

**Erläuternde Bemerkungen zur Verordnung, mit der auf der A 12 Inntalautobahn ein
Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird:**

Übersicht:

1. Allgemeiner Teil:

1.1. Zusammenfassung

1.2. Rechtsgrundlage

1.3. Fachliche Begründungen für die Maßnahme

1.4. EU-rechtliche Aspekte

2. Besonderer Teil:

Zu den einzelnen Bestimmungen

1. Allgemeiner Teil:

1.1. Zusammenfassung:

Ein wesentliches Ziel des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 77/2010 (IG-L), ist der dauerhafte Schutz vor schädlichen und unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen bzw. die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen.

An der Luftgüte-Messstelle Vomp/Raststätte wurden seit dem Jahr 1999 mehrfach Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (Halbstundenmittelwert bzw. Jahresmittelwert) für Stickstoffdioxid NO₂ festgestellt.

Die Ermittlungen haben ergeben, dass Hauptverursacher der Überschreitungen die Emissionen des Straßenverkehrs, und zwar insbesondere des schweren Güterverkehrs sind.

Im Hinblick auf diese Grenzwertüberschreitungen wurde als emissionsmindernde Maßnahme auf Grundlage des IG-L und jeweils gestützt auf entsprechende Fachstudien für ein Teilstück der A 12 Inntal Autobahn, für welches die vorerwähnten Messergebnisse repräsentativ sind, ein Nachfahrverbot für den Schwerverkehr erlassen. Die ersten Verordnungen des Landeshauptmannes von Tirol vom 20. September 2002, BGBl. II Nr. 349/2002, und vom 15. November 2002, BGBl. II Nr. 423/2002, sahen ein entsprechendes Fahrverbot für den Zeitraum 1. Oktober eines jeden Jahres bis 31. März des Folgejahres vor. Mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 25. März 2003, BGBl. II Nr. 192/2003, wurde der zeitliche Geltungsbereich der Fahrverbotsverordnung bis zum 31. Mai eines jeden Jahres erstreckt. Die nachfolgende Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. März 2003, BGBl. II Nr. 278/2003, legte das Nachfahrverbot sodann ganzjährig fest. Eine tageszeitliche Ausdehnung des Nachfahrverbotes für das Winterhalbjahr erfolgte mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 20. Oktober 2004, LGBl. Nr. 79/2004, wobei auch eine Ausnahmebestimmung für Kraftfahrzeuge der Euroklassen IV und V aufgenommen wurde, um im Interesse einer nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität den Transportunternehmern einen Anreiz für die „Flottenerneuerung“ zu bieten. Mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 24. November 2006, LGBl. Nr. 91/2006, wurde insbesondere die Ausnahmebestimmung für Kraftfahrzeuge der Euroklassen IV und V zeitlich befristet. Eine Neuregelung dieser Befristung erfolgte mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 20. Oktober 2008, LGBl. Nr. 66/2008. Mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 22. Oktober 2009, LGBl. Nr. 84/2009, wurde die Befristung für Kraftfahrzeuge der Euroklasse V nochmals verlängert, weil sich die Einführung der Euro VI Technologie verzögert hat und wurde eine befristete Ausnahme für die künftig verfügbaren Kraftfahrzeuge der Euroklasse VI vorgesehen. Die näheren fachlichen Begründungen für die einzelnen Verordnungen können den Erläuternden Bemerkungen zu diesen entnommen werden.

Bei Erlassung der drei letztgenannten Verordnungen wurde insbesondere von einer raschen Markteinführung der Euro VI Technologie ausgegangen, da diese in amerikanischen Umweltvorschriften (teilweise mit wesentlich strengeren Grenzwerten) bereits verankert ist und dort ab dem Jahr 2010 gilt.

Die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend Euro VI, (EG) Nr. 595/2009, wurde allerdings erst am 18. Juli 2009 im Amtsblatt kundgemacht. Nach dieser Verordnung müssen alle neuen schweren Nutzfahrzeuge ab dem 31.12.2013 die Euro VI Standards erfüllen, somit neun

Monate früher als von der Europäischen Kommission vorgeschlagen. Neue Fahrzeugtypen müssen die Standards bereits ein Jahr früher zum 31.12.2012 erfüllen.

Der Emissionsgrenzwert für Stickoxid (NO_x) beträgt bei Kraftfahrzeugen der Euroklasse VI 0,4 g/kWh. Dies bedeutet verglichen mit der geltenden Euronorm V (2,0 g/kWh) eine drastische Senkung des NO_x-Grenzwertes.

Da sich entsprechend den vorstehenden Ausführungen die Einführung der Euro VI Norm auf europäischer Ebene wider Erwarten verzögert hat und entgegen der Annahme bei Erlassung der Verordnung LGBl. Nr. 84/2009 nach wie vor keine Fahrzeuge dieser Euroklasse am Markt erhältlich sind, wird der betroffenen Wirtschaft zur Vermeidung der befürchteten gravierenden wirtschaftlichen Folgen mit der vorliegenden Verordnung nochmals eine Frist von einem Jahr für die Verwendung von Fahrzeugen der Euroklasse V eingeräumt. Zwar wurde bei Erlassung der letzten Verordnung davon ausgegangen, dass die Wirtschaft ihre Logistikkonzepte entsprechend umstellt, um der Verschärfung der Rechtslage Rechnung zu tragen, gleichzeitig wurde aber davon ausgegangen, dass im Jahr 2010 Kraftfahrzeuge der Euroklasse VI verfügbar sind und für die Wirtschaft daher auch die Möglichkeit besteht, durch Anpassung der Fahrzeugflotte an einen wesentlich verbesserten Stand der Technik Transportfahrten während der Nacht weiterhin durchführen zu können. Letzteres hat sich, wie erwähnt, nicht bestätigt. Um den Interessen der Wirtschaft, vor allem vor dem Hintergrund der nach wie vor bemerkbaren Wirtschaftskrise, entsprechend Rechnung zu tragen, wird die Ausnahmenorm für Kraftfahrzeuge der Euroklasse V daher nochmals um ein Jahr verlängert. Damit wird insbesondere auch der Empfehlung der Europäischen Kommission genüge getan, welche generell eine Ausnahmeregelung für den besten verfügbaren Fahrzeugstandard begrüßt.

Das Nachfahrverbot ist Teil eines Maßnahmenpakets des Landeshauptmannes, welches der nachhaltigen Reduktion der Belastung der Bevölkerung durch Luftschadstoffe dienen soll. Dieses Maßnahmenpaket beinhaltet für den schweren Güterverkehr neben dem Nachfahrverbot ein Fahrverbot für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge sowie das sektorale Fahrverbot, mit welchem eine stärkere Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene bewirkt werden soll. Außerdem wurde eine Reduktion der höchstzulässigen Geschwindigkeit für Pkw und Pkw-ähnliche Fahrzeuge erlassen (detaillierte Ausführungen zu diesen Maßnahmen finden sich auf der Internetseite des Landes Tirol). All diese Maßnahmen sind Teil eines Programms, welches vom Landeshauptmann auf Grundlage von § 9a IG-L erlassen wurde.

1.2 Rechtsgrundlage:

IG-L:

Gemäß § 10 IG-L sind Maßnahmen nach den §§ 13 bis 16 im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß § 9a IG-L vom Landeshauptmann oder Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, sofern dieser gemäß § 9a Abs. 7 IG-L zuständig ist, spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt oder die Überschreitung des AEI durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und

Wasserwirtschaft ausgewiesen wurde, mit Verordnung unter Beachtung der Grundsätze des § 9b IG-L anzuordnen.

Im Programm des Landeshauptmannes nach § 9a IG-L (publiziert im Internet unter <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/umweltrecht/aktionsprogramm/>) ist die Maßnahme „Nachtfahrverbot“ als zeitliche Beschränkung des Verkehrs bereits verankert. Zuständig für die Erlassung dieser Maßnahme ist der Landeshauptmann.

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 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.

Die vorliegende Verordnung stützt sich aber nicht auf diese Verordnungsermächtigung, auf deren Grundlage bei weniger gravierenden Grenzwertüberschreitungen Maßnahmen ergriffen werden können. Im vorliegenden Fall ist vielmehr § 16 Abs. 1 IG-L anzuwenden, wonach u.a. bei Überschreitung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a um mehr als $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und wenn zu erwarten ist, dass trotz Anordnung und Umsetzung von Maßnahmen gemäß §§ 13 bis 15 in der Fassung dieses Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2010 weitere Überschreitungen des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1 a um mehr als $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auftreten, unter Beachtung der Grundsätze des § 9b zeitliche und räumliche Beschränkungen für Kraftfahrzeuge, ausgenommen für in Abs. 2 genannte Fahrzeuge, anzuordnen sind. In den Jahren 2005 bis 2009 hat der Jahresmittelwert beim Luftschadstoff NO_2 an der Messstelle Vomp/Raststätte A 12 Inntalautobahn $74 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2005), $76 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2006), $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2007), $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2008) und $63 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2009) betragen. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert gemäß Anlage 1a zum IG-L wurde damit jeweils um mehr als $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten. Trotz des aus diesen Daten ableitbaren Trends einer Schadstoffreduktion muss bei einem Vergleich der Daten mit weiteren Überschreitungen des nunmehr geltenden Jahresmittelwertes von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ um mehr als $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gerechnet werden. Dies ergibt sich insbesondere auch aus dem Programm gemäß § 9a IG-L, in welchem für das Jahr 2010 in einer Grobschätzung von einem Jahresmittelwert von ca. $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ausgegangen wird. Auch die Ergebnisse der Mittelwerte (jeweils von Jänner bis Juli) von 2009 und 2010 zeigen an der Messstelle Vomp/Raststätte A 12, dass weitere Überschreitungen des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid um mehr als $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten sind. Der Mittelwert von Jänner bis inklusive Juli hat im Jahr 2009 und auch im Jahr 2010 jeweils $67 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen.

Die Grundsätze nach § 9b IG-L werden gewahrt. Zum Einen wurden diese Grundsätze schon bei der Ausarbeitung des Programms berücksichtigt, zum Anderen kann zu diesen Folgendes festgehalten werden: Da die Überschreitungen des Jahresmittelwertes als Grenzwert beim Luftschadstoff NO_2 im weit überwiegenden Ausmaß auf den Straßenverkehr und dabei wiederum insbesondere auf den Straßengüterverkehr zurückgeführt werden können, wird dem Verursacherprinzip durch die Erlassung der vorliegenden Verordnung entsprochen (vgl. § 9b Z 1). Die vorgeschlagene Verordnung ist Teil eines Maßnahmenpakets, welches gleichermaßen auf die Reduktion der durch den PKW wie der durch den LKW verursachten Luftbelastungen abzielt. Insofern werden alle Emittentengruppen mit nennenswertem Beitrag berücksichtigt (vgl. § 9b Z 2). Der Straßengüterverkehr ist hauptverursachender Emittent. Eine Reduktion der Transportfahrten und damit der Schadstoffemissionen während der aus immissionstechnischer Sicht besonders ungünstigen Nachtstunden (vgl. Punkt 1.3. unten) beinhaltet jedenfalls ein entsprechendes Reduktionspotential (vgl. § 9b

Z 3). Die Maßnahme ist nicht als unverhältnismäßig anzusehen. Insbesondere wird dadurch kein unverhältnismäßiger Aufwand für den einzelnen betroffenen Verkehrsteilnehmer verursacht (vgl. § 9b Z 4). Ein Eingriff in bestehende Rechte im Sinne von mit Bescheid zuerkannten Berechtigungen ist nicht erkennbar (vgl. § 9b Z 5). Die Höhe der Belastungen und die Häufigkeit der Grenzwertüberschreitungen war Anlass für die Setzung der Maßnahme. Eine automatische Reduktion der Luftbelastung im Hinblick auf die geltenden Grenzwerte ist jedenfalls nicht zu erwarten. Auch werden die bereits gesetzten Maßnahmen nicht dazu führen, dass die Grenzwerte schon alleine durch diese eingehalten werden können (vgl. § 9b Z 6). Schließlich werden auch öffentliche Interessen nicht beeinträchtigt. Hierzu kann zusätzlich auch auf die Möglichkeit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Wahrung dieser Interessen verwiesen werden (vgl. § 9b Z 7). Insgesamt werden somit alle in § 10 IG-L statuierten Vorgaben für die Erlassung von Verordnungen nach dem IG-L eingehalten.

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 (Art. 2 Abs. 2 lit. c und j).

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

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 durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen sowie marktconforme Anreize bewirkt werden soll (Art. 2 Abs. 2 lit. j).

In Umsetzung der Alpenkonvention ist das Verkehrsprotokoll, BGBl. III Nr. 234/2002, in der Fassung BGBl. III Nr. 108/2005, ergangen:

Die Vertragsparteien haben sich darin 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. bb).

Weiters ist ein Verkehrsnetzwerk vorgesehen, 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 leg. cit.).

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).

Neben den Alpenstaaten ist auch die Europäische Gemeinschaft der Alpenkonvention beigetreten.

1.3 Fachliche Begründungen für die Maßnahme:

Der Effekt des Nachtfahrverbotes basiert auf den unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen für Schadstoffe während der Tages- bzw. Nachtstunden. Die meteorologischen und topographischen Verhältnisse spielen dabei eine entscheidende Rolle. Emissionen während der Nacht bewirken deutlich höhere Immissionsbelastungen als Emissionen während der Tagesstunden.

Im Programm gemäß § 9a IG-L wird das Nachtfahrverbot als eine der effektivsten Maßnahmen zur Luftreinhaltung ausgewiesen.

Zur detaillierten fachlichen Begründung wird auf die im Internet unter der Adresse <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/luft/nachtfahrverbot/> und die unter der Adresse <http://www.tirol.gv.at/themen/umwelt/luft/nachtfahrverbot/nachtfahrverbot-studien> publizierten Studien verwiesen.

Dass die Maßnahme weiterhin erforderlich ist, zeigt schon der Umstand, dass an der Messstelle Vomp auch im Jahr 2009 betreffend den Luftschadstoff NO₂ ein Jahresmittelwert von 63 µg/m³ festgestellt werden musste. Der derzeit geltende Grenzwert für den Jahresmittelwert beim Luftschadstoff NO₂ beträgt 35 µg/m³.

1.4. EU-rechtliche Aspekte:

Im IG-L wurden unter anderem luftreinhalterechtliche Bestimmungen folgender EU-Richtlinien in Österreich umgesetzt:

Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (sog. "Luftreinhalte-Rahmen-Richtlinie"),

Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (sog. "1. Luftreinhalte-Tochter-Richtlinie").

Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft,

Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft,

Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme und

Richtlinie 2003/35/EG vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme.

Am 11.06.2008 wurde schließlich die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 kundgemacht. Diese Richtlinie ersetzt seit 12. Juni 2010 u.a. die vorgenannten Richtlinien 96/62/EG, 1999/30/EG und 2000/69/EG.

Die geltenden EU-rechtlichen Bestimmungen verpflichten die Mitgliedstaaten unter anderem, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid nicht überschritten werden.

Bei Maßnahmen betreffend den Verkehr sind aber auch die verkehrsrechtlichen Bestimmungen der EU zu berücksichtigen. Der Grundsatz des freien Warenverkehrs bildet eine elementare Grundlage für die Verwirklichung des Binnenmarktes in der Europäischen Union. Regelungen über den freien Warenverkehr werden in den Art. 28 ff und 34 ff des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getroffen. Der freie Austausch von Waren soll durch Vorschriften über die Errichtung einer Zollunion, durch das primärrechtliche Verbot mengenmäßiger Ein- und Ausfuhrbeschränkungen und durch das Verbot von Maßnahmen gleicher Wirkung wie mengenmäßiger Ein- und Ausfuhrbeschränkungen sowie durch die Verpflichtung zur Umformung staatlicher Handelsmonopole sichergestellt werden. Diese primärrechtlichen Verbote werden durch eine detaillierte Judikatur des Europäischen Gerichtshofes inhaltlich näher ausgestaltet und erfahren so eine Konkretisierung.

Das Verbot von Maßnahmen gleicher Wirkung wie mengenmäßige Ein- und Ausfuhrbeschränkungen wird aber durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes insoweit eingeschränkt, als diesem Tatbestand bestimmte Grenzen immanent sind. Welche Maßnahmen gar nicht vom Tatbestand des Art. 34 AEUV (ex-Artikel 28 EGV) erfasst werden, hat der Gerichtshof in der sog. Cassis-Formel wie folgt präzisiert: "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."

Die in der Cassis de Dijon Rechtsprechung genannten zwingenden Erfordernisse sind nicht abschließend und so hat der Europäische Gerichtshof in weiterer Folge auch andere Vorschriften als akzeptabel im Rahmen der zwingenden Erfordernisse angesehen. Im Urteil vom 20. September 1988 in der Rechtssache 302/86, Kommission/Dänemark, Slg. 1988, 4607, Rz. 9, hat der Gerichtshof etwa festgestellt, dass der Umweltschutz ein zwingendes Erfordernis darstellt, das die Anwendung des Art. 28 EGV (nunmehr Art. 34 AEUV) einschränken kann.

Um ein zwingendes Erfordernis im Sinne der Rechtsprechung zu gewährleisten, müssen derartige Maßnahmen zur Erreichung des angestrebten Schutzzieles geeignet sein. Darüber hinaus müssen die Maßnahmen auch notwendig sein, d.h. es dürfen keine Anforderungen gestellt werden, die über das hinausgehen, was zur Erreichung des angestrebten Schutzzieles erforderlich ist.

Die Bestimmungen der Art. 34 und 35 AEUV stehen weiters Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen nicht entgegen, die aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums gerechtfertigt sind. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen. Maßnahmen zum Schutz dieser Interessen dürfen auch nicht über das Maß dessen hinausgehen, was zum Schutz dieser Interessen notwendig und darüber hinaus das gelindeste Mittel zum angestrebten Zweck ist.

Nach Art. 191 Abs. 1 AEUV trägt die Umweltpolitik der Gemeinschaft zur Verfolgung nachstehender Ziele bei:

- Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität;
- Schutz der menschlichen Gesundheit;
- Umsichtige und rationelle Verwendung der natürlichen Ressourcen;
- Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme.

Eine Reihe sekundärrechtlicher Regelungen (insbesondere die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa) sehen Maßnahmen zur Luftreinhaltung vor. Die Einhaltung bestimmter Grenzwerte für Luftschadstoffe ist von den Mitgliedstaaten sicherzustellen.

Als Schutzgut ist damit "Luftreinhaltung" anerkannt und stellt ein zwingendes Erfordernis bzw. eine Rechtfertigung für Einschränkungen der Warenverkehrsfreiheit dar.

Auch eine Aussetzung oder Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs ist eine geeignete Maßnahme, um dem Erfordernis der Luftreinhaltung zu entsprechen bzw. eine Beschränkung des freien Warenverkehrs zu rechtfertigen.

Die Maßnahmen zur Erreichung des als legitim anerkannten Zieles der Luftreinhaltung müssen, um Gemeinschaftsrecht nicht zu verletzen, "notwendig" und "verhältnismäßig" sein. Im Rahmen der Prüfung der Verhältnismäßigkeit ist auch zu prüfen, ob die Maßnahme des Mitgliedstaates ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder zur verschleierten Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten ist.

Die oben in Kapitel 1.3. dargestellten fachlichen Studien begründen umfassend die Notwendigkeit der in der vorliegenden Verordnung enthaltenen Maßnahmen zur Emissionsminderung und somit zur Erreichung des Zieles der Luftreinhaltung. Ohne die vorgesehenen Maßnahmen können die Ziele der Luftreinhaltung im Sinne des IG-L und auch im Sinne der Luftreinhaltung-Richtlinien der EU nicht eingehalten werden.

Da die vorgesehenen Maßnahmen weiters grundsätzlich sämtliche Fahrten, und nicht etwa nur den Transitverkehr betreffen, sind diese Verkehrsbeschränkungen auch nicht diskriminierend.

Schließlich wird noch auf das 6. Umweltaktionsprogramm - Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für die Umwelt "Umwelt 2010: Unsere Zukunft liegt in unserer Hand" hingewiesen.

Für den Bereich Luftreinhaltung enthält das 6. Umweltaktionsprogramm Maßnahmen zur Bekämpfung der Klimaänderungen mit dem Ziel der Stabilisierung der Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre auf einem Niveau, das keine unnatürlichen Klimaänderungen verursacht. Darüber hinaus enthält es Maßnahmen gegen die Beeinträchtigung der Gesundheit des Menschen durch Umweltprobleme wie Luftverschmutzung. Im Unterkapitel 5. "Umwelt und Gesundheit" ist in Punkt 7 - "Luftverschmutzung" - ein politisches Konzept der Europäischen Gemeinschaft formuliert, sich auf verschiedenen Ebenen darum zu bemühen, die Luftverschmutzung einzudämmen. In den nächsten 10 Jahren sollen dabei schwerpunktmäßig die neuen Luftqualitätsnormen, einschließlich der Normen für Stickstoffoxide, fristgerecht eingehalten werden. Weiters soll die Initiative "Saubere Luft für Europa" einen umfassenden Rahmen für sämtliche Rechtsvorschriften wie die Luftqualität und damit verbundene politische Initiativen bilden.

Das 6. Umweltaktionsprogramm enthält in diesem Unterabschnitt auch folgende Formulierung: "Aufgrund der Konzentration der Verschmutzungsquellen (Gebäudeheizung und -kühlung, Verkehr und Industrie) und der klimatischen und geografischen Gegebenheiten treten die Probleme gehäuft in bestimmten Gebieten und Städten auf. In solchen Fällen sind vor allem die zuständigen lokalen und regionalen Behörden aufgerufen, Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen einzuhalten."

Auch diesen Zielbestimmungen entspricht die vorliegende Verordnung.

2. Besonderer Teil:

Zu § 1 Zielbestimmung:

Diese Bestimmung erwähnt die wesentlichen Ziele des IG-L und stellt klar, dass es sich hierbei um eine Verordnung im Zusammenhang mit der Luftreinhaltungskompetenz handelt, diese also nicht im Zusammenhang mit verkehrsrechtlichen Kompetenzen steht.

Zu § 2 Sanierungsgebiet:

Die endgültige Festlegung eines Sanierungsgebietes in der Verordnung ist notwendig.

Die Bestandteile der Autobahn ergeben sich aus § 3 Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 24/2010, und aus § 2 Abs.1 Zif. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 93/2009.

Zu § 3 Verbot:

Eine detaillierte fachliche Begründung für die in Abs. 1 normierten tageszeitlichen Fahrverbote kann dem Internet unter www.tirol.gv.at/umweltabteilung/nachtfahrverbot.html entnommen werden.

Entsprechend der Bestimmung in § 10 Abs. 1 IG-L wird festgelegt, dass diese Verbote unmittelbar wirken.

Zu § 4 Ausnahmen:

Wie bereits ausgeführt, wird die vorliegende Verordnung auf Grundlage von § 16 IG-L erlassen. Im Unterschied zu Maßnahmen, die sich auf § 14 Abs. 1 IG-L stützen, ist der Ausnahmekatalog für Maßnahmen nach § 16 Abs. 1 IG-L wesentlich enger gefasst. Für den Landeshauptmann besteht gemäß § 16 Abs. 2 IG-L allerdings die Möglichkeit, erforderlichenfalls weitere Ausnahmen festzulegen. In § 4 der Verordnung wurden solche weiteren Ausnahmen normiert.

Zu lit. a:

„Leicht verderblich“ sind jene Lebensmittel, deren genießbarkeit durch Verfaulen, Frieren, Austrocknen udgl. beeinträchtigt werden kann. Wie das Wort „leicht“ bereits ausdrückt, fallen darunter naturgemäß nur solche Lebensmittel, deren genießbarkeit nur kurzfristig nach deren Produktion erhalten bleibt (z.B. Milch und Milchprodukte, Brot und Backwaren, Fleisch und Fleischwaren, Fisch und Fischprodukte, Gemüse, Weichobst etc.). Unter diese Ausnahme fallen Lebensmittel daher jedenfalls dann nicht, wenn sie eine Haltbarkeit von mehr als einer Woche aufweisen (z.B. Haltbarmilch, Fruchtsäfte). Auch Tiefkühl-Lebensmittel sind keine „leicht verderblichen Lebensmittel“, weil die genießbarkeit der durch Tiefkühlen haltbar gemachten Lebensmittel – bei Einhaltung der Kühlkette – jedenfalls länger als bloß kurzfristig erhalten bleibt (vgl. VwGH 17.12.2004, GZ. 2004/02/0271).

Bei dieser Ausnahme kommt es im Übrigen nicht auf die Beförderungsart an, sondern nur auf die Art des zu befördernden Gutes.

Eine Fahrt dient dann überwiegend der Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel, wenn diese Beförderung der tatsächliche Grund für die Fahrt ist. Die Mitbeförderung anderer Güter kann dabei dann außer Betracht bleiben, wenn sie quantitativ geringer ist.

Der Transport „periodischer Druckwerke“ fällt nur dann unter die Ausnahmebestimmung, wenn diese das alleinige Transportgut bilden. Sofern also auch nur in einem untergeordneten Ausmaß andere Waren mittransportiert werden, findet die Ausnahme keine Anwendung.

Zu lit. b:

Diese Ausnahme soll gewährleisten, dass etwa für dringende Transporte von Medikamenten oder medizinischen Gasen (Sauerstoff) kein eigenes Ausnahme-Bewilligungsverfahren durchgeführt werden muss.

Zu lit. c:

Aus Gründen des Tierschutzes ist es erforderlich, lebende Tiere raschestmöglich an den Zielort zu bringen. Bei der Ausnahmebestimmung wurde berücksichtigt, dass es Leberdientransporte gibt, die nach genehmigten Transportplänen zu erfolgen haben, deren Abänderung in jedem Fall der Mitwirkung des örtlich zuständigen Amtstierarztes bedarf. Der entstehende Verwaltungsaufwand bei „Verspätungen“, welche ein Ausweichen zur Folge hätten, wäre unverhältnismäßig hoch.

Zu lit. d:

Durch diese Bestimmung soll gewährleistet werden, dass für gewisse Straßen- und Eisenbahnbauvorhaben keine eigenen Ausnahmegewilligungen erteilt werden müssen. Hier wird von vornherein angenommen, dass eine möglichst rasche Fertigstellung von Baustellen und somit das Zulassen von An- und Abtransporten in der Nacht im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs im überwiegenden öffentlichen Interesse (vgl. § 9b Z 7 IG-L) liegt.

Zu lit. e:

Diese Ausnahme soll klarstellen, dass Lastkraftfahrzeuge, die keine Güter befördern, sondern verkehrsbehindernde Fahrzeuge von der Straße entfernen, vom Fahrverbot nicht umfasst sind.

Erfasst sind nur solche Fahrten, die der Abschleppung von Fahrzeugen aus dem Fahrverbotsbereich dienen oder durch die Pannenhilfe im Fahrverbotsbereich geleistet wird. Nur für diese Fahrten kann im Sinne einer typisierenden Betrachtung ein entsprechendes öffentliches Interesse vorweg anerkannt werden.

Zu lit. f:

Es handelt sich hier um dieselbe Ausnahme wie in der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, BGBl. II Nr. 101/2010 (Fahrverbotskalender 2010).

Unter unaufschiebbaren Fahrten sind jedenfalls keine Fahrten zu Einsatzübungen zu verstehen. Diese bedürften einer Ausnahmegewilligung.

Als anerkannten Hilfsorganisationen sind jedenfalls Organisationen der UNO sowie das Rote Kreuz und ähnliche Organisationen anzusehen. Bei Hilfslieferungen ist generell ein eher großzügiger Maßstab anzuwenden.

Zu lit. g:

Vom Nachtfahrverbot ausgenommen werden sollen Fahrten zum und vom Bahnterminal Hall in Tirol bzw. Wörgl im Rahmen des Vor- und Nachlaufverkehrs. Soweit der Transport der Waren auf die Eisenbahn erfolgen soll, kann der Bahnterminal angefahren werden. Der Lenker des Fahrzeuges hat zum Nachweis ein entsprechendes Dokument mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf deren Verlangen auszuhändigen (vgl. § 4 Abs. 2 der Verordnung).

Zu lit. h und i:

Mit dieser Bestimmung wird eine zeitlich befristete Ausnahme für die Verwendung von Kraftfahrzeugen der Euroklassen V und VI innerhalb des Sanierungsgebietes vorgesehen.

Der Effekt des Nachtfahrverbotes beruht auf den unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen während der Tages- und Nachtstunden. Emissionen während der Nacht bewirken deutlich höhere Immissionsbelastungen als Emissionen während der Tagesstunden. Damit das Nachtfahrverbot einen relevanten Beitrag zur Emissionsminderung liefern kann, muss dieses daher zu einer entsprechenden Reduktion des Schwerverkehrsaufkommens während der Nachtstunden führen. Dies ist bei Statuierung einer Ausnahmebestimmung für bestimmte Kategorien von Kraftfahrzeugen zu beachten.

Da der Anteil von Fahrzeugen der Euroklasse V am gesamten Schwerverkehrsaufkommen ständig zunimmt, können diese nur mehr für einen kurzen Zeitraum vom Verbot ausgenommen werden. Nachdem damit gerechnet wird, dass im Jahr 2011 Euro VI Fahrzeuge auf den Markt kommen, wird durch Auslaufen der Ausnahmebestimmung für Fahrzeuge der Euroklasse V auch die Umstellung auf diesen dann verfügbaren besten Fahrzeugstandard forciert. Die Befristung für Euro VI Fahrzeuge erfolgt im Hinblick auf den zu erwartenden weiteren Fortschritt in der Fahrzeugtechnologie. Die Befristung für diese Ausnahmebestimmung wird, nachdem sich die Markteinführung verzögert hat, um ein Jahr erstreckt. Eine zu kurze Geltung der Ausnahme würde dem damit ebenfalls verfolgte Ziel, die Erneuerung der Fahrzeugflotte zu forcieren, widersprechen.

Zum Beweis der NO_x-Emission ist ein entsprechendes Dokument mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen (vgl. § 4 Abs. 2 der Verordnung).

Geeignet zum Nachweis der NO_x-Emissionen sind jedenfalls

1. das COP Dokument,
2. die Zulassung für das Fahrzeug, wenn die NO_x-Emission direkt aus der Zulassung ersichtlich ist, bzw. für Fahrzeuge Euro V auch dann, wenn in der Zulassung der Verweis auf die EG-Richtlinie 1999/96/EG im Zusammenhang mit dem Verweis auf die Zif. B 2 aufscheint,
3. ein Herstellernachweis **im Original** mit Fahrgestellnummer und Motornummer, die eine eindeutige Identifikation des Fahrzeuges zulässt. Aus dem Herstellernachweis muss jedenfalls der Aussteller erkennbar sein. Das Anführen der Schadstoffklasse alleine in den jeweiligen Dokumenten reicht nicht aus, weil damit noch nicht gewährleistet ist, dass die NO_x-Emission der entsprechenden Fahrzeuge nicht mehr als 2,0 g/kWh bzw. nicht mehr als 0,4 g/kWh beträgt.

Die gängige Technologie zur Erreichung der Euro V Norm ist die Selective Catalytic Reduction (SCR). Lastkraftfahrzeuge, die mit dieser Technologie ausgerüstet sind, haben einen separaten Tank für AdBlue im Fahrzeug. AdBlue (DIN 70070/AUS32) ist der Markenname für eine wasserklare, synthetisch hergestellte, 32,5-prozentige Harnstofflösung, die zur Nachbehandlung von Abgasen im Katalysator benutzt wird. Dabei wird durch selektive katalytische Reduktion (SCR) der Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) reduziert. Die in einem separaten Tank befindliche Harnstofflösung wird dosiert in den Abgasstrom eingespritzt und sorgt im Katalysator für eine chemische Reaktion. Stickoxide werden auf diese Weise in Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt. Fahrzeuge, welche die Abgaswerte nur durch eine derartige Zugabe von AdBlue in den Abgasstrom erreichen, sind jedenfalls nur dann vom Verbot ausgenommen, wenn das Schadstoffreduktionssystem tatsächlich aktiviert ist und die entsprechende Reduktionsleistung erbringt. Insbesondere müssen noch genügend derartige Betriebsmittel vorhanden sein.

Zu lit. j:

Da nicht alle Fälle, in denen öffentliche Interessen die Erteilung einer Ausnahme vom Fahrverbot erfordern, vorhersehbar sind, wird die Erteilung weiterer Ausnahmen vom Verbot ermöglicht und § 14 Abs. 2 Z 3 IG-L im wesentlichen Wortlaut unter Hinweis auf § 14 Abs. 3 IG-L in die Verordnung aufgenommen. Fahrzeuge, für welche eine derartige Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, sind zudem entsprechend der IG-L Kennzeichenverordnung zu kennzeichnen.

Nach § 14 Abs. 2 Z 3 IG-L kann eine Ausnahmegenehmigung bei Vorliegen eines überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt werden. Zur Prüfung, ob ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ vorliegt, ist Folgendes auszuführen:

Grundsätzlich ist, wie bei allen Ausnahmen, ein strenger Maßstab anzuwenden und hat die Behörde in einem ersten Schritt zu prüfen, ob die geltend gemachten Interessen überhaupt vorliegen. Kann ein derartiges Interesse bejaht werden, so hat der Antragsteller in einem zweiten Schritt weiters 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 behaupteten und bewiesenen öffentlichen Interessen ist dabei das Umweltschutzinteresse der Luftreinhaltung gegenüber zu stellen. 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 Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken ist. 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).

Außerdem sind die schon vom Gesetz angeordneten Ausnahmen zu beachten.

Gemäß § 16 Abs. 2 IG-L sind demnach von einem Fahrverbot wie dem vorliegenden jedenfalls Fahrzeuge gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 und 5 sowie Fahrzeuge, die 1.) der unternehmerischen Versorgung mit zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden verderblichen Waren, 2.) der unaufschiebbaren landwirtschaftlichen Tätigkeit für eine gesicherte Nahrungsmittelproduktion oder 3.) der Versorgung mit mobilen Hilfsdiensten dienen.

Zu den Ausnahmen gemäß § 14 Abs. 2 Z 1 und Z 5 IG-L:

Erfasst werden in Z 1 die in §§ 26, 26a Abs. 1 und 4 und 27 StVO 1960, BGBl. Nr. 159, genannten Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, Fahrzeuge des Straßendienstes, der Bahnerhaltung, der Wasser- und Energieversorgung, der Kanalwartung und der Müllabfuhr sowie Fahrzeuge im Einsatz im Katastrophenfall und Fahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungs- und Krankentransportdienstes in Ausübung ihres Dienstes.

Zur Definition dieser ausgenommenen Fahrzeuge wird insbesondere auf die StVO 1960 verwiesen. Klarzustellen ist, dass als "Fahrzeuge der Müllabfuhr" im Sinne des § 27 StVO 1960 jedenfalls nicht allgemein Fahrzeuge zum Abfalltransport oder zur Entsorgung von Abfällen zu verstehen sind. Gemeint sind vielmehr jene Fahrzeuge, mit denen Abfälle bei einzelnen Abfallerzeugern eingesammelt werden und die eine Arbeitsfahrt mit eingeschalteter gelbroter Warnleuchte im Sinne des § 27 Abs. 4 StVO 1960 durchführen.

Die Ausnahme in Z 5 bezieht sich auf Fahrzeuge mit monovalentem Methangantrieb oder ausschließlich elektrischem Antrieb sowie plug-in-hybrid-elektrische Fahrzeuge, die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen.

Da Schwerfahrzeuge normalerweise keinen derartigen Antrieb aufweisen, wird diese Ausnahme für die gegenständliche Verordnung nicht zur Anwendung gelangen.

Zu den weiteren Ausnahmen gemäß § 16 Abs. 2:

Mit der vorliegenden Verordnung wird die Versorgung der Bevölkerung mit zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden verderblichen Waren nicht beschränkt, sondern werden Transportfahrten zu diesem Zweck im Gegenteil in einem weiteren Maße zugelassen als durch § 16 Abs. 2 Z 1 IG-L vorgegeben.

Durch die vorliegende Verordnung werden schließlich weder unaufschiebbaren landwirtschaftlichen Tätigkeiten für eine gesicherte Nahrungsmittelproduktion noch Tätigkeiten im Zusammenhang mit mobilen Hilfsdiensten untersagt.

Insgesamt sind diese weiteren Ausnahmen daher im vorliegenden Fall nicht von Belang.