



- g) Marmor und Travertin,
- h) Fliesen (keramisch).

(2) Diese Maßnahme wirkt direkt, eine Anordnung mit Bescheid erfolgt nicht.

#### **§ 4**

##### **Ausnahmen**

(1) Vom Fahrverbot des § 3 Abs. 1 sind, unbeschadet der Ausnahmen gemäß § 16 Abs. 2 IG-L, ausgenommen:

- a) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die in der Kernzone be- oder entladen werden (Quelle oder Ziel in der Kernzone),
- b) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, die in der erweiterten Zone be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone),
- c) Fahrten im Vorlaufverkehr in Fahrtrichtung Osten zur Eisenbahnverladung am Bahnterminal Hall in Tirol und in Fahrtrichtung Westen zur Eisenbahnverladung am Bahnterminal Wörgl, wenn ein entsprechendes Dokument zum Nachweis mitgeführt wird,
- d) Fahrten im Nachlaufverkehr in Fahrtrichtung Westen von der Eisenbahnverladung am Bahnterminal Hall in Tirol und in Fahrtrichtung Osten von der Eisenbahnverladung am Bahnterminal Wörgl, wenn ein entsprechendes Dokument zum Nachweis mitgeführt wird,
- e) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, deren NO<sub>x</sub>-Emissionen nicht mehr als 0,4 g/kWh betragen (Euroklasse VI), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L - Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, oder durch ein im Kraftfahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist, wobei der Nachweis ab dem 1. Mai 2017 durch eine Kennzeichnung des Kraftfahrzeuges nach der IG-L – Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung zu erfolgen hat; diese Ausnahme gilt für den Transport von Gütern gemäß § 3 Abs. 1 lit. a bis d bis zum 31. März 2018 und für den Transport von Gütern gemäß § 3 Abs. 1 lit. e bis h bis zum 30. Juni 2018,
- f) unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres oder ausländischer Truppen, die sich aufgrund des Truppenaufenthaltsgesetzes, BGBl. I Nr. 57/2001, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 181/2013, in Österreich aufhalten, sowie Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Organisationen.

(2) Weiters gilt die Ausnahmebestimmung nach § 14 Abs. 2 Z 3 in Verbindung mit Abs. 3 IG-L.

(3) Innerhalb der Kernzone (Abs. 1 lit. a) liegen die politischen Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz. Innerhalb der erweiterten Zone (Abs. 1 lit. b) liegen in

- a) Österreich: die politischen Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See,
- b) Deutschland: die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein,
- c) Italien: die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

(4) Die Dokumente nach Abs. 1 lit. c, d und e sind den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen auszufolgen.

#### **§ 5**

##### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.

**Der Landeshauptmann:**

**Platter**

**Der Landesamtsdirektor:**

**Liener**

## **Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der Sektorales Fahrverbot-Verordnung:**

### 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:

#### 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, weilers 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 (Schiene, Schwellen usw.), Spundwunderzeugnisse (Bohlen, Rammfähle 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 Sektoralen 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 Sektoralem 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.

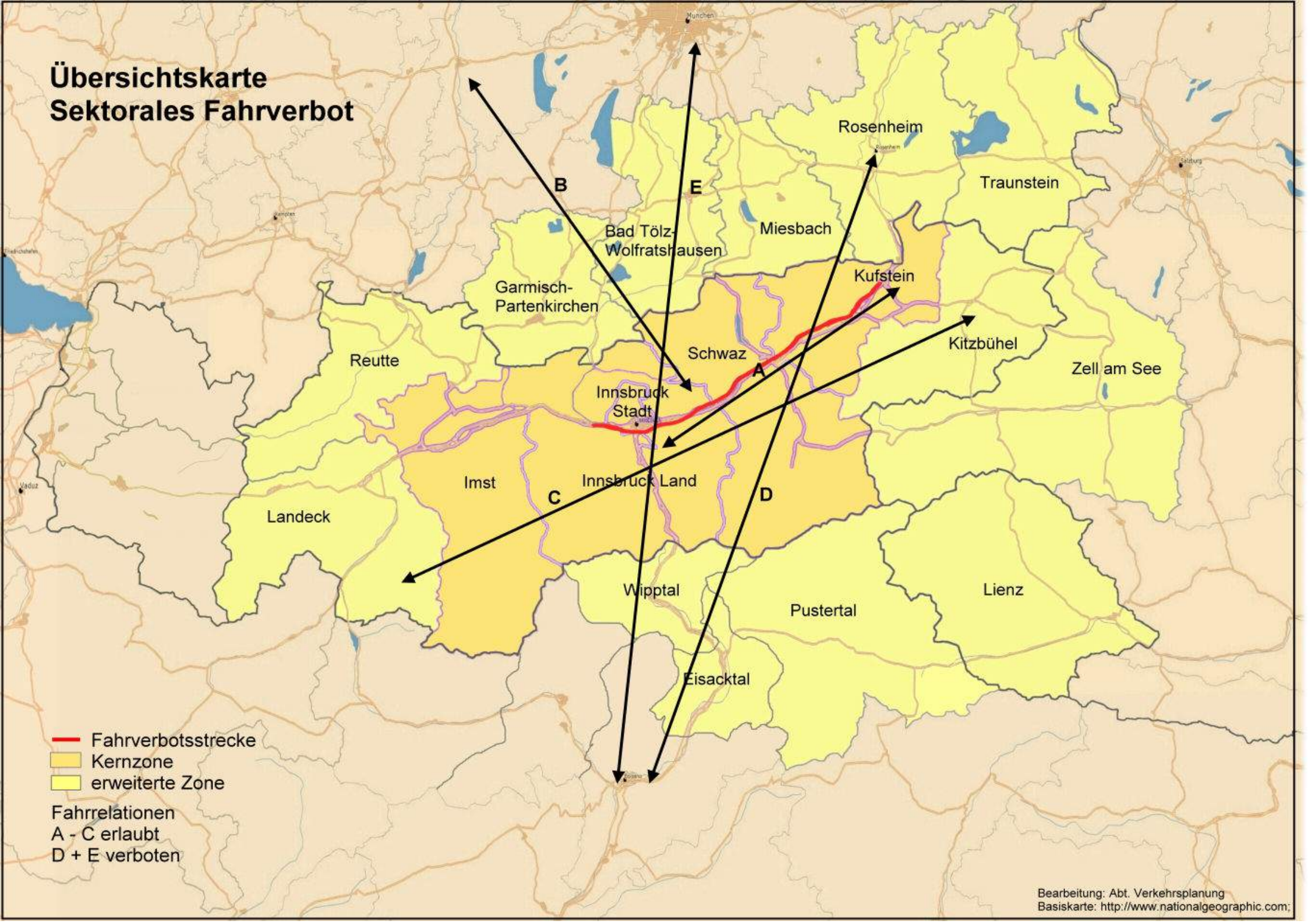
#### Zu § 5 (Inkrafttreten):

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

# Übersichtskarte Sektorales Fahrverbot

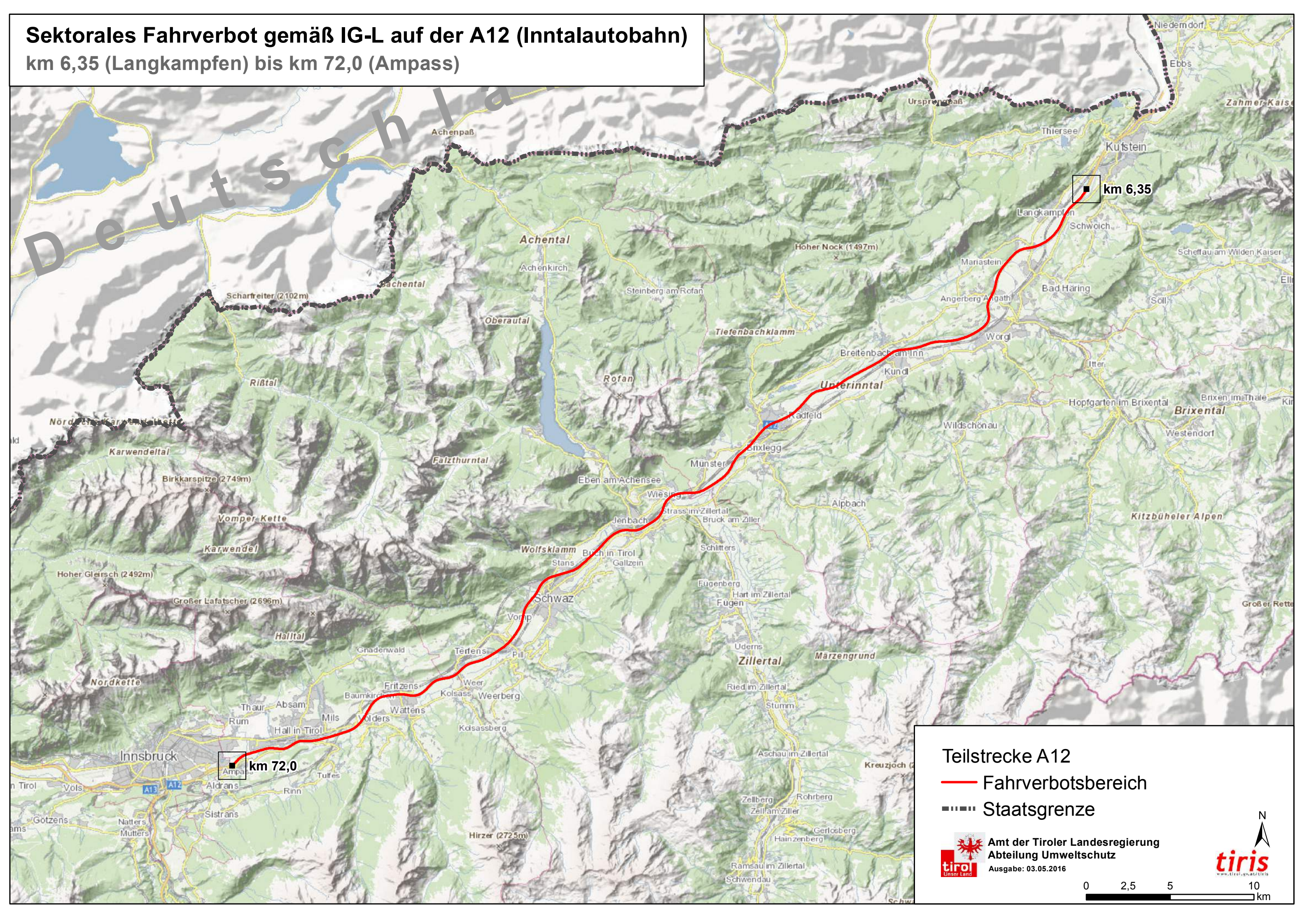
-  Fahrverbotsstrecke
-  Kernzone
-  erweiterte Zone

Fahrrelationen  
A - C erlaubt  
D + E verboten






# Sektorales Fahrverbot gemäß IG-L auf der A12 (Inntalautobahn) km 6,35 (Langkampfen) bis km 72,0 (Ampass)



Teilstrecke A12  
— Fahrverbotsbereich  
- - - Staatsgrenze

 Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Umweltschutz  
Ausgabe: 03.05.2016

  
www.tirol.gv.at/tiris

