

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

24.05.2012

Geschäftszahl

2008/07/0062

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Bumberger und die Hofräte Dr. Beck, Dr. Hinterwirth, Dr. Enzenhofer und Dr. N. Bachler als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Pühringer, über die Beschwerde der G. GmbH in B., vertreten durch Beck Krist Bubits & Partner, Rechtsanwältin in 2340 Mödling, Elisabethstraße 2, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates in Tirol vom 7. Februar 2008, Zl. uvs-2008/K7/0028-5, betreffend Versagung einer Ausnahmegenehmigung nach dem IG-L (weitere Partei:

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft), zu Recht erkannt:

Spruch**Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.**

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Antrag vom 12. April 2007 hat die Beschwerdeführerin eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtfahrverbot gemäß der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 24. November 2006, LGBl. Nr. 91/2006, für saisonal bedingte Transporte von Baustoffen vor allem der Fa. S. in B. an Kunden dieses Unternehmens und an Baustellen mit dringenden Termintransporten im gesamten Bundesgebiet angesucht, weil diese meist weit von der ÖBB-Infrastruktur entfernt seien. Das Ansuchen bezieht sich auf Fahrten innerhalb von 12 Monaten und die im Besitz des Unternehmens der Beschwerdeführerin stehenden Lastkraftwagen der Schadstoffklasse Euro-3 mit den im Antrag näher ausgeführten Kennzeichen. Hinsichtlich dieses Ansuchens konnte kein Einvernehmen zwischen dem Stadtmagistrat I. und der Bezirkshauptmannschaft I. hergestellt werden. Während die Bezirkshauptmannschaft I. eine Ausnahmegenehmigung erteilt hätte, vertrat der Stadtmagistrat I. mit Schreiben vom 17. April 2007 die Ansicht, dass kein öffentliches Interesse für die von der Ausnahmegenehmigung erfassten Fahrten bestehe. Da kein Einvernehmen hergestellt wurde, ergab sich die Zuständigkeit des Landeshauptmannes (für das Verfahren in erster Instanz) nach § 17 Abs. 1 Immissionsschutzgesetz-Luft (kurz: IG-L) in erster Instanz.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 31. April 2007 wurde der Antrag der Beschwerdeführerin gemäß § 14 Abs. 3 IG-L abgewiesen. Dieser Bescheid wurde im Wesentlichen damit begründet, dass ein öffentliches Interesse an den beabsichtigten Fahrten zur Beförderung von Baumaterialien nicht bestehe. Auch ein erhebliches persönliches Interesse an der Erteilung der beantragten Ausnahmegenehmigung liege nicht vor.

Gegen diesen Bescheid erhob die Beschwerdeführerin Berufung.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid der belangten Behörde vom 7. Februar 2008 wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen. Der Spruch wurde dahingehend abgeändert, dass die Abweisung nach § 14 Abs. 3 IG-L i.d.F. der Novelle BGBl. I Nr. 34/2006 zu erfolgen hat.

In der Begründung des angefochtenen Bescheides wird u.a. ausgeführt, die beschwerdeführende Partei erziele 40% ihres Umsatzes durch Lieferfahrten für den Konzern S., der in B. tätig sei. Dieser Konzern sei an Just-in-time-Lieferungen an Baustellen und sonstige Kunden in Österreich interessiert. Sollten diese Transporte nicht zu einem kostengünstigen Tarif von der Beschwerdeführerin angeboten werden, bestehe die Gefahr, dass sich dieser Konzern an eine andere Firma wende oder den Standort wechsele. Grundsätzlich seien Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro-4 oder Euro-5 am Markt erhältlich. Mit diesen Fahrzeugen könnten diese Transporte ohne

weiteres durchgeführt werden. Mit ihrem Erwerb sei allerdings ein finanzieller Aufwand verbunden. Letztlich könne die Beschwerdeführerin nur belegen, dass ihre Wettbewerbsfähigkeit bezüglich der Just-in-time-Transporte der Fa. S. gefährdet sein könnte. Eine tatsächliche konkrete Gefährdung von Arbeitsplätzen sei jedenfalls nicht glaubhaft gemacht worden.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

In der Beschwerde wird u.a. eingewendet, die Beschwerdeführerin habe mehrfach und hinreichend glaubhaft gemacht, dass bei Versagung einer Ausnahmegewilligung vom Nachtfahrverbot öffentliche Interessen gefährdet seien. Es sei auf die Folgen für die eigenen Arbeitnehmer der Beschwerdeführerin und die der Fa. S., insgesamt immerhin 200 Menschen mit deren Familien, hingewiesen worden. Ferner sei eine Stellungnahme der Wirtschaftskammer Vorarlberg vom 8. März 2007 vorgelegt worden, aus der zu entnehmen sei, dass eine Vielzahl von Arbeitsplätzen in Vorarlberg direkt und indirekt von der reibungslosen Belieferung der Kunden abhängig sei.

Ferner sei bescheinigt und bewiesen worden, dass von der Beschwerdeführerin Baustellen mit dringenden Termintransporten im gesamten Bundesgebiet zu beliefern seien. Insbesondere im Zusammenhang mit den Autobahnbaustellen sei eine termingerechte Versorgung deshalb unumgänglich, um Behinderungen und Unannehmlichkeiten für Anrainer und insbesondere Benutzer der Autobahn hintanzuhalten. Weiters stelle eine Autobahnbaustelle immer ein erhebliches Risiko für den Straßenverkehr dar und es diene daher der Sicherheit des Straßenverkehrs, diese Autobahnbaustellen möglichst schnell abzuschließen, wodurch ebenfalls erhebliche öffentliche Interessen begründet seien.

Naturgemäß könnten Fahrten durch einen Frächter oder Spediteur nicht immer das öffentliche Interesse an der Luftreinhaltung überwiegen. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass durch den Umstand, dass in der Vergangenheit sehr wohl Ausnahmegenehmigungen nur für Tiroler Frächter erteilt worden seien und dies durch die Schaffung der Ausnahmemöglichkeit vom Gesetzgeber auch gewollt gewesen sei, dieses Erfordernis (des überwiegenden öffentlichen Interesses) nicht zu restriktiv ausgelegt werden dürfe. Folge man der Rechtsansicht der belangten Behörde, gäbe es in Wahrheit gar keine Interessen, die jenes der Luftreinhaltung überwiegen könnten. Dies ignoriere aber die vom Gesetzgeber vorgegebene Möglichkeit, dass es zu einem Überwiegen kommen könne. Das habe die Behörde zu beachten. Dazu gehöre auch die Berücksichtigung der von der Beschwerdeführerin unter Beweis gestellten zahlreichen Maßnahmen zur Eindämmung des Straßenverkehrs durch Schaffung eines Ganz-Zuges, der allein 30 Fahrten mit LKW's einspare. Die möglichen Ersatzmaßnahmen seien aber damit und mit den bereits angeschafften Euro-4 und Euro-5 Fahrzeugen erschöpft. Diese Umstände seien von der belangten Behörde aber ignoriert worden.

Die belangte Behörde stelle in der Begründung fest, dass die Beschwerdeführerin 40% ihres Umsatzes durch Lieferantenfahrten für den Konzern S. erziele und dass dieser Konzern an Just-in-time-Lieferungen an Baustellen und sonstige Kunden in Österreich interessiert sei. Würden diese Transporte nicht zu einem kostengünstigen Tarif von der Beschwerdeführerin angeboten, bestehe die Gefahr, dass sich der Konzern S. an eine andere Firma wende und den Standort wechsle.

Die Beschwerdeführerin habe gerade dadurch ein erhebliches privates Interesse an der Erteilung der Ausnahmegenehmigung geltend gemacht und auch darauf verwiesen, dass die Vermeidung von Fahrten durch organisatorische Maßnahmen, soweit diese nicht ohnehin schon umfangreich getroffen worden seien, oder die Wahl eines anderen Verkehrsmittels unmöglich seien. Der Betriebsstättenleiter der Beschwerdeführerin habe in der mündlichen Verhandlung vom 30. Jänner 2008 ausgeführt, dass eine weitere Umrüstung auf Euro-Klasse-4 oder 5-LKW's wirtschaftlich nicht mehr möglich sei. Die Fahrzeuge der Beschwerdeführerin würden in einem 6- bis 7-Jahres-Zyklus ausgetauscht werden. Auch sei zur Vermeidung von Verkehr auf einen Ganz-Zug umgerüstet worden. Dieser bestehe aus 30 Waggons und einer Lokomotive; es handle sich dabei um Spezialwaggons, auf die Container aufgeladen würden. Es bestehe aber keine Möglichkeit, dieses Angebot zu vergrößern, weil es zu den geforderten Zeiten bei der ÖBB keine freien Streckenkapazitäten gebe. Die gesetzten Alternativmaßnahmen und die damit verbundenen Umschichtungen von Transporten könnten jedoch allesamt nicht bewirken, dass der Betrieb der Beschwerdeführerin ohne die gegenständliche Ausnahmegenehmigung fortgeführt werden könne. Es lägen daher offensichtlich alle gesetzlich geforderten Voraussetzungen vor, um eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtfahrverbot zu erteilen.

Im Rahmen der Verletzung von Verfahrensvorschriften macht die Beschwerdeführerin geltend, trotz der von ihr hinreichend im Einzelnen dargelegten Gründe für eine Erteilung einer Ausnahmegenehmigung habe es die belangte Behörde unterlassen, weitere Beweise zu fordern. Hinsichtlich der Punkte, ob gegenständliche Fahrten, für welche Ausnahmegenehmigungen beantragt worden seien, durch organisatorische Maßnahmen oder durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels auch noch vermieden werden hätten können, habe es die belangte Behörde überhaupt gänzlich unterlassen, Feststellungen zu treffen. Die belangte Behörde habe auch ausgeführt, dass von der Beschwerdeführerin Justin-time-Lieferungen von Baumaterial in ganz Österreich geltend gemacht worden seien, ohne dies jedoch näher zu konkretisieren. Wenn jedoch die belangte Behörde der Meinung sei, dass die Angaben der Beschwerdeführerin zum Nachweis eines überwiegenden öffentlichen Interesses nicht ausreichen, so hätte sie gegenüber der Beschwerdeführerin den Nachweis bezüglich dieser Fahrten einfordern

müssen. Die belangte Behörde habe es folglich unterlassen, die Beschwerdeführerin zur Vorlage von Beweismitteln anzuleiten.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragte.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

§ 14 Abs. 1 bis 3 IG-L i.d.F. der im Beschwerdefall noch anzuwendenden Novelle BGBl. I Nr. 34/2006 lauten auszugsweise:

"(1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), BGBl. Nr. 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können

1. Geschwindigkeitsbeschränkungen und
2. zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs

angeordnet werden. Als zeitliche und räumliche Beschränkung gelten insbesondere auch die Anordnung autofreier Tage, wechselweise Fahr- und Parkverbote für Kraftfahrzeuge mit geraden und ungeraden Kennzeichen, Fahrverbote an hochbelasteten Tagen, temporäre Parkverbote zur Straßenreinigung und Fahrverbote für Fahrzeuge, die bestimmte Verbrauchs- und Abgaswerte nicht erfüllen. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

(1a) ...

(2) Beschränkungen gemäß Abs. 1 Z. 2 sind nicht anzuwenden auf

1. ...

...

8. sonstige Fahrzeuge, für deren Benützung im Sanierungsgebiet ein im Einzelfall zu prüfendes, überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse besteht und die entsprechend einer Verordnung nach Abs. 4 gekennzeichnet sind, sofern nicht in einer Anordnung gemäß § 10 für Straßenbenützung der betreffenden Art nach Abwägung der Interessen die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen wegen ihres wesentlichen Emissionsbeitrages ausgeschlossen wird.

Beschränkungen gemäß Abs. 1 Z. 1 sind auf Einsatzfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z. 25 StVO 1960 nicht anzuwenden.

(3) Ob ein überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse im Sinne des Abs. 2 Z. 8 vorliegt, ist 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. Der Antragsteller 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 zu kennzeichnen. Die Ausnahme ist von der Behörde befristet, höchstens aber für zwölf Monate, 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, so ist die Ablehnung des Antrags mit Bescheid auszusprechen."

§§ 3 und 4 der im Beschwerdefall noch anzuwendenden Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 24. November 2006, mit der auf der A 12 Inntalautobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge (aufgrund des IG-L) erlassen wird, LGBl. Nr. 91/2006, lauten auszugsweise:

"§ 3

Verbot

(1) Auf der A 12 Inntalautobahn auf beiden Richtungsfahrbahnen von Straßenkilometer 6,350 im Gemeindegebiet von Kufstein bis Straßenkilometer 90,0 im Gemeindegebiet von Zirl ist das Fahren mit folgenden Fahrzeugen ab dem 1. Jänner 2007 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 an gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr mit Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t und Lastkraftwagen mit Anhängern, bei denen die höchste zulässige Gesamtmasse des Lastkraftwagens oder die höchste zulässige Gesamtmasse des Anhängers 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 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 einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t und Lastkraftwagen mit Anhängern, bei denen die höchste zulässige Gesamtmasse des Lastkraftwagens oder die höchste zulässige Gesamtmasse des Anhängers mehr als 7,5 t beträgt.

(2) ...

§ 4

Ausnahmen

(1) Vom Verbot nach § 3 sind - über die Ausnahme nach § 14 Abs. 2 IG-L in der Fassung des Gesetzes BGBl. I Nr. 34/2003 hinaus - ausgenommen:

a) ...

...

h) Fahrten mit Lastkraftwagen oder Sattelfahrzeugen, deren NO_x-Emission nicht mehr als 3,5 g/kWh beträgt (Euroklassen 4 und 5), wenn dies durch ein entsprechendes Dokument nachgewiesen werden kann; diese Ausnahme gilt für Sattelfahrzeuge bis zum 31. Oktober 2008 und für Lastkraftwagen bis zum 31. Oktober 2009.

(2) ..."

Diese Verordnung trat gemäß § 5 der Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 20. Oktober 2008, mit der auf der mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge (aufgrund des IG-L) erlassen wird, LGBl. Nr. 66/2008, mit 1. November 2008 außer Kraft.

Maßgeblich für eine Ausnahmegewilligung nach § 14 Abs. 3 IG-L in der vorzitierten Fassung ist, dass ein überwiegendes öffentliches oder erhebliches privates Interesse besteht.

Wie schon aus § 1 Abs. 1 IG-L i.d.F. der Novelle BGBl. I Nr. 34/2003 zu ersehen ist, sind Ziele dieses Bundesgesetzes (Z. 1) der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen, (Z. 2) die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und (Z. 3) die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte.

Ein überwiegendes öffentliches Interesse, welches geeignet wäre, die in den vorgenannten Zielen enthaltenen öffentlichen Interessen zu überwiegen, vermochte die Beschwerdeführerin im Zuge des Verwaltungsverfahrens nicht einsichtig darzulegen. Die belangte Behörde verwies nämlich darauf, dass es nach eigenen Angaben der Beschwerdeführerin bis dato möglich war, eine Belieferung der Autobahnbaustellen durch entsprechende Disposition durchzuführen. Da die Lieferung zu Nachtbaustellen auf der A 12 und 13 in den meisten Fällen nur durchgeführt werden kann, wenn in der Verbotszeit in das Sanierungsgebiet eingefahren wird, wurde für diese Lieferungen in § 4 Abs. 1 lit. d der vorgenannten Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol, LGBl. Nr. 91/2006, eine entsprechende Ausnahme vorgesehen ("d) Fahrten, die den Straßenbauvorhaben auf der A 12 oder A 13 oder dem Ausbau der Zulaufstrecke Nord der Eisenbahnachse München-Brenner-Verona dienen,").

Inwieweit ein überwiegendes öffentliches Interesse für die von der Beschwerdeführerin generell behaupteten Lieferungen an andere Autobahnbaustellen oder anderer Kunden von Vorarlberg aus gegeben sein sollte, vermochte die Beschwerdeführerin im Zuge des Verwaltungsverfahrens nicht hinreichend glaubhaft zu machen. Überdies wurde auch von der belangten Behörde zutreffend - in Übereinstimmung mit der unter § 4 Abs. 1 lit. h der vorzitierten Verordnung LGBl. Nr. 91/2006 normierten Ausnahme für Lastkraftwagen und Sattelfahrzeugen der Euroklassen 4 und 5 - darauf hingewiesen, dass jederzeit z.B. eine Belieferung mit Fahrzeugen der Euroklasse 4 oder 5 möglich wäre. Weshalb es durch entsprechende innerbetriebliche Disposition nicht möglich ist, allenfalls bei entsprechenden Fahrten vorhandene Fahrzeuge dieser Klassen einzusetzen, vermochte die Beschwerdeführerin in Zuge des Verwaltungsverfahrens gleichfalls nicht einsichtig glaubhaft zu machen.

Hinsichtlich des Begriffes "erhebliches persönliches Interesse" wird in den Erläuterungen zu § 14 Abs. 3 IG-L i.d.F. des Umweltrechtsanpassungsgesetzes 2005 (= Novelle BGBl. I Nr. 34/2006) ausgeführt, dass dies bei Vorliegen von gravierenden, den Antragsteller außergewöhnlich hart treffenden Gründen anzunehmen ist. Das Vorliegen eines solchen Interesses kann nicht ohne Überprüfung angenommen werden (vgl. 1147 der Beilagen zu den sten. Prot., XXII. GP, S. 26).

Zwar wurden seitens der Beschwerdeführerin z.B. hinsichtlich des Befahrens von deutschen Ausweichstrecken "erhebliche Mehrkosten" eingewendet, ohne jedoch diese näher zu konkretisieren. Damit vermag die Beschwerdeführerin gleichfalls nicht hinreichend glaubhaft zu machen, dass ein erhebliches persönliches Interesse im Sinne der vorstehenden Ausführungen gegeben ist, zumal auch nicht hinreichend

plausibel dargelegt werden konnte, weshalb etwa ein alternativer Einsatz von Fahrzeugen der Euroklasse 4 und 5 gerade für die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Lieferungen während der Geltungsdauer des Fahrverbotes nach der vorgenannten Verordnung LGBl. Nr. 91/2006 nicht möglich ist.

Es ist daher für den Verwaltungsgerichtshof nicht zu erkennen, dass seitens der Beschwerdeführerin hinreichend konkretisiert ein erhebliches persönliches Interesse geltend gemacht wurde.

Die sogenannte Manuduktionspflicht der Behörde nach § 13a AVG bezieht sich auf die zur Vornahme von Verfahrenshandlungen nötigen Anleitungen und auf die Belehrung über die mit diesen Handlungen oder Unterlassungen unmittelbar verbundenen Rechtsfolgen. Sie bezieht sich nicht darauf, ob und welches materielle Vorbringen die Partei zur Wahrung ihrer Rechte zu machen hat (vgl. die bei Walter/Thienel, Verwaltungsverfahrensgesetze I, 2. Auflage, S. 362 unter E 9 zu § 13a AVG angeführte hg. Judikatur).

Es bestand daher weder die Verpflichtung der Behörde, zur Durchsetzung der Interessen der Beschwerdeführerin weitere Beweise einzufordern, noch eine Verpflichtung zur Anleitung der Beschwerdeführerin, welche ergänzenden Unterlagen für eine positive Erledigung des in Rede stehenden Antrages erforderlich wären.

Auch verkennt die Beschwerdeführerin, dass es nicht der belangten Behörde obliegt, nähere Ermittlungen darüber anzustellen, ob allenfalls durch organisatorische Maßnahmen oder durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels die gegenständlichen Fahrten allenfalls vermieden werden könnten, zumal nach § 14 Abs. 3 IG-L i.d.g.F. der Antragsteller selbst glaubhaft zu machen hat, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Da dies - wie bereits dargelegt - nicht hinreichend glaubhaft gemacht wurde und es überdies an hinreichenden Anhaltspunkten für das Vorliegen eines überwiegenden öffentlichen oder erheblichen privaten Interesses fehlt, erweist sich die Beschwerde somit als unbegründet und war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl. II Nr. 455.

Wien, am 24. Mai 2012