Schutzes der öffentlichen Gesundheit, der Lauterkeit des Handelsverkehrs und des Verbraucherschutzes“ (EuGH, Rs 120/78, *Cassis de Dijon*, ECLI:EU:C:1979:42).

Die in der *Cassis de Dijon*-Rechtsprechung angeführten zwingenden Erfordernisse sind aber nicht abschließend (arg „insbesondere“) und hat der EuGH, nachdem im Jahr 1986 die Umweltpolitik im EWG-Vertrag verankert wurde, in mehreren Entscheidungen den Umweltschutz als weiteren ungeschriebenen Rechtfertigungsgrund im Sinne des Urteils *Cassis de Dijon* anerkannt. In Fortführung dieser Judikaturlinie hat der Gerichtshof auch in seinem Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09 ausgeführt, dass zwingende Erfordernisse des Umweltschutzes nationale Maßnahmen, die möglicherweise den innergemeinschaftlichen Handel behindern, wie das den Gegenstand der Entscheidung bildende sektorale Fahrverbot gemäß Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. Dezember 2007, LGBl. Nr. 92/2007, rechtfertigen können (Rn 125).

Voraussetzung für die Zulässigkeit von Eingriffen in die Grundfreiheiten ist allerdings, dass die jeweiligen Maßnahmen verhältnismäßig sind, d.h. die Maßnahmen müssen im Hinblick auf den Rechtfertigungsgrund geeignet, erforderlich und angemessen sein. Diese Voraussetzungen treffen für das nunmehr vorgesehene sektorale Fahrverbot zu, und zwar aus nachstehenden Erwägungen:

#### Zur Geeignetheit der Maßnahme:

Dass die geplante Verordnung geeignet ist, das in Anspruch genommene Rechtsgut zu schützen und das damit verfolgte, unionsrechtlich anerkannte Ziel, nämlich die Luftreinhaltung, in kohärenter und systematischer Weise zu erreichen, hat der EuGH im Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09 ausdrücklich anerkannt.

Alle Aspekte, die zur Bestätigung der Geeignetheit der Maßnahme durch den Gerichtshof geführt haben, treffen nach wie vor zu. Die geplante Verordnung lässt – fachkundig belegt – eine im Vergleich der möglichen Verkehrsmaßnahmen durchaus relevante Schadstoffreduktion in einem stark belasteten Gebiet erreichen. Die mit der Maßnahme verbundene Verringerung des Straßenverkehrs bzw. Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger entspricht nach wie vor der gemeinsamen Verkehrspolitik der Union, sodass auch die diesbezüglichen, offenkundig auf die Kohärenz der Maßnahme abzielenden Ausführungen des EuGH weiterhin Relevanz haben. Durch die zwischenzeitlich seitens der Union erfolgte Ratifizierung des Protokolls Verkehr zur Durchführung der Alpenkonvention wird dieses Argument zusätzlich gestützt. Diese nunmehr Teil des Unionsrechts bildende völkerrechtliche Übereinkunft sieht als Maßnahme, um die Belastungen des Alpenraumes auf ein für Menschen, Tiere und Pflanzen erträgliches Ausmaß zu reduzieren, ausdrücklich die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene vor. Die Vertragsparteien, sohin auch die Europäische Union, werden verpflichtet, Verkehrsverlagerungen auf umweltfreundliche Transportmittel zu begünstigen. Genau dies wird mit der gegenständlichen Verordnung erreicht. Dass seitens der Republik Österreich zwischenzeitlich außerdem erhebliche Anstrengungen unternommen wurden und werden, um diesem völkerrechtlich und nunmehr auch unionsrechtlich vorgegebenen Ziel zu entsprechen, wobei insbesondere der Ausbau der Unterinntaltrasse, die massiven Anstrengungen zur Verwirklichung des Brenner-Basis-Tunnels und der zwischenzeitlich ebenfalls abgeschlossene Ausbau des Terminals Wörgl zu nennen sind, und sich die mit der gegenständlichen Verordnung erreichbare Verkehrsverlagerung in dieses auch durch die Union favorisierte verkehrspolitische Handeln einfügt, sei ebenfalls erwähnt. Die Eignung der Maßnahme, eine Transportverlagerung auf die Schiene und damit eine Reduktion der Schadstoffbelastung zu erreichen, bestätigen außerdem die im Zusammenhang mit dem vorherigen sektoralen Fahrverbot gemachten Erfahrungen. 2010 wurden mit Lkw und Bahn insgesamt 42,9 Mio. t Güter über den Brenner befördert, das sind um +1,4 Mio. t mehr als 2005. Nach der Aufhebung des sektoralen Lkw-Fahrverbotes brach der Schienengüterverkehr am Brenner hingegen markant ein. Innerhalb von zwei Jahren verlor die Bahn – wie bereits oben erwähnt - 21,4 % ihres Gütervolumens, was ein klares Indiz für die Eignung der Maßnahme zur Erreichung einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene darstellt. Was schließlich die betroffenen Gütergruppen anlangt, entsprechen diese der vorherigen Verordnung, wobei der EuGH das der Güterauswahl zugrunde liegende Kriterium der

Bahnaffinität ausdrücklich anerkannt hat. Schließlich werden auch keine Änderungen hinsichtlich der vom EuGH als unbedenklich beurteilten, weil der Systematik einer solchen Maßnahme entsprechenden Ausnahmen für den lokalen und regionalen Verkehr vorgenommen.

#### Zur Erforderlichkeit der Maßnahme:

Die Maßnahme erweist sich, insbesondere auch im Sinn der Ausführungen des EuGH im Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09, als erforderlich.

Der Gerichtshof hat einen Verstoß gegen Art. 28 und 29 EG (nunmehr Art. 34 und 35 AEUV) darin erkannt, dass die Republik Österreich die Ungeeignetheit der beiden wichtigsten, laut Vorbringen der Kommission den freien Warenverkehr weniger einschränkenden Maßnahmen, nämlich Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h und Verschärfung der Euroklassenfahrverbote, nicht nachgewiesen habe.

Das überarbeitete Programm nach § 9a IG-L, auf dem die geplante Erlassung eines neuen sektoralen Fahrverbotes basiert, sieht (nunmehr) auch die vom Gerichtshof als gelindere Mittel proklamierten Maßnahmen vor und wurden diese Maßnahmen teilweise schon umgesetzt. So gilt bereits seit 21. November 2014 auf Abschnitten der A 12 Inntal Autobahn und der A 13 Brenner Autobahn ganzjährig eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h. Vor Wirksamwerden des sektoralen Fahrverbotes wird der Landeshauptmann laut dem neuen Maßnahmenprogramm auch die vom Gerichtshof weiters erwähnte Ausdehnung des Fahrverbotes für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge verordnen und damit die Umsetzung dieser Maßnahme verbindlich festlegen. Das betreffende Fahrverbot soll ab 2016 in mehreren Stufen für Schwerfahrzeuge bis einschließlich Euroklasse IV wirksam werden. Das Fahrverbot für Fahrzeuge der Klasse Euro III wird dabei – unter Berücksichtigung einer auch aufgrund ihrer grundrechtlich geschützten Interessen den betroffenen Unternehmen zu gewährenden angemessenen wirtschaftlichen Nutzungsdauer (siehe dazu auch im Folgenden) – zum 31. Dezember 2017 und damit vor dem vollen Wirksamwerden des Sektoralen Fahrverbotes eingeführt werden.

Damit treffen jene Bedenken, die der EuGH bei der Prüfung des letzten sektoralen Fahrverbots geäußert hat, nicht mehr zu. In der Rs C-28/09 hat der EuGH geprüft, ob die mit dem sektoralen Fahrverbot als Teil eines Maßnahmenbündels verbundene Verringerung der Luftschadstoffbelastung nicht auch durch andere, vom Landeshauptmann nach offenkundiger Ansicht des Gerichtshofes nicht in Betracht gezogene gelindere Maßnahmen hätte erreicht werden können, bzw. ob sich das sektorale Fahrverbot nicht auch durch andere, mit geringeren Eingriffen in die Warenverkehrsfreiheit verbundene Maßnahmen hätte substituieren lassen. Maßstab war für den EuGH also die durch das Nachtfahrverbot, die flexible Geschwindigkeitsbeschränkung, das Euroklassenfahrverbot bis Euro II und das sektorale Fahrverbot erzielbare bzw. angestrebte Luftqualität. Im Urteil stellt der Gerichtshof ausdrücklich auf diese Maßnahmen ab und weist darauf hin, dass infolge des Erlasses derselben die durchschnittliche jährliche Stickstoffdioxidkonzentration im betroffenen Gebiet im Jahr 2010 etwa 55 µg/m<sup>3</sup> betragen sollte (Rn. 128). Da nicht nachgewiesen war, dass dieser Zielzustand nicht auch durch gelindere, im Maßnahmenbündel nicht enthaltene Maßnahmen erreicht

werden kann, hat er einen Verstoß gegen die Warenverkehrsfreiheit festgestellt. Nunmehr werden aber programmgemäß alle in Betracht kommenden ordnungsrechtlichen Instrumente, also auch die vom EuGH erwähnte permanente Geschwindigkeitsbeschränkung und die Verschärfung der Euroklassenfahrverbote, ergriffen.

Die fachlichen Grundlagen belegen dabei, dass das sektorale Fahrverbot neben allen anderen im Maßnahmenbündel vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen erforderlich ist, um das angestrebte Ziel, nämlich die durch die Luftqualitätsrichtlinie vorgegebene raschestmögliche und dauerhafte Einhaltung des darin festgelegten Jahresmittelwertes für NO<sub>2</sub>, erreichen zu können (siehe Ausführungen unter Punkt 1.2.4.). Es ist somit im Sinn der Ausführungen im Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09 diesmal (im Gegensatz zur damals zu prüfenden Konstellation) nachgewiesen, dass der mit dem sektoralen Fahrverbot verbundene Reduktionseffekt durch Alternativmaßnahmen nicht erzielbar ist. Insbesondere ist eine Substituierbarkeit des sektoralen Fahrverbotes durch die von der Kommission ins Treffen geführten, aus ihrer Sicht gelinderen Maßnahmen nicht mehr gegeben, weil auch diese – wie erwähnt – Teil des laut Maßnahmenprogramm zur Erreichung der unionsrechtlichen Luftreinhalteziele für NO<sub>2</sub> umzusetzenden Bündels von Verkehrsmaßnahmen sind und unter Berücksichtigung unionsrechtlicher Vorgaben, wie insbesondere dem primärrechtlich verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, entweder bereits erlassen wurden oder zusammen mit der Einführung des sektoralen Fahrverbotes erlassen werden. Das stufenweise Wirksamwerden der verschärften Euroklassenfahrverbote erklärt sich dabei damit, dass für die betroffene Transportwirtschaft eine angemessene wirtschaftliche Nutzungsdauer der vom Fahrverbot betroffenen Fahrzeuge vorgesehen bzw. dieser die erforderliche Zeit für die Anpassung an die neuen Gegebenheiten eingeräumt werden soll. Die Einräumung einer solchen angemessenen Anpassungsfrist wird vom EuGH zur Gewährleistung der Verhältnismäßigkeit in ständiger Rechtsprechung gefordert (EuGH, Rs C-463/01, *Kommission/Deutschland*, ECLI:EU:C:2004:797, Rn. 79 und 80; EuGH, Rs C-309/02 *Radelberger Getränkegesellschaft mbH & CO und S. Spitz KG*, ECLI:EU:C:2004:799, Rn. 80 und 81; EuGH, Rs C-320/03, *Kommission/Österreich*, ECLI:EU:C:2005:684, Rn. 90; u.a.). Während nun für die vom sektoralen Fahrverbot erfassten Gütertransporte neben dem UKV und WLV mit der RoLa eine einfache und kostengünstige Transportalternative zur Verfügung steht und durch die befristete Ausnahme für Fahrzeuge der derzeit fortschrittlichsten Emissionstechnologie Euro VI weitere Erleichterungen bestehen, verlangt das Euroklassenverbot letztlich den Austausch bzw. Ersatz der Transportfahrzeuge. Diese Maßnahme betrifft nämlich auch den Transport von „nicht bahnaffinen“ Gütern und besteht letztlich auch keine Einschränkung auf Langstreckentransporte, wie sie für das sektorale Fahrverbot aufgrund der „Zonenregelung“ (Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr in einer Kern- und einer erweiterten Zone) dauerhaft vorgesehen ist. Auf Euroklassenfahrverbote kann daher nur eingeschränkt durch Verlagerung auf die Schiene bzw. Nutzung der RoLa reagiert werden, in Bezug auf Kurzstreckentransporte überhaupt nicht. Die Anpassungsfrist muss folgerichtig für die Verschärfung der Euroklassenfahrverbote jedenfalls entsprechend länger sein und erklären sich damit die unterschiedlichen Fristen für das Wirksamwerden der einzelnen Fahrverbote (einschließlich der zeitlich begrenzten Ausnahme für die Verwendung von Schwerfahrzeugen ohne Anhänger der Klasse Euro III im regionalen Kurzstrecken- und Verteilerverkehr) bzw. finden diese darin ihre unionsrechtliche Begründung. Diese zeitliche

Staffelung bedeutet schließlich auch keinen Widerspruch zur Luftqualitätsrichtlinie. Die Verpflichtung, den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwertes „so kurz wie möglich“ zu halten, ist selbstredend im Lichte primärrechtlicher Vorgaben, also insbesondere auch unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, zu verstehen, dem mit der zeitlichen Staffelung Rechnung getragen wird.

Ergänzend wird auch auf die zwischenzeitlich erfolgte Änderung der Rechtslage hingewiesen. Maßstab für die Erforderlichkeitsprüfung ist jeweils das mit einer konkreten Maßnahme verfolgte Ziel, im konkreten Fall also die Luftreinhaltung. Nun ist die Union seit Hinterlegung der Genehmigungsurkunde am 25. Juni 2013 auch Vertragspartei des Verkehrsprotokolls zur Durchführung der Alpenkonvention (im Folgenden: Verkehrsprotokoll). Die Regelungen des Verkehrsprotokolls sind daher seit 25. September 2013 integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung (EuGH 30. April 1974, Rs 181/73, *Haegeman*, ECLI:EU:C:1974:41, Rn 4; 30. September 1987, Rs. 12/86, *Demirel*, ECLI:EU:C:1987:400, Rn 7, Gutachten 1/91, EWR I, Slg 1991, I-6079, Rn 37 ua). Auch wenn die Bestimmungen des Verkehrsprotokolls größtenteils nicht unmittelbar anwendbar sind, können sie das sonstige Unionsrecht in seiner Anwendung beeinflussen. Das Verkehrsprotokoll verpflichtet die Vertragsparteien in Art. 3 dazu, durch eine aufeinander abgestimmte Umwelt- und Verkehrspolitik für die Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken zu sorgen. Unter den spezifischen Maßnahmen zur Erreichung der Protokollziele, somit auch der im Verkehrsprotokoll verankerten Umweltziele, wird dabei in Art. 1, Art. 7 und Art. 10 ausdrücklich die Begünstigung einer Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (Bahn, Schifffahrt, kombinierte Systeme [ErwGr 10]) und konkret die Verlagerung von Langstreckenfahrten auf die Schiene genannt. Das vom EuGH als zwingendes Erfordernis im Allgemeininteresse und damit als ungeschriebener Rechtfertigungsgrund für Eingriffe in die Warenverkehrsfreiheit anerkannte Luftreinhalteziel hat durch Implementierung des Verkehrsprotokolls in das Unionsrecht offenbar insofern eine gewisse Spezifizierung erfahren, als dadurch der Erreichung dieses Zieles durch Maßnahmen der Verkehrsverlagerung eine besondere Bedeutung zukommt. Das Umweltziel „Verbesserung der Luftgüte durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene“ lässt sich aber durch das geplante sektorale Fahrverbot effektiver erreichen als durch die vom EuGH und der Kommission in der Rs C-28/09 ins Treffen geführte Ausdehnung der Fahrbeschränkungen für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge, weil das sektorale Fahrverbot ausschließlich bahnaffine Güter betrifft, sodass der Schienentransport dafür die logischste Transportalternative darstellt. Ungeachtet des Umstandes, dass die Verschärfung der Euroklassenfahrverbote im Maßnahmenprogramm ohnedies als zusätzliche, also neben dem sektoralen Fahrverbot zu ergreifende Maßnahme vorgesehen ist und plangemäß vor Wirksamwerden des sektoralen Fahrverbotes verordnet werden soll, dürfte sich also auch aufgrund dieser geänderten rechtlichen Situation eine andere Beurteilung des Erforderlichkeitskriteriums ergeben.

Auch sonstige von der Kommission im Vertragsverletzungsverfahren angeführte, vom EuGH allerdings nicht weiter überprüfte Alternativmaßnahmen wurden bereits ergriffen. Insbesondere wurden bereits umfassende Maßnahmen zur Ökologisierung des Verkehrs gesetzt:

- So wird bei den fahrleistungsabhängigen Mauttarifen seit 2010 nach Euro-Emissionsklassen differenziert. Gemäß Mauttarifverordnung 2015, BGBl. II Nr. 452/2015, ist der Mauttarif für die Gruppe mit den höchsten Emissionen derzeit um rund 36 % höher als jener für die Klasse mit den niedrigsten Emissionen; nach der Mauttarifverordnung 2013, BGBl. II Nr.

460/2013, war er rund 28 % höher. Auch bei Valorisierung der Grundkilometertarife wurde ein Anreiz für die Verwendung von Kraftfahrzeugen mit moderner Emissionstechnologie geschaffen. Dieser Tarif liegt für Kraftfahrzeuge (Kfz) mit zwei Achsen und höchsten Emissionen nach der Mauttarifverordnung 2015 aktuell bei 21,3 Cent (2014 nur 20,8 Cent), für Fahrzeuge der Euroklasse VI hingegen bei aktuell 15,7 Cent (2014 noch 16,2 Cent).

- Zur Förderung der vorzeitigen Einführung von neuen, abgasarmen Pkw wurde mit dem Ökologisierungsgesetz 2007, BGBl. I Nr. 46/2008, dem Abgabenänderungsgesetz 2012, BGBl. I Nr. 112/2012, und zuletzt dem Abgabenänderungsgesetz 2014, BGBl. I Nr. 13/2014, das Normverbrauchsabgabengesetz geändert. Aufgrund nunmehriger Gesetzeslage bestimmt sich der Steuersatz nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen. Höhere Emissionen führen zu einem höheren Steuersatz. Neuwagen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen bis maximal 90 g/km sind von der Abgabe befreit. Bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von mehr als 250 g/km erhöht sich die Steuer um 20 € je Gramm CO<sub>2</sub> pro km. Damit wird die Anschaffung neuerer Fahrzeuge mit moderner Abgastechnologie forciert, was sich auch positiv auf die NO<sub>x</sub>-Emissionen auswirkt.
- Schließlich wurde die Mineralölsteuer in Österreich mit dem Budgetbegleitgesetz 2011, BGBl. I Nr. 111/2010, für Benzin und Diesel weiter angehoben, wobei die Erhöhung für Diesel mit fünf Cent höher ausfiel als für Benzin mit vier Cent. Damit wurde ein finanzieller Anreiz für den Erwerb benzinbetriebener Fahrzeuge geschaffen.
- Zu einer Ökologisierung des Steuersystems ist es auch bei der Kraftfahrzeugsteuer („Kfz-Steuer für LKW“) gekommen, wobei im vorliegenden Zusammenhang insbesondere die im Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, BGBl. Nr. 449/1992, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 105/2014, vorgesehenen Steuerbefreiungen für den kombinierten Verkehr zu erwähnen sind.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass diese Fiskalmaßnahmen erst mittel- oder langfristig wirksam werden. Art. 23 UAbs. 2 Luftqualitätsrichtlinie verpflichtet aber – wie bereits mehrfach erwähnt - dazu, raschestmöglich eine Schadstoffreduktion herbeizuführen. Dies ist aber nur durch Verkehrsverbote bzw. Verkehrsbeschränkungen erreichbar, weil diese mit Eintritt ihrer Verbindlichkeit sofort lufthygienische Wirkungen entfalten.

Seit Erlassung des Urteils vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09 wurden außerdem auch diverse auf eine Emissionsminderung abzielende privatwirtschaftliche Maßnahmen im Verkehrs- und Gebäudesektor gesetzt. Zu erwähnen sind hier etwa:

- eine Umrüstungsförderung für die Anschaffung emissionsarmer bzw. die Außerbetriebsetzung schadstoffreicher Schwerfahrzeuge und Omnibusse (seit dem Jahr 2012, laufend)
- die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn durch die Generalsanierung der Brennerstrecke (2012), den Neubau der Unterinntaltrasse (Freigabe für den Verkehr im Jahr 2012), den Ausbau des Terminals Wörgl (2012) und der Installierung des neuen europäischen Zugsicherungssystems ETCS level 2 auf dem gesamten österreichischen Abschnitt des Brennerkorridors gemäß Vereinbarungen im Aktionsplan Brenner 2009 (sowohl auf der Neubau- als auch der Bestandsstrecke)
- die Erlassung eines Mobilitätsprogrammes des Landes Tirol 2013 bis 2020 und andere vielfältige Maßnahmen, die den weiteren Ausbau und die weitere Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs vorsehen

- die Weiterführung, Intensivierung und der Ausbau bestehender Förderprogramme für den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energie bei Gebäuden zur effizienten Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser (z.B.: Förderung Heizungsanlagentausch, Förderung von Solaranlagen, Förderung von Effizienzmaßnahmen bei Wärmebereitstellungssystemen), begleitend zur Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Heizungsanlagen
- die Fortführung und Erweiterung der bereits bestehenden Wohnhaussanierung
- der Förderung des Ausbaus effizienter Nah- und Fernwärme
- unterstützende Maßnahmen für nachhaltige Energie- und Klimaschutzkonzepte auf Gemeinde- und Regionalebene.

Außerdem wurden zwischenzeitlich weitere Vorkehrungen zur noch effizienteren Überwachung der (nunmehr) permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung getroffen. So wurden an den betroffenen Straßenabschnitten mit beträchtlichem finanziellem Aufwand weitere Anlagen zur automatischen Geschwindigkeitsmessung installiert. Diese neuen Anlagen sind als Frontradaranlagen ausgeführt und liefern damit Beweismittel, die auch in den Nachbarstaaten, insbesondere vor deutschen Behörden, als ausreichende Grundlage für eine Bestrafung anerkannt werden. Die in der Vergangenheit beim Vollzug von Strafen durch Behörden anderer Staaten verschiedentlich aufgetretenen Probleme können damit vermieden werden, was die Effektivität der betreffenden Luftreinhaltemaßnahme nochmals erhöht.

Zusammenfassend ergeben sich hinsichtlich des Erforderlichkeitskriteriums also folgende Änderungen gegenüber der dem Urteil in der Rs C-28/09 zugrunde gelegenen Sach- und Rechtslage:

- Mit der Erlassung des sektoralen Fahrverbotes wird auch bereits die Verschärfung der Euroklassenfahrverbote durch Verordnung verbindlich festgelegt, womit anders als in den vorangegangenen Verfahren feststeht, dass diese gelindere Maßnahme jedenfalls auch ergriffen wird und eine Substituierbarkeit des sektoralen Fahrverbotes durch diese Maßnahme nicht mehr gegeben ist. Das gestaffelte Inkrafttreten erklärt sich mit dem unionsrechtlich verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Da beim Euroklassenfahrverbot anders als beim Sektoralen Fahrverbot keine vollständigen Transportalternativen angeboten werden können, zumal sich dieses nicht auf „bahnaffine Güter“ beschränkt, muss der Wirtschaft eine entsprechend längere Anpassungsfrist eingeräumt werden.
- Dem EuGH kann nicht unterstellt werden, dass er ein gestuftes Vorgehen – nämlich Inkraftsetzen einer gelinderen Maßnahme und Evaluierung ihrer Wirksamkeit vor Ergreifen weiterer Maßnahmen - auch dann verlangt, wenn die Notwendigkeit sämtlicher Maßnahmen fachkundig nachgewiesen ist, weil damit eine jahrelange Belastung der Bevölkerung hingenommen werden müsste. Nachdem es vorliegend um einen Jahresmittelwert geht, erfordert die Evaluierung grundsätzlich einen zumindest 1-jährigen Messzeitraum. Der nunmehr geltende Art. 23 Abs. 1 zweiter UAbs verpflichtet aber zur raschestmöglichen Beseitigung der Überschreitungssituation. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass das Urteil in der Rs C-28/09 noch auf Grundlage der „alten“ Luftqualitätsrichtlinie 96/62/EG ergangen ist, welches die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten bezüglich Einhaltung der festgelegten Grenzwerte weniger strikt geregelt hat als die nunmehr geltende Luftqualitätsrichtlinie. So hat der EuGH in seinem Urteil in der Rs C-237/07 mit Verweis auf Art. 7 Abs. 3 der RL 96/92/EG ausgeführt, die Mitgliedstaaten seien nicht verpflichtet, Maßnahmen dahingehend zu ergreifen, dass es zu keinerlei

Überschreitung kommt, sondern sich aus dem Aufbau der Richtlinie, die eine integrierte Verminderung der Umweltverschmutzung bezwecke, vielmehr ergebe, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen zu ergreifen haben, die geeignet sind, die Gefahr einer Überschreitung und ihre Dauer unter Berücksichtigung aller zur gegebenen Zeit vorliegenden Umstände und der betroffenen Interessen auf ein Minimum zu reduzieren. Demgegenüber sieht die Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG - wie der EuGH in seinem nachfolgenden Urteil in der Rs C-404/13 ausgesprochen hat - in Art. 13 Abs. 1 UAbs. 2 in Bezug auf NO<sub>2</sub> eine „Ergebnisverpflichtung“ vor, d.h. dass von dem dort bzw. im Anhang festgelegten Zeitpunkt an die Grenzwerte für diesen Luftschadstoff „nicht mehr überschritten werden dürfen“. Bei dennoch auftretenden Grenzwertüberschreitungen haben die Mitgliedstaaten – wie erwähnt - gemäß Art. 23 Abs. 1 UAbs. 2 für die raschestmögliche Beseitigung derselben zu sorgen. Ein stufenweises Vorgehen, bei dem die einzelnen Maßnahmen für sich allein nachgewiesenermaßen für die Grenzwerteinhaltung nicht ausreichen, würde dieser unionsrechtlichen Vorgabe widersprechen. Damit ist es aufgrund der nach wie vor beträchtlichen Grenzwertüberschreitungen und der nachgewiesenen Erforderlichkeit aller identifizierten Verkehrsmaßnahmen unionsrechtlich ausgeschlossen, dass mit der Erlassung des Sektoralen Fahrverbotes zugewartet wird, bis die Verschärfungen der Euroklassenverbote zulässigerweise in vollem Umfang in Geltung treten können oder gar deren Wirksamkeit evaluiert ist.

- Zwischenzeitlich ist außerdem das Verkehrsprotokoll zur Durchführung der Alpenkonvention durch die Union ratifiziert worden und damit Teil des Unionsrechts. Dieses sieht zur Verbesserung der Umweltbedingungen im Alpenraum insbesondere die Verlagerung von Langstreckentransporten auf die Schiene vor. Bislang hat es sich dabei nur um ein Ziel unionaler Verkehrspolitik gehandelt. Diesem nunmehr unionsrechtlich verbindlichen Ziel, nämlich Schutz der Luftgüte durch Verlagerung des Verkehrs auf die emissionsfreundlichere Schiene, kann durch ein sektorales Fahrverbot in besondere Weise entsprochen werden. Dies ist insofern von Relevanz, weil der Rechtsfertigungsgrund den Anknüpfungspunkt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung und damit insbesondere auch für die Erforderlichkeitsprüfung bildet, also entscheidend für die Beurteilung ist, ob es Maßnahmen gibt, die dasselbe Ziel mit geringen Eingriffen in die Warenverkehrsfreiheit erreichen lassen (vgl. in diesem Zusammenhang auch Epiney, Zur Vereinbarkeit der Einführung einer Alpentransitbörse mit den Vorgaben des EU-Rechts, September 2013, die in der Beeinflussung des modal split dann einen eigenständigen Rechtsfertigungsgrund für den Eingriff in die Warenverkehrsfreiheit sieht, wenn diese Beeinflussung – wie dies beim sektoralen Fahrverbot ebenso wie bei der im Gutachten behandelten Alpentransitbörse der Fall ist – ein Anliegen des Umweltschutzes darstellt, die Veränderung des modal split also quasi „automatisch“ [diverse] umweltpolitische Vorteile mit sich bringt und damit umweltpolitischen Anliegen dient). Dieses spezifizierte Umweltziel lässt sich durch ein Euroklassenfahrverbot nicht in gleicher Weise erreichen wie durch ein sektorales Fahrverbot.

Im Zuge der Überarbeitung des Maßnahmenprogramms wurden schließlich auch weitere Maßnahmen geprüft; diese haben sich freilich aus den nachfolgend dargelegten Gründen als ungeeignet erwiesen bzw mussten aus verkehrsfachlichen Gründen ausgeschlossen werden:

- Eine Änderung des Tempolimits für LKW (insbesondere Absenkung auf 60 km/h bei Tag) hätte aufgrund der Flottenzusammensetzung signifikant negative Auswirkungen auf die NO<sub>x</sub>-Emissionen und würde zu einer Erhöhung der NO<sub>2</sub>-Belastung führen; eine solche Maßnahme eignet sich daher nicht zur Verbesserung der Luftqualität, sie wäre sogar kontraproduktiv.
- Eine weitere Absenkung des Tempolimits für PKW (z.B. auf 80 km/h) wäre auf einem 90 km langen Autobahnabschnitt ohne Beispiel und hätte ein Ausweichen des PKW-Verkehrs auf das niederrangige Straßennetz zur Folge, das nicht in der Lage wäre, den Ausweichverkehr aufzunehmen. Nach Analyse mittels des Tiroler Verkehrsmodells ist mit einer Verlagerung im Ausmaß von bis zu 10% des Autobahnverkehrs auf das untergeordnete Straßennetz zu rechnen. Dies bedeutet, dass z.B. im Raum Brixlegg-Münster das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der L 211 Unterinntalstraße und auf der B 171 Tiroler Straße jeweils um rund 30% ansteigen würde. Aus verkehrsfachlicher Sicht erweist sich daher auch diese Maßnahme als ungeeignet.
- Eine situative Verkehrssteuerung (Beschränkung des Lkw-Verkehrs) in Zeiten hoher Schadstoffkonzentration wäre nicht ausreichend vorhersehbar und widerspräche daher den Anforderungen an die Planbarkeit und Planungssicherheit des Güterfernverkehrs. Aufgrund der damit verbundenen Diskontinuitäten in den Verkehrsabläufen erweist sich eine solche Maßnahme ebenso als ungeeignet wie Beschränkungen zu Spitzenzeiten. Gegenüber solchen Maßnahmen hat das Sektorale Fahrverbot den Vorteil der Vorhersehbarkeit und logistischen Planbarkeit der damit einhergehenden Nutzung alternativer Transportmittel. Für die Harmonisierung der Lkw-Mauten auf den Alpenkorridoren oder für ein Verkehrsmanagementsystem zur Reduktion des Umwegverkehrs am Brenner liegt die Zuständigkeit bei der Europäischen Union (z.B. Tropfenzählersystem).
- Die Einführung einer Umweltzone für PKW ist in Zusammenhang mit dem großen Anteil an transitierenden PKW und der Bedeutung der A 12 für den internationalen Reiseverkehr in der Praxis undurchführbar.

Ungeachtet der zahlreichen sonstigen Maßnahmen, die seitens der Republik Österreich zwischenzeitlich ergriffen wurden, hat sich also im Zuge der Überarbeitung des Maßnahmenprogramms gezeigt, dass ohne neuerliche Erlassung eines Sektoralen Fahrverbotes und der damit einhergehenden Verlagerungswirkung von der Straße auf die Schiene die Einhaltung der unionsrechtlich vorgeschriebenen Grenzwerte nicht möglich sein wird. Vor diesem Hintergrund erweist sich die beabsichtigte Maßnahme als erforderlich.

#### Zur Angemessenheit der Maßnahme:

Die vorgesehene Maßnahme steht schließlich auch nicht außer Verhältnis zu den durch sie verursachten Erschwernissen für den grenzüberschreitenden Warenaustausch.

Bei den durch die Maßnahme verfolgten Umweltschutz- und den darin laut EuGH inkludierten Gesundheitsschutzinteressen (EuGH 21. Dezember 2011, Rs C-28/09, Kommission/Österreich, ECLI:EU:C:2011:854, Rn 122) handelt es sich unstrittig um höchstrangige Schutzgüter bzw. um ein wesentliches Ziel der Union (EuGH 2. April 1998, Rs C-213/96, *Outokumpu*, ECLI:EU:C:1998:155, Rn. 32; 13. September 2005, Rs C-176/03, *Kommission/Rat*, ECLI:EU:C:2005:542 ua). Dies zeigt schon die mehrfache Bezugnahme auf diese Interessen im

Primärrecht. In diesem Sinne heißt es in Art. 3 Abs. 3 EUV, dass es Ziel der Union ist, auf ein „hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität“ hinzuwirken. Aufgrund der Querschnittsklausel in Art. 11 AEUV sind die Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festsetzung und Durchführung der (aller) Unionspolitiken und –maßnahmen insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einzubeziehen, wobei es sich nach überwiegender Auffassung nicht bloß um einen unverbindlichen Programmsatz handelt, sondern um ein Rechtsgebot, das die Unionsorgane und die Mitgliedstaaten bindet (Jahns-Böhm/Breier, EuZW 1992, 49, 52; Epiney, NuR 1995, 497, 499; Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, Art. 11 AEUV, Rn 23; Schlussanträge des GA Jacobs, Rs. C-379/98, *PreussenElektra AB/Schleswig AG*, ECLI:EU:C:2000:431. Rn 231). Alle diese Regelungen unterstreichen die hohe Bedeutung dieses Rechtsgutes.

Was nun die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf den freien Warenverkehr anlangt, wird auf die Ausführungen unter Punkt 1.2.5.3. verwiesen, wonach ausreichend Schienenkapazitäten für die vom geplanten Fahrverbot betroffenen Gütertransporte verfügbar sind.

Weiters ist bei der konkreten Ausgestaltung der Maßnahme – wie bisher - auch berücksichtigt, dass eine Bahnverladung erst bei größeren Entfernungen sinnvoll ist und der Zugang zu einem geeigneten Bahnterminal derart möglich sein soll, dass die Strecke innerhalb des Sanierungsgebietes im Interesse der Luftreinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann. Diesen sachlich begründeten Vorgaben Rechnung tragend, enthält die vorliegende Verordnung ebenso wie die Vorgängerregelung vom EuGH nicht beanstandete Ausnahmen für Fahrten, die in einer definierten Kernzone be- oder entladen (Quelle oder Ziel in der Kernzone), und Fahrten, die in einer erweiterten Zone be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone).

Nachdem im Vertragsverletzungsverfahren in der Rs C-28/09 bezüglich Transportalternativen insbesondere auch einer einfachen und kurzfristig, ohne logistische Umstellung nutzbaren Verlagerungsmöglichkeit auf die RoLa große Bedeutung beigemessen wurde, obgleich die Union selbst eine Optimierung der Nutzung der Schieneninfrastruktur als wichtig ansieht (EU-Koordinator Karel von Miert hat bereits im Tätigkeitsbericht vom Juli 2007 „auf die Notwendigkeit der Optimierung der Nutzung der gegenwärtigen Schieneninfrastruktur am Brennerkorridor“ hingewiesen), wird der Verbotsbereich außerdem so begrenzt werden, dass für den Güterverkehr von Westen kommend in Richtung Süden und umgekehrt Fahrten auf der A 12 Inntal Autobahn bzw. A 13 Brenner Autobahn weiterhin möglich bleiben.

Schließlich sieht die Verordnung eine angemessene Übergangsfrist für die davon betroffene Wirtschaft vor. Durch die Festlegung eines Zeitraumes von ca 6 Monaten zwischen Erlassung der Verordnung und Effektivierung des Fahrverbotes sowie durch die ca 1 ½-jährige Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge wird den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern ausreichend Gelegenheit gegeben, die Transportlogistik den neuen Gegebenheiten anzupassen. Im gegebenen Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auch der EuGH in der Rs C-28/09 eine vergleichbare Übergangsfrist von fünfeneinhalb Monaten nicht beanstandet hat, wobei die betreffende Verordnung mit Ablauf der Frist für alle Fahrzeuge sofort wirksam geworden ist, also keine befristete Ausnahme für Fahrzeuge der modernsten Emissionstechnologie als weiterer Erleichterung für die Wirtschaft vorgesehen hat.

Für Einzelfälle sieht die Verordnung außerdem noch die Möglichkeit vor, bei Vorliegen überwiegender öffentlicher Interessen Ausnahmen vom Fahrverbot mittels Bescheid zu erteilen.

Als Fazit ist sohin festzuhalten, dass das sektorale Fahrverbot in der geplanten Form aufgrund

- der vorhandenen, für einen maßgeblichen Teil des Lkw-Verkehrs am Brenner sogar kürzeren oder zumindest gleichwertigen Streckenalternativen,
  - der ausreichenden Kapazitäten im UKV und WLV und auf der RoLa,
  - der ausreichenden Übergangsfrist und einer befristeten Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge, die der Wirtschaft eine Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen ermöglicht,
  - der Berücksichtigung der vorhandenen Transportalternativen bei der Abgrenzung des Verbotsbereiches,
  - der vorgesehenen Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr und
  - der Möglichkeit zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in Einzelfällen
- eine im Hinblick auf das damit verfolgte Ziel angemessene Maßnahme darstellt.

Da das sektorale Fahrverbot sohin im Ergebnis als geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme zur Erreichung des damit verfolgten Umweltzieles zu qualifizieren ist, sind die damit verbundenen Beschränkungen der Warenverkehrsfreiheit gerechtfertigt.

### **1.3.2. Völkerrecht:**

#### 1.3.2.1. Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. Nr. 477/1995, in der Fassung BGBl. III Nr. 18/1999:

In der Alpenkonvention verpflichten sich die Vertragspartner unter Beachtung des Vorsorge-, Verursacher- und Kooperationsprinzips zu einer ganzheitlichen Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen unter umsichtiger und nachhaltiger Nutzung der Ressourcen (Art. 2 Abs. 1).

Zur Erreichung dieses Zieles haben die Mitgliedstaaten insbesondere auch auf den Gebieten Luftreinhaltung und Verkehr geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Erklärter Zweck ist dabei im Hinblick auf die Luftreinhaltung die drastische Verminderung von Schadstoffemissionen und –belastungen im Alpenraum sowie der Schadstoffverfrachtung von außen auf ein Maß, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist (Art. 2 Abs. 2 lit. c).

Auch die Maßnahmen im Bereich Verkehr verfolgen das Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist. Unter anderem wird eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene angestrebt, welche vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen sowie marktkonforme Anreize bewirkt werden soll (Art. 2 Abs. 2 lit. j).

1.3.2.2. Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention im Bereich Verkehr, BGBl. III Nr. 234/2002, in der Fassung BGBl. III Nr. 108/2005.

Die Vertragsparteien haben sich im Verkehrsprotokoll im Sinne der nachhaltigen Verkehrsentwicklung verpflichtet, den Belangen der Umwelt derart Rechnung zu tragen, dass die Freisetzung von Stoffen auf ein Maß reduziert wird, welches die Tragfähigkeit der betroffenen Umweltmedien nicht überfordert (Art. 3 Abs. 1 lit. a sublit. b).

Weiters ist ein Verkehrsnetzwerk umzusetzen, welches mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zugunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt (Art. 7 Abs. 1 lit. c).

Die Vertragsstaaten müssen die erforderlichen Maßnahmen in Gebieten mit besonderen Verkehrsbelastungen bestmöglich vornehmen. Zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger ist die bestverfügbare Technologie heranzuziehen (Art. 7 Abs. 2 lit. b und c).

Zudem verpflichten sich die Mitgliedstaaten zur Unterstützung von Maßnahmen mit dem Ziel, insbesondere den Gütertransport über längere Distanzen auf die Eisenbahn zu verlagern und die Tarifierung der Verkehrsinfrastrukturen stärker zu harmonisieren (Art. 10 Abs. 1 lit. c).

Wie bereits erwähnt, wird diesen Vorgaben der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls mit der vorliegenden Verordnung vollinhaltlich entsprochen. Mit Erlassung des sektoralen Fahrverbotes kommt die Republik Österreich ihrer völkerrechtlichen Verpflichtung zur Senkung der Luftbelastung auf ein für Menschen, Tiere und Pflanzen unschädliches Maß nach. Die konkrete Maßnahmenwahl trägt zudem der Vorgabe Rechnung, den verkehrsbedingten Belastungen insbesondere durch eine verstärkte Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene zu begegnen. Dass seitens der Republik Österreich massive Anstrengungen unternommen wurden und werden, um das Verkehrsnetzwerk entsprechend zu verbessern, zeigen die zwischenzeitlich abgeschlossenen Arbeiten für den Ausbau der Unterinntaltrasse sowie die im Gange befindlichen Arbeiten am Brenner-Basis-Tunnel. Auch der Ausbau des Verladeterminals Wörgl ist in diesem Zusammenhang nochmals zu erwähnen. Aufgrund der bereits mehrfach angesprochenen Ratifizierung des Verkehrsprotokolls durch die Union wird mit der Erlassung der vorliegenden Verordnung nicht nur den völkerrechtlichen Verpflichtungen der Republik Österreich entsprochen, sondern auch zur Erfüllung der die Union treffenden völkerrechtlichen Verpflichtungen beigetragen.

### **1.3.3. Innerstaatliches Recht:**

Nach § 7 IG-L sind Überschreitungen eines in den Anlagen 1, 2, 4 oder 5 oder in einer Verordnung nach § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenz-, Immissionsziel- oder Alarmwertes bei Kurzzeitwerten im Monatsbericht, bei Langzeitwerten im Jahresbericht auszuweisen und ist festzustellen, ob die Überschreitung auf einen Störfall oder auf eine andere in absehbarer Zeit nicht wiederkehrende erhöhte Immission, auf die Aufwirbelung von Partikeln im Straßenwinterdienst oder auf Emissionen aus natürlichen Quellen zurückzuführen ist.

Für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> werden in der Anlage 1a „Immissionsgrenzwerte“ ein Jahresmittelwert von derzeit 35 µg/m<sup>3</sup> (inklusive Toleranzmarge) und ein Halbstundenmittelwert von 200 µg/m<sup>3</sup> festgelegt.

Sofern Überschreitungen eines Immissionsgrenzwertes oder eines Immissionszielwertes gemäß Anlage 5b oder 5c nicht auf einen Störfall etc. zurückzuführen sind, hat der Landeshauptmann gemäß § 8 IG-L eine Statuserhebung zu erstellen, welche insbesondere die Darstellung der Immissionssituation für den Beurteilungszeitraum, die Beschreibung der meteorologischen Situation, die Feststellung und Beschreibung der Hauptemittenten samt Abschätzung ihres Emissionsbeitrages und die Feststellung des voraussichtlichen Sanierungsgebietes zu enthalten hat. Die Erstellung einer neuerlichen Statuserhebung kann unterbleiben, wenn sich die Emissionssituation nicht wesentlich geändert hat, die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes innerhalb des ermittelten oder ausgewiesenen Sanierungsgebiets auftritt und sich die Immissionssituation in diesem Gebiet nicht wesentlich verschlechtert hat.

Auf Grundlage der Statuserhebung hat der Landeshauptmann gemäß § 9a IG-L ein Programm zu erstellen und darin jene Maßnahmen festzulegen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Grenz- bzw. Zielwerte zu erreichen. Der Maßnahmenplanung sind dabei hinsichtlich mehrerer Luftschadstoffe, so u.a. hinsichtlich des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes, die unionsrechtlichen Grenzwerte zugrunde zu legen, so auch hinsichtlich des Jahresmittelwertes für NO<sub>2</sub>. Bei der Maßnahmenplanung sind außerdem folgende, in § 9b IG-L genannte Grundsätze zu berücksichtigen:

1. Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch Luftschadstoffe ist im Sinne des Verursacherprinzips vorzubeugen; nach Möglichkeit sind Luftschadstoffe an ihrem Ursprung zu bekämpfen;
2. alle Emittenten oder Emittentengruppen, die im Beurteilungszeitraum einen nennenswerten Einfluss auf die Immissionsbelastung gehabt haben und einen nennenswerten Beitrag zur Immissionsbelastung, insbesondere im Zeitraum der Überschreitung des Immissionsgrenzwerts, geleistet haben, sind zu berücksichtigen;
3. Maßnahmen sind vornehmlich bei den hauptverursachenden Emittenten und Emittentengruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an der Immissionsbelastung, des Reduktionspotentials und des erforderlichen Zeitraums für das Wirksamwerden der Maßnahmen zu setzen; dabei sind vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen, bei denen den Kosten der Maßnahme eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht;
4. Maßnahmen sind nicht vorzuschreiben, wenn sie unverhältnismäßig sind, vor allem wenn der mit der Erfüllung der Maßnahmen verbundene Aufwand außer Verhältnis zu dem mit den Anordnungen angestrebten Erfolg steht;
5. Eingriffe in bestehende Rechte sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken; bei der Auswahl von Maßnahmen sind die jeweils gelindesten, zum Ziel führenden Mittel zu ergreifen;
6. auf die Höhe der Immissionsbelastung und die Häufigkeit der Grenzwertüberschreitungen sowie die zu erwartende Entwicklung der Emissionen des betreffenden Luftschadstoffs sowie auf eingeleitete Verfahren und angeordnete Sanierungsmaßnahmen und gebietsbezogene

Maßnahmen nach diesem Bundesgesetz sowie anderen Verwaltungsvorschriften, sofern diese Einfluss auf die Immissionssituation haben, ist Bedacht zu nehmen;

7. öffentliche Interessen sind zu berücksichtigen.

Für alle nach dem 1. Jänner 2005 gemessenen Grenzwertüberschreitungen bildet das Maßnahmenprogramm die Grundlage für die Erlassung konkreter Maßnahmenverordnungen. Allerdings können nach § 10 Abs. 1 IG-L auch über das Programm hinausgehende Maßnahmen angeordnet werden, sofern diese dem Inhalt des Programms nicht widersprechen und sie nicht unverhältnismäßig in bestehende Rechte eingreifen. Auch bei Erlassung der Maßnahmenverordnungen haben die Kriterien des § 9b leg. cit. Berücksichtigung zu finden.

Das IG-L enthält weiters eine demonstrative Aufzählung möglicher Maßnahmen. Gemäß § 14 Abs. 1 IG-L können für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267 i.d.g.F., oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Als zeitliche und räumliche Beschränkungen gelten insbesondere auch dauernde oder vorübergehende Verbote für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Gütern (Z. 2). Entsprechende Maßnahmen können auch nach § 16 Abs. 1 IG-L angeordnet werden. Diese Bestimmung kommt zum Tragen, wenn der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten wird und zu erwarten ist, dass trotz Anordnung und Umsetzung von Maßnahmen gemäß §§ 13 bis 15 in der Fassung dieses Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 70/2010 weitere Überschreitungen des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auftreten werden. Auch bei der Erlassung von Verordnungen auf dieser Rechtsgrundlage sind die Grundsätze des § 9b IG-L zu beachten.

Aufgrund der in Kapitel 1.2.1. näher dargelegten erheblichen Grenzwertüberschreitungen an den betreffenden, autobahnnahen Messstellen und der daraus ableitbaren Belastungssituation in den angrenzenden Bereichen hat der Landeshauptmann gemäß § 16 Abs. 1 IG-L geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte sicherzustellen. Diesem gesetzlichen Auftrag wird mit der vorliegenden Verordnung entsprochen.

Die Maßnahme findet weiters Deckung im aktuellen Maßnahmenprogramm.

Den §§ 10 Abs. 3 und 16 Abs. 1 IG-L entsprechend, trägt die vorliegende Verordnung auch den Grundsätzen des § 9b leg. cit. Rechnung. Da die Überschreitungen des Jahresmittelwerts und Halbstundenmittelwertes für  $\text{NO}_2$  im weit überwiegenden Ausmaß auf den Straßenverkehr und dabei insbesondere auch auf den Schwerverkehr zurückgeführt werden können, wird durch das vorliegende Fahrverbot sowohl dem Verursacherprinzip als auch dem Grundsatz entsprochen, wonach Maßnahmen für jene Emittentengruppen zu erlassen sind, die einen nennenswerten Beitrag zur festgestellten Schadstoffbelastung leisten (vgl. § 9b Z 1 und 2). Die Verordnung ist

Teil eines Maßnahmenpakets, welches gleichermaßen auf die Reduktion der durch den Pkw- und den Schwerverkehr verursachten Luftbelastungen abzielt. Sohin werden alle hauptverursachenden Emittentengruppen erfasst. Das Fahrverbot entfaltet mit dem Inkrafttreten sofortige Wirkung und hat im Vergleich der einzelnen Verkehrsmaßnahmen ein durchaus relevantes Reduktionspotential, sodass auch diese für die Auswahl von Maßnahmen relevanten Kriterien berücksichtigt sind. Das Kriterium, wonach jene Maßnahmen anzuordnen sind, bei denen den Kosten eine möglichst große Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht, wird aufgrund der – wie oben bereits näher ausgeführt – Unverzichtbarkeit der Maßnahme als Teil eines Maßnahmenbündels nicht schlagend, weil die dabei vorausgesetzten Wahlmöglichkeit tatsächlich nicht besteht, sondern alle sofort wirksamen Verkehrsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Abgesehen davon, sind durch die Verlagerung der Transporte auf die Schiene keine erheblichen Kostenfolgen erkennbar (vgl. § 9b Z 3). Die Maßnahme ist auch nicht als unverhältnismäßig anzusehen. Hier kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen in Abschnitt 1.3.1.2. verwiesen werden (vgl. § 9b Z. 4). Ein Eingriff in bestehende Rechte im Sinne von mit Bescheid zuerkannten Befugnissen ist mit der geplanten Maßnahme nicht verbunden. Im Übrigen wird auf die Rechtspositionen der davon betroffenen Wirtschaftsteilnehmer in mehrfacher Hinsicht Rücksicht genommen, und zwar insbesondere durch Einräumung eines ausreichenden Zeitraumes für die Umstellung der Transportlogistik (Wahl von Alternativrouten bzw. Umstellung auf Schienentransporte), zumal das Verbot erst mehrere Monate nach Erlassung der Verordnung wirksam wird und auch nach Wirksamkeitsbeginn Fahrzeuge der Euroklasse VI befristet vom Verbot ausgenommen werden, durch die auf das Vorhandensein von RoLa-Stationen, also einfach nutzbaren Verlademöglichkeiten abstellende Abgrenzung des Verbotsbereiches und durch Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr. Es sind auch keine in der Maßnahmenplanung nicht bereits berücksichtigte Alternativregelungen feststellbar, die denselben Beitrag zur Schadstoffreduktion leisten könnten wie die mit der vorliegenden Verordnung angeordnete Maßnahme (insbesondere auch hinsichtlich rascher Wirksamkeit), gleichzeitig aber mit geringeren Restriktionen verbunden wären (vgl. § 9b Z. 5). Das Ausmaß der Grenzwertüberschreitung, die Entwicklung der Luftwerte in den letzten Jahren und der Umstand, dass die unionsrechtliche Frist für die Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>2</sub> bereits verstrichen ist, erfordern ordnungsrechtliche Maßnahmen und schließen es insbesondere aus, zur Erreichung des Luftreinhaltezieles allein auf die Verbesserung der Fahrzeugtechnologie im normalen Wirtschaftsablauf zu setzen. Dass den unionsrechtlich determinierten Verpflichtungen nur durch Umsetzung des gesamten Maßnahmenpakets, einschließlich eines sektoralen Fahrverbotes, Rechnung getragen werden kann, wurde ebenfalls bereits dargelegt (vgl. § 9b Z 6). Schließlich werden auch öffentliche Interessen ausreichend berücksichtigt. Hier wird auf die im IG-L und die in der Verordnung vorgesehenen Ausnahmen verwiesen. Insbesondere besteht demnach die Möglichkeit, im Einzelfall zur Wahrung überwiegender sonstiger öffentlicher Interessen Ausnahmen vom Fahrverbot zu erteilen. Auch die vorgesehenen Übergangsfristen, durch die relevante Störungen des Wirtschaftsgeschehens mit z.B. nachteiligen Auswirkungen für die Versorgungssicherheit oder den Arbeitsmarkt vermieden werden sollen, tragen den öffentlichen Interessen Rechnung (vgl. § 9b Z 7).

Insgesamt werden somit bei Erlassung der vorliegenden Verordnung alle in § 9b IG-L statuierten rechtlichen Vorgaben erfüllt.

## **2. Besonderer Teil:**

### Zu § 1 (Zielbestimmung):

Diese Bestimmung führt die wesentlichen Ziele des IG-L an und stellt damit klar, dass es sich vorliegend um eine in der Luftreinhaltekompetenz und nicht in den verkehrsrechtlichen Kompetenzen gründende Verordnung handelt. Nähere Ausführungen zu den hier lediglich wiederholten Zielen des IG-L finden sich in den Erläuterungen zum Gesetz.

### Zu § 2 (Sanierungsgebiet):

Diese Bestimmung legt gemäß § 10 Abs. 1 IG-L als Sanierungsgebiet denjenigen Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn fest, dessen Verkehrsemissionen Hauptursache für die Grenzwertüberschreitungen in dem durch die Messstellen Vomp-Raststätte A 12 und Kundl A 12 repräsentierten Belastungsgebiet sind.

### Zu § 3 (Fahrverbot):

#### Zu Abs. 1:

Bestimmendes Kriterium für die Auswahl der Güter ist wie bei den vorangegangenen Sektoraales Fahrverbot-Verordnungen die Bahnaffinität (insbesondere Transportdistanz, Zeitbindung, Art des Gutes). Dass sich bestimmte Güter in besonderem Maß für den Schienenverkehr eignen, hat auch der EuGH in seinem Urteil in der Rs C-28/09 anerkannt. Auch bei der Abgrenzung des Fahrverbotsbereiches wurden die Ergebnisse des Klageverfahrens berücksichtigt.

Die Verordnung zielt auf die Vermeidung von Umwegfahrten sowie auf die Verlagerung des Transports bahnaffiner Güter auf die Schiene ab. Letzteres ist insbesondere auch für das Verständnis, welche Güter unter den gewählten Bezeichnungen konkret zu verstehen sind, relevant. Zu den einzelnen Gütergruppen ist dabei Folgendes anzumerken:

#### Abfälle:

Dabei handelt es sich um bewegliche Sachen, deren sich der Besitzer entledigen will oder entledigt hat oder deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall erforderlich ist, um öffentliche Interessen nicht zu beeinträchtigen. Wenn eine Sache Abfall im Sinne dieser aus dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 entnommenen Definition ist und im Europäischen Abfallverzeichnis aufscheint, ist sie vom gegenständlichen Transportverbot betroffen.

Abfalltransporte müssen nach nationalen und unionsrechtlichen Normen besondere Begleitpapiere mitführen, wodurch die Exekutierbarkeit der Verbotsnorm erleichtert wird.

#### Steine, Erden, Aushub:

Bei dieser Gütergruppe handelt es sich um unbehandeltes Material. Halbfertig- und Fertigprodukte aus diesen Materialien fallen nicht darunter.

### Steine:

Darunter ist anorganisches, abgebautes Boden- und Gesteinsmaterial jeder Korngröße zu verstehen. Unter das Fahrverbot fallen jedenfalls Natursteine bzw. Steinblöcke, auch Marmor, weiters Schotter, Kiesel und Kiese (gebrochen oder gesiebt), Bausteine roh, Gips- und Kalksteine; Kreide, Bimssteine (Bimssand, Bimskies), Ton, Lehm.

Vom Fahrverbot nicht erfasst sind Industriesande, wie z.B. Feldspat, Quarzsand, Marmormehl, Steinmehl, Kaolin etc, und Produkte aus Steinen, wie z.B. Verbundsteine.

### Erde:

Dabei handelt sich um eine Mischung von anorganischem und organischem abgebautem Boden- und Gesteinsmaterial.

Das Fahrverbot betrifft alle Arten von Erde, also Humus, aber auch Torf oder Blumenerde. Nicht erfasst sind hingegen Humus, Torf und Blumenerde, die in den handelsüblichen Größen für den Einzelhandel verpackt sind.

### Aushub:

Damit ist das dem Boden entnommene anorganische und organische Bodenmaterial gemeint, das weder als Rohstoff noch als Abfall eingestuft wird.

### Rundholz und Kork:

#### Rundholz:

Als Rundholz werden das Stammholz oder der Mittelstamm bezeichnet (nicht hingegen das Zopfstück = Wipfelbereich sowie das Reisigholz < 7cm); ebenso fallen hierunter Langholz bzw. gelängtes Holz.

Vom Transportverbot betroffen ist das Rohholz vor der Sägebearbeitung, also das in seiner ursprünglichen Rundform belassene Holz (mit oder ohne Rinde).

Nicht umfasst sind Schnittholz oder andere schon bearbeitete Holzprodukte (z.B. Brettschichtholz).

#### Kork:

Dem Transportverbot unterliegt der Rohstoff („Naturkork“), und zwar unbearbeitet oder nur grob zugerichtet (z.B. entrindet oder zwei- oder vierseitig grob zugerichtet oder in Granulatform).

Nicht vom Fahrverbot betroffen sind Waren aus Naturkork, wie z.B. Korkplatten oder Flaschenverschlüsse, Schwimmer für Fischerei, Dichtungsmaterial in Maschinen und Geräten, Fußbodenbelag, orthopädische Schuheinlagematerial auf Korkbasis, Bau- und Wärmedämmstoffe.

### Kraftfahrzeuge und Anhänger:

Erfasst werden folgende Kraftfahrzeuge:

- Zweirädrige Kleinkrafträder (Klasse L1e)
- Dreirädrige Kleinkrafträder (Klasse L2e)

- Zweirädrige Krafträder ohne Beiwagen (Klasse L3e)
- Zweirädrige Krafträder mit Beiwagen (Klasse L4e)
- Dreirädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L5e):
- Leichte Vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L6e):
- Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L7e )
- Personen- und Kombinationskraftwagen (Klasse M1)
- Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5.000 kg (Klasse M2)
- Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg (Klasse N1).

Die für die Zuordnung zu den Kraftfahrzeugklassen L1e bis L7e maßgeblichen Merkmale ergeben sich aus der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Jänner 2013, die Merkmale der Kraftfahrzeugklassen M1, M2 und N1 aus dem in Umsetzung von EU-Richtlinien erlassenen § 4 Kraftfahrzeuggesetz 1967.

Unter das Verbot fallen sowohl Neufahrzeuge, die im Wesentlichen fertig sind (also zumindest mit Motor, Fahrgestell und Fahrgastzelle ausgestattet sind), als auch gebrauchte Fahrzeuge, die jeweils gesamt auf einem LKW transportiert werden.

Hingegen unterliegen der Transport von Einzelteilen von Kraftfahrzeugen sowie auch reine Abschleppdienste für ein im Kerngebiet verunfalltes oder defektes zugelassenes Fahrzeug nicht dem sektoralen Fahrverbot, weil das Fahrzeug hier lediglich aus der Kernzone hinaus transportiert wird (siehe Ausnahmen für Ziel- und Quellverkehr).

#### Nichteisen- und Eisenerze:

Vom sektoralen Fahrverbot sind Nichteisenerze und Eisenerze in unverarbeitetem Zustand (Rohzustand) umfasst.

Unter die Nichteisenerze fallen beispielsweise Kupfer-, Zink-, Bauxit- (Aluminiumerze), Mangan-, Chrom- (Chromit oder Chromeisenstein, Chromeisenerze), Gold-, Silber- und Bleierze sowie deren Konzentrate.

#### Stahl, ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen:

Als Stahl werden metallische Legierungen bezeichnet, deren Hauptbestandteil Eisen ist und deren Kohlenstoffgehalt zwischen 0,002 und 2,06 % liegt.

Es gibt verschiedene Arten von Stahl, wie insbesondere

- Allgemeiner Baustahl
- Automatenstahl
- Bewehrungsstahl (Betonstahl)
- Edelstahl
- Einsatzstahl
- Federstahl
- Nichtrostender Stahl
- Nitrierstahl

- Säurebeständiger Stahl
- Spannstahl
- Tiefziehstahl
- Vergütungsstahl
- Werkzeugstahl.

Folgende Stahlwaren sind vom sektoralen Fahrverbot beispielhaft umfasst:

Rohstahl, Halbzeug aus Stahl wie Knüppel, Blöcke, Brammen und Platinen, Formstahl, Stabstahl, Warmstahlfertigerzeugnisse zur Bewehrung von Beton, Gleisoberbau-Erzeugnisse (Schienen, Schwellen usw.), Spundwunderzeugnisse (Bohlen, Rammpfähle usw.), Breitflachstahl (warm- oder kaltgewalzt), Stahlbleche (warm- oder kaltgewalzt), Bandstahl (warm- oder kaltgewalzt), Walzdraht, Weißblech und Weißband.

Nicht umfasst ist Bewehrungsstahl, der für die Belieferung von Baustellen bestimmt ist.

Hier ist der Stahl gemeint, der als Bewehrung im Hoch- und Tiefbau verwendet wird bzw. zu solcher Verwendung gedacht ist, also alle Produkte aus Stahl, die für die Bewehrung und das Vorspannen von Konstruktionen aus Beton, Stahlbeton und Spannbeton verwendet werden.

Diese Produkte werden in unterschiedlichen Formen hergestellt.

Vom Verbot ist lediglich die direkte Belieferung von Baustellen mit Bewehrungs- und Konstruktionsstahl ausgenommen. Soweit diese Güter lediglich zu einem Verteilerzentrum verbracht werden, sollen sie nicht unter die Ausnahme fallen. Die Belieferung von Baustellen kann z.B. durch entsprechende Lieferscheine glaubhaft gemacht werden.

#### Marmor und Travertin:

##### Marmor:

Marmor ist ein Gestein, das aus den Mineralien Calcit, Dolomit und/oder Aragonit besteht, somit ein Karbonatgestein.

Während unbehandelte Marmorblöcke bereits unter die Gütergruppe „Steine“ fallen, sind in dieser Ziffer verarbeitete Marmormaterialien erfasst. Es fallen daher unter das sektorale Fahrverbot Bauteile aus Marmor, wie beispielsweise Marmorsäulen oder Fassadenplatten, sowie ferner Fußböden- und Treppenbeläge, Wandfliesen und Fassadenplatten aus Marmor, nicht hingegen Einrichtungsgegenstände aus Marmor.

##### Travertin:

Travertin ist ein poröser Kalkstein, auch bezeichnet als Kalktuff, Kalksinter.

Das Fahrverbot betrifft Erzeugnisse aus Travertin, wie beispielsweise Bausteine sowie Erzeugnisse aus Travertin zur Dekoration von Fassaden, Tür- und Fensterumrahmungen.

##### Fliesen (keramisch):

Fliesen sind künstlich hergestellte keramische Platten, die als Wandverkleidung im Innen- und Außenbereich sowie als Bodenbeläge verwendet werden. Nicht unter das Transportverbot fallen Ziegel. Die Basis ist der Werkstoff Ton.

Als Keramikfliesen werden bezeichnet und fallen unter das Verbot:

- Steingut
- Steinzeug
- Feinsteinzeug
- Cotto
- Terrakotta
- Klinker
- Spaltklinker.

#### Zu Abs. 2:

Diese Anordnung entspricht der gesetzlichen Vorgabe in § 10 Abs.1 dritter Satz IG-L.

#### Zu § 4 (Ausnahmen):

Nach § 16 Abs. 2 letzter Satz IG-L kann der Landeshauptmann ergänzend zu den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen erforderlichenfalls weitere Ausnahmen von den angeordneten zeitlichen und räumlichen Verkehrsbeschränkungen vorsehen. Damit wird insbesondere die Möglichkeit eröffnet, die Geltung der in § 14 Abs. 2 IG-L genannten gesetzlichen Ausnahmen bei Bedarf auch für Verordnungen nach § 16 Abs. 1 Z. 4 IG-L anzuordnen.

Die in dieser Verordnungsbestimmung geregelten Ausnahmen sind insbesondere deshalb erforderlich, weil durch die Maßnahme selbstverständlich nicht der Transport von Waren schlechthin unterbunden, sondern dieser lediglich in einem fachlich begründbaren Umfang von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll.

#### Zu den Abs. 1 und 3:

##### Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr (Abs. 1 lit. a und b):

Die Bahn stellt erst ab größeren Distanzen (ab etwa 200 km) eine wirtschaftliche Transportalternative dar. Aus diesem Grund sollen Kurzstreckenfahrten (unter 200 km), bei denen die Be- und Entladung der Fahrzeuge in einer entsprechenden - von Staats- oder Landesgrenzen unabhängigen - erweiterten Zone erfolgen, vom Fahrverbot ausgenommen werden. Weiters sind aus Gründen, die mit der Lebensfähigkeit der örtlichen und regionalen Wirtschaft zusammenhängen, Ausnahmen für Verkehre vorgesehen, bei denen die Be- oder Entladung in einer Kernzone erfolgt. Durch den Klammerausdruck, der auf Ziel bzw. Quelle des Verkehrs abstellt, wird klargestellt, dass zumindest der überwiegende Teil der Ladung aufgenommen bzw. abgeladen werden muss. Ebenfalls ergibt sich daraus, dass ein Abladen zum Zwecke des Weitertransports nicht unter die Ausnahmebestimmung fällt.

Die Ausnahme ist sachlich gerechtfertigt und geboten. Einerseits werden dabei nur Teilstrecken im Sanierungsgebiet zurückgelegt, andererseits ist der Verteilerverkehr in der Region selbst nur mit dem Lkw durchführbar. Auch wären ohne diese Ausnahme nur marginale zusätzliche Schadstoffreduktionen erzielbar.

Zusammengefasst wurde die Ausnahmeregelung daher aufgrund nachstehender Aspekte bestimmt:

- Eine Bahnverladung ist wirtschaftlich erst bei größeren Entfernungen sinnvoll. In verschiedenen Quellen wird dabei oftmals eine Entfernung ab etwa 200 km genannt.
- Der Zugang zu einem geeigneten Bahnterminal muss derart möglich sein, dass die Strecke innerhalb des Sanierungsgebietes so kurz wie möglich gehalten werden kann.

Ausgehend davon, ergeben sich folgende Zonen (Abs. 3):

#### Kernzone:

Bezirke Imst, Innsbruck Stadt, Innsbruck Land, Kufstein, Schwaz.

Die beiden möglichen Terminals für die Kernzone liegen in Hall in Tirol und in Wörgl. Eine Zufahrt zu diesen beiden Terminals bedeutet bei Start- oder Endpunkten in der Kernzone entweder die Benützung großer Strecken in der Verbotszone. Teilweise führt die Bahnbenützung sogar zu Umwegverkehren innerhalb des Sanierungsgebietes. Die Kernzone ist daher vom sektoralen Fahrverbot auszunehmen.

#### Erweiterte Zone:

Österreich: Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte, und Zell am See.

Deutschland: Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein.

Italien: Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

Die erweiterte Zone wurde derart gewählt, dass sie in einem Umkreis von ca. 100 km um den Mittelpunkt des Sanierungsgebietes (Schwaz) zu liegen kommt. Somit beträgt der Durchmesser dieser Zone ca. 200 Kilometer und erfüllt die Anforderungen an eine wirtschaftliche Bahnverlademöglichkeit. Vom Fahrverbot nicht betroffen sind z.B. Fahrten von Rosenheim nach Brixen oder Landeck nach Zell am See.

Hingewiesen wird schließlich darauf, dass mit Regelungen zur Kanalisierung von Verkehrsströmen oder zur Beeinflussung von Verkehrsträgern auch nach Ansicht des EuGH regelmäßig Ausnahmen für den lokalen und regionalen Verkehr verbunden sind. Der Gerichtshof hat deshalb in seinem Urteil in der Rs C-28/09 gegen die vorliegende, aus der damaligen Sektoriale Fahrverbot-Verordnung unverändert übernommene Ausnahmebestimmung keine Bedenken geäußert.

#### Ausnahmen im Zusammenhang mit der Eisenbahnverladung (Abs. 1 lit. c und d):

Durch diese Ausnahmen soll gewährleistet werden, dass die Terminals in Hall in Tirol und Wörgl für den Transport von Gütern auf der Schiene weiterhin zur Verfügung stehen. Damit allerdings tatsächlich immer die am nächsten gelegenen Terminals verwendet werden, soll der Verkehr westlich des Sanierungsgebiets über den Bahnterminal Hall in Tirol abgewickelt werden, der Verkehr östlich des Sanierungsgebiets über den Bahnterminal Wörgl.

#### Befristete Ausnahmen für Schwerfahrzeuge Euroklasse VI (Abs. 1 lit. e):

Das Sektorale Fahrverbot macht es notwendig, dass die betroffene Wirtschaft die Transportlogistik den neuen rechtlichen Gegebenheiten anpasst. Um dies jedenfalls ohne relevante Störung des Wirtschaftsprozesses zu ermöglichen, ist einerseits eine mehrmonatige Übergangsfrist zwischen Erlassung und Wirksamwerden der Verordnung vorgesehen und können andererseits während eines Übergangszeitraumes von 1 ½ (erste Gütergruppe) bzw. 1 ¾ Jahren (zweite Gütergruppe) Transporte der vom Fahrverbot betroffenen Güter weiterhin auf der Straße erfolgen, sofern dafür Fahrzeuge der aktuell fortschrittlichsten Emissionstechnologie Euro VI verwendet werden. Diese befristete Ausnahmeregelung stellt einen vertretbaren Ausgleich zwischen den Luftreinhalteinteressen und den Interessen der Wirtschaft dar, vor allem auch, weil dadurch ein zusätzlicher Anreiz für eine raschere Flottenmodernisierung erfolgt. Auch wenn sich die Zahl der verlagerten Fahrten während der Geltung der Ausnahme verringert, ergibt sich dennoch ein signifikanter Reduktionseffekt.

Um der Exekutive eine entsprechende Kontrolle zu ermöglichen, müssen die Fahrzeuge außerdem entweder eine entsprechende Kennzeichnung nach der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung aufweisen oder ist in einem Übergangszeitraum alternativ ein Dokument zum Nachweis der Euroklasse (NO<sub>x</sub>-Emission) im Fahrzeug mitzuführen. Die Kennzeichnung bzw. die Mitführung des Nachweises sind Voraussetzungen für die Anwendbarkeit der Ausnahmenorm. Da sich die vorliegende Verordnung auf die gesetzliche Ermächtigung in § 16 Abs. 1 Z. 4 IG-L und nicht auf den in der Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung genannten § 14 Abs. 1 Z. 1 IG-L stützt, kann die Art des Nachweises ohne weitere Bindung nach den im konkreten Fall maßgeblichen sachlichen und rechtlichen Kriterien bestimmt werden. Der Übergangszeitraum wurde - auch vor dem Hintergrund der unionsrechtlichen Bestimmungen - so festgelegt, dass der betroffenen Wirtschaft jedenfalls ausreichend Zeit für die Veranlassung einer entsprechenden Kennzeichnung zur Verfügung steht (Verhältnismäßigkeit). Als Dokumente für den Nachweis der Euroklasse (NO<sub>x</sub>-Emission) kommen jedenfalls in Betracht:

- das COP Dokument,
- die Zulassung für das Fahrzeug, wenn die NO<sub>x</sub>-Emission direkt aus der Zulassung ersichtlich ist,
- ein Herstellernachweis im Original mit Fahrgestellnummer und Motornummer, der eine eindeutige Identifikation des Fahrzeuges zulässt. Aus dem Herstellernachweis muss jedenfalls der Aussteller erkennbar sein. Das Anführen der Schadstoffklasse alleine reicht nicht aus, weil damit noch nicht gewährleistet ist, dass die NO<sub>x</sub>-Emission des Fahrzeuges den für die betreffende Euroklasse nach den unionsrechtlichen Vorgaben maßgeblichen „Grenzwert“ erfüllt.

Das gestaffelte Auslaufen der Ausnahme erklärt sich mit der gebotenen Bedachtnahme auf die wirtschaftlichen Interessen des Eisenbahnunternehmens, dem dadurch eine sukzessive Erweiterung des Schienenangebotes entsprechend der tatsächlichen Nachfragesituation ermöglicht werden soll.

Ausnahme für unaufschiebbare Heerestransporte und Hilfstransporte anerkannter Organisationen (Abs. 1 lit. f):

Es handelt sich hier um dieselbe Ausnahme wie in der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, BGBl. II Nr. 67/2016 (Fahrverbotskalender 2016). Für diese Fahrten kann bereits in einer generellen Betrachtung ein überwiegendes öffentliches Interesse angenommen werden. Außerdem werden solche Fahrten allenfalls ausnahmsweise mit vom Sektoralen Fahrverbot betroffenen Gütern erfolgen, sodass die Ausnahmeregelung auch aus lufthygienischen Erwägungen unproblematisch ist. Eine gleichartige Ausnahmeregelung sehen im Übrigen auch die anderen IG-L-Verordnungen vor.

Zu Abs. 2:

Mit dieser Bestimmung wird die Ausnahmeregelung in § 14 Abs. 2 Z. 3 IG-L für anwendbar erklärt. Somit ist das Fahrverbot auf Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung gemäß Abs. 4 gekennzeichnet sind, nicht anzuwenden. Die näheren Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung finden sich in dem ebenfalls für anwendbar erklärten § 14 Abs. 3 IG-L.

Zur Prüfung, ob ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ vorliegt, ist Folgendes auszuführen:

Von einem öffentlichen Interesse kann man nur dann sprechen, wenn die geplanten Fahrten nicht (nur) im Interesse einer von vornherein bestimmten Anzahl von Personen oder im wirtschaftlichen Interesse eines Unternehmens liegen, sondern (auch) dem Interesse einer unbestimmten Anzahl von Personen dienen.

Grundsätzlich ist, wie bei allen Ausnahmen, ein strenger Maßstab anzuwenden. Im Falle einer Antragstellung hat die Behörde in einem ersten Schritt zu prüfen, ob für die beantragten Fahrten tatsächlich ein öffentliches Interesse vorliegt. Die Behauptungslast dafür trifft den Antragsteller. Auch wenn die Behörde gemäß § 39 AVG verpflichtet ist, von Amts wegen ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, ist es im Lichte der höchstgerichtlichen Rechtsprechung zu vergleichbaren Ausnahmeregelungen Sache des Antragstellers, den mit den Fahrten verfolgten Zweck soweit zu konkretisieren, dass eine Beurteilung, ob daran ein öffentliches Interesse besteht, möglich ist. Kann ein derartiges Interesse bejaht werden, so hat der Antragsteller in einem zweiten Schritt glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Ist dem Antragsteller auch diese Glaubhaftmachung gelungen, so hat in einem letzten Schritt die eigentliche Interessenabwägung stattzufinden. Den vorliegenden öffentlichen Interessen ist dabei das Umweltschutzinteresse der Luftreinhaltung gegenüberzustellen. Nur dann, wenn das öffentliche Interesse dieses Umweltschutzinteresse überwiegt, kann die Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Hierbei ist auch zu beachten, dass dann, wenn das Vorliegen eines (öffentlichen) Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes erwiesen ist, eine Beschränkung der Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu erfolgen hat. Eine Ausnahmegenehmigung kann sich weiters auf eine oder mehrere bestimmte Einfahrten, auf mehrere Fahrten oder auf alle Fahrten eines

Antragstellers erstrecken. Die Ausnahme kann von der Behörde jedenfalls nur befristet, und zwar höchstens für 36 Monate, gewährt werden. Bei Vorliegen aller Bedingungen ist das Kraftfahrzeug zu kennzeichnen. Die näheren Bestimmungen über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge, für welche eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, finden sich in der zu § 14 Abs. 4 IG-L ergangenen Durchführungsverordnung (sog. IG-L – Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 397/2002 i.d.F. BGBl. II Nr. 212/2013).

Ob die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung in Betracht kommt, ist im Übrigen nur auf Antrag des Zulassungsbesitzers zu prüfen.

Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird.

#### Zu Abs. 4:

Die als Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Ausnahmen für den Vor- und Nachlaufverkehr bzw. die Euro VI-Ausnahme mitzuführenden Dokumente sind den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen vorzulegen, um eine wirksame Kontrolle zu ermöglichen und Umgehungen des Fahrverbotes zu verhindern.

#### Zu § 5 (Inkrafttreten):

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung.