

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

**Präsidium**  
Wirtschaftskammer Tirol  
Wilhelm-Greil-Straße 7 | 6020 Innsbruck  
T 05 9090 5-1249 | F 05 9090 5-1431  
E [praesidium@wktiroel.at](mailto:praesidium@wktiroel.at)  
W <http://wko.at/tirol>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
U-LUFT-2/2/117-2018  
U-LUFT-2/3/42-2018  
U-LUFT-2/4/43-2018

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
AVP/Mag.Ö./sa

Durchwahl  
1258

Datum  
29.01.2019

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

### **1. Position der Tiroler Wirtschaftskammer zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen**

Von den geplanten Verschärfungen der auf dem IG-L basierenden Verordnungen ist die Tiroler Wirtschaft massiv betroffen und wird die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen in großem Maße beeinträchtigen.

Die Tiroler Wirtschaftskammer vertritt daher zu den in den Verordnungen geplanten weiteren Verkehrsbeschränkungen folgende Meinung:

**Die Maßnahmen sind überschießend und mit den Trends der Schadstoffbelastungen nicht zu argumentieren.**

Die Unternehmen haben in den letzten Jahren massiv in die Umrüstung der Fahrzeugflotten investiert, sodass der Schadstoffausstoß des Wirtschaftsverkehrs auf der Inntalautobahn deutlich gesunken ist. Während der Lkw-Verkehr im Jahr 2015 zu 46 % an den Schadstoffemissionen im Tiroler Unterland verantwortlich war, sind es heute nur mehr 35 %.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher die Beibehaltung der generellen Ausnahme für Lkw's mit Euro-6-Motoren.**

**Die Verkürzung des Umrüstungszeitplans belastet die heimischen Unternehmen übergebührllich und leisten keinen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbilanz.**

Bereits heute verfügt Tiroler über einen sehr hohen Qualitätsstandard der Flotte des gewerblichen Güterverkehrs und im Werkverkehr. Die Vorlegung der Fahrverbote um zwei Jahre kommt einer unnötigen Kapitalvernichtung gleich.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer verlangt, den bisherigen Umrüstungszeitplan weiterzuverfolgen und lehnt die Vorverlegung der Fahrverbote für Lkw´s mit bestimmten Emissionsverhalten mit aller Deutlichkeit ab.**

Die Nachtzustellung ist für die Versorgung der Tiroler Bevölkerung und für die heimischen Unternehmen unabdingbar und muss in allen Bezirken gleichermaßen gewährleistet sein. Die „Zonenregelung“ auch für das Nachtfahrverbot wird daher mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Aufgrund der vorliegenden Verordnungsentwürfe ist eine Belieferung der Bezirke Kitzbühel, Landeck und Reutte teilweise nicht mehr möglich, was einer ernsten Wettbewerbsverzerrung gleichkommt. Eine theoretische Belieferungsmöglichkeit besteht nur durch Verlagerung dieser Transporte auf das niederrangige Straßennetz; dies ist inakzeptabel.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer verlangt daher, dass alle Tiroler Bezirke gleichermaßen während der Nachtzeit mit Euro-6-Lkw´s über die Inntalautobahn beliefert werden können und lehnt die beabsichtigte Verkehrsverlagerung auf das niederrangige Straßennetz ab.**

Das sektorale Fahrverbot stellt nicht nur den grenzüberschreitenden Güterverkehr vor große Herausforderungen, sondern beeinträchtigt auch die Tiroler Wirtschaft über Gebühr. Bereits der bestehende Güterkatalog ist für viele heimische Spezialunternehmen nur unter größtem Aufwand zu bewältigen, die Ausweitung der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Güterklassen weitet den Kreis der betroffenen Unternehmen in einem Maße aus, der nicht zu rechtfertigen ist. Die Einteilung der Tiroler Bezirke in unterschiedliche Zonen verschärft die Probleme der betroffenen Unternehmen bis hin zum Verlust der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Die neue Regelung mit der Verpflichtung, um im Regional- und Lokalverkehr „Verbotsgüter“ nur mit bestimmten Lkw´s transportieren zu dürfen, ist für viele Unternehmen nicht zu bewältigen und wird viele Betriebe aus dem Markt drängen.

**Beispielhaft seien nur folgende namentliche Unternehmen bzw. Branchen genannt:**

- Holzindustrie Egger/St. Johann i.T. - Altholz, Rundholz
- Sägewerk Neuschmied/Hopfgarten - Rundholz
- Zimmermann/Hall i.T. - Altpapier, Altglas
- Bauindustrie Fröschl/Hall i.T. - (Beton-)Rohre, Zement, Mineralölerzeugnisse
- Bauindustrie STRABAG/Kematen - Rohre, Zement, Mineralölerzeugnisse
- Wieshofer Mühle/St. Johann i.T. - Getreide
- Harsteinwerk Kitzbühel - Steine
- Schretter & Cie/Vils - Zement, Kalke, Gips
- Thöni Industriebetriebe/Telfs - Eisen, Rohre und Hohlprofile

Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen betreffen daher hauptsächlich Baugewerbe und Bauindustrie, Bauhilfsgewerbe, Baustellenverkehr, Sägewerke und Sägeindustrie, Sekundärrohstoffhandel, Mineralölhandel und Tankstellenwirtschaft, Lebensmittelhandel und Lebensmittelerzeuger.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher eine generelle Ausnahme vom sektoralen Fahrverbot für Euro-6-Lkw´s, eine Einbeziehung der Bezirke Kitzbühel, Reutte und Landeck in die Kernzone sowie eine Angleichung der Fahrverbotstermine an das derzeit bestehende Euroklassen-Fahrverbot.**



## **2. Grundsätzliche Bemerkungen**

Die Tiroler Wirtschaftskammer bekennt sich zu den Verpflichtungen der Republik Österreich, die sich aus der EU-Strategie „CAFE - Clean Air for Europe“ und die sich darauf aufbauend aus der Luftqualitäts-Richtlinie der EU (2008/50/EG) ergeben sowie zur Einhaltung der darin festgelegten Immissionsgrenzwerten für alle Luftschadstoffe.

Die Wirtschaft Tirols hat daher auch Verständnis für das Erfordernis, Luftreinhaltemaßnahmen zu ergreifen, um den Überschreitungen der Unionsgrenzwerte entgegenzuwirken. In diesem Sinne können verursachungsgerechte, effiziente und verhältnismäßige Maßnahmen durchaus mitgetragen werden. Bei allen Umsetzungsvorhaben sind jedoch auch die wirtschaftlichen Auswirkungen - gerade auf die klein- und mittelständisch geprägte Wirtschaftsstruktur in Tirol - zu prüfen und zu berücksichtigen. Für die betroffenen Branchen und Unternehmen müssen die zu setzenden Maßnahmen auch umsetzbar und wirtschaftlich verkraftbar sein.

Fahrverbote bewirken den gravierendsten Einschnitt in die Mobilität und die freie Wahl des Verkehrsmittels und bedürfen daher einer besonders genauen Prüfung, ob sie verursachergerecht, adäquat, verhältnismäßig und geeignet sind. Die Tiroler Wirtschaftskammer sieht in den vorliegenden Entwürfen die Voraussetzungen als nicht hinreichend gegeben an, um einer unionsrechtlichen Konformitätsprüfung standzuhalten.

Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher bei allen Luftreinhaltemaßnahmen wirtschaftsverträgliche Lösungen, die insbesondere den Standort Tirol mit seiner kleinstrukturierten Wirtschaft und seine alpine Topographie ausreichend berücksichtigen. Daher sind entsprechende Erleichterungen vorzusehen, die sowohl gegen Wettbewerbsverzerrungen wirken als auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen nicht untergraben.

## **3. Unionsrechtliche und nationalstaatliche Aspekte**

Innerstaatliche Maßnahmen zur Einschränkung des grenzüberschreitenden, internationalen Verkehrs müssen, auch wenn sie aus Gründen des Umweltschutzes ergriffen werden, mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben, insbesondere den Grundfreiheiten des Binnenmarktes, im Einklang stehen. Die vorliegenden Verordnungen sind daher unter dem Aspekt der Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht zu betrachten.

Darüber hinaus ist auch zu prüfen, ob die geplanten Verkehrsbeschränkungen den Rahmenbedingungen des nationalen Immissionsschutzgesetzes-Luft genügen und den dort festgelegten Grundsätzen entsprechen. Eine Rechtfertigung von Verkehrsbeschränkungen sind nur dann rechtlich zulässig, wenn die betreffende Maßnahme geeignet ist, das damit verfolgte Ziel zu erreichen und nicht über das hinausgeht, was zur Zielerreichung erforderlich ist. Damit ist unionsrechtlich klargestellt, dass bei allen Maßnahmen zu prüfen ist, ob nicht auch gelindere Mittel geeignet sind, die Erreichung des angestrebten Ziels sicherzustellen. Darüber hinaus sind die Beschränkungen auch entsprechend ihrer Verursacher zu bewerten und Maßnahmen verursachergerecht zu erlassen.

Österreich hat die Luftqualitäts-Richtlinie (RL 96/62/EG) mit dem Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) nationalstaatlich umgesetzt. Da die vorliegenden Verordnungsentwürfe auf dem IG-L basieren, sind die Regelungen auch nach den gem. § 10 IG-L geltenden Grundsätzen zu prüfen und zu bewerten. Diese Rahmenbedingungen sind im Grundsatzkatalog gem. § 9b IG-L taxativ aufgeführt und verlangen,

dass die notwendigen Maßnahmen vornehmlich bei den hauptverantwortlichen Emittenten und Emittentengruppen unter Berücksichtigung der auf sie fallenden Anteile an Emissionsbelastung und des Reduktionspotentials anzusetzen sind. Dabei sind vorrangig solche Maßnahmen anzuordnen, bei denen die Kosten der Maßnahmen einer möglichst großen Verringerung der Immissionsbelastung gegenübersteht.

Wie nachstehend noch näher erläutert werden wird, war der Wirtschaftsverkehr im Jahr 2012 noch für ca. 40 % der NO<sub>x</sub>-Emissionen verantwortlich, im Jahr 2018 - bei überproportional angestiegenem Verkehrsvolumen - nur mehr für 35 %. Dies zeigt deutlich, dass in den letzten Jahren - wegen der massiven Investitionen der Wirtschaft in die Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotten - der Lkw-Verkehr umweltfreundlicher geworden ist. Die einseitige Belastung der Wirtschaft zur Erreichung der Luftschadstoff-Grenzwerte ist daher unionsrechtlich kaum zu argumentieren.

#### **4. Zur lufthygienischen Beurteilung**

Die Erlassung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen gem. IG-L setzt voraus, dass in einem definierten Sanierungsgebiet Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt werden. Zur Überprüfung der Luftschadstoffwerte führt die Abteilung Waldschutz im Amt der Tiroler Landesregierung regelmäßige Auswertungen der in ganz Tirol aufgestellten Mess-Stellen durch. In Monats- und Jahresberichten werden die Belastungen der Umwelt durch verschiedene Luftschadstoffe analysiert. Im „Bericht über die Luftgüte in Tirol im Jahr 2017“ heißt es: „Bei Betrachtung der Langzeitentwicklung der Stickstoffdioxidbelastung zeigt sich, insbesondere an verkehrsnahen Mess-Standorten, seit 2006 entgegen der Verkehrszunahme ein rückläufiger Trend. Dies ist vor allem auf verbesserte Emissionsstandards bei der Fahrzeugflotte sowie auf verordnete Maßnahmen beim Schwerverkehr (z.B. Nachtfahrverbot, Euroklassen-Fahrverbote, sektorales Fahrverbot), wie auch beim Pkw-Verkehr (z.B. Tempolimits) zurückzuführen“.

Die Entwicklung der Jahresmittelwerte an den verkehrsnahen Mess-Stationen zeigt, dass die NO<sub>2</sub>-Belastung - am Beispiel der Mess-Stelle Vomp/Autobahn von 74 Mikrogramm im Jahr 2005 auf 51 Mikrogramm im Jahr 2018 zurückgegangen ist. Wenngleich mit diesem Wert der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm noch nicht erreicht ist, so zeigt sich doch recht deutlich, dass - trotz Zunahme der Verkehrsfrequenz - die bisherigen Maßnahmen dazu geeignet sind, in absehbarer Zeit die Grenzwerte zu erreichen.

Die Tiroler Wirtschaftskammer vertritt daher die Auffassung, dass die vorliegenden Entwürfe für Verkehrsbeschränkungen überschießend und auf Grundlage des IG-L nicht zu argumentieren sind.

**Der Trend an den Mess-Stellen beweist eindeutig, dass die unionsrechtlichen Grenzwerte in wenigen Jahren erreicht sein werden, sodass weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen entlang der Unterinntalautobahn nicht notwendig sind und daher auch mit den Bestimmungen des IG-L nicht zu begründen sind.**



## 5. Zu den Verkehrsbeschränkungen im Einzelnen

### 5.1. Euroklassen-Fahrverbot

Das Euroklassen-Fahrverbot sieht im Verordnungsentwurf ein Fahrverbot auf der Inntalautobahn zwischen Langkampfen und Zirl für „schadstoffreiche“ Lkw's über 7,5 t bis 7,5 t/hzG vor. Die aktuelle geltende Verordnung vom 8. Mai 2016 legt einen Zeitrahmen fest, der auf der Grundlage von wirtschaftlichen Überlegungen einen - vertretbaren - Investitionsrhythmus für Lkw's im Regional- und Lokalverkehr (diese Fahrzeuge verfügen über einen geringen regionalen Aktionsradius und daher auch über eine überschaubare Jahreskilometerleistung und in der Folge daher über eine längere wirtschaftliche Nutzungsdauer) beinhaltet.

Für Lkw's der Euroklassen 0 - 3 besteht innerhalb des Sanierungsgebietes bereits ein Lkw-Fahrverbot, ab 1.1.2023 werden auch Lkw's mit der Euroklasse 4 erfasst. Bis zum 31.12.2019 sind von dieser Regelung Solo-Lkw's mit Euro-3-Motoren mit einer Be- oder Entladung in der Kernzone bzw. einer Be- und Entladung in der erweiterten Zone ausgenommen.

Seit dem Inkrafttreten dieser - ausschließlich den heimischen Lieferverkehr treffenden - Verkehrsbeschränkung hat die Tiroler Wirtschaft massiv in die Erneuerung des Fuhrparks investiert und verfügt nunmehr über eine hochmoderne, weitgehend schadstoffarme Lkw-Flotte. Bei den derzeit noch am Markt befindlichen Lkw's der Euroklassen 0 - 4 handelt es sich im Wesentlichen um Spezial-Fahrzeuge mit kostenaufwändigen Aufbauten, um Fahrzeuge von Gebietskörperschaften oder Blaulichtorganisationen oder Lkw's, die wegen ihrer sehr niedrigen Jahreskilometerleistung einen überdurchschnittlichen Investitionsrhythmus aufweisen. Mit Stand 31.12.2017 waren in Tirol 823 Lkw's der Euroklassen 0 - 3 und 792 Lkw's mit Euro-4-Motoren zugelassen. Jährlich werden etwa 100 Fahrzeuge der Klassen 0 - 4 gegen Neufahrzeuge getauscht.

Der vorliegende Entwurf eines Euroklassen-Fahrverbotes sieht nunmehr ein Fahrverbot auf der Inntalautobahn ab 1.8.2019 für Lkw's der Euroklassen 0 - 4 und ab 1.1.2021 ein generelles Fahrverbot mit Ausnahme von Euro-6 Lkw's im Transit vor. Im Regional- und Lokalverkehr ist ein Fahrverbot ab 1.1.2021 für die Euroklassen 0 - 4 und ab 1.1.2023 ein generelles Fahrverbot mit Ausnahme von Euro-6-Lkw's vorgesehen.

Das bestehende Euroklassen-Fahrverbot wird daher weiter verschärft und für Euro-4-Lkw's bereits zwei Jahre früher eine Verkehrsbeschränkung angeordnet (statt 1.1.2023 nun 1.1.2021) und darüber hinaus auch für Euro-5-Lkw's ein Fahrverbot ab 1.1.2023 verhängt. Diese Maßnahme ist überschießend, da sie auch sehr moderne, schadstoffarme und mit Feinstaubfilter ausgestattete Euro-5-Lkw's betrifft, die erstmals ab 2010 am Markt erhältlich waren. Lkw's im Regional- und Lokalverkehr mit einem kleinen Aktionsradius und daher mit geringer Jahreskilometerleistung müssen etwa 15 Jahre genutzt werden, damit die Anschaffungs- und Betriebskosten gedeckt werden können.

Viele Tiroler Güterbeförderer haben die Stilllegungsprämie in Anspruch genommen, die von der Tiroler Landesregierung in den Jahren 2015 bis 2018 zur Verfügung gestellt wurde und die dazu geführt hat, dass Tirol über eine der modernsten LKW Flotten weltweit besitzt. Im Zuge dieser Förderung war allerdings die Stilllegung von Euro-5/EEV-Lkw's nicht möglich, sodass den Güterbeförderern mit Fahrzeugen der Euroklassen 5 und EEV zum damaligen Zeitpunkt gar kein Anreiz gegeben wurde diese Fahrzeuge stillzulegen.

**Die im Entwurf angedachte kurze Frist für Euro-5-Lkw´s dürfte damit auch den verfassungsrechtlich abgesicherten Vertrauensschutz missachten und ist daher auch rechtlich nicht zulässig.**

In Anbetracht des derzeitigen Lkw-Bestandes stellt diese weitere Verschärfung des Euroklassen-Fahrverbotes daher wirtschaftlich gesehen einer Vernichtung von Betriebskapital dar. Der Beitrag, den ein erweitertes Euroklassen-Fahrverbot zur Minderung der Schadstoffbelastung leisten kann, ist dagegen ein relativ bescheidener. Laut den Berechnungen von Ökosience ist - abhängig vom gewählten Szenario - mit einem NO<sub>x</sub>-Senkungspotential von 0,1 und 0,7 Mikrogramm zu rechnen. Realistisch wird der Beitrag eines erweiterten Euroklassen-Fahrverbotes wohl etwa 0,3 Mikrogramm betragen, weil davon auszugehen ist, dass einerseits die Fahrleistungen der betroffenen Fahrzeuge nicht überproportional steigen werden und zudem auch in diesem Bereich eine Modernisierung des Fuhrparks berücksichtigt werden muss. Es ist daher davon auszugehen, dass das erweiterte Euroklassen-Fahrverbot keinen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation in der Inntalfurche leisten kann.

**Nach Ansicht der Tiroler Wirtschaftskammer erfüllt daher die gegenständliche Verordnung die Voraussetzungen gem. IG-L nicht, da von diesen Fahrzeugen weder ein nennenswerter Einfluss auf die Immissionsbelastung noch ein nennenswerter Beitrag zur Entlastung der Schadstoffbilanz zu erwarten ist und ist daher rechtlich zulässig.**

Betreffend der vorgesehenen Ausnahmetatbestände regt die Tiroler Wirtschaftskammer an, zusätzlich auch Fahrzeuge der Müllabfuhr, der Straßenreinigung (Kehrmaschinen), der Tankreinigung, Lkw´s mit „Birnenaufbau“ (Asphalt- und Bitumentransporte für den Straßenbau) sowie Tank- und Silofahrzeuge aufzunehmen. Der Ausnahmetatbestand für Lkw´s mit Elektro- oder Wasserstoffzellentechnologie müsste um Lkw´s mit LNG- und CNG-Kraftstoff erweitert werden. Für den Wirtschaftsverkehr bestehen derzeit im Bereich alternativer Antriebstechnologie keine marktgerechten Angebote, sodass als Zwischenlösung LNG- bzw. CNG-angetriebene Lkw´s in den Ausnahmetatbestand aufgenommen werden sollten.

Darüber hinaus sollten die exemplarischen Ausnahmetatbestände für Fahrzeuge mit besonders kostenaufwändigem Aufbau bundesweit harmonisiert werden, damit kostenintensive und bürokratisch aufwändige Ausnahmegenehmigungsverfahren minimiert werden.

Um einen signifikanten Beitrag der heimischen Wirtschaft zur Entlastung der Schadstoffsituation im Sanierungsgebiet zu leisten, müsste zudem eine Umrüstkförderung in moderne Euro-6-Lkw´s sowie Investitionsförderungen für die Anschaffung von Lkw´s mit alternativen Antrieben (incl. gasbetriebener Lkw´s) eingerichtet werden. Darüber hinaus ist auch in die Infrastruktur für Gastankstellen und Ladestationen von der öffentlichen Hand eine Investitionsförderung anzudenken.

#### **Auswirkungen auf die Tiroler Wirtschaft und betroffene Branchen/Unternehmen**

Vom Euroklassen-Fahrverbot sind Kleinst- und Kleinunternehmen in der Tiroler Wirtschaft besonders betroffen. Gerade im Werkverkehr sind Lkw´s für die Durchführung der „Haupttätigkeit“ notwendig, wobei in den betroffenen Branchen die Jahreskilometerleistung der eingesetzten Fahrzeuge besonders niedrig ist und daher eine längere Verweildauer im Unternehmen notwendig ist. Branchenmäßig sind vom Euroklassen-Fahrverbot insbesondere Unternehmen in Handel und Gewerbe betroffen. Neben dem Lebensmittel- und Getränkehandel sind Betriebe des



Erdbaus, Garten- und Landschaftsbau, Installations- und metalltechnische Unternehmen, Tischlereien und Holzverarbeitende Betriebe vom Euroklassen-Fahrverbot berührt. Auch Unternehmen des Bauhilfsgewerbes und im Baustellenverkehr tätige Betriebe sind von dieser Einschränkung übermäßig betroffen.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer verlangt daher die Beibehaltung des Umrüstungszeitplanes entsprechend der aktuellen Rechtslage und allenfalls ein Fahrverbot für Euro-5-Lkw's frühestens ab 1.1.2025 sowie die Aufnahme weiterer Fahrzeugkategorien für die generelle Ausnahme vom Euroklassen-Fahrverbot. Der vorliegende Entwurf widerspricht offensichtlich dem verfassungsrechtlich garantierten Vertrauensschutz.**

## **5.2. Nachtfahrverbot**

Derzeit besteht für die Inntalautobahn zwischen Langkampfen und Zirl ein Nachtfahrverbot (Sommer: 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr; Winter: 20.00 Uhr bis 05.00 Uhr) für Lkw's über 7,5 t zG. Ausgenommen von dieser Verkehrsbeschränkung sind lediglich Lkw's mit Euro-6-Motoren. Begründet wird das Fahrverbot mit den deutlich schlechteren Ausbreitungsbedingungen von Luftschadstoffen während der Nacht, was sich in der Schadstoffbilanz an den verkehrsnahen Mess-Stationen der Inntalautobahn niederschlägt.

Mit dem vorliegenden Entwurf wird die generelle Ausnahmeregelung für Euro-6-Motoren aufgehoben und für die Versorgung der Tiroler Bevölkerung und Unternehmen eine Ausnahmeregelung für Euro-6-Lkw's sowie Liefermöglichkeiten entsprechend der Zoneneinteilung festgelegt.

Die Tiroler Wirtschaftskammer stellt einleitend klar, dass der sog. Nachtsprung sowohl für den Wirtschaftsstandort als auch für die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs unumgänglich ist. Änderungen im Nachtfahrverbot ziehen daher auch massive Änderungen des Wirtschaftsablaufes nach sich, die die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe, aber auch die Versorgungssicherung der Bevölkerung gefährden.

Für die Versorgung der Tiroler Bezirke (sowohl Anlieferungen in Zentralläger als auch Nachtzulieferungen an Unternehmen) sind etwa 700 Lkw-Fahrten während der Nachtzeit notwendig. Dieser Standard muss auch in Zukunft aufrechterhalten werden, wobei sichergestellt werden muss, dass Lieferungen in und aus allen Tiroler Bezirken ungehindert und unabhängig von etwaigen Zonenregelungen möglich sind.

Der vorliegende Entwurf sieht vor, dass die generelle Ausnahme vom Fahrverbot mit Euro-6-Lkw's bis zum 31.12.2020 sichergestellt ist, ab 1.1.2021 soll für transitierende Lkw's ein völliges Nachtfahrverbot und für den Regional- und Lokalverkehr eine Ausnahmeregelung entsprechend der „Zonenregelung“ des sektoralen Fahrverbotes gelten. Dies hat zur Folge, dass während der Nachtzeit der Bezirk Landeck für Transporte aus dem Osten und Norden (also über Kufstein/Kiefersfelden) und der Bezirk Kitzbühel für Transporte aus dem Süden (also über den Brenner) nicht mehr beliefert werden kann. Für den Bezirk Landeck ist daher eine Versorgung in der Nacht nur über den Fernpass und für den Bezirk Kitzbühel nur über die Pustertal-/Felbertauern-Route möglich. Dies führt unweigerlich zu einer Verlagerung des Straßengüterverkehrs vom hochrangigen Straßennetz auf das niederrangige und wird der bereits hochbelasteten Fernpass-Route sowie die Felbertauern-Route zusätzlichen Verkehr bringen.



Die Regelungen des vorliegenden Entwurfs konterkarieren daher die Maßnahmen des Landes im Rahmen der sog. „Fernpass-Strategie“ und führen unweigerlich zu (vermeidbaren) Umwegverkehren.

Die Beeinträchtigung der Luftwerte während der Nacht, die durch heimische Ziel- und Quellverkehre induziert werden, sind vernachlässigbar und werden selbst in der Studie von Ökoscience mit einem Wert von 0,01 bis 0,67 Mikrogramm beziffert (wobei hier der grenzüberschreitende Verkehr inkludiert ist, sodass der Anteil des reinen Ziel- und Quellverkehrs noch deutlich darunter liegen wird und somit keinen signifikanten Wert aufweisen kann). Auch dieser Maßnahme fehlt eine entsprechende Rechtsgrundlage im IG-L, da weder ein nennenswerter Einfluss noch ein nennenswerter Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffbilanz nachgewiesen werden kann.

### **Auswirkungen auf die Tiroler Wirtschaft und betroffene Branchen/Unternehmen**

Von den zusätzlichen Verkehrsbeschränkungen des Nachtfahrverbotes werden ab 1.1.2021 vor allem die Bezirke Landeck und Kitzbühel übergebührllich betroffen sein. Ab diesem Zeitpunkt sind Lieferungen aus nördlicher bzw. östlicher Richtung in den Bezirk Landeck in der Nacht nicht mehr möglich, sodass für die Versorgung dieses Bezirkes ein Umwegverkehr über den Fernpass notwendig sein wird. Für den Bezirk Kitzbühel betrifft dies insbesondere Nachtzustellungen aus südlicher Richtung. Hier wird als Auswegroute nur die Felbertauern-Strecke in Frage kommen.

Betroffen von den Wirkungen des Nachtfahrverbotes sind vor allem Branchen im Bereich des Handels, aber auch Gewerbe- und Industriebetriebe, welche auf den Nachtsprung angewiesen sind, um die Qualität ihrer Betriebsleistung aufrecht zu erhalten.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer lehnt eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs vom hochrangigen auf das niederrangige Straßennetz grundsätzlich ab und fordert daher Ziel- und Quellverkehre in ganz Tirol vom Nachtfahrverbot auszunehmen, sofern diese mit Euro-6-Lkw's durchgeführt werden.**

### **5.3. Sektorales Fahrverbot**

Das sektorale Fahrverbot auf der Inntalautobahn zwischen Langkampfen und Innsbruck verbietet den Straßentransport bestimmter „bahnaffiner“ und „terminungebundener“ Güter. Derzeit sind vom Verbot 8 Gütergruppen betroffen, wobei Beförderungen dieser Güter mit Euro-6-Lkw's einen Ausnahmetatbestand darstellen.

Mit dem vorliegenden Entwurf einer Änderung des sektoralen Fahrverbotes soll einerseits die generelle Ausnahme für Euro-6-Lkw's im transitierenden Verkehr wegfallen und andererseits für den Ziel- und Quellverkehr die bestehende Zonenregelung zur Anwendung kommen. Darüber hinaus wird der Katalog jener Güter, die nicht mehr per Lkw über die Inntalautobahn befördert werden dürfen erweitert. Für den Regional- und Lokalverkehr ist vorgesehen, dass bis 30.09.2019 die in der Verordnung genannten „Verbotsgüter“ nur von Euro-4-Lkw's, ab 1.10.2019 ausschließlich mit Euro-5-Lkw's und schließlich ab 1.1.2023 nur mehr mit Euro-6-Lkw's durchgeführt werden dürfen. Von den Regelungen im Ziel- und Quellverkehr sollen Lkw's mit Elektroantrieb oder mit Wasserstoffzellentechnologie ausgenommen werden.



Das sektorale Fahrverbot stellt grundsätzlich einen massiven Eingriff in den freien Warenverkehr innerhalb der Union dar, führt aber auch zu weitreichenden Auswirkungen in die regionalen und lokalen Austauschbeziehungen.

Obwohl nach den Intentionen des Entwurfs, das Fahrverbot als Luftreinhaltemaßnahme die NO<sub>2</sub>-Belastung auf der Inntalautobahn reduzieren soll, setzt das Verbot nicht am Emissionsverhalten der Lkw an, sondern bei der Art der transportierten Güter.

Das Gemeinschaftsrecht gebietet bei Eingriffen in die Grundrechte der Union besondere Sensibilität, sodass die vorgeschlagenen Maßnahmen einer außerordentlichen Prüfung standhalten müssen. Die bisherige Geschichte des sektoralen Fahrverbots und die damit einhergehenden Entscheidungen des EUGH zeugen davon, dass die europäische Gemeinschaft Verkehrsbeschränkungen, die zu einer Behinderung des freien Warenverkehrs führen können, besonders kritisch gegenübersteht.

Der Brennerkorridor - der europäische Korridor TEN Nr. 1 - ist eine der Hauptverbindungsrouen zwischen den wirtschaftsstarken Regionen nördlich und südlich der Alpen. Bereits das derzeit geltende sektorale Fahrverbot wurde von der EU-Kommission sehr genau geprüft und konnte nur durch die generelle Ausnahme von Lkw's mit Euro-6-Motoren in Rechtskraft gelangen. Der vorliegende Entwurf streicht nun - unter anderem - diesen Ausnahmetabestand, was im Hinblick auf die einschlägigen Bestimmungen des EGV-Vertrages, nämlich die Artikel 28 und 29 EGV, zu prüfen sein wird. Diese Bestimmungen sind dahin auszulegen, dass sie auf die Beseitigung aller unmittelbaren und mittelbaren, tatsächlichen oder potenziellen Beeinträchtigungen der Handelsströme innerhalb der Gemeinschaft abzielen. Beschränkungen können lediglich unter bestimmten Voraussetzungen aus den in Art 30 EGV aufgezählten Gründen oder aufgrund zwingender Erfordernisse des Allgemeininteresses, wie sie der Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung anerkennt, gerechtfertigt sein. Dabei ist in jedem Fall der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Ein Eingriff in die Grundsätze der römischen Verträge ist zwar nach Ansicht des Höchstgerichtes auch aus Gründen des Umweltschutzes gerechtfertigt, dies aber nur unter der Voraussetzung, dass alle gelinderen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation ausgeschöpft worden sind.

**Nach Ansicht der Tiroler Wirtschaftskammer widerspricht der vorliegende Entwurf der Verordnung eines sektoralen Fahrverbotes diesen Grundsätzen, und es wäre die modernste derzeit zur Verfügung stehende Motorentechnologie von den Verkehrsbeschränkungen auszunehmen.**

Auch die Auswirkungen des sektoralen Fahrverbotes auf die regionale Wirtschaft in Tirol widerspricht den EU-Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit. Die Einteilung des Bundeslandes Tirol sowie der angrenzenden Nachregionen in Zonen - Kernzone und erweiterte Zone - lässt keine Systematik erkennen. Während Bezirke entlang der Inntalfurche zur Kernzone gehören, sind „Randbezirke“ wie Kitzbühel, Landeck oder Reutte in der „erweiterten Zone“. Gerade in diesen Bezirken ist die Anlieferung der „Verbotsgüter“ schwierig und teilweise sogar unmöglich. Dies führt dazu, dass Regionen außerhalb der Kernzone gravierende Standortnachteile und damit auch Wettbewerbsnachteile erleiden, die objektiv nicht argumentierbar sind.

Wenngleich diese betroffenen Bezirke auch theoretisch mit der Bahn erreichbar wären, ist der Transport der in der Verordnung genannten Güter zu Zielen in diesen Regionen wirtschaftlich



und organisatorisch nicht umsetzbar, teilweise sogar unmöglich. Beispielsweise ist die Anlieferung von Mineralölzeugnissen (z.B. Treibstoffe oder Heizöl) aus den naheliegenden Raffinerien im Umland von München oder Burghausen in den Bezirk Landeck mit der Bahn zwar technisch möglich, aufgrund der kurzen Lieferstrecke allerdings wirtschaftlich nicht darstellbar.

Da aufgrund des sektoralen Fahrverbotes ein Transport per Lkw über die Inntalautobahn nicht erlaubt ist, ist die Versorgung des Bezirkes Landeck mit Treibstoffen und Heizöl daher nur über die Fernpass-Route möglich, was eine Verlagerung des Güterverkehrs vom hochrangigen auf das (bereits übermäßig belastete) niederrangige Straßennetz bedeutet. Ähnliches gilt beispielsweise für die Anlieferung von Betonrohren für Tiefbauprojekte. Rohre in Sondergrößen werden dabei hauptsächlich von einem Lieferanten aus dem Raum München (HABA-Werke) bezogen und können kaum über die Bahn geführt werden. Bauprojekte, welche den Einbau solcher Spezialrohre benötigen (z.B. bei Kanalisationen) dürfen nicht mehr über die Inntalautobahn geführt werden, sondern müssen gleichfalls auch über die Fernpass-Route geführt werden. Im Bezirk Kitzbühel steht das Unternehmen der Holzindustrie Egger vor der unlösbaren Aufgabe, dass das für die Erzeugung hochqualitativer Platten verwendete Recycling-Holz als Abfall qualifiziert wird und damit unter das Regime des sektoralen Fahrverbotes fällt. Gleiches gilt für den Abfallverband im Bezirk Kitzbühel, der das in der Region gesammelte Altglas zur Wiederverwertung in eine Anlage nach Vorarlberg transportieren muss, was mit dem Lkw aufgrund der getroffenen Zoneneinteilung nicht erlaubt ist. Die Aufnahme von Zement in den Katalog der Gütergruppen, die zukünftig nicht mehr auf der Inntalautobahn transportiert werden dürfen, ist vollkommen unverständlich. Tirol verfügt im Bezirk Reutte über den einzigen Zementherstellungsbetrieb, der für die Belieferung sämtlicher Baustellen im Bundesland und in den angrenzenden Regionen zur Verfügung steht. Auch die Wieshofer Mühle in St. Johann wird Schwierigkeiten in der Anlieferung von Getreide bekommen.

Die Einteilung des Bundeslandes Tirol in verschiedene Zonen, die letztlich ausschlaggebend dafür sind, ob ein Transport durchgeführt werden darf oder nicht, ist für die Tiroler Wirtschaftskammer nicht nachvollziehbar. Selbst der Europarechtsexperte Prof. Dr. Walter Obwexer hat bereits im August 2015 festgestellt, dass „aus unionsrechtlicher Sicht einer Erweiterung der Kernzone um den Bezirk Kitzbühel nichts entgegensteht ...“. Im Sinne der Aufrechterhaltung eines gemeinsamen regionalen Wirtschaftsmarktes und zur Verhinderung von regionalen Wettbewerbsverzerrungen ist daher die Zoneneinteilung des Bundeslandes Tirol zu ändern.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher - nicht zuletzt durch die Auswirkungen auf die Randbezirke Tirols wegen der Ausweitung des sektoralen Fahrverbotes auf zusätzliche Gütergruppen - die Einbeziehung aller Tiroler Bezirke bzw. aller Bezirke in der Inntalfurche sowie des Bezirkes Kitzbühel in die Kernzone.**

Die Güterliste, welche vom sektoralen Fahrverbot grundsätzlich umfasst sind, werden in den erläuternden Bemerkungen als „bahnaffin“ und „terminungebunden“ qualifiziert, was eine Verlagerung dieser Güter auf die Schiene opportun erscheinen lässt. Diese Begründung mag für den Langstreckenverkehr durchaus eine Berechtigung haben, ist jedoch für den Ziel- und Quellverkehr nach Tirol und für den regionalen Gütertausch nicht zutreffend und in großen Zügen sogar nicht umsetzbar. Tirol verfügt derzeit über zwei Güterverkehrsterminals in Hall in Tirol und in Wörgl, die für den Umschlag und für den kombinierten Verkehr grundsätzlich geeignet sind. Im Terminal Wörgl werden zudem auch RoLa-Verkehre nach Brennersee bzw. Trient angeboten. Bahnverladestellen in der Fläche sind jedoch rar. Jahr für Jahr wird das Angebot für den Bahntransport eingeschränkt und spielt im regionalen Verkehr nur eine sehr untergeordnete



Bedeutung. Für die Verteilung der von der Bevölkerung und den Unternehmen benötigten Güter ist Tirol - schon alleine aufgrund seiner Topographie - auf den Lkw-Verkehr angewiesen. Die Ausweitung des Güterkataloges für das sektorale Fahrverbot wird daher abgelehnt, da sie die wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Regionen im Bundesland Tirol gefährdet.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher, Mineralölerzeugnisse, Zement, Rohre, Getreide und bestimmte (zum Recycling bestimmte Waren wie Altholz, Altpapier oder Altglas) Güter sowie Rundholz aus dem Gütergruppenkatalog herauszunehmen.**

Für die Tiroler Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist die Regelung, wonach die vom sektoralen Fahrverbot umfassten Gütergruppen auch innerhalb der erweiterten und der Kernzone - entsprechend einem Zeitplan - nur mehr von besonders schadstoffarmen Lkw's befördert werden dürfen. Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass bis zum 30.09.2019 (also noch ein gutes halbes Jahr) die „Verbotsgüter“ nur mehr mit Euro-4-Lkw's und danach ausschließlich mit Euro-5- oder Euro-6-Lkw's auf der Inntalautobahn zwischen Langkampfen und Innsbruck transportiert werden dürfen. Für viele Betriebe - vor allem im Werkverkehr - stellt dies eine Herausforderung dar, die insbesondere von kleineren Unternehmen kaum zu bewältigen sein wird. Wenngleich der Fuhrpark in Tirol besonders modern ist und schadstoffarme Fahrzeuge überwiegen, so sind im Regional- und Lokalverkehr dennoch eine hohe Zahl von Lkw's im Einsatz, die nicht über die modernste Antriebstechnologie verfügen. Diese im Wirtschaftsverkehr eingesetzte Fahrzeugflotte leistet eine sehr geringe Jahreskilometerleistung und ist daher auch umweltpolitisch von keiner signifikanten Relevanz.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass die im Entwurf geplante Regelung auch dazu führt, dass ab 1.10.2019 im Baustellenverkehr (Transport von Steinen, Erden und Aushub) im Sanierungsgebiet nur noch Lkw's mit Euro-5-Motoren eingesetzt werden dürfen. Diese Bestimmung wird nicht nur den gewerblichen Güterverkehr, den Werkverkehr (vor allem im Bau- und Bau-nebengewerbe), sondern auch den Güterverkehr mit Kommunalfahrzeugen betreffen.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher die ersatzlose Streichung dieser zusätzlichen Verschärfungen, da ja bereits das Euroklassen-Fahrverbot einen Zeitplan zur Umrüstung des Tiroler Fuhrparks auf moderne, schadstoffarme Lkw's vorsieht.**

Darüber hinaus wird noch angemerkt, dass der Verordnungsentwurf für Transporte von „Verbotsgütern“, die Übergrößen (überlang und überbreit) aufweisen, keine Regelungen enthält. Hier handelt es sich zum Großteil um den Transport von Stahlträgern oder Blechrollen. Diese Güter können bis maximal 15 Meter Länge mit der Schiene transportiert werden, wobei auch diese Beförderungen nur dann möglich sind, wenn dies organisatorisch „leicht“ möglich ist.

**Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher, dass in der Verordnung die Ausnahmeregelungen für „Verbotsgüter“ aufgenommen werden, die bei objektiver Betrachtung nicht mit der Bahn transportiert werden können.**

Die Tiroler Wirtschaftskammer weist mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass der Verordnungsentwurf für das sektorale Fahrverbot keinerlei Regelung für Teilladungen enthält. Dies konterkariert das Bemühen der verladenden Wirtschaft, die Beförderungskapazitäten bestmöglich auszulasten. Dies ist nicht nur ökonomisch sondern auch aus ökologischen Gründen zu unterstützen.

Lieferungen an die klein- und mittelständischen Unternehmen in Tirol werden sehr häufig mit „Teilablieferungen“ verbunden. Beispielsweise werden Lieferungen von Papier an die Tiroler Druckereien gesammelt und dann regelmäßig mit einer „Liefertour“ durch Tirol zugestellt. Wegen des Transportverbotes von Papier und Pappe können bei solchen Transporten alle Ziele in der Kernzone angefahren werden, jedoch keine Druckereien im Bezirk Landeck. Das ist kontraproduktiv und ökologisch auch nicht argumentierbar. Auch Sammelgutverkehre tragen maßgeblich dazu bei, dass die Ladekapazitäten des Straßengüterverkehrs optimal ausgelastet werden. Hier muss eine Regelung gefunden werden, dass auch Güter die vom Katalog des sektoralen Fahrverbots im Teilladungsverkehr (mit)transportiert werden können.

Die Tiroler Wirtschaftskammer fordert daher, den Teilladungsverkehr, zumindest was den Ziel- und Quellverkehr in Tirol betrifft, vom sektoralen Fahrverbot auszunehmen.

### **Auswirkungen auf die Tiroler Wirtschaft und betroffene Unternehmen/Branchen**

Vom sektoralen Fahrverbot sind grundsätzlich - aufgrund der Zonenregelung - viele Betriebe in den Bezirken Kitzbühel, Landeck und Reutte unmittelbar oder mittelbar betroffen. Branchenspezifisch sind diese Unternehmen im Bereich der Mineralölwirtschaft (Mineralölhandel, Tankstellen, Unternehmen mit Betriebstankstellen), Bauwirtschaft und Baustellen-Zulieferer, Zementindustrie, Holzverarbeitende Unternehmen, Sekundärrohstoffhandel etc.) zu finden.

### **6. Alternativangebote auf der Schiene**

Die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene ist nicht nur erklärtes Ziel der Europäischen Union (siehe dazu auch: Weißbuch zum Verkehr - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem), sondern auch Inhalt der nationalen und regionalen Verkehrspolitik. Insbesondere für Langstreckenverkehre bietet die Schiene ein ökologisch sinnvolles und marktfähiges alternatives Verkehrsangebot. Dies gilt auch für den alpenquerenden Güterverkehr. Der Brenner stellt den niedrigsten Übergang dar und verbindet zudem die wirtschaftsstarken Zentren diesseits und jenseits der Alpen. Der Brennerkorridor gehört daher sowohl für den Straßen- als auch für den Bahnverkehr zu den prioritären europäischen Verkehrsachsen. Der Ausbau - unter massiver finanzieller Beteiligung der EU - des Scan-Med-Korridors - mit dem Herzstück des Brenner-Basistunnels - verdeutlicht die Stellung dieses Alpenpasses für Europa.

Die Tiroler Wirtschaftskammer bekennt sich zur Verlagerung des Langstreckenverkehrs auf die Schiene und hat dies immer wieder verdeutlicht. Die europäischen Staatsbahnen unterliegen aber noch immer deutlichen Mängeln in den strukturellen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Dies gilt auch für den Brennerkorridor - insbesondere zwischen München und Verona. Die Kammern der Euregio Tirol/Südtirol/Trentino haben daher in einer Punktation auf diese Fakten hingewiesen (siehe Beilage) und treten mit allem Nachdruck für eine rasche Qualitätsanhebung in der Marktfähigkeit der Bahnbetreiber ein.

Die zur Abfederung der Verkehrsbeschränkungen durch das sektorale Fahrverbot angebotenen Schienenkapazitäten - sowohl im unbegleiteten Kombiverkehr als auch im Angebot der Rollenden Landstraße (RoLa) - reichen bei weitem nicht aus, um die betroffenen Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Die Gründe dafür liegen vor allem in den knappen Trassenkapazitäten, in den mangelnden Kapazitäten der Güterverkehrsterminals im betroffenen Korridor sowie an organisatorischen nationalen Eigenheiten im Schienenverkehr.



Derzeit bieten die ÖBB täglich 16 RoLa-Verbindungen von Wörgl nach Brennersee und 16 von Brennersee nach Wörgl an. Zwischen Wörgl und Trient sollen in naher Zukunft 4 Verbindungen je Richtung angeboten werden. Nach Informationen aus Unternehmenskreisen werden jedoch zwischen 25 und 30 % aller Fahrten aus unterschiedlichen Gründen abgesetzt. Dies liegt vor allem am Fehlen von ausreichendem Waggonmaterial, Lokomotiven und personellen Engpässen. Nach Einschätzung von Experten können derzeit maximal 20 weitere Trassen für den RoLa-Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Eine Auslastung ist jedoch nur dann realistisch, wenn auch die notwendigen Ressourcen dafür zur Verfügung gestellt werden können.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass die bestehenden (sowie die kurzfristig hochzufahrenden) RoLa-Verbindungen nicht ausreichen werden, um die vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Gütersendungen zu bewältigen. Auch die unter Umständen noch zu aktivierende RoLa-Verbindung zwischen Regensburg und Trient wird bestensfalls Ende des Jahres einen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene leisten können.

## **7. Zusammenfassende Position der Tiroler Wirtschaftskammer**

Die Wirtschaft Tirols bekennt sich grundsätzlich zur Verkehrsverlagerung und zu Maßnahmen, die die Luftschadstoffsituation entlang des Brennerkorridors verbessern und einen Beitrag zur Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs leisten. Die zu treffenden Maßnahmen dürfen jedoch zu keinen Wettbewerbsverzerrungen, zu keiner Schwächung des (regionalen) Wirtschaftsstandortes und zu keinen überschießenden Regelungen führen.

Daher sind folgende Punkte im „IG-L-Maßnahmenpaket“ anzupassen:

### **Euroklassen-Fahrverbot:**

- **Beibehaltung des bisherigen Fahrplans zu Umrüstung der Tiroler Lkw-Flotte auf moderne, schadstoffarme Fahrzeuge**
- **Ausweitung der demonstrativ aufgezählten Ausnahmebestimmungen auf weitere kostenaufwändige Lkw-Aufbauten**
- **Keine Zonenregelung für den Regional- und Lokalverkehr**
- **Förderung der Umrüstung auf schadstoffarme Lkw´s und in alternative Antriebssysteme (inkl. LNG und CNG)**

### **Nachtfahrverbot:**

- **Ziel- und Quellverkehr muss in alle Tiroler Bezirke während der Nacht möglich sein (keine Zonenregelung)**
- **Keine Verlagerung von Transporten auf das niederrangige Straßennetz**

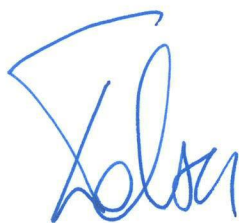
### **Sektorales Fahrverbot**

- **Generelle Ausnahme für Euro-6-Lkw´s**
- **Aufnahme der Bezirke Kitzbühel und Landeck in die Kernzone**
- **Keine Aufnahme von Zement, Rohre, Mineralölerzeugnisse und Getreide in den erweiterten Güterkatalog, der vom sektoralen Fahrverbot umfasst sein soll**
- **Ausnahme vom bestehenden Güterkatalog für Rundholz sowie für Abfallholz und Altglas, das für Produktionsprozesse recycelt wird**
- **Zulassung von Teilladungsverkehren im Ziel- und Quellverkehr**
- **Ausnahme von Sondertransporten (überlange und überbreite Beförderungen)**

Die Tiroler Wirtschaftskammer ersucht mit allem Nachdruck, die berechtigten Interessen der heimischen Wirtschaft zu berücksichtigen und keine die Tiroler Wirtschaft benachteiligenden Regelungen zu erlassen.

Freundliche Grüße

TIROLER WIRTSCHAFTSKAMMER

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Walser', with a stylized, looped structure.

Christoph Walser  
Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Geiger-Anker', with a stylized, looped structure.

Mag. Evelyn Geiger-Anker  
Direktorin

Anlage