

Geschäftszeichen:

LVwG-2013/15/3566-3

Ort, Datum:

Innsbruck, 30.01.2014

**E-GmbH, I;
Anfrage auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach dem IG-L**

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Mag. Gerold Dünser über die Beschwerde der E-GmbH, I, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. C, Adresse, I, gegen den Bescheid der Bürgermeisterin der Stadt I vom 05.12.2013, ZI. MAGIBK/IGL,

zu Recht erkannt:

1. Gemäß den §§ 27 und 28 Abs 2 VwGVG wird der Beschwerde Folge gegeben und die beantragte Ausnahmegenehmigung betreffend das auf der A 12 Inntalautobahn geltende Nachtfahrverbot nach dem IG-L im Umfang der Antragsmodifikation vom 29.01.2014 für die Verwendung des Kraftfahrzeuges mit dem Kennzeichen

Z-XXX

(LKW der Euroklasse 5 EEV mit der Fahrgestellnummer ABC12345)

im Sanierungsgebiet gemäß § 4 Abs 1 lit j der Verordnung LGBl Nr 64/2010 in der Fassung LGBl Nr 119/2012 **befristet bis zum 31.12.2016** zum Transport von frischem Gemüse, Salat, Gurken, Paprika, Tomaten, Kräuter, Kartoffel, Zwiebel, Karotten, Spargel und dergleichen erteilt.

Hinweis:

1. Eine Ausfertigung dieses Bescheides ist im Original mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Aufforderung vorzuweisen und auszuhändigen.
2. Die Bestimmungen der StVO bleiben von der erteilten Ausnahmegenehmigung unberührt.
3. Gemäß § 4 Abs 1 lit j der Verordnung LGBl Nr 64/2010 idF LGBl Nr 119/2012 sind die Fahrzeuge, für welche eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, durch Kennzeichen im Sinne des § 1 IG-L Kennzeichnungsverordnung, BGBl I Nr 115/1997 idF BGBl I Nr 102/2002 zu kennzeichnen.
Diese Kennzeichen können gegen Ersatz der Gestehungskosten bei der Bezirksverwaltungsbehörde bezogen werden.

Kosten:

Gemäß § 78 Abs 1 AVG iVm Tarifpost 453 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung, BGBl Nr 24/1983 idF BGBl I Nr 5/2008 ist für die Bewilligung der Ausnahme eine Verwaltungsabgabe in der Höhe von Euro 180,-- zu entrichten.

Gebührenrechtlicher Hinweis:

Für den Antrag samt Beilagen und die Berufung sind gemäß §§ 11 Abs 1 Z 1, 13 Abs 1 und 14 TP 6 Abs 1 Gebührengesetz 1957 Gebühren in der Gesamthöhe von Euro 32,20 zu entrichten.

1. Die Gebühren und Verwaltungsabgaben sind gemäß § 78 Abs 4 AVG und § 11 Abs 1 Z 1 Gebührengesetz 1957 bei der Bezirksverwaltungsbehörde zu entrichten.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG in Verbindung mit Art 133 Abs 4 B-VG die ordentliche Revision zulässig.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder ordentliche Revision, im Fall der Nichtzulassung der Revision nur außerordentliche Revision, an den Verwaltungsgerichtshof, Judenplatz 11, 1010 Wien, erhoben werden. Gegen Entscheidungen gemäß § 25a Abs 4 VwGG ist lediglich die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, zulässig. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht einzubringen.

Die Beschwerde bzw die Revision ist durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw eine bevollmächtigte Rechtsanwältin einzubringen und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Entscheidungsgründe

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der Antrag der E-GmbH auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach dem IG-L zum Transport von frischem Gemüse von I nach Wien und retour als unbegründet abgewiesen.

Dagegen richtet sich das fristgerecht erhobene Rechtsmittel in welchem zusammenfassend ausgeführt wird, dass die E-GmbH den Lebensmittelgroßhandel mit frischen Lebensmitteln versorgt. Damit dieser dann die Produkte zeitgerecht umschlagen und an die einzelnen Märkte bzw Kunden zustellen könne, müssten diese Transporte in der Nacht durchgeführt werden. Dadurch würden die Konsumenten täglich mit frischen Waren beliefert und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs gewährleistet. Die Fahrtrouten und Zeiten seien derart gewählt, dass mit einem Minimum an Fahrten alle Kunden beliefert werden könnten und dabei auch die Nahversorgungsgeschäfte täglich mit frischen Lebensmitteln versorgt werden könnten.

In einer ergänzenden Stellungnahme vom 24.01.2014 hat der nunmehr anwaltlich vertretene Beschwerdeführer weiters Folgendes vorgebracht:

„Die Berufungswerberin betreibt einen Großhandel mit dem oben angeführten Gemüse bzw Salat und ähnlichen Produkten. Die Berufungswerberin bezieht ihre Produkte ausschließlich in Österreich, nämlich einerseits in Wien, andererseits in der Umgebung von Wien, nämlich Marchfeld, teils im Burgenland bzw dem Wein- und Waldviertel.

Die Berufungswerberin ist daher in Tirol Spezialist für das allgemein bekannte qualitätvolle Frischgemüse aus dem Marchfeld bzw den österreichischen Spargel und den übrigen oben angeführten Produkten. Die Versorgung der Tiroler Bevölkerung mit diesen österreichischen Produkten wird vorwiegend durch die Berufungswerberin gewährleistet.

Daher ist hier zunächst der Tagesablauf (von Sonntag bis Samstag) von der Bestellung bis zur Auslieferung darzustellen:

Die Bestellungen auf den oben genannten Großabnehmer erfolgen am Vormittag, längstens jedoch bis ca 13:00 Uhr.

Die Berufungswerberin wiederum platziert ihre Bestellungen bei den Produzenten, welche untertags die Ware ernten bzw zur Abholung bereitstellen. Dabei ist wichtig, dass die Ware möglichst frisch ist.

Der bereits am Vortag von I losgefahrene LKW erreicht üblicherweise nach ca sieben Stunden Fahrtzeit Wien. Dort fährt er zumeist vier oder auch mehr Ladestellen, nämlich Produzenten, in der Nähe von Wien an. Die direkte Fahrt zu den einzelnen Produzenten ist erforderlich, um

größtmögliche Frische zu gewährleisten, zumal die Ware oft erst Stunden vor der Abholung geerntet wurde.

Um ca 19:00 bis 20:00 Uhr muss die Ladetätigkeit abgeschlossen sein und der LKW wiederum zurück nach I fahren.

Nach wiederum ca sieben Stunden Fahrzeit erreicht der LKW manchmal um 02:00 Uhr, spätestens jedoch um 03:00 Uhr das Betriebsgelände der Berufungswerberin bei der Markthalle.

In der Folge wird die Ware entladen und in LKWs zur Belieferung der Großabnehmer umgeladen.

Die Großabnehmer haben zeitliche Vorgaben, so muss die Ware zB bei der Firma Q spätestens bis 04:00 Uhr eingelangt sein, bei anderen Großabnehmern muss die Ware spätestens bis 05:00 Uhr in der jeweiligen Zentrale eingelangt sein. Um diese Zeitvorgaben einhalten zu können, muss der LKW zwingend spätestens um 03:00 Uhr in I eintreffen, damit die Umladung und der Weitertransport gemäß diesen Vorgaben erfüllbar sind.

Bekanntermaßen beliefern die Großabnehmer dann wiederum ihre Filialen. Sollte daher die Ware zB bei der Firma Q nicht um 04:00 Uhr in Völs eingelangt sein, so wird diese gar nicht mehr entgegengenommen, da die Kommissionierung und Weiterverladung in die eigenen LKWs, welche dann die einzelnen Filialen beliefern, aus Termingründen gar nicht mehr möglich gewesen wäre.

Die Berufungswerberin verkauft dann ab ca 06:00 Uhr ihre Ware an Einzelhändler, so zB aus der Markthalle aber auch Obst- und Gemüsegeschäfte bzw wird auch von anderen Großverbrauchern, wie zB Gastronomie, teils direkt eingekauft. Diese Tätigkeit ist meist um ca 09:00 Uhr vormittags beendet, ab welchem Zeitpunkt wiederum die Bestellungen der Großabnehmer für die nächste Nacht eingehen.

2.

Grundsätzlich ist die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs jedenfalls nicht nur im wirtschaftlichen Interesse der Berufungswerberin gelegen, sondern besteht darin ein öffentliches Interesse.

Aufgrund der geografischen Situation in Tirol ergibt sich die Tatsache, dass die Abnehmer der Berufungswerberin eine flächendeckende Versorgung der Tiroler Bevölkerung auch zB in Seitentäler erfolgt. Soweit aber auch die Zulieferung von Nahrungsmitteln des täglichen Bedarfs die Bevölkerung zB auch in den Seitentälern Tirols versorgt wird, kann nicht mehr von einer von vornherein bestimmten Anzahl an profitierenden Personen gesprochen werden.

Dabei erfolgt die Anlieferung bei Supermärkten in der Praxis durchgehend jedenfalls so zeitig, dass frische Nahrungsmittel jedenfalls bereits zur Öffnung des Supermarktes zur Verfügung stehen. Gleiches gilt für Gastronomiebetriebe. Daher sind Fahrten in den Nachtstunden zu diesen Abnehmern jedenfalls zwingend erforderlich.

Damit die Abnehmer diese Lieferungen tätigen können, gleichzeitig die Ware möglichst frisch ist, hat die Berufungswerberin ihre Anlieferung von Wien und Umgebung nach I zwingend in den Nachtstunden durchzuführen, wie oben dargelegt. Auch ist dabei größtes Augenmerk darauf zu richten, dass die Kühlkette nicht unterbrochen wird.

Würde man nun, bei den von der Berufungswerberin angebotenen Waren danach unterscheiden, ob diese leicht verderblicher Natur sind oder nicht, so musste die Berufungswerberin die Fahrten mit zwei LKW durchführen, nämlich jene mit leicht verderblichen Waren in den Nachtstunden, jene mit haltbaren Waren sodann untertags. Dies liegt jedenfalls nicht im Interesse der Luftreinhaltung, würde dadurch doch statt einer Fahrt zu vermeiden vielmehr eine Mehrfahrt verursacht.

Zusammenfassend würden daher durch die Erteilung der entsprechenden Ausnahmegenehmigung für Fahrten von Wien nach I zur Belieferung der Großabnehmer bzw Gastronomiebetriebe zusätzliche Transportfahrten vermieden werden können. Dies liegt ebenso im öffentlichen Interesse wie die Versorgung der Bevölkerung mit den Gütern des täglichen Bedarfs.

3. Alternativen:

a)

Gemäß § 3 Abs 1 der Verordnung, mit der auf der A 12 Inntalautobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wurde, besteht das Fahrverbot in der Zeit vom 01.05 – 31.10. eines jeden Jahres an Werktagen in der Zeit von 22:00 – 05:00 Uhr sowie in der Zeit zwischen 01.11. eines jeden Jahres und 30.04. des Folgejahres an Werktagen in der Zeit von 20:00 – 05:00 Uhr sowie ganzjährig an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23:00 – 05:00 Uhr.

b)

Daraus ergibt sich, dass keine frische Ware mehr ausgeliefert werden könnte, denn die Bestellungen langen am Vormittag ein, sodass die Ware in Wien und Umgebung geerntet und für den späten Nachtmittag verpackt und kommissioniert wird. Sie könnten bei Fahrten am Tage erst am darauffolgenden Tag abgeholt werden.

Dann läge aber keine „Frischware“ mehr vor und wäre die Versorgung der Tiroler Bevölkerung mit derartigen Qualitätsprodukten aus Österreich nicht mehr gegeben.

5.

Ein Transport per Bahn wäre aus mehreren Gründen undenkbar:

Allgemein ist bekannt, dass ein Waggon von Wien nach I mehrere Tage unterwegs ist. Eine „just in time“ Belieferung wäre damit ausgeschlossen. Auch könnten nicht mehr mehrere Produzenten am selben Tage angefahren werden.

Beim Transport per Waggon erfolgen jedenfalls bekanntermaßen gravierende Verschubschäden, sodass beispielsweise sogar Säcke mit Grassamen, Mehl oder ähnlichem

aufreißen. Dieses Risiko kann bei sensiblen Produkten, wie insbesondere Gemüse es darstellt, nicht eingegangen werden.

Auch wäre die ununterbrochene Kühlung nicht mehr weiter gewährleistet.

Wenn durch eine Anlieferung an oben genannte Großabnehmer bzw an die Gastronomie und die Einzelhändler in I sohin nicht über die Bahn erfolgen. Es gibt auch keine anderen Transportmittel, mit welchen derartige Transporte zeitgemäß bewerkstelligt werden könnten."

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat dazu am 29.01.2014 eine mündliche Beschwerdeverhandlung durchgeführt. Im Rahmen diese Verhandlung wurde der Antrag dahingehend modifiziert, dass die Erteilung der Ausnahmegenehmigung befristet bis zum 31.12.2016 begehrt wurde.

Das Landesverwaltungsgericht Tirol geht von folgendem Sachverhalt aus:

Die beschwerdeführende Gesellschaft betreibt einen Handel mit frischem Gemüse, wobei dieses aus dem östlichen Bereich Österreichs, nämlich aus der Umgebung von Wien, nach Tirol verbracht wird. Aus dem Vorbringen, insbesondere aber auch aus der Einvernahme des Herrn R G, ergibt sich, dass dabei grundsätzlich unter Tags die Bestellungen unterschiedlicher Großkunden aufgenommen werden und sodann nach Einsammeln der unterschiedlichen Bestellungen frisches Obst und Gemüse zu Großhändlern in Tirol verbracht werden, welche ihrerseits die angelieferten Produkte an die unterschiedlichen Nahversorger weiterliefern.

Nach dem schlüssig und nachvollziehbar dargestellten Konzept werden dabei von den Abnehmern jeweils unter Tags die entsprechenden Bestellungen für Güter, welche am Folgetag benötigt werden, abgegeben. Dass eine Alternative zu den Fahrten in der Nacht für die vorliegende Transporte bestehen würde, ist im Verfahren nicht hervorgetreten. Weiters hat sich ergeben, dass die Zusammensetzung der transportierten Güter jahreszeitlich unterschiedlich ist; so werden insbesondere in den Wintermonaten teilweise überwiegend Zwiebeln und Kartoffeln, sohin Lebensmittel, welche eine Haltbarkeit von mehr als nur wenigen Tagen aufweisen, transportiert. Für die Durchführung der Fahrten ist daher in Anbetracht des auf der A 12 Inntalautobahn nach den Vorschriften des IG-L geltenden Nachtfahrverbots die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung erforderlich, soweit dafür keine Euro 6 LKW verwendet werden. Das Fahrzeug, für welches die Ausnahmegenehmigung begehrt wird, weist die Schadstoffklasse Euro 5 EEV auf und wurde im Jahr 2012 – unter Förderung durch das Land Tirol – erworben.

Aus den Schilderungen der Antragstellerin ergibt sich, dass im Fall, dass die beantragte Ausnahmegenehmigung nicht erteilt würde, jene Güter, deren Transport nicht schon aufgrund besagter Verordnung auch in den Nachtstunden zulässig ist, in den Tagstunden durchgeführt werden müsste, sohin eine zusätzliche Transportfahrt erforderlich wäre.

Innerbetrieblich besteht keine Alternative, mit der die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung entbehrlich wäre. So verfügt das Unternehmen über einen zweiten LKW, welcher die Schadstoffklasse Euro 6 aufweist und daher von der Anwendung besagter Verordnung ausdrücklich aufgenommen ist. Zumal beide Fahrzeuge des Unternehmens mitunter aber auch parallel eingesetzt werden müssen, können die Fahrten in der Nacht nicht ausschließlich mit dem Fahrzeug der Euroklasse 6 durchgeführt werden.

Dieser Sachverhalt ergibt sich aus dem schlüssigen Vorbringen, insbesondere auch aus der Einvernahme des Herrn R G und ist folglich im Verfahren nichts zu Tage getreten, was den Schilderungen der Antragstellerin entgegenstehen würde.

Rechtliche Erwägungen:

Mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei den unabhängigen Verwaltungsbehörden anhängige Verfahren können gemäß § 3 Abs 7 Z 2 Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz von den Verwaltungsgerichten weitergeführt werden, wenn die Rechtssache in diesem Zeitpunkt zur Zuständigkeit eines einzelnen Mitglieds der unabhängigen Verwaltungsbehörde gehört hat, danach zur Zuständigkeit des Einzelrichters eines Verwaltungsgerichtes gehört und es sich um denselben Organwalter handelt. Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall vor, weshalb das Verfahren vom hier entscheidenden Richter des Landesverwaltungsgerichts Tirol fortzusetzen war.

Aufgrund der §§ 10 und 16 Abs 1 Z. 4 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), BGBl I Nr 115/1997, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl I Nr 77/2010, hat der Landeshauptmann von Tirol die Verordnung vom 27. Oktober 2010 erlassen, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge vorgesehen wird. Die Verordnung LGBl Nr 64/2010 wurde (in einem hier nicht interessierenden Teil) zuletzt durch die Verordnung LGBl Nr 119/2012 abgeändert.

Nach § 3 Abs 1 dieser Verordnung ist auf der A 12 Inntal Autobahn auf beiden Richtungsfahrbahnen von Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen bis Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl das Fahren mit folgenden Fahrzeugen verboten:

- a) in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober eines jeden Jahres 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 mit Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und Lastkraftwagen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt,
- b) in der Zeit zwischen 1. November eines jeden Jahres und 30. April des Folgejahres 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 mit Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und Lastkraftwagen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt.

Nach Abs 2 leg cit wirken diese Maßnahmen direkt, eine Anordnung mit Bescheid erfolgt nicht.

Vom Verbot nach § 3 sind unbeschadet der Ausnahmen gemäß § 16 Abs 2 IG-L gemäß § 4 Abs 1 der Verordnung ausgenommen:

a) Fahrten zum überwiegenden Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken,

...

j) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, für deren Benützung nach einer Überprüfung gemäß § 14 Abs 3 IG-L ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung gemäß § 14 Abs 4 IG-L gekennzeichnet sind.

Festgehalten sei an dieser Stelle, dass sich die dem Verfahren zu Grunde liegende Verordnung ausdrücklich auf § 16 IG-L stützt und nicht auf § 14 IG-L. Zu den in Frage kommenden gesetzlichen Ausnahmebestimmungen ist daher auch § 14 Abs 3 IG-L nur kraft ausdrücklicher Anordnung in § 4 Abs 1 lit j der Verordnung heranzuziehen, die Anwendung der anderen in § 14 Abs 2 IG-L vorgesehenen Ausnahmen ist hingegen ausgeschlossen.

Als weitere gesetzliche Ausnahmebestimmung ist daher § 16 Abs 2 IG-L anzuwenden, welcher wie folgt lautet:

Ausgenommen von einem Fahrverbot gemäß Abs 1 Z 4 sind jedenfalls Fahrzeuge gemäß § 14 Abs 2 Z 1 und 5 IG-L 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. Weitere Ausnahmen sind erforderlichenfalls vom Landeshauptmann festzulegen.

Von § 14 Abs 2 Z 1 und 5 IG-L werden grundsätzlich nur bestimmte Einsatzfahrzeuge sowie Hybrid- und Gasfahrzeuge erfasst. Eine Anwendung diese Ausnahme kommt im vorliegenden Fall nicht in Betracht. Die Ausnahme nach § 16 Abs 2 Z 1 IG-L geht materiell nicht über jene in § 4 Abs 1 lit a der zitierten Verordnung hinaus, ein Sachverhalt, der unter die Ausnahmen nach § 16 Abs 2 Z 2 und 3 IG-L zu subsumieren wäre liegt nicht vor. Für die geplante Verwendung der vom Fahrverbot erfassten Transportfahrzeuge im Sanierungsgebiet zu den Nachtstunden ist daher eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Ob ein überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des § 14 Abs 2 Ziff 3 IG-L oder ob die Kriterien des Abs 2 Z 4 leg cit vorliegen, ist gemäß § 14 Abs 3 IG-L auf Antrag des Zulassungsbesitzers von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen. Zuständig ist jene Bezirksverwaltungsbehörde, in deren Sprengel die erstmalige Einfahrt in das Sanierungsgebiet erfolgt. Wird die erstmalige Fahrt innerhalb des Sanierungsgebietes angetreten, so ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren Sprengel die Fahrt angetreten wird oder sich der Hauptwohnsitz oder die Niederlassung des Zulassungsbesitzers

befindet. Der Antragsteller gemäß Abs 2 Z 3 leg cit hat glaubhaft zu machen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Bei Vorliegen dieser Bedingungen ist das Kraftfahrzeug gegen Ersatz der Gestehungskosten gemäß Abs 4 leg cit zu kennzeichnen. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, für Fahrzeuge gemäß Abs 2 Z 3 leg cit höchstens für 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Für Fahrzeuge gemäß Abs 2 Z 4 ist die Ausnahme für Fahrzeuge der Euroklasse 0 bis 36 Monate nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und für Fahrzeuge der Euroklasse 1 und höher für jeweils 36 Monate ab Erteilung der Ausnahme zu gewähren. Wenn das Vorliegen eines Interesses nur für einen bestimmten Teil des Sanierungsgebietes nachgewiesen wird, so ist die Ausnahmegenehmigung auf diesen Teil des Sanierungsgebietes zu beschränken. Stellt die Verwaltungsbehörde fest, dass kein solches Interesse besteht oder die Kriterien des Abs 2 Z 4 leg cit nicht erfüllt werden, so ist die Ablehnung des Antrags mit Bescheid auszusprechen.

Gemäß § 4 Abs 1 lit j der zitierten Verordnung des Landeshauptmannes und des dort verwiesenen § 14 Abs 3 IG-L werden somit mehrere Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von einer entsprechenden Maßnahme normiert:

So muss ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegen, außerdem darf die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden können.

Eine Ausnahmegenehmigung ist sohin in jedem Fall und damit unabhängig von der Durchführung einer Interessenabwägung im Sinne der Vorgaben des § 14 Abs 3 IG-L erst dann zu erteilen, wenn die Fahrt nicht durch organisatorische Mittel vermieden werden kann.

Dazu wird festgehalten, dass die Beschwerdeführerin im vorbereitenden Schriftsatz vom 24.01.2014 und anlässlich der Verhandlung vom 29.01.2014 nachvollziehbar dargetan hat, dass die Fahrt nicht durch organisatorische Maßnahmen vermieden werden kann. So bestehen für die Zulieferung von frischem Gemüse enge zeitliche Korridore, die auch auf Grund der Frische der Produkte nicht adaptiert werden können. Der konkrete Ablauf ergibt sich aus der nachvollziehbaren Schilderung im vorbereitenden Schriftsatz vom 24.01.2014 und wurde dieser auch anlässlich der mündlichen Verhandlung vom 29.01.2014 nochmals bestätigt. Wie bereits festgestellt bestehen keine Bedenken an der Richtigkeit dieser Ausführungen.

Außerdem hat der Geschäftsführer der Beschwerdeführerin glaubhaft dargetan, dass nicht immer der überwiegende Anteil der Ladung aus leicht verderblichen Lebensmitteln mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen im Sinne des § 4 Abs 1 lit a der zitierten Verordnung des Landeshauptmannes besteht. Zumal nur Agrarprodukte aus Österreich transportiert werden kommt es insbesondere in den Wintermonaten häufig vor, dass der überwiegende Anteil der Ladung aus zB Zwiebeln und Kartoffeln besteht.

Dass die geschilderten Anlieferungen zur Nahversorgung nicht über die Bahn erfolgen kann liegt auf der Hand, zumal nach den Schilderungen des Antragstellers die Produkte täglich auf Grund der Bestellungen der Großkunden zusammengestellt werden und die Anlieferung in einem sehr engen zeitlichen Korsett erfolgen muss. Auch dass es andere Transportmittel

gibt, mit welchen solche Transporte zeitgemäß bewerkstelligt werden könnten, ist nicht ersichtlich.

Dass aber auf der anderen Seite die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ausgeschlossen ist, nur weil das Fahrzeug, für welches die Ausnahmegenehmigung beantragt wird, nicht der modernsten – und damit von Haus aus vom Fahrverbot ausgeschlossenen – Fahrzeuggruppe zuzuordnend ist, ist genauso offensichtlich. § 14 Abs 3 IG-L spricht ausdrücklich von anderen „Verkehrsmitteln“ und nicht etwa von einem anderen Fahrzeug. Unter einem anderen Verkehrsmittel ist daher zB die Eisenbahn zu verstehen. Außerdem würde durch eine Auslegung, dass unter dem anderen Verkehrsmittel auch ein anderes Fahrzeug zu verstehen ist, der Anwendungsbereich des § 4 Abs 1 lit j der besagten Verordnung de facto eliminiert: Zumal durch die Verordnung vorgesehen wird, dass Euro 6 LKW generell nicht vom Fahrverbot erfasst werden, könnte so unter Hinweis, dass der Transport auch mit einem Euro 6 LKW durchgeführt werden kann, ein Anspruch auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nicht einmal mehr behauptet werden. Damit wäre § 4 Abs 1 lit j der Verordnung des Landeshauptmannes sinnlos und somit unsachlich, was dem Ordnungsgeber aber nicht unterstellt werden darf.

Somit ist im vorliegenden Fall zu überprüfen, ob für die Benützung des beantragten Schwerfahrzeuges im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

Hier sei zunächst festgehalten, dass die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs jedenfalls nicht nur im wirtschaftlichen Interesse der Antragstellerin gelegen ist, sondern dass daran ein öffentliches Interesse besteht. Insbesondere im Hinblick auf die Belieferung von Handelsketten, welche die Produkte unmittelbar zu ihren Supermärkten weiter transportieren, bestehen beim Landesverwaltungsgericht Tirol abweichend von der Auffassung der Erstbehörde keine diesbezüglichen Bedenken: Soweit diese nämlich lediglich wirtschaftliche Interesse zu erkennen vermag, so begründet sie diesen Schluss nicht weiter. Soweit sie weiters ausführt dass ein öffentliches Interesse nur bestehe, soweit nicht nur eine von vorn herein bestimmte Anzahl von Personen davon betroffen sei, so wird dieser Einschätzung grundsätzlich nicht entgegen getreten.

Aber genau dies ist vorliegend auch der Fall: Soweit durch die Zulieferung von frischem Gemüse die Bevölkerung versorgt wird, kann nicht mehr von einer von vorn herein bestimmten Anzahl an profitierenden Personen gesprochen werden.

Wie auch die Erstbehörde richtig festhält, ist der überwiegende Transport leicht verderblicher Lebensmittel vom Fahrverbot ausgenommen. Dazu hat der Geschäftsführer der Beschwerdeführerin angegeben, dass zwar in der Regel, aber nicht immer, der überwiegende Anteil der transportierten Güter aus leicht verderblichen Lebensmitteln im Sinne der zitierten Verordnung besteht. Da die Produktpalette außerhalb der Erntezeit bei einem Unternehmen, das nur österreichisches Obst und Gemüse transportiert, naturgemäß reduziert ist, werden im Winter auch überwiegend andere Produkte wie Kartoffeln und Zwiebel transportiert. Wenn nun eine Aufteilung dahingehend vorgenommen würde, dass die Produkte, welche nicht schon unter die in der Verordnung erwähnte Ausnahme zu subsumieren sind, gesondert transportiert werden, so wäre dafür eine zusätzliche Fahrt erforderlich.

Mit anderen Worten: Wenn die beantragte Ausnahmegenehmigung nicht erteilt würde, so müsste derselbe Betrieb ein zweites Mal zu einer anderen Tageszeit angefahren werden, damit diesem die entsprechenden Güter nachgeliefert werden können. Dies liegt jedenfalls nicht im Interesse der Luftreinhaltung, würde dadurch doch nicht eine Fahrt vermieden, sondern eine Mehrfahrt verursacht.

Es kann somit zusammenfassend festgehalten werden, dass durch die Erteilung der entsprechenden Ausnahmegenehmigungen für Fahrten im Zusammenhang mit der Nahversorgung, nämlich der Anlieferung von frischem Gemüse zu Großhändlern und Verteilzentren von Handelsketten, welche ihrerseits die Verteilung an die örtlichen Nahversorger vornehmen, zusätzliche Transportfahrten vermieden werden können. Dies liegt jedenfalls genauso im öffentlichen Interesse wie die Versorgung der Bevölkerung mit den geschilderten Produkten.

Auf der anderen Seite ist das Interesse an der Luftreinhaltung zu berücksichtigen. Nach den Erläuterungen zur zitierten Verordnung des Landeshauptmannes wird durch eine Verlagerung der Transportfahrten von der Nacht in den Tag auf Grund der tageszeitlich unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen ein positiver Effekt für die Luftgüte erzielt. Mit anderen Worten kann daher alleine durch eine Verlagerung der Transporte in die Tagstunden das Verhältnis der Emissionen zu den Immissionen im Sinne der Luftgüte bedeutend verbessert werden. Demnach liegt die Reduktion jeder einzelnen Fahrt in der Nacht im Interesse der Luftgüte.

Nach dem durchgeführten Verwaltungsverfahren ist davon auszugehen, dass durch die Erteilung der beantragten Ausnahmegenehmigung keine bedeutende Ausweitung der Transportfahrten in der Nacht, sondern eine Optimierung der Auslastung der regelmäßig durchgeführten Transportfahrt vom Osten Österreichs nach Tirol erfolgt.

Die Beeinträchtigung der Interessen an der Luftreinhaltung ist daher insbesondere auch im Hinblick darauf, dass die Ausnahmegenehmigung lediglich für ein Fahrzeug begehrt wird, welches zudem die Schadstoffklasse Euro 5 EEV aufweist, nicht derart hoch, als dass im vorliegenden Fall die Interessen an der Aufrechterhaltung der Naheversorgung und der Reduktion nicht zwingend erforderlicher weiterer Transportfahrten dadurch überlagert würden. Festgehalten sei an dieser Stelle auch, dass § 14 Abs 3 IG-L der Behörde kein Ermessen einräumt, weshalb die Kognitionsbefugnis des Verwaltungsgerichts hier auch nicht eingeschränkt ist (vgl dazu auch *Dünser* in *Larcher*, Handbuch Verwaltungsgerichte, Ermessenskontrolle durch Gerichte?).

Abweichend von der Auffassung der Erstbehörde überwiegen damit im vorliegenden Fall die öffentlichen Interessen an der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung im antragsgemäßen Ausmaß und ist daher die beantragte Ausnahmegenehmigung in diesem Umfang zu erteilen. Zur Kostenentscheidung wird auf die angeführten Gesetzesbestimmungen verwiesen.

Zur Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Gemäß § 25a Abs 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art 133 Abs 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Gemäß Art 133 Abs 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist.

Zumal im vorliegenden Fall eine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes fehlt, wann die begehrte Ausnahmegenehmigung zu erteilen ist, war die ordentliche Revision für zulässig zu erklären.

Landesverwaltungsgericht Tirol
Mag. Gerold Dünser
(Richter)