

**Erläuternde Bemerkungen zum Entwurf der  
Verordnung des Landeshauptmannes, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn der Transport  
bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird  
(Sektorales Fahrverbot-Verordnung)**

Mit dem vorliegenden Entwurf einer Verordnung soll die geltende Verordnung betreffend das Sektorale Fahrverbot auf der A 12 Inntal Autobahn abgeändert werden.

Zur fachlichen Begründung kann daher einerseits auf die Erläuterungen zur Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. Dezember 2007, LGBl. Nr. 92/2007 verwiesen werden, welche im Internet unter der Adresse <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/luft/nachtfahrverbot/> publiziert wurden.

Diese Verordnung des Landeshauptmannes wurde sodann mit den weiteren Verordnungen vom 13. November 2008, LGBl. Nr. 74/2008 sowie vom 16. Dezember 2008, LGBl. Nr. 84/2008 adaptiert. Bei diesen Änderungen wurde zum Einen der Streckenbereich zwischen Zirl und Innsbruck befristet vom Anwendungsbereich des Verbots ausgenommen, andererseits eine weitergehende Etappeierung des Inkrafttretens des Verbots des Transports bestimmter Güter vorgenommen. Auch zu diesen beiden Verordnungen kann auf die im Internet unter der oben wiedergegebenen Adresse veröffentlichten Erläuterungen verwiesen werden.

Dass die Maßnahme weiterhin erforderlich ist zeigt schon alleine der Umstand, dass an der Messstelle Vomp auch im Jahr 2008 betreffend den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> ein Jahresmittelwert von 66 µg/m<sup>3</sup> festgestellt werden musste. Der derzeit geltende Grenzwert für den Jahresmittelwert beim Luftschadstoff NO<sub>2</sub> beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>, insofern bestehen an der Notwendigkeit der Maßnahme keine Zweifel.

Mit dem nunmehr vorliegenden Entwurf soll die Sektorales Fahrverbot-Verordnung auf Grund der in der Praxis gewonnenen Erfahrungen sowie auf Grund aktueller Gegebenheiten in mehrfacher Hinsicht überarbeitet werden:

1. Ausnahmen für bestimmte Fahrten:

Im Entwurf vorgesehen werden neue Ausnahmen vorgesehen für unaufschiebbare Fahrten des Bundesheeres oder ausländischer Truppen, die sich auf Grund des Truppenaufenthaltsgesetzes, BGBl. I Nr. 57/2001, in Österreich aufhalten oder Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Organisationen.

Betreffend Fahrten des Bundesheeres ist in diesem Zusammenhang schon grundsätzlich auf § 31 Abs. 2 IG-L hinzuweisen, wonach Maßnahmen nach den §§ 13 bis 16 IG-L auf spezifisch militärisches Gerät, auf spezifisch militärische Bauten und Anlagen sowie auf Vorhaben, die bei Einsätzen des

Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a bis c Wehrgesetz 2001, BGBl. I Nr. 146, und bei der unmittelbaren Vorbereitung solcher Einsätze zwingend erforderlich sind, nicht anzuwenden sind.

In der Praxis hat sicher allerdings herausgestellt, dass bei Truppentransporten sowie bei der Vorbereitung von Übungen des Bundesheeres auch Fahrzeuge transportiert werden müssen, welche nicht als spezifisches militärisches Gerät eingestuft werden können. Da durch das Sektorale Fahrverbot die Interessen der Landesverteidigung und des Katastrophenschutzes nicht beeinträchtigt werden sollen, sollen Fahrten des Bundesheeres in Hinkunft generell von der Anwendung der sektoriale Fahrverbot-Verordnung ausgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass durch diese Ausnahme eine quantitativ vernachlässigbare Anzahl von Fahrten vom Verbot ausgenommen werden.

Im Übrigen orientiert sich diese Ausnahme an bestehenden Ausnahmen im Zusammenhang mit der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird (Fahrverbotskalender 2009, BGBl. II Nr. 118/2009).

## 2. Einschränkungen bei der Gütergruppe „Kraftfahrzeuge und Anhänger“:

Wie dies in den Erläuterungen zur Stammfassung der Sektorales Fahrverbot-Verordnung ausgeführt wurde erfolgte die Auswahl der vom Transport erfassten Gütergruppen insbesondere im Hinblick auf deren „Bahn-Affinität“. So sollten jene Gütergruppen erfasst werden, welche in der Praxis schon vor Inkrafttreten des Verbots zu einem erheblichen Anteil über die Bahn transportiert wurden bzw. deren Eignung zur Bahnverladung offenkundig ist.

In der Praxis hat sich allerdings herausgestellt, dass die Gütergruppe „Kraftfahrzeuge und Anhänger“ diesen Anforderungen nicht zur Gänze gerecht wird. Da sich diese Begriffsbestimmung nicht an das Kraftfahrzeuggesetz anlehnt, ist hier von einem umfassenden Ansatz auszugehen: So fallen unter diese Gütergruppe nicht nur Pkw, Lkw oder Motorräder, sondern auch z.B. Hubstapler, Landmaschinen und Bagger. Diese Fahrzeuge können allerdings in einigen Fällen auf Grund ihrer besonderen Abmessungen nur mit Sonderfahrzeugen transportiert werden, welche nicht auf die rollende Landstraße verladen werden können. Auch eine Verladung dieser besonderen Fahrzeuge direkt auf die Bahn scheidet auf Grund ihrer Abmessungen in zahlreichen Fällen aus.

Aus diesem Grund wurde im Erlasswege klargestellt, dass Ziel der Sektorales Fahrverbot-Verordnung nicht generell die Verhinderung des Warentransportes ist, sondern dass Transporte auf eine ökologisch bessere Art durchgeführt werden sollen. So im Einzelfall daher eine Verlagerung von Transporten auf die Bahn nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, so wurde ein öffentliches Interesse an der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für diese Fälle bekundet (vgl. den Erlass vom 08.01.2009, Zl. U-551e/573).

Festgehalten sei daher an dieser Stelle, dass durch die Anweisung der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in diesen Fällen unvermeidbare Härten beim Vollzug der Verordnung vermieden werden konnten. Gleichzeitig wurde durch diese Vorgangsweise allerdings ein nicht unerheblicher Verwaltungsaufwand betreffend die Erteilung der erforderlichen Ausnahmegenehmigungen verursacht.

Um diese Probleme in Zukunft zu vermeiden soll die Gütergruppe „Kraftfahrzeuge und Anhänger“ auf bestimmte Fahrzeuge eingeschränkt werden, deren Verlagerung auf die Bahn jedenfalls möglich ist.

Dabei handelt es sich um folgende Fahrzeuge (die angeführten Klassen beziehen sich auf das KFG in der derzeit geltenden Fassung bzw. auf die Richtlinie 2002/24/EG):

- Zwei- und Dreirädrige Kleinkrafträder (Klassen L1e und L2e)  
Das sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und folgenden Eigenschaften:  
zweirädrige Kraftfahrzeuge: Hubraum von bis zu 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren oder maximale Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren;  
dreirädrige Kraftfahrzeuge: Hubraum von bis zu 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Fremdzündungsmotoren oder maximale Nutzleistung von bis zu 4 kW im Falle anderer Verbrennungsmotoren oder maximale Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren;
- Motorräder mit oder ohne Beiwagen (Klassen L3e und L4e)  
Das sind Krafträder, d. h. zweirädrige Kraftfahrzeuge ohne Beiwagen (Klasse L3e) oder mit Beiwagen (Klasse L4e) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;
- Motordreiräder (Klasse L5e)  
Das sind dreirädrige Kraftfahrzeuge, d. h. mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattete Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.
- vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L6e)  
Das sind Fahrzeuge mit einer Leermasse von bis zu 350 kg, ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Fremdzündungsmotoren oder einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW im Falle anderer Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren.
- vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L7e )  
Vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG sind Kraftfahrzeuge, die nicht unter die Klasse L6e fallen, mit einer Leermasse von bis zu 400 kg bzw. 550 kg im Falle von Fahrzeugen zur Güterbeförderung, ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, und mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW;).
- 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)

Auf Grund dieser Einschränkungen werden in Hinkunft etwa selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Land- und Forstwirtschaftliche Zugmaschinen oder etwa Anhänger nicht mehr vom Verbot erfasst.

Eine exakte quantitative Abschätzung betreffend die nach einer dementsprechenden Novellierung nicht mehr erfassten Transporte kann mangels genauer Daten zu diesen einzelnen Fahrzeugarten nicht vorgenommen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass der Großteil der Fahrzeugtransporte nach wie vor vom Verbot erfasst werden wird.

### 3. Zur nochmaligen Untergliederung der Stufe 3:

Betreffend die Frage nach einer allfälligen weiteren Etappierung des Sektoralen Fahrverbots wurde eine Stellungnahme der Abt. Verkehrsplanung eingeholt, in welcher Folgendes vorgebracht wurde:

„Trotz intensiver Bemühungen kann rechtzeitig zum Wirksamwerden der 3. Stufe des sektoralen Fahrverbots das Angebot auf der Rola nicht ausgeweitet werden. Die angedachte Verladung von Lkw auf die Rola am Bahnhof Kufstein (Relation Kufstein – Trento) mit gleichzeitiger Steigerung der Zugpaare Wörgl – Brennersee von derzeit 19 auf 25 ist auf Grund der ablehnenden Haltung der Stadtgemeinde Kufstein zumindest vorerst nicht realisierbar.

Bei einer derzeit nicht absehbaren Zustimmung der Stadtgemeinde Kufstein bedürfte es eines Vorlaufes von 4 Monaten für Adaptierungsmaßnahmen am Kufsteiner Bahnhof, sodass frühestens ab Oktober eine Verladung möglich wäre.

Zum 1. Juli 2009 werden daher keine weiteren Kapazitäten auf der Rola am Brennerkorridor angeboten werden können. Auf Grund schlechter Auslastung auf der Langstrecke musste die Ökombi, der operative Betreiber der RoLa, das Angebot im April 2009 sogar deutlich zurücknehmen (statt 4 Zugpaare nunmehr wieder nur 2 Zugpaare Regensburg – Trento).

Folgende Relationen stehen den Unternehmern auf dem Brennerkorridor zur Verfügung:

- Wörgl – Brennersee: 19 Zugpaare
- Wörgl – Trento : 5 Zugpaare
- Regensburg – Trento: 2 Zugpaare

## Aufkommensentwicklung – Vergleich 1. Quartal 2008 – 1. Quartal 2009:

In den ersten 4 Monaten des heurigen Jahres verzeichnete die Rola auf dem Brennerkorridor einen Anstieg von 11,8 %, dies bedeutet ein Plus von 7.403 Lkw. Insgesamt wurden somit 70.186 Lkw befördert.

Diese Zahlen sind umso bemerkenswerter, da die Ökombi auf den anderen Rola-Relationen (Donau-Phyrn-Tauern-Achse) ein Minus von 42,2 % (= Minus 18.595 Lkw) verzeichnete.

Aufgeschlüsselt auf die einzelnen Relationen zeigt sich folgendes Bild:

	<b>1-4/2008</b>	<b>1-4/2009</b>	<b>Diff. abs./rel.</b>
Brenner – Wörgl:	43.069 Lkw	51.578 Lkw	+ 8.509 <b>(+19,8%)</b>
Wörgl – Trento:	13.872 Lkw	12.058 Lkw	- 1.814 <b>(-13%)</b>
Trento – Regensburg:	5.842 Lkw	6.550 Lkw	+ 708 <b>(+12,1%)</b>
<b>Summe Brenner:</b>	<b>62.783 Lkw</b>	<b>70.186 Lkw</b>	<b>+ 7.403 (+11,8%)</b>

Seit Jänner wertet die Ökombi auch statistisch aus, welche Lkw, die auf der RoLa befördert werden, dem sektoralen Fahrverbot unterliegen.

Die aktuellen Zahlen lauten wie folgt:

<b>Summe RoLa Brenner-Achse:</b>		<b>70.186 Lkw</b>	<b>(100%)</b>
Davon Güter SFV Stufe 1:	Steine/Erden/Aushub	758 Lkw	(1,1%)
	Abfall:	5.362 Lkw	(7,6%)
	<b>Summe SFV 1:</b>	<b>6.084 Lkw</b>	<b>(8,7%)</b>
Davon Güter SFV Stufe 2:	KFZ/ Anhänger:	4.789 Lkw	(6,8%)
	Rundholz/Kork	1.235 Lkw	(1,8%)
	<b>Summe SFV 2:</b>	<b>6.024 Lkw</b>	<b>(8,6%)</b>
	<b>Summe SFV 1+2:</b>		<b>(17,3%)</b>
	Sonstige Güter:		(82,7%)

SFV = sektorales Fahrverbot

Zur Beurteilung der Verlagerbarkeit der vom Sektoralen Fahrverbot umfassten Transporte kann folgende Ausgangslage in Erinnerung gerufen werden:

Der Gesamtumfang der betroffenen Fahrten für alle drei Stufen (Basis 2007) beträgt 194.000 Fahrten pro Jahr (= 6,6 %)

- Stufe I: 35.000 Fahrten pro Jahr
- Stufe II: 77.000 Fahrten pro Jahr
- Stufe III: 83.000 Fahrten pro Jahr

Gegliedert nach den Warengruppen ergibt sich für die Stufe III folgendes Bild:

1. Stahl (Halbzeug): rd. 25.000 Fahrten<sup>1)</sup>
2. Nichteisenerze: rd. 7000 Fahrten
3. Eisenerze: rd. 3000 Fahrten
4. Fliesen (keramisch): rd. 33.000 Fahrten
5. Marmor und Travertin: rd. 15.000 Fahrten

**Kommentar:** Achtung! Betreffend die bei dieser Gütergruppe erfassten Produkte wird auf die Ausführungen auf den Seiten 12 f verwiesen; beim zweiten Satz der Fußnote handelt es sich um ein Redaktionsversehen.

#### Zur Verlagerung allgemein:

Die Industrie- und Handelskammer München hat in einer Aussendung (04/2009) u.a. festgestellt, dass die einzelnen Branchen unterschiedlich betroffen sind. Wörtlich heißt es „so können Auto- und Stahlhersteller problemlos auf kostengünstige Ganzzüge ab Werk umstellen“<sup>2</sup>. Weiter heißt es „im Fliesenhandel hingegen verfügt kaum ein Lieferant in Italien und Abnehmer in Deutschland über Gleisanschlüsse – der Markt ist weiterhin auf spezialisierte Transportunternehmen wie AIT oder Huber Spedition in Rosenheim angewiesen“.

Diese Feststellungen der Industrie- und Handelskammer hinsichtlich Auto- und Stahltransporte decken sich mit den Erhebungen, die das Amt der Tiroler Landesregierung gepflogen hat. Stahl ist ein besonders bahnaffines Transportgut. Auf Langstreckenverkehren über den Brenner ist die Schiene geradezu als Transportmodus prädestiniert. Auf Grund vorhandener freier Trassenkapazitäten und verfügbarer Waggons kann die Verlagerung kostengünstig und einfach bewerkstelligt werden. Zudem werden heute schon Stahltransporte in erheblichem Umfang auf der Schiene über den Brenner abgewickelt.

<sup>1</sup> In der hiezu durchgeführten Verkehrserhebung wurde nicht gesondert der Anteil von Transporten von Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen erhoben. Nicht unter dieses Transportverbot fallen Stab- und Formstahl, Draht, Stahlbleche, Bandstahl, Rohre, Guss und Schmiedestahl, somit bereits „veredelte“ Stahlprodukte;

<sup>2</sup> Quelle:  
[http://www.muenchen.ihk.de/internet/mike/WirUeberUns/ihk\\_magazin/Magazin\\_042009/Politik\\_und\\_Standort/SektoraleFahrverboteVonderStrasseaufdieSchiene.html](http://www.muenchen.ihk.de/internet/mike/WirUeberUns/ihk_magazin/Magazin_042009/Politik_und_Standort/SektoraleFahrverboteVonderStrasseaufdieSchiene.html)

Hingegen kann den Ausführungen der I-HK München in Sachen Fliesen nicht ganz gefolgt werden, da seit 3. Dezember 2008 ein Ganzzug täglich auf der Relation Verona Porta Nuova – Köln Eiffeltor im Einsatz ist (Company Train von Fercam und TX Logistik)<sup>3</sup> Demzufolge ist dies durchaus möglich, durch ein ausgeklügeltes Konzept, Sammeltransporte zu organisieren und diese „gebündelt“ in einem Ganzzug über längere Strecken zu einem Bestimmungsort zu bringen, wo dann die Feinverteilung mit dem Lkw erfolgt.

#### Entwicklungen bei der RoLa (1. Quartal):

Der Auslastungsgrad der drei Rola-Relationen am Brenner Korridor ist unterschiedlich, die höchste Auslastung weist die Kurzstrecke Wörgl – Brennersee mit 81,8 % auf. Die geringste Auslastung wird auf der Langstrecke Regensburg – Trento verzeichnet, was zur Folge hatte, dass die Ökombi aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus das Angebot im April 2009 wieder deutlich zurückfahren musste.

Im ersten Quartal blieben 14.043 Plätze auf der Rola (alle drei Relationen) frei, bezogen auf die Kurzstrecke waren dies 8.364 freie Plätze (monatlich somit 2.788). Die freie Kapazität auf das Jahr hochgerechnet liegt bei 56.000 Stellplätzen.

Bei der Abschätzung des auf die Schiene zu verlagernden Potenzials wurde von 55 bis 60 % des vom sektoralen Fahrverbotes betroffenen Lkw-Verkehrs ausgegangen. Der Rest von 40 bis 45 % ist derzeit am Brenner Lkw-Umwegverkehr. Bei einer Verlagerung auf die Schiene war davon auszugehen, dass beim Bahntransport die Umwegfahrten über den Brenner nicht anfallen.

Vom sektoralen Fahrverbot sind in den beiden ersten Phasen etwa 112.000 Lkw/Jahr betroffen, das Verlagerungspotenzial beträgt demnach rund 65.000 Lkw/Jahr (das sind 5.400 Lkw/Monat). Wenn man zudem den generellen Rückgang des Lkw-Aufkommens heuer berücksichtigt, so verbleibt ein Verlagerungspotenzial von etwa 4.200 Lkw/Monat (rund 50.000 Lkw/Jahr). Von der RoLa wurden von Jänner bis April 2009 etwa 3.027 Lkw/Monat mit Gütern des sektoralen Fahrverbots befördert, das sind rd. 2/3 des derzeit zu erwartenden Potenzials. Offensichtlich sind auch Verlagerungen auf den UKV und den WLV eingetreten. Diesbezüglich liegen jedoch keine Informationen von den EVU vor.

Von den vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Lkw (Basis 2007) werden derzeit (Phase I und II) nur etwa 28 bis 30% mit der RoLa befördert. Ohne der derzeitigen Flaute beim Güteraufkommen (also

---

<sup>3</sup> Fercam-Ganzzug verkehrt täglich zwischen Verona und Köln-Eiffeltor. Bei den seit 30 Jahren bestehenden Operationen der Fercam-Gruppe (Bozen) im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene bricht eine neue Zeitrechnung an. Das Südtiroler Transport- und Logistikunternehmen betreibt seit 3. Dezember einen "Company Train". Der Ganzzug verkehrt täglich auf der Strecke zwischen Verona Porta Nuova und Köln-Eiffeltor.

Im nordgehenden Verkehr werden Fliesensendungen aus dem Raum Sassuolo transportiert. In der Gegenrichtung versorgt der "Company Train" die italienischen Fliesenhersteller mit Tonerde aus dem Frankfurter Raum. Als Transportmittel dienen Wechselbrücken und Container der Fercam-Gruppe. Die Traktion und die Waggons werden von der Privatbahn TX Logistik gestellt (Quelle: <http://www.forumspeditionen.de/thread.php?threadid=5975>).

unter der Annahme der Verkehrsnachfrage von 2007) ist mit einer RoLa-Nachfrage von etwa 36 bis 38 % der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Lkw zu rechnen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang die generelle Entwicklung der RoLa-Nachfrage am Brennerkorridor: 2008 nahm der RoLa-Transport insgesamt um rd. 50.000Lkw/Jahr zu. Die ab Mai 2008 wirksame 1. Stufe des sektoralen Fahrverbotes betraf rd. 35.000 Lkw/Jahr (knapp 3.000 Lkw/Monat bzw. 23.000 Lkw in 8 Monaten). Das Verlagerungspotenzial für den Zeitraum Mai - Dezember betrug somit rd. 13.000 Lkw. Die starke Zunahme des RoLa-Aufkommens kann offensichtlich nicht allein durch das sektorale Fahrverbot begründet sein. Im Zusammenhang mit der Einführung der beiden bisherigen Stufen des sektoralen Fahrverbotes waren auch keine besonderen sprunghaften Entwicklungen bzw. Zuwächse bei den RoLa-Frequenzen erkennbar: Im letzten Quartal 2008 benützten z.B. 53.721 Lkw die RoLa, im 1. Quartal 2009 – also nach Inkrafttreten der 2. Stufe – waren es 51.414 Lkw.

Die RoLa wies auch bereits im Jahr 2007 deutliche Zunahmen auf (2007: +40.000 Lkw, 2008: +50.000 Lkw). Die Zuwächse bei der RoLa sind offensichtlich ein Hinweis dafür, dass der RoLa-Tarif sehr attraktiv ist.

Da das Rola-Angebot auf der Kurzstrecke mit Juli 2009 nicht ausgeweitet werden kann, ist zu beurteilen, in welchem Umfang weitere Gütertransporte im Zusammenhang mit der Stufe 3 auf die Rola verlagert werden können.

Folgende Aspekte sind zu berücksichtigen:

- Einheitlichkeit des Transportguts, d.h. ob das Gut in der Regel unvermischt und nicht im Zusammenhang mit anderen Gütern transportiert wird (Gegensatz: Sammelgut; Klausel „überwiegend“)
- Grad der Bahnaffinität (UKV, WLV)
- Ausnahme der Anlieferung von Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen
- Auslastung aktuell, freie Kapazitäten
- Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit der RoLa (Vermeidung von Überlastungen)

Mit Ausnahme der Gütergruppen Fliesen (keramisch) und Marmor/Travertin ist von einheitlichen Sendungen auszugehen. Hinsichtlich jener Gütergruppen, die als Sammelladungen transportiert werden, wird im Rahmen des Vollzuges eine ähnliche Regelung getroffen werden wie für Pkw-Transporte, sodass auch jene Transporte nicht dem sektoralen Fahrverbot unterliegen werden, die in der Kernzone den überwiegenden Teil der Ladung abladen und mit einem geringeren Umfang der „verbotenen“ Güter die Fahrt fortsetzen, wodurch das tatsächliche Verlagerungspotenzial – zwar nicht quantifizierbar – reduziert wird. Dazu kann auf den Erlass vom 09.01.2009, Zl. U-551e/574 verwiesen werden, welcher nunmehr auch für diese Transporte anzuwenden ist.

Ähnlich verhält es sich mit dem Ausnahmetatbestand bei Stahl (Anlieferung Baustelle). Auch diese Einschränkung führt zu einer nicht quantifizierbaren Reduktion des Verlagerungsvolumens.

Auszugehen ist davon, dass sich Stahl- und Erztransporte in besonderem Umfang für eine Verlagerung auf den WLV eignen und schon heute in hohem Umfang auf diese Weise auf der Bahn transportiert werden. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Nachfrage nach RoLa- Kapazität geringer sein dürfte als die ermittelte Quote von 36 – 38 %.

Eine Auslastung der Rola von 100 % sollte jedenfalls vermieden werden, da es dann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu betrieblichen Problemen kommen wird. Derzeit weist die Kurzstrecke mit 81,8 % die höchste Auslastung auf. Die anderen RoLa Relationen könnten auf Grund der geringeren Auslastung 72,4 % (Wörgl/Trento) bzw. 68,2 % (Regensburg/Trento) in höherem Maße zusätzliche Transporte übernehmen.

73,159 % der RoLa Transporte erfolgen auf der Kurzstrecke. Eine Kapazitätserhöhung auf der Langstrecke Regensburg – Trento ist bei entsprechender Nachfrage möglich.

Im Hinblick darauf, dass bereits derzeit ein Ganzzug für Fliesen auf dem Brenner Korridor seit Dezember 2008 verkehrt und speziell Stahltransporte in gesteigertem Maß im WLV befördert werden, ist bei einer weiteren Etappierung davon auszugehen, dass bei Wirksamwerden der Stufe 3 eingeschränkt auf diese beiden Gütergruppen die vorhandenen Rola Kapazitäten als ausreichend anzusehen sind.“

**Anlage:** Auflistung der betroffenen Gütergruppen

# Betroffene Güter

## 1. alle Abfälle

Abfälle sind grundsätzlich 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 also eine Sache Abfall nach dieser Definition ist und im Europäischen Abfallverzeichnis aufgenommen ist, dann ist sie vom gegenständlichen Transportverbot betroffen.

Abfalltransporte müssen nach nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Normen besondere Begleitpapiere mitführen, wodurch die Exekutierbarkeit erleichtert wird. Nicht erfasst sind Hackschnitzel und Sägenebenprodukte, bei denen eine (thermische) Verwertung gesichert ist. Diese gelten diesfalls als Nebenprodukte und nicht als Abfall.

## 2. Steine, Erden, Aushub:

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

Steine: anorganisches, abgebautes Boden- und Gesteinsmaterial jeder Korngröße

Erde: Mischung von anorganischem und organischem, abgebautem Boden- und Gesteinsmaterial

Aushub: alles, dem Boden entnommene anorganische und organische Bodenmaterial, das weder als Rohstoff noch als Abfall eingestuft wird

### Steine:

Natursteine bzw. Steinblöcke, auch Marmor als ganze Blöcke, etc.; weiters Schotter, Kiesel und Kiese (gebrochen oder gesiebt), Bausteine roh, Gips- und Kalksteine; Kreide, Bimssteine (Bimssand, Bimskies), Ton, Lehm.

Nicht unter das Fahrverbot fallen Industriesande wie z.B. Feldspat, Quarzsand, Marmormehl, Steinmehl, Kaolin etc. und Produkte aus Steinen, wie z.B. Verbundsteine

### Erden:

alle Arten von Erde, also Humus, aber auch Torf oder Blumenerde; nicht umfasst sind hingegen Humus, Torf und Blumenerde in den handelsüblichen Größen verpackt für den Einzelhandel.

### Aushub:

unter diesen Begriff ist alles zu subsumieren, was vom Boden ausgehoben wurde;

## 3. 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, das in seiner ursprünglichen Rundform belassen ist (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, Flaschenverschluss, Fußbodenbelag, orthopädische Schuheinlagematerial auf Korkbasis, Bau- und Wärmedämmstoff.

## **4. Kraftfahrzeuge und Anhänger:**

Erfasst werden folgende Fahrzeuge:

- Zwei- und Dreirädrige Kleinkrafträder (Klassen L1e und L2e)  
Das sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und folgenden Eigenschaften:  
zweirädrige Kraftfahrzeuge: Hubraum von bis zu 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren oder maximale Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren;  
dreirädrige Kraftfahrzeuge: Hubraum von bis zu 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Fremdzündungsmotoren oder maximale Nutzleistung von bis zu 4 kW im Falle anderer Verbrennungsmotoren oder maximale Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren;
- Motorräder mit oder ohne Beiwagen (Klassen L3e und L4e)  
Das sind Krafräder, d. h. zweirädrige Kraftfahrzeuge ohne Beiwagen (Klasse L3e) oder mit Beiwagen (Klasse L4e) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h;
- Motordreiräder (Klasse L5e)  
Das sind dreirädrige Kraftfahrzeuge, d. h. mit drei symmetrisch angeordneten Rädern ausgestattete Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h.
- vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L6e)  
Das sind Fahrzeuge mit einer Leermasse von bis zu 350 kg, ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h und einem Hubraum von bis zu 50 cm<sup>3</sup> im Falle von Fremdzündungsmotoren oder einer maximalen Nutzleistung von bis zu 4 kW im Falle anderer Verbrennungsmotoren oder einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 4 kW im Falle von Elektromotoren.
- vierrädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L7e )  
Vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG sind Kraftfahrzeuge, die nicht unter die Klasse L6e fallen, mit einer Leermasse von bis zu 400 kg bzw. 550 kg im Falle von Fahrzeugen zur Güterbeförderung, ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, und mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW;).
- 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)

## **5. Nichteisen- und Eisenerze:**

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

Unter dem Begriff Nichteisenerze fallen beispielsweise:

Kupfer-, Zink-, Bauxit- (Aluminiumerze), Mangan-, Chrom- (Chromit oder Chromeisenstein, Chromeisenerze), Gold-, Silber-, Bleierze und deren Konzentrate.

Eisenerze und Eisenerzkonzentrate.

## **6. 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 folgende Arten von Stahl:

- Allgemeiner Baustahl
- Automatenstahl
- Bewehrungsstahl (Betonstahl)
- Einsatzstahl
- Federstahl
- Nichtrostender Stahl
- Nitrierstahl
- säurebeständiger Stahl
- Tiefziehstahl
- Vergütungsstahl
- Werkzeugstahl
- Messerstahl

Folgende Stahlwaren sind vom sektoralen Fahrverbot beispielhaft umfasst:

Halbzeug aus Stahl, Halbzeug aus Stahl gewalzt, Knüppel, Blöcke, Brammen, Platinen, Stürze für Bleche in Rollen (coils), Anderes Halbzeug aus Stahl, Stabstahl, Formstahl, Draht und Eisenbahnoberbaumaterial, Warmgewalzter Stab- und Formstahl, Kaltgewalzter Stab- und Formstahl

oder geschmiedet, Walzdraht, Draht aus Eisen oder Stahl, Schienen und Eisenbahnoberbaumaterial aus Stahl, Stahlbleche, Bandstahl, Gewalzte Stahlbleche in flachen Tafeln oder in Rollen, Breitflachstahl, Andere Stahlbleche, Bandstahl, Weißblech, Weißband, Anderer Bandstahl;

Nicht umfasst ist Bewehrungsstahl, der für die Belieferung der Baustelle bestimmt ist.

### **Bewehrungsstahl**

Hier ist der sog. Bewehrungsstahl 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. In Anlehnung an Baustoffliste ÖA [2] und Betonkalender [3] unterscheidet man:

- Betonstahl mit glatter, geprägter oder gerippter Oberfläche
- Stabförmiger Betonstahl, lfd. Nr.<sup>4</sup> 2.1.1, gerade oder geschnitten und gebogen
- Betonstahl in Ringen, lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.2
- Bewehrungsmatten, lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.3
- Gitterträger, lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.4
- Vorgefertigte geschweißte Bewehrungselemente (eben und räumlich), lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.6
- Vorgefertigte Schubelemente, lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.7
- Einzelvorgefertigte Bewehrungskörbe
- Besondere Bewehrungselemente
- Kopfbolzen
- Durchstanzbewehrung
- Verbindungselemente
- Endverankerungen
- Vorgefertigte Bewehrungsanschlüsse
- Dämmelemente mit durchgehender Bewehrung, lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.8
- Spannstähe, lfd. Nr.<sup>1</sup> 2.1.5

### **7. Marmor und Travertin:**

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

Während unbehandelte Marmorblöcke bereits in der Gütergruppe „Steine“ erfasst ist, sind in dieser Ziffer verarbeitete Marmormaterialien umfasst:

Es fallen daher unter das sektorale Fahrverbot Bauteile aus Marmor wie beispielsweise Marmorsäulen oder Fassadenplatten sowie ferner Fußböden- und Treppenbeläge, Wandfliese und Fassadenplatte aus Marmor; nicht hingegen Einrichtungsgegenstände aus Marmor;

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.

---

<sup>4</sup> Laufende Nummer der Baustoffliste ÖA [2]

## **8. Fliesen (keramisch):**

Fliesen sind künstlich hergestellte keramische Platten, die als Wandverkleidung im Innen- wie im Außenbereich und 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