



Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Umweltschutz  
Rechtliche Angelegenheiten  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	Fax	Datum
U-LUFT-2/2/117-2018	UV/GSt/FG/SP	Franz Greil	DW 12262	DW 12105	29.01.2019
U-LUFT-2/3/42-2018					
U-LUFT-2/4/43-2018					

## Geplante Verordnungen des Landeshauptmannes nach dem Immissionschutzgesetz-Luft (Änderungen der Nachtfahrverbots-Verordnung, der Sektorales Fahrverbot-Verordnung und der Euroklassenfahrverbote-Verordnung)

Das Bundesland Tirol hat im Jahr 2016 ein Maßnahmenpaket beschlossen, das die Einhaltung des EU-Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  (Stickstoffdioxid) im Jahr 2020 im Bereich der A 12 Inntal Autobahn und der A 13 Brenner Autobahn sicherstellen sollte. Dies umfasst eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, ein zeitlich gestaffeltes Fahrverbot für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge, ein Nachtfahrverbot für Lkw und ein sektorales Fahrverbot für Schwerfahrzeuge bei acht Gütergruppen, die für den Schienentransport (zB Abfall, Erze etc) geeignet sind. Diese Lkw-Verbote gelten nicht für Kfz mit der Schadstoffnorm Euro VI ab einem Gewicht von 7,5 Tonnen und in einer genau festgelegten Zone in Tirol und Bayern für den Quell- und Zielverkehr. Aktuelle Evaluierungen haben ergeben, dass mit diesen Maßnahmen der Grenzwert voraussichtlich erst im Jahr 2021 erreicht werden kann. Die nun geplanten Verordnungen erweitern das sektorale Fahrverbot um fünf Produktgruppen (Papier und Pappe, flüssige Mineralölerzeugnisse, Zement, Kalk und gebrannter Gips, Rohre und Hohlprofile sowie Getreide) und beziehen den Euro VI-Lkw in das Nachtfahr- und sektorale Fahrverbot ein.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) lehnt in enger Abstimmung mit der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol (AK Tirol) die geplanten Verordnungen ab. Aus Sicht der BAK können diese keine nennenswerte Verbesserung der Luft für die transitgeplagte Tiroler Bevölkerung erreichen, da der relevante österreichische Grenzwert nicht erreicht wird. Die BAK schlägt daher eine zeitliche Ausdehnung des Nachtfahrverbots für Lkw in den Morgen- und Abendstunden, eine Senkung der maximal zulässigen Lkw-Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 70 km/h und eine Einbeziehung von Euro VI-Lkw mit Oktober 2019 in das

Nachtfahr- und sektorale Fahrverbot vor. In Anbetracht des kostenintensiven Ausbaus der Brenner-Achse und der verfügbaren Kapazitäten auf der Rollenden Landstraße (RoLa) muss ein substantielles Lkw-Fahrverbot für eisenbahntaugliche Güter erarbeitet werden.

Das zu lösende Problem ist aber nicht nur die verkehrsbedingte Luftverschmutzung, sondern auch der Lärmschutz, die Stauvermeidung und die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene. Die Tiroler Landesregierung ist daher aufgerufen, diese und weitere Maßnahmen auf eine rechtlich breitere Basis zu stellen und mit der österreichischen Bundesregierung gemeinsam eine Regelung zu schaffen, die gemäß § 43 (2) StVO die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und die Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, dauerhaft sicherstellt und die sie glaubwürdig gegenüber der Europäischen Kommission argumentieren kann.

### **Die Stellungnahme im Einzelnen:**

#### **Allgemeines**

Die dem Maßnahmenpaket zugrundeliegende Emissionsprognose basiert auf sechs unterschiedlichen Szenarien, die den EU-Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  mit den bestehenden Maßnahmen im günstigsten Fall im Herbst 2020 und im ungünstigsten Fall im Februar 2022 erreichen. In  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  gerechnet sind dies  $0,73$  bis  $2,57 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei einem derzeitigen Jahresmittelwert von  $51 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (A 12, Vomp, 2018). Die erläuternden Unterlagen erwähnen aber nicht den geltenden österreichischen Jahresmittelwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , die gemäß IG-L „die höchstzulässige, wirkungsbezogene Immissionsgrenzkonzentration, bei deren Unterschreitung nach den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen keine schädigenden Wirkungen zu erwarten sind.“ (§ 2 (4)). Aus Sicht der BAK sollte dies der Ausgangspunkt für Maßnahmen zugunsten der transitgeplagten Tiroler Bevölkerung sein.

Der EuGH hat bereits in seinen bisherigen Urteilen zum sektoralen Fahrverbot I und II den Gesundheitsschutz als wichtigen Grund des Allgemeininteresses hervorgehoben, welcher durch die EU-Grundrechte-Charta in ihren Art 3 und 35 noch verstärkt wird. Mit Verweis auf die enormen Lärmemissionen auf der A 12, die auch in den aktuellen Lärmkarten des BMVIT ausgewiesen sind, sollten diese als Begründung für ausreichende Maßnahmen herangezogen werden. Die BAK räumt ein, dass hierfür die StVO, insbesondere § 43 Abs 2, die geeignete Rechtsgrundlage ist, die aufgrund von § 94 StVO in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr fällt. Die Tiroler Landesregierung ist daher aufgerufen, eine Regelung auf Bundesebene zu erwirken.

#### **Lkw-Nachtfahrverbot**

Die bisherige Verordnung zum Nachtfahrverbot sieht vor, dass es in den Sommermonaten (1. Mai bis 31. Oktober) an Werktagen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 05:00 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr bzw in den Wintermonaten (1. November bis 30. April) an Werktagen in der Zeit von 20:00 Uhr bis

05:00 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr untersagt ist, einen Lastkraftwagen auf der A 12 Inntalautobahn zu lenken.

Die BAK vertritt grundsätzlich die Auffassung, dass eine deutliche Ausweitung des Zeitrahmens einen enormen Vorteil für die Umwelt, die Gesundheit und Lärmbelastung der Bevölkerung sowie die Verkehrsdosierung an neuralgischen Punkten mit sich bringen würde.

Die BAK schlägt daher vor, dass das Winterfahrverbot von 20:00 Uhr bis 08:00 Uhr und das Sommerfahrverbot von 22:00 Uhr 08:00 Uhr jeweils an Werktagen ausgedehnt werden. Mit dieser Ausdehnung würden einige Problemlagen entschärft. Laut den Erläuternden Bemerkungen würden nicht oder kaum beeinflussbare Ereignisse wie bspw ein Stau zu einer erhöhten Emission führen. Bekanntlich staut es auf der A 12 Inntalautobahn an Werktagen insbesondere zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr. Ein Grund für diesen täglichen Stau ist unter anderem, dass der Transitverkehr mit dem Pendlerverkehr zusammentrifft. Würde es, wie von uns angeregt, zu einer Ausweitung des Nachtfahrverbotes kommen, würde der morgendliche Stau auf der Inntalautobahn der Vergangenheit angehören, da die Lastkraftwagen erst ab dem Zeitpunkt fahren, zu dem sich der Pendlerfrühverkehr aufgelöst hat. In weiterer Folge würde es auch nicht mehr zu einer erhöhten Emission von NO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> aufgrund des Staus führen.

Außerdem spielt bei der gerechtfertigten Ausweitung der Nachtfahrverbote auch die Sonneneinstrahlung eine nicht unwesentliche Rolle. Wie schon im Fachbeitrag aus dem Jahr 2001 „Beiträge zu einer immissionsklimatisch abgestützten Lenkung der Verkehrsströme auf der Inntalautobahn“ von der Ökoscience AG publiziert, erwärmt sich die Luft in Bodennähe bei starker Sonneneinstrahlung. Diese wird leichter und steigt auf, bis sich diese an die Umgebungstemperatur angepasst hat. Lufthygienisch ist dies natürlich günstiger, da sich die emittierten Schadstoffe in einem großen Luftvolumen verteilen. Da in der Nacht und insbesondere in den frühen Morgenstunden zwischen November und April die Temperatur abfällt und die kalte Luft stark absinkt, hat dies negative Auswirkungen auf die Verbreitung von Emissionen. Daher bietet sich eine Ausdehnung des Nachtfahrverbotes bis 08:00 Uhr besonders in den Wintermonaten an. Zudem kommt es in diesem Zeitraum zu häufigeren Inversionswetterlagen, die die Situation noch verschärfen.

### **Nachtfahrverbot und Euro VI-Lkw**

Wie bereits in der geltenden Verordnung wird die Regelung, wonach es eine generelle Ausnahme für Euro VI-Lastkraftwagen gibt, bis 31. Dezember 2020 neuerlich vorgesehen.

Die BAK erachtet diesen Zeitraum für deutlich zu lange. Im Sinne des Schutzes von Mensch und Umwelt und der ausbleibenden Effekte der Nachtfahrverbotsverordnung aus dem Jahr 2016 ist die Beibehaltung dieser Ausnahme bis 31. Dezember 2020 aus gesundheits- und verkehrspolitischen Aspekten kritisch zu betrachten. Um im Bundesland Tirol eine schnellere lufthygienische Wirkung zu erreichen, ist es unerlässlich, die bestehende Ausnahmeregelung mit sofortiger Wirkung zu streichen. Einerseits verringern sich somit die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen bereits frühzeitig – anstatt erst in zwei Jahren – und andererseits wird auch die Transportwirtschaft dadurch nicht geschädigt. Es handelt sich hierbei aus Sicht der BAK um keine Beschränkung der Warenverkehrsfreiheit, da – wie in den Erläuternden Bemerkungen ausgeführt – die Nachtfahrten ohnehin abnehmen

und sich die Fahrten vermehrt auf den Tag konzentrieren. Für Euro VI-Lkw ist ein Ausweichen auf die Tagesstunden jederzeit möglich, die Fahrzeuge der Frächter können daher nach wie vor voll genutzt werden.

### **Senkung der maximal zulässigen Lkw-Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h**

Gemäß § 58 KDV beträgt die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw ab 3,5 Tonnen auf Österreichs Autobahnen 80 km/h. In der Praxis wird diese Geschwindigkeit von Schwerfahrzeugen aber kaum eingehalten. Eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit im Auftrag der AK Wien hat ergeben, dass sogar 93 % der Lkw auf den untersuchten Autobahnen schneller fahren als erlaubt. Dies hat unter anderem auch Auswirkungen auf die Luftqualität, da nicht nur der CO<sub>2</sub>-Ausstoß, sondern auch die NO<sub>x</sub>-Belastung pro Lkw mit zunehmender Geschwindigkeit steigt und dann am niedrigsten ist, wenn der Lkw zwischen 60 und 80 km/h fährt. Hierzu verweisen wir auf Aussagen von Ao.Univ.-Prof. Dr. Stefan Hausberger (TU Graz) und das „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“, deren neueste Fassung in den nächsten Wochen veröffentlicht werden wird. Im Übrigen hat eine Senkung der Geschwindigkeit auch nachgewiesene positive Effekte auf die Lärmentwicklung und den Klimaschutz.

Die BAK ruft in Erinnerung, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen von Fahrzeugen, die mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet – also Lkw über 3,5 Tonnen hzG – sind, von der Bundespolizei im Zuge einer Unterwegskontrolle durch Auswertung der Daten aus dem digitalen Kontrollgerät im Sinne der Bestimmung des § 134 Abs 3a KFG 1956 BGBl 1967/267 idF BGBl I Nr 26/2014, dann wenn die Überschreitung nicht länger als zwei Stunden zurückliegt und durch Geschwindigkeitsüberwachung mittels Schätzung bei der Vorbeifahrt, Weg-Zeitmessung, Lasergeschwindigkeitsmessgerät und bildgebender Verkehrsüberwachungstechnik (Radar-, Section Controll und Videonachfahreinrichtung) kontrolliert werden können.

Voraussetzung hierfür ist, dass von den zuständigen Behörden auf Landesebene entsprechende Überwachungsaufträge an die Bundespolizei ergehen. In diesem Zusammenhang sollten auch etwaige Erlässe und Kontrollpraktiken auf Landesebene geprüft werden, die „Toleranzen“ bei Geschwindigkeitsübertretungen für die Kontrollorgane festlegen.

Da in der Praxis kaum ausreichend Kontrollen durchgeführt werden können, um die Vielzahl an Übertretungen zu ahnden, sollte die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der A 12 auf 70 km/h am Tag gesenkt werden, damit die reale Geschwindigkeit von Lkw jedenfalls nicht über 80 km/h liegt. Damit würde auch den Toleranzen, die im Rahmen der Geschwindigkeitsermittlung und Kontrollen gewährt werden, Rechnung getragen und so eine tatsächliche durchschnittliche Geschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h von Lkw in den Tagstunden erreicht. Diese Senkung hätte auch den positiven Nebeneffekt, dass gefährliche Verkehrssituationen mit Fahrzeugen, die sich insbesondere im Bereich der Autobahnausfahrten ergeben, entschärft werden könnten.

## **Sektorales Fahrverbot und Umfasste Gütergruppen**

Um eine höhere Reduktion von NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub>-Immissionen zu erzielen und in weiterer Folge einen lufthygienischen Effekt erreichen zu können, wird die Gruppe der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Güter in § 3 erweitert.

Die BAK begrüßt grundsätzlich jede Erweiterung der Gütergruppen, jedoch müssen die vom Fahrverbot nicht erfassten kontinuierlich reduziert werden. Hier ist von Seiten des Landes Tirol Sorge zu tragen, dass es in kurzen regelmäßigen Abständen zur Streichung von Ausnahmen kommt und im weiteren Verlauf mehr Güter auf die Schiene gebracht werden.

Zu den einzelnen Gütergruppen ist nachfolgend die Sinnhaftigkeit dieser Bestimmungen näher zu beleuchten, da es aus unserer Sicht hier einige Widersprüche gibt.

Wenn die Beförderung von Krafträdern, Personenkraftwagen, Kombis und Omnibussen bis zu einer Gesamtmasse von bis zu 5.000 kg (Klasse M2) auf dem Lkw verboten wird, ist nicht einzusehen, dass Kraftfahrzeuge der Klassen C (Land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten im Sinne der Verordnung Nr 167/2013) und T (Land- oder Forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern im Sinne der Verordnung Nr 167/2013) diesem Verbot nicht unterliegen. Auch diese Kraftfahrzeuge lassen sich ohne Schwierigkeiten mit der Bahn transportieren. Daher sollten hier alle Kraftfahrzeugtransporte (auch von Zugmaschinen, Motorkarren, Sonderkraftfahrzeugen und von Anhängern) bis zu einer einheitlich festgelegten Gesamtmasse von 5.000 kg als bahnaffin gleichbehandelt und in das sektorale Fahrverbot aufgenommen werden.

Steine, Erde und Aushub fallen grundsätzlich unter das Verbot, sofern diese unbehandelt, also im Rohzustand transportiert werden. Hingegen fallen Halbfertig- und Fertigprodukte aus diesen Materialien nicht unter die gültige Beschränkung. Hier erschließt sich für uns der Sinn, den diese Bestimmung verfolgt, nicht zur Gänze. Grundsätzlich stellt sich die Frage, worin der Unterschied liegt, ob ein Steinblock als Ganzes, oder ein daraus gewonnener Verbundstein transportiert wird. Hier muss es technisch und logistisch möglich sein, beide Varianten auf der Schiene zu transportieren.

Ähnlich verhält es sich im Vergleich zwischen Bodenbelägen aus Marmor und Travertin bzw jenen aus Kork. Die Rohstoffe unterliegen dem Fahrverbot, die verarbeiteten Produkte jedoch nur teilweise. Nicht vom Fahrverbot betroffen ist bspw ein Fußbodenbelag aus Kork. Unverständlicherweise fallen Fußböden- und Treppenbeläge aus Marmor sehr wohl unter das Fahrverbot. Die Erläuternden Bemerkungen sind in diesem Zusammenhang wenig erhellend, daher kann diese widersprüchliche Regelung fachlich nicht nachvollzogen werden.

Da Stahlprodukte wie alle anderen Produktgruppen auch den Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr unterliegen, ist es nicht nachvollziehbar, warum Bewehrungs- und Konstruktionsstahl vom Verbot ausgenommen sein soll, wenn eine direkte Belieferung von Baustellen erfolgt. Dies bedeutet, wird eine Baustelle in Frankfurt (D) von Bologna (I) aus beliefert, darf die Stahlware per Lkw durch Tirol geführt werden und unterliegt somit nicht dem

Sektoralen Fahrverbot. Geht dieselbe Ware an ein Verteilerzentrum, ist diese mit dem Zug zu befördern. Aus Sicht der BAK ist dies nicht nachvollziehbar und der Sinn dessen den Erläuternden Bemerkungen nicht zu entnehmen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits seit Jahren die Direktbelieferung von Baustellen zum Logistik-Standardfall geworden ist. Wir fordern daher eine Überarbeitung der Gütergruppen im Sinne einer Erweiterung der vom sektoralen Fahrverbot umfassten Güter.

### **Sektorales Fahrverbot und Ausnahme für Euro VI-Lkw**

Aufgrund der nachgewiesenen Kapazitäten auf der RoLa ist aus Sicht der BAK die weitere Ausnahmeregelung für Euro VI-Lkw bis 30. September 2019 mehr als absurd und wird von Seiten der AK Tirol strikt abgelehnt. Diese Übergangsfrist ist aus Sicht der BAK auch europarechtlich nicht notwendig, da hierfür keine Umstellung der Flotten für die Transportwirtschaft nötig wird, da nicht vom sektoralen Fahrverbot umfasste Güter nach wie vor mit Euro VI-Lkw transportiert werden können.

### **Berücksichtigung von ArbeitnehmerInnenanliegen**

Die BAK verweist bei den geplanten Lkw-bezogenen Fahrverboten auf das Rundschreiben des BMFLUW zur Vollziehung der Bestimmungen der §§ 14 Abs 7 und 30 des Immissionschutzgesetzes-Luft (IG-L), in dem Verstöße gegen räumliche und zeitliche Beschränkungen gemäß §§ 14 Abs 7 und 16 geregelt werden.

Organstrafverfügungen gemäß IG-L sind bei Verstößen gegen zeitliche und räumliche Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs nicht anzuwenden. Verstöße sind demnach „Umweltdelikte“. In § 14 Abs 7 IG-L werden Organe der Straßenaufsicht berechtigt, Personen, die gegen zeitliche und räumliche Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs verstoßen, bspw gegen ein Lkw Fahrverbot, am Lenken und an der Inbetriebnahme des Fahrzeuges, zu hindern (bspw durch Abnahme des Fahrzeugschlüssels/Führerscheins, Absperren/Einstellung des Fahrzeuges, Anlegen von technischen Sperrern). Das Setzen von derartigen Zwangsmaßnahmen hat das vorrangige Ziel, Umweltgefahren durch nicht entsprechende Kraftfahrzeuge abzuwenden und Personen an der fortgesetzten Begehung von Übertretungen zu hindern. Die Behörde hat jedenfalls zu überprüfen, ob eine Strafbarkeit gemäß § 7 VStG (Anstiftung) vorliegt. § 30 Abs 3 IG-L enthält die Möglichkeit, dass bei begründetem Verdacht einer Übertretung, einer Vorschrift des IG-L oder einer auf Grund des IG-L erlassenen Verordnung eine vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht in der Höhe von bis zu 1.500 Euro einbehalten werden kann.

Maßnahmen zur Förderung von Stromanschlüssen an ASFINAG Rastplätzen für Lkw mit Kühlaggregate entlang der A 12 und A 13 helfen der Umwelt und Lkw-LenkerInnen.

Bei Einhaltung der Ruhezeiten müssen FahrerInnen auf ASFINAG Rastplätzen die Lkw Motoren laufen lassen, damit die Kühlaggregate die erforderliche Temperatur im Laderaum aufrechterhalten. Dieselmotorene Kühlaggregate erreichen den Lärmpegel von

Rasenmähern, verbrauchen 1,5 bis 3 Liter Diesel in der Stunde und haben keine Emissionsnormen für NO<sub>x</sub> und Feinstaub. Ein Betrieb dieser Aggregate ist aber auch problemlos mit Strom möglich, sofern auf Rastplätzen ein Anschluss vorhanden. Das hat positive Folgen für die Luftreinhaltung in Autobahnnähe, aber auch für Fahrer, Unternehmen und Anrainern von Rastplätzen.

Die BAK appelliert an das Bundesland Tirol, das bestehende Projekt auf dem Rastplatz Vomp (Projektpartner: ASFINAG, TIWAG und Tirol) auf die anderen Raststationen bzw -plätzen entlang der A 12 (Angath Süd, Münster Nord, Münster Süd, Weer, Weer Süd, Ampaß und Zirl) und der A 13 (Europabrücke, Matrei West, Matrei Ost, Nöblach, Gries Ost, Gries West, Brennersee und Brennerpaß) auszudehnen.

Renate Anderl  
Präsidentin  
FdRdA

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
FdRdA