

Berlin, 2. September 2009

**Herausgeber:**

Bundesverband  
Großhandel, Außenhandel,  
Dienstleistungen e.V.

Am Weidendamm 1A  
10117 Berlin

Telefon 030 590099-541  
Telefax 030 590099-529

www.bga.de info@bga.de

**Autor:**

**RA Burkhard Capell**  
Abteilung Verkehr und Logistik  
burkhard.capell@bga.de

**VON:**

Abteilung Verkehr und Logistik

## **Sektorales Fahrverbot Österreichs verstößt gegen EU-Recht**

### **Das sektorale Fahrverbot**

Zum 1. Januar 2008 hat das Land Tirol eine Verordnung in Kraft gesetzt, wonach bereits ab 2. Mai 2008 grundsätzlich der Lkw-Transport (über 7,5 t) von Abfällen (gem. europäischem Abfallverzeichnis), Steinen, Erden und Aushub zwischen Kufstein und Zirl verboten werden. Ab 1. Januar 2009 werden dann auch die Gütergruppen Rundholz und Kork, Nichteisen- und Eisenerze, Kraftfahrzeuge und Anhänger, Stahl ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen), Marmor und Travertin sowie keramische Fliesen von diesem Fahrverbot erfasst werden.

### **Eindeutiger Verstoß gegen den EU-Vertrag**

Eine vergleichbare Tiroler Verordnung wurde bereits im Jahr 2005 durch den Europäischen Gerichtshof wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben. Auch beim geplanten künftigen sektoralen Lkw-Fahrverbot in Tirol auf der Inntalautobahn A12 handelt es sich wie bei der früheren Verordnung um einen gravierenden Eingriff in den Grundsatz des freien Warenverkehrs und der freien Wahl des Verkehrsmittels. Die zum Teil willkürlich gewählten Gütergruppen stellen massive Eingriffe in die internationalen Wirtschaftsbeziehungen dar und zielen ganz offensichtlich auf die Deutschland-Italien-Verkehre.

Da Umweltbeeinträchtigungen nicht vom transportierten Gut, sondern vom Beförderungsmittel ausgehen, kommt es nicht darauf an, was der Lkw auf der Ladefläche hat, sondern wie viel Schadstoffe er emittiert.

### **Verlagerung auf die Schiene: realitätsfernes Wunschdenken**

Eine leichte Verlagerung auf umweltkonforme Verkehrssysteme, wie von der Tiroler Landesregierung behauptet, ist nicht möglich. Die Bodenseeregion ist seit Jahren bemüht, Bahnverbindungen von Ulm bzw. Ravensburg (Deutschland), Wolfurt bei Bregenz (Österreich) via Südtirol nach Italien zu schaffen. Diese wurden bisher jedoch nicht realisiert. Die Bahnverladestationen in Singen, Freiburg oder Wörgl (Österreich) sind keine planbare Alternative. Die Kapazitäten reichen bei weitem nicht aus. Oft gehen Spediteure bei Anfragen leer aus. Ein Anfahren von Freiburg aus dem Allgäu hieße, zunächst 4 Std. in entgegengesetzter Rich-

zung zu fahren (so lange dauert bis jetzt die komplette Fahrt über den Brenner nach Norditalien), bevor der Bahntransport beginnen würde: Ökologisch und ökonomisch nicht darstellbar.

### **Bundesregierung und EU-Kommission mauern**

Die deutsche Bundesregierung hat gegenüber der EU-Kommission am 29. Januar 2007 sowohl das erweiterte Nachtfahrverbot wie auch die geplante Einführung des sektoralen Fahrverbots als unverhältnismäßig und nicht gerechtfertigt abgelehnt; sie will augenscheinlich aber nicht wie 2003 als sog. Streithelfer für die EU-Kommission in einem erneuten Vertragsverletzungsverfahren auftreten. Dafür hat die deutsche Wirtschaft kein Verständnis. Die EU-Kommission hat am 31.01.2008 das Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet, hat aber davor gescheut, so wie 2003 eine einstweilige Verfügung zu beantragen, die das Inkrafttreten des sektoralen Fahrverbots verhindert.

### **Folgen des Fahrverbots**

- Die Einschränkung des freien Warenverkehrs trifft die gesamte gewerbliche Wirtschaft in Europa, insbesondere in Italien und Deutschland und hier besonders die grenznahen Regionen Allgäu, Bodensee, Oberschwaben und Schwäbische Alb.
- Die wirtschaftliche Dimension der Sperrung wird völlig verkannt.
- Mangels geeigneter zeit- und kostengleicher Alternativen auf der Schiene greift das sektorale Fahrverbot massiv in bestehende Lieferbeziehungen, just-in-time-Verbindungen und exakt getaktete Lieferketten ein. Rückladungen von Verbotsgütern oder Spezialtransporte, die nicht auf die Bahn passen, werden verhindert.
- Der Umwegverkehr führt zu höheren Umweltbelastungen in den Alpen.
- Das Verbot erschwert und verteuert nicht nur Transporte von und nach Italien, sondern verhindert in vielen Fällen den Transport komplett und gefährdet so direkt die Existenz von Transportbetrieben wie Unternehmen.
- Es kann und darf nicht im Interesse der EU und ihrer Mitgliedstaaten liegen, die Verhängung von Fahrverboten den Untergliederungen eines Mitgliedstaats zu überlassen, welche nach willkürlichen Kriterien Strecken sperren, die von europäischer Bedeutung sind.

### **Maßnahmen**

Augenscheinlich mag der Verzicht der Kommission auf die einstweilige Verfügung für Österreich ein Verhandlungserfolg sein. Der BGA indes erneuert seinen massiven Protest Bundeswirtschaftsminister Michael Glos gegenüber, verbunden mit der Aufforderung, diesen Protest dem EU-Industriekommissar Gün-

## VERKEHR & LOGISTIK SEKTORALES FAHRVERBOT



ter Verheugen vorzulegen. Außerdem ist der BGA in der Planung, im Schulterschluss mit dem Bundesverband Deutscher Stahlhandel AG (BDS), da Bundesministerium für Wirtschaft bei dem Vertragsverletzungsverfahren zu unterstützen.