

Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der Sektorales Fahrverbot-Verordnung
(Zusammenfassung der Erläuterungen zur Stammfassung LGBl. Nr. 44/2016 und zu den
Novellen LGBl. Nr. 115/2016 und LGBl. Nr. 81/2019)

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 Sektorales 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:

Entsprechend der unionsrechtlichen Vorgabe einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung wurde die Gruppe der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Güter mit der letzten Novelle LGBl. Nr. 81/23019 erweitert, um den lufthygienischen Effekt der Maßnahmen zu erhöhen. Für die neuen Gütergruppen wurde dabei eine angemessene Übergangsfrist vorgesehen, um der betroffenen Wirtschaft Gelegenheit zu geben, die Transportlogistik entsprechend anzupassen. Vor allem auch darauf geachtet, dass bei Wirksamwerden des Verbotes für die neuen Gütergruppen Transportalternativen in ausreichendem Ausmaß verfügbar sind, wobei konservative Annahmen zugrunde gelegt wurden.

Zu den einzelnen Gütergruppen ist 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:

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 Kraftfahrgesetz 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 Platten, Formstahl, Stabstahl, Warmstahlfertigerzeugnisse zur Bewehrung von Beton, Gleisoberbau-Erzeugnisse (Schienen, Schwellen usw.), Spundwanderzeugnisse (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 verbraucht 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.

Papier und Pappe

Vom sektoralen Fahrverbot sind Papier und Pappe als Grundmaterial, also als Einsatzmaterial für weitere wirtschaftliche Prozesse erfasst. Dazu zählen für die Produktherstellung verwendete Materialien, aber auch Zeitungsdruckpapier und dergleichen.

Nicht erfasst vom Verbot sind hingegen Fertigprodukte aus Papier und Pappe, wie z.B. Kopierpapier in Einzelhandelsgrößen.

Flüssige Mineralölerzeugnisse:

Erfasst sind nur Massengut-, also Containertransporte dieser Erzeugnisse, und zwar mineralischer Brennstoffe und Öle, Destillationserzeugnisse daraus, wie z. B. Motorenbenzin, Kerosin, Gasöl, Heizöl, Schmiermittel, Fettsäuremethylester (FAME) und Gemische von FAME mit Mineralölen.

Zement, Kalk und gebrannter Gips:

Zement ist ein anorganischer und nichtmetallischer Baustoff. Er ist feingemahlen und zählt daher zu den Schüttgütern.

Kalk ist ein Bindemittel, das vor allem im Bauwesen als Baustoff verwendet wird. Es dient dort zur Herstellung von Kalkmörtel, der als Mauer- und Putzmörtel eingesetzt wird.

Gebrannter Gips entsteht, wenn bergmännisch gewonnenes Gipsgestein bei 120-160 °C gebrannt und dabei Teile des Kristallwassers freigesetzt werden. Beim Vermischen mit Wasser kristallisiert das Material von neuem und es bildet sich wieder das Ausgangsgestein zurück.

Vom Verbot sind sowohl Schüttguttransporte/Containertransporte als auch Transporte der Güter in Verpackungen erfasst. Nicht erfasst sind allerdings Kleinpackungen, die vielfach auch in anderen als Fachgeschäften erhältlich sind und damit öfters lediglich einen Teil von Gemischtwarentransporten zur Belieferung dieser Geschäfte bilden (z.B. Gips in Kartonpackungen). Sie erfüllen damit in einer typisierenden Betrachtung nicht die – wie erwähnt - für die Güterauswahl und damit auch die Auslegung maßgeblichen Kriterien der Bahnaffinität. Als solche Kleinpackungen gelten etwa Verpackungsgrößen bis 10 kg.

Rohre und Hohlprofile:

Rohre und Hohlprofile aus Stahl fallen als Halbzeug bereits jetzt unter das sektorale Fahrverbot. Nunmehr werden auch Rohre und Hohlprofile aus anderen Materialien, insbesondere aus anderen Metallen oder aus Kunststoff, erfasst, ebenso fertige Bauteile, wie z.B. Kanalrohre und Wasserleitungsrohre in Normgrößen.

Getreide:

Unter das Verbot fallen nur Transporte der geernteten Körner, also keine weiteren Verarbeitungsstufen, außerdem nur Massenguttransporte und Transporte in für betriebliche Zwecke und nicht für den Einzelhandel bestimmten Verpackungsgrößen.

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 und Abs. 3):

Die bereits in der geltenden Verordnung vorgesehenen Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr werden grundsätzlich beibehalten. Eine Änderung ist lediglich insofern vorgesehen, als die erweiterte Zone für einen begrenzten Zeitraum ausgedehnt wird. Außerdem werden die Ausnahmen nunmehr zusätzlich an die Einhaltung bestimmter Emissionsstandards (Euroklassen) gebunden.

Die Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr begründen sich damit, dass die Bahn erst ab größeren Distanzen (ab etwa 200 km) eine wirtschaftliche Transportalternative darstellt. Aus diesem Grund werden 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. 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 in der definierten Zone aufgenommen bzw. abgeladen werden muss. Ebenfalls ergibt sich daraus, dass ein Abladen zum Zwecke des Weitertransports („Umbrücken“) nicht unter die Ausnahmebestimmung fällt.

Die Kernzonenregelung trägt zudem dazu bei, dass die Strecke innerhalb des Sanierungsgebietes kurz gehalten werden kann. Der Vor- und Nachlaufverkehr zu bzw. von den Verladestationen wäre vielfach lufthygienisch nachteiliger als Direktfahrten zu bzw. von den in der Kernzone gelegenen Betrieben. Schließlich hat auch der EuGH in seinem Urteil vom 21. Dezember 2011 in der Rs C-28/09 anerkannt, dass Maßnahmen zur Kanalisierung von Verkehrsströmen oder zur Beeinflussung von Verkehrsträgern wie das sektorale Fahrverbot in der Regel Ausnahmen für Verkehr mit Ziel- oder Ausgangspunkt im betroffenen Gebiet vorsehen und die bereits in der damals geprüften Sektoralen Fahrverbots-Verordnung aus 2009 enthaltene Ziel- und Quellverkehrsregelung daher nicht beanstandet. Mit dem Hinweis, dass auch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes gelegenen Verwaltungsbezirke in die Zonenregelung einbezogen sind, hat der Gerichtshof auch den nicht diskriminierenden Charakter der Zonenregelung unterstrichen.

Ausgehend davon, ergeben sich folgende Zonenabgrenzungen (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.

Für einen Übergangszeitraum wird die erweiterte Zone allerdings räumlich ausgedehnt und umfasst diese bis Ende 2020 auch folgende Verwaltungsgebiete:

- die österreichischen Bezirke Bludenz und Feldkirch,
- den Schweizer Kanton Graubünden und das
- Fürstentum Liechtenstein.

Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass für bestimmte Fahrtdestinationen im Ost-West-Verkehr keine gleichwertige Straßenroute über Deutschland zur Verfügung steht. Zwar können die betreffenden (Langstrecken)Transporte auf der Schiene erfolgen, allerdings stehen als Schienentransportmöglichkeiten auf der West-Ost-Verbindung nur der Wagenladungsverkehr (WLV) und der Unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) zu Verfügung. Eine RoLa als einfach und ohne besonderen logistischen Aufwand nutzbare Schienentransportmöglichkeit ist auf dieser Verbindung nicht vorhanden. Deshalb soll für die angesprochenen Fahrtdestinationen zeitlich befristet die Möglichkeit geschaffen werden, Transporte weiterhin auf der A 12 Inntal Autobahn, also im Verbotsbereich, durchzuführen. Damit wird der betroffenen Wirtschaft mehr Zeit für die gegenüber der RoLa-Nutzung aufwändigere Umstellung der Transportlogistik eingeräumt. Durch die befristete Ausdehnung der erweiterten Zone sollen sich allerdings keine lufthygienischen Verschlechterungen gegenüber der derzeitigen Situation ergeben. Deshalb müssen die Transporte innerhalb der befristet ausgedehnten erweiterten Zone, wenn sie ihren Ziel- oder Ausgangspunkt in den vorübergehend aufgenommenen Bezirken bzw. Verwaltungsgebieten haben (z.B. Fahrt aus dem Bezirk Kitzbühel in den Bezirk Bludenz), mit Fahrzeugen der Abgasklasse Euro VI erfolgen. Dies bedeutet eine Verschärfung gegenüber den bereits erwähnten neuen Euroklassenvorgaben in § 3 Abs. 1, entspricht aber der geltenden Rechtslage, wonach solche Fahrten aufgrund der generellen Euro VI-Ausnahme ebenfalls nur mit Fahrzeugen dieser Abgasklasse erfolgen konnten.

Die nunmehr – wie eingangs erwähnt - als weitere Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Ausnahmen vorgesehene Erfüllung bestimmter Emissionsstandards stellt sicher, dass durch die Fahrten im Ziel- und Quellverkehr NO_x-Emissionen im Sanierungsgebiet möglichst gering gehalten werden. Aufgrund der nach wie vor erheblichen Schadstoffbelastung ist diese Einschränkung trotz der zuvor begründeten Notwendigkeit der Fahrten gerechtfertigt. Die zeitliche Staffelung für das Wirksamwerden der Euroklassenvorgaben erklärt sich mit dem in der

Rechtsprechung des EuGH entwickelten Verhältnismäßigkeitsgebot, speziell dem Angemessenheitskriterium.

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.

Zu Abs. 1 lit. e:

Aufgrund der geltenden generellen Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge kann das sektorale Fahrverbot derzeit kaum mehr zur Verbesserung der Luftgütesituation beitragen. Die lufthygienische Wirkung des sektoralen Fahrverbotes resultiert aus der Verlagerung bestimmter Transporte auf die Schiene oder auf kürzere oder zum Teil gleichwertige Straßenrouten und der damit verbundenen Vermeidung von NO_x-Emissionen im Sanierungsgebiet. Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Modernisierungsgrades der Schwerverkehrsflotte auf der A 12 Inntal Autobahn ist ein solcher Verlagerungseffekt derzeit aber kaum noch gegeben. Nach einer kurzen Übergangsphase werden die vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Güter laut jüngsten Güterverkehrserhebungen zwischenzeitlich wieder nahezu zur Gänze auf der A 12 Inntal Autobahn transportiert, und zwar mit Fahrzeugen der vom Verbot generell ausgenommenen Abgasklasse Euro VI. Um dem für die Erfüllung der unionsrechtlichen Luftreinhalteverpflichtungen wichtigen sektoralen Fahrverbot wiederum eine relevante lufthygienische Wirkung zu verschaffen, muss der Verlagerungseffekt daher entsprechend gesteigert werden. Aus diesem Grund wird die Ausnahmeregelung verschärft. Ab 1. Jänner 2020 sind nur mehr die nach dem 31. August 2018 erstmals zum Verkehr zugelassenen Euro VI-Fahrzeuge vom sektoralen Fahrverbot ausgenommen. Die Ausnahme wird also auf eine „Teilmenge“ der Euro VI-Flotte eingeschränkt, sodass sich die Verlagerungsquote relevant erhöhen wird, wenngleich mit abnehmender Tendenz aufgrund auch in Zukunft stattfindender sukzessiver Flottenerneuerung. Sachlich begründet ist die Einschränkung damit, dass die Kilometerleistung Einfluss auf das Emissionsverhalten hat. Die Regelung ist für die Straßenaufsichtsorgane auch vergleichsweise einfach kontrollierbar, was ebenfalls entscheidend für die Effizienz einer Maßnahme ist. Beim Dokument, welches zum Nachweis des Zulassungsdatums und als Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Ausnahmenorm im Fahrzeug mitzuführen ist, wird es sich regelmäßig um die Zulassungspapiere handeln.

Zu Abs. 1 lit. f:

Diese neue Ausnahme vom sektoralen Fahrverbot trägt den technischen Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung. Fahrzeuge der aktuell fortschrittlichsten, zu keinen NO_x-Emissionen führenden Technologie werden vom Verbot dauerhaft ausgenommen.

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

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 Einzelfahrten, 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 Art. II:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung.