



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0512/53 40-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Umweltschutz
Rechtliche Angelegenheiten
zH Hr. Mag. Lukas Czakert
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck

G.-Zl.: WP-2018-6976

Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Dr. Rief/Salzbürger,BA/Be Klappe 1455 Innsbruck, 28.01.2019

Betrifft: Geplante Verordnungen des Landeshauptmannes nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (Änderungen der Nachtfahrverbots-Verordnung, der Sektorales Fahrverbot-Verordnung und der Euroklassenfahrverbote-Verordnung)

Bezug: Ihre GZ: U-LUFT-2/117-2018; U-LUFT-2/3/42-2018; U-LUFT-2/4/43-2018
Ihr Schreiben vom 20.12.2018

Sehr geehrter Herr Mag. Czakert,

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zum Immissionsschutzgesetz-Luft (Änderungen der Nachtfahrverbots-Verordnung, der Sektorales Fahrverbot-Verordnung und der Euroklassenfahrverbote-Verordnung) wie folgt Stellung:

Selbstverständlich steht für die Arbeiterkammer Tirol die Wahrung der Gesundheit der Bevölkerung sowie der Schutz des Wirtschaftsstandortes Tirol im Vordergrund. Sämtliche IG-L-Verordnungen sind aus unserer Sicht vor allem unter diesen beiden Gesichtspunkten zu betrachten. In den Erläuternden Bemerkungen wird sehr geringer Einfluss dieser Vorschläge auf die Luftgüte skizziert, weshalb wir eine deutliche Verschärfung und Ausdehnung der Maßnahmen fordern, um einen auch für die Tiroler Bevölkerung spürbaren Effekt erzielen zu können.

Bei allen drei vorgeschlagenen Verordnungen wird in den Erläuterungen vorerst der Rückgang der NO₂ Werte aufgezeigt, wie er sich ohne weitere Maßnahmen entwickeln würde, wobei 6 unterschiedliche Szenarien prognostiziert werden. Beim aus Sicht der Luftgüte günstigsten Szenario (HB33.V1) tritt die Erreichung des EU-Grenzwertes von durchschnittlich 40 µg/m³ mit Herbst 2020 ein, beim ungünstigsten Szenario ca. im Februar 2022 (vgl. Graphik auf S. 41). Im Unterschied dazu bewirken die drei

vorgeschlagenen Maßnahmen, dass dieser Grenzwert bei Eintreffen des günstigsten Szenarios bereits zur Jahresmitte 2020 und beim ungünstigsten Szenario spätestens im Frühsommer 2021 erreicht wird (vgl. Graphik auf S. 51). Diese Maßnahmen führen somit zu einer Beschleunigung von 2 bis maximal 9 Monaten. Mit anderen Worten würden die von der EU vorgeschriebenen Grenzwerte ohne die in diesen Verordnungen vorgesehenen Maßnahmen allein aufgrund der Flottenerneuerung und der EU-weit strengeren Abgasnormen im besten Fall nur zwei Monate später sowieso erreicht werden.

In $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gerechnet gehen die Erläuternden Bemerkungen von einer Verbesserung der NO_2 -Werte aufgrund dieser Maßnahmen (in Summe) von $0,73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis maximal $2,57 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus, das sind nur zwischen 1,82% und 6,4% des von der EU erlaubten Maximalgrenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an NO_2 . Allein die Witterungseinflüsse (z.B. Anzahl der Föhntage oder Inversionswetterlagen) oder Ereignisse wie Staus bewirken laut eigenen Angaben Immissionsschwankungen von $\pm 2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bzw. laut Maßnahmenplan aus dem Jahr 2015 sogar $\pm 3 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Der transitgeplagten Tiroler Bevölkerung wird somit diese politische Maßnahme zu Unrecht als wichtiger Meilenstein in der Verkehrspolitik des Landes Tirol verkauft. Erstens wird ausschließlich auf die EU-Maximalgrenzwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ abgestellt. Die tatsächlichen in Österreich geltenden Grenzwerte für NO_2 -Immissionen gem. Immissionsschutzgesetz Luft von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zum Schutz des Menschen werden in den Erläuternden Bemerkungen mit keinem Wort erwähnt. Für die Tiroler Arbeiterkammer ist dieser Wert aber maßgeblich – denn nur gesunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind erstrebenswertes Ziel sowohl für Arbeitnehmer- als auch für Arbeitgeberseite.

Dadurch wird in den Graphiken völlig verschleiert, dass trotz all dieser Maßnahmen der Grenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ (Jahresmittelwert ohne Toleranzmarge) nicht einmal bis zum Jahr 2023 erreicht werden kann, man ist vielmehr auch in 4 Jahren (2023) sogar beim bestmöglichen Szenario noch weit davon entfernt. Die vorgelegten Berechnungen zeigen nicht an, bis wann und ob dieser für die Bevölkerung viel wichtigere Grenzwert überhaupt erreicht werden kann. Zweitens wird kein wirklich wesentlicher Effekt bewirkt, welcher nicht ohnehin von selbst eingetreten wäre oder durch Witterungseinflüsse ebenso hätten erreicht werden können. Es kann daher nicht davon gesprochen werden, wie auf Seite 52 der Erläuternden Bemerkungen zu lesen ist, dass das verschärfte sektorale Fahrverbot „entscheidend“ zur Erreichung der unionalen Luftqualitätsziele beiträgt, wenn der Einsparungseffekt dieser Maßnahme bei durchschnittlich nur $0,64 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ liegt.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol spricht sich deshalb aber nicht gegen die geplanten Maßnahmen aus, wir erachten sie aber als deutlich zu wenig weitreichend, erstens um eine wirklich nachhaltige Verbesserung der Luftgüte zu erwirken und zweitens um mit diesen Maßnahmen vor dem EuGH bestehen zu können. Nachfolgend möchten wir

daher zusätzliche Maßnahmen zur weiteren Verschärfung des Nachtfahrverbotes, des sektoralen Fahrverbotes und zur Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorschlagen.

Zur Verordnung zum Nachtfahrverbot:

a) Ausdehnung der Zeiten

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 5.00 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr beziehungsweise 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 A12 Inntalautobahn zu lenken.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol vertritt grundsätzlich die Auffassung, dass eine deutliche Ausweitung des Zeitrahmens einen enormen Vorteil für die Umwelt, die Gesundheit und Lärmbelastung der Bevölkerung und die Verkehrsdossierung an neuralgischen Punkten mit sich bringen würde.

Unser Vorschlag wäre, 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 beispielsweise ein Stau zu einer erhöhten Emission führen. Bekanntlich staut es auf der A12 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 NO₂ und NO_x 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 Ökosience AG publiziert¹, 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

¹ „Beiträge zu einer immissionsklimatisch abgestützten Lenkung der Verkehrsströme auf der Inntalautobahn“, Dr. Siegrist & Dr. Thudium, Ökosience AG Chur, 2001.

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.

b) Ausnahme für Euro VI LKW

Wie bereits in der geltenden Verordnung wird die Regelung, wonach es eine generelle Ausnahme für Euro VI-Lastkraftwagen gibt, bis 31.12.2020 neuerlich vorgesehen. Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol 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 31.12.2020 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 unserer Sicht 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, und für Euro VI-LKW ein Ausweichen auf die Tagesstunden jederzeit möglich ist, die Fahrzeuge der Frächter daher nach wie vor voll genutzt werden können. Der internationalen Transportwirtschaft steht zudem jederzeit die Möglichkeit offen, auf die Eisenbahn oder andere, zum Teil wesentlich kürzere alpine Transitrouten (auf Eisenbahn oder Straße) auszuweichen, wie es der Tiroler Landtag bspw. schon am 6.10.2011 beschlossen hat (EntschlieÙung 421/11 vom 6.10.2011).

Zur Verordnung zum Sektorales Fahrverbot:

a) Umfasste Gütergruppen

Um eine höhere Reduktion von NO_x und NO₂-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.

Natürlich wird jede Erweiterung der Gütergruppen begrüßt, jedoch müssen sich die vom Fahrverbot nicht erfassten Güter sukzessive reduzieren. 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.

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 beziehungsweise jenen aus Kork. Die Rohstoffe unterliegen dem Fahrverbot, die verarbeiteten Produkte jedoch nur teilweise. Nicht vom Fahrverbot betroffen ist beispielsweise 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 unserer Sicht 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.

b) Ausnahme für Euro VI-LKW

Aufgrund der nachgewiesenen Kapazitäten auf der Rollenden Landstraße (RoLa) sowie auch anderer Möglichkeiten (Containertransport, Ganzzüge, Wechselaufbauten etc.) ist aus unserer Sicht 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 unserer Sicht 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.

Anregung zur Senkung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h

Gemäß § 58 KDV beträgt die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW ab 3,5 t auf Österreichs Autobahnen 80 km/h. In der Praxis wird diese Geschwindigkeit von Schwerfahrzeugen aber kaum eingehalten. Eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit² 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 CO₂-Ausstoß, sondern auch die NO_x-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 durch Reduktion des Rollgeräusches auf die Lärmentwicklung, die zwar nicht Inhalt des IG-Luft ist, aber als mehr als erfreulicher Nebeneffekt festzuhalten ist.

Da in der Praxis kaum ausreichend Kontrollen durchgeführt werden können, um die Vielzahl an Übertretungen zu ahnden, sollte die maximal zulässige Geschwindigkeit auf der A12 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.

Zur Europarechtskonformität der Maßnahmen

Die Tiroler Arbeiterkammer nutzt diese Stellungnahme auch dazu, unmissverständlich festzuhalten, dass durch keine dieser Maßnahmen die Warenverkehrsfreiheit unverhältnismäßig beschränkt wird, da es ja nicht so ist, als wäre der Brennerpass die einzige Möglichkeit, Güter vom Norden in den Süden oder umgekehrt zu transportieren. Vielmehr ist es so, dass seit der ersten Verordnung des Umweltministers über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 die Gesundheit der anrainenden Bevölkerung durch weit überhöhte Luftbelastung insbesondere aus dem LKW-Transit belastet und somit „beschränkt“ wird. In der Güterabwägung muss in jedem Fall aber die Gesundheit der Bevölkerung an erster Stelle stehen.

² LKW-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen, Erhebung und Analyse der LKW-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen, Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011.

Wichtig ist es vielmehr, dass verordnete Maßnahmen auch tatsächlich geeignet sind, das Ziel des Schutzes der Gesundheit der Tiroler Bevölkerung zu erreichen. Zudem sollten die angepeilten Effekte nicht durch weniger beschränkende Maßnahmen ebenfalls zu erreichen sein. Statt einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof dadurch zu entgehen, dass man den Wünschen der EU-Kommission und der Frächterlobby soweit entgegen kommt, dass sich die Einleitung eines Verfahrens für diese gar nicht lohnt – wie dies beim letzten sektoralen Fahrverbot durch die nachträgliche Herausnahme der Euro VI-LKW im Jahr 2016 innerhalb weniger Tage ohne Begutachtung passiert ist – sollten die Maßnahmen so gesetzt werden, dass die Luftgüte merklich (und nicht nur minimal) verbessert, die Lärmemissionen effektiv gesenkt und die Gesundheit der Tiroler Bevölkerung – als Arbeitnehmer wie Unternehmer – nachhaltig geschützt wird. Kann dies tatsächlich erreicht und nachgewiesen werden, braucht man sich auch nicht mehr vor einer Verurteilung durch den Europäischen Gerichtshof zu fürchten. Der EuGH hat bereits in seinen bisherigen Urteilen zum sektoralen Fahrverbot I und II den Gesundheitsschutz als wichtigen Grund des Allgemeininteresses hervorgehoben, welcher zwischenzeitlich durch die EU-Grundrechte-Charta in ihren Art. 3 und 35 noch verstärkt wird. Damit können Eingriffe in den Verkehr grundsätzlich gerechtfertigt werden, solange die Eingriffe nichtdiskriminierend und verhältnismäßig erfolgen. Steht jedoch der bei Erlass der Maßnahmen als Begründung angeführte gesundheitsfördernde Effekt in keinem Verhältnis zu den Eingriffen oder sind die Maßnahmen gar nicht geeignet, einen solchen Effekt zu erzielen – auch dies könnte bei der zu erwartenden minimalen Verbesserung der NO₂-Belastung vorgebracht werden – so könnte die Verhältnismäßigkeitsprüfung vor dem EuGH scheitern.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol erachtet es daher als weitaus sinnvoller, verkehrsbeschränkende Maßnahmen in einem deutlich größeren Umfang zu erlassen (einige Vorschläge dazu können dieser Stellungnahme entnommen werden), damit deren Auswirkungen auf die Luftgüte tatsächlich spürbar wird und nicht durch mehrere Inversionswetterlagen und/oder Staus wieder zunichte gemacht werden kann. Zweitens sollte in den Erläuternden Bemerkungen nicht ausschließlich auf die durch den Verkehr verursachte NO₂ bzw. NO_x-Belastung abgestellt werden. Mindestens genauso wichtig sind die Auswirkungen des Lärms, den der Schwerverkehr auf Tirols Autobahnen bewirkt und der bei der Tiroler Bevölkerung an den Transitstrecken erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorruft. Dieser wird als Motivation für die geplanten Maßnahmen mit keinem Wort erwähnt. Das mag innerstaatlich aufgrund der gewählten Form einer Verordnung basierend auf dem Immissionsschutzgesetz Luft, welches ausschließlich auf die Luftbelastung durch NO_x bzw. NO₂ abstellt, formal nachvollziehbar sein. Europarechtlich sollte eine solche Maßnahme jedoch deutlich breiter begründet werden, und alle Aspekte, die durch die Eindämmung des LKW-Verkehrs zum Gesundheitsschutz beitragen, somit auch die Lärmreduktion, sind unbedingt miteinzubeziehen. Es spricht

unseres Erachtens nichts dagegen, die Erläuternden Bemerkungen um die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Lärmemissionen zu ergänzen, und zwar unabhängig von der nationalen Einbettung im Immissionsschutzgesetz Luft. Auch dazu sind wissenschaftlich belegbare Zahlen zu erheben und zu nennen, um den EuGH davon überzeugen zu können, dass diese Maßnahmen geeignet sind, den Lärm zu reduzieren und dadurch die Gesundheit der lärmgeplagten Anrainer zu schützen. Hierfür eignen sich u.a. die aktuellen Umgebungslärmkarten des BMNT, welche die Lärm-Grenzwertüberschreitungen entlang der A12 klar aufzeigen.

Parallel dazu könnte auch die Straßenverkehrsordnung als ergänzende Grundlage für das Erlassen von Verordnungen dieser Art herangezogen werden, da diese in § 43 Abs. 2 StVO der Behörde zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt erforderlich ist, vorschreibt, durch Verordnung für bestimmte Straßen(strecken) oder für bestimmte Fahrzeugarten oder für Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen dauernde oder zeitweise Verkehrsverbote zu erlassen. Hierfür wäre jedoch aufgrund der Zuständigkeitsregeln des § 94 StVO der Bundesminister für Verkehr von der Notwendigkeit zu überzeugen, eine solche Verordnung zu erlassen.

Abschließend möchten wir festhalten, dass die AK Tirol das sektorale Fahrverbot, die Ausweitung des Nachtfahrverbotes und das Euroklassenfahrverbot nur dann als effektiv ansieht, wenn diese Maßnahmen tatsächlich dazu führen, dass ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof eingeleitet wird. Alles andere würde bedeuten, und die Erfahrung aus dem Jahr 2016 hat es mehr als anschaulich gezeigt, dass die geplanten Maßnahmen zu keiner spürbaren Reduktion des LKW-Transitverkehrs führen und somit die geforderte Verbesserung der Luftgüte auf das für die menschliche Gesundheit notwendige Maß nicht eintreten kann. Durch die Herausnahme der Euro IV-LKW im Jahr 2016 hat man zwar die von der Kommission angekündigte Klage vor dem EuGH vermieden, die gewünschten Effekte zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und damit der Verbesserung der Luftgüte aber auf ganzer Linie verfehlt. Diesen Fehler sollte Tirol durch halbherzige Verbote und zu lange Übergangsfristen kein zweites Mal begehen, will man die Gesundheit der eigenen Bevölkerung nicht aufs Spiel setzen. Umso wichtiger ist es aus unserer Sicht, sich entsprechend auf ein solches EuGH-Verfahren vorzubereiten und bereits bei Erlass der Verordnungen alle Vorkehrungen zu treffen, damit die Eignung der Maßnahmen deutlich hervorsticht und die Begründung, den Gesundheitsschutz der Menschen und der Wirtschaft in Tirol zu verbessern, auf mehreren Säulen (NO₂, Lärm, Stau) steht.

Die AK Tirol ersucht Sie, unsere Anregungen im Interesse der transit- und lärmgeplagten Tiroler Bevölkerung aufzunehmen und umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Erwin Zangerl' with a stylized flourish at the end.

(Erwin Zangerl)

Der Direktor:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mag. Gerhard Pirchner' with a stylized flourish at the end.

(Mag. Gerhard Pirchner)