

## **Erläuternde Bemerkungen**

zum Entwurf einer Verordnung, mit der auf der A 12 Inntalautobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten werden soll (sektorales Fahrverbot)

Novelle Dezember 2008

Mit der Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. Dezember 2007, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wurde (Sektorales Fahrverbot-Verordnung), LGBl. Nr. 92/2007, wurde ein Verbot des Transports unterschiedlicher Güter auf einem genauer bezeichneten Teilstück der A 12 Inntal Autobahn zwischen der Gemeinde Langkampfen und der Gemeinde Zirl erlassen. Da die Maßnahme als solche durch die vorliegende Verordnung nicht geändert werden soll, kann zur näheren Erläuterung auf die Ausführungen in den Erläuterungen zu jener Verordnung verwiesen werden, welche im Internet unter der Adresse <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/umweltrecht/luftreinhaltung/> veröffentlicht wurden.

Mit weiterer Verordnung des Landeshauptmannes vom 13.11.2008, LGBl. Nr. 74/2008, wurde der Anwendungsbereich der Verordnung im westlichen Teil temporär um 18 km reduziert. So werden bis zum Ablauf des Jahres 2010 jene Transporte nicht vom Verbot erfasst, welche von der A 12 Inntal Autobahn aus dem Westen kommend auf die A 13 Brennerautobahn führen.

Begründet wurde diese Sistierung damit, dass sich die betroffene Wirtschaft trotz des Umstandes, dass bereits in der Mitte des Jahres 2006 nachdrücklich auf die kommende Einführung des sektoralen Fahrverbots hingewiesen wurde und die Verordnung ein halbes Jahr vor deren Wirksamwerden im Landesgesetzblatt kundgemacht wurde, nicht entsprechend auf das Verbot vorbereitet hat. Für den westlichen Bereich, für den das Transportverbot bestimmter Güter erst zu einem späteren Zeitpunkt gilt, besteht derzeit noch keine mit dem östlichen Bereich vergleichbare Verlagerbarkeit der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Gütertransporte auf die Schiene, sodass im Einzelfall Umwegverkehre die Folge wären: so die rollende Landstraße auch für diese Transportfahrten verwendet werden soll, können im Einzelfall Umwegfahrten anfallen.

Aus diesem Grund wurde der betroffenen Wirtschaft durch ein späteres in Kraft treten der Beschränkungen in diesem Bereich nochmals mehr Zeit eingeräumt, die Logistikkonzepte entsprechend umzugestalten.

Festgehalten wurde in den Erläuterungen zur letzten Verordnung allerdings ausdrücklich, dass an der grundsätzlichen Einführung dieser Beschränkungen für den internationalen Fernverkehr wohl kein Weg vorbei führt, wenn die gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> im Sanierungsgebiet eingehalten werden sollen. Insofern stellt die Sistierung dieser Regelung um zwei Jahre in Abwägung der Interessen der betroffenen Wirtschaft einerseits mit jenen des Umweltschutzes andererseits einen noch vertretbaren Kompromiss dar.

Im Zuge der weiteren Konsultationen mit der Kommission wurde nochmals der Frage nachgegangen, ob für einen reibungslosen Umstieg auf die Bahn den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern durch eine weitere Etappierung des in Kraft Tretens der Verordnung entgegen gekommen werden kann.

Zunächst wird an dieser Stelle zum Thema „Verlagerung der betroffenen Transporte“ auf die Ausführungen in den Erläuterungen zur Verordnung in ihrer Stammfassung, insbes. Seite 30ff, verwiesen.

Zum Zeitpunkt der Erlassung der Verordnung im Dezember 2007 war ursprünglich noch vorgesehen, zunächst noch mit dem 2. Mai 2008 die Gütergruppen Abfälle sowie Steine, Erden, Aushub zu erfassen und mit dem 1.1.2009 weitere Transporte mit einem Durchfahrverbot auf der Straße zu belegen.

Auf Basis der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2005 ergeben sich folgende vom sektoralen Fahrverbot erfassten Fahrtenzahlen:

a) Stahl:	25.000
b) Nichteisen- und Eisenerze:	10.800
c) Kraftfahrzeuge und Anhänger:	71.900
d) Fliesen:	33.800
e) Marmor + Travertin:	15.500
f) Rundholz + Kork:	5.800

Die Einfügung einer weiteren Etappe bietet somit den Vorteil, dass der Zeitraum für die allenfalls erforderlichen Entscheidungen für die Anpassung der Transportlogistik betreffend die Gütergruppen Nichteisen und Eisenerze, Stahl, Marmor und Travertin sowie Fliesen – und somit in etwa der Hälfte der von Stufe zwei erfassten Güter – nochmals um 6 Monate erweitert werden kann. Weiters kann dieser Zeitraum dafür genützt werden, die RoLa-Angebote weiter schrittweise auszuweiten.

An dieser Stelle wird nochmals festgehalten, dass die Kapazitäten zur Verlagerung der vom Transportverbot erfassten Güter auf die Schiene grundsätzlich technisch schon jetzt vorhanden sind, wenn dabei die RoLa gleichermaßen wie die freien Kapazitäten für den unbegleiteten kombinierten Verkehr berücksichtigt werden.

Bereits im Vorfeld wurden bestimmte erforderliche RoLa- Kapazitäten berechnet. Diese Einschätzungen haben sich bis jetzt im Vollzug vollinhaltlich bestätigt. Ebenso wurde in den Erläuterungen im Dezember 2007 die Ausgangslage dargelegt, wonach ein bestimmter Teil des Verkehrs andere, kürzere Routen suchen wird. Diese Einschätzung bleibt ebenso aufrecht. Für diese Transportfahrten müssen keine zusätzlichen Kapazitäten auf der RoLa geschaffen werden.

Auf Basis der Verkehrserhebung 2005 sind vom sektoralen Fahrverbund rund 190.000 - 195.000 Fahrten betroffen. Die bereits seit 2. Mai 2008 in Wirksamkeit getretene erste Etappe umfasst etwa 30.000 – 35.000 Fahrten (hochgerechnet auf ein Jahr). Die zweite Etappe umfasst circa 160.000 Fahrten.

Das Amt der Tiroler Landesregierung geht davon aus, dass im Hinblick auf den hohen Anteil an Umwegverkehren das Verlagerungspotenzial der zweiten Stufe allerdings lediglich 90.000 - 120.000 Fahrten beträgt. In Erwartung des sukzessiven Inkrafttretens hat die ÖKOMBI begonnen, die Kapazitäten schrittweise zu erhöhen. Die Ökombi plant nun in weiterer Folge zwei zusätzliche Zugpaare ab Jänner auf den Relationen Wörgl - Trento und Regensburg - Trento einzurichten. Zudem hat das Amt der Tiroler Landesregierung wiederholt auf die Verlagerbarkeit der bahnaffinen Transporte auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr hingewiesen.

Wenngleich das sektorale Fahrverbot bereits am 17. Dezember 2007 erlassen wurde, ist davon auszugehen, dass einige Unternehmer trotz dieses Zeitverlaufes, der als jedenfalls angemessen anzusehen ist, noch nicht die erforderlichen Entscheidungen getroffen haben. Es bietet sich daher an, durch Einführung einer dritten Etappe diese Übergangsfrist zu verlängern. Gleichzeitig kann die ÖKOMBI die Kapazitäten bedarfsgerecht weiter entwickeln. Unternehmer, die sich für den UKV als Transportalternative entschieden haben, können so noch zeitgerecht allfällige logistische Änderungen in ihrem Unternehmen planen und umsetzen.

Auf dieser Grundlage scheint das durch eine nochmalige Aufteilung der Maßnahme im ersten Halbjahr 2009 reduzierte Potential für die Verbesserung der Luftgüte in einer Abwägung der betroffenen Interessen noch als vertretbar.