

Pressemitteilung vom 14.11.2019

Sektorales Fahrverbot in Tirol:

Europäische Straßengüterverkehrsverbände appellieren an nationale Regierungen, Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) mit Antrag auf einstweilige Verfügung einzureichen

BGL, Frankfurt am Main, 14.11.2019: Die Brennerroute durch Tirol ist eine der bedeutendsten Achsen des europäischen Güterverkehrs. Der freie Warenverkehr innerhalb der EU stellt eine der wichtigsten Grundfreiheiten in der Europäischen Union dar und trägt wesentlich zu Wohlstand und Beschäftigung in Europa bei.

Leider ist festzustellen, dass die Tiroler Landesregierung seit Jahren versucht, der Grundfreiheit des freien Warenverkehrs auf der Brennerroute - zu Lasten der betroffenen Wirtschaft und des Fahrpersonals - Fahrverbotsblockaden in den Weg zu legen. Jüngstes Beispiel ist die von der Tiroler Landesregierung zum 01. Januar 2020 beschlossene Verschärfung des sogenannten Sektorales Fahrverbotes auf der Inntalautobahn.

Dieses schreibt vor, dass bestimmte Gütergruppen, die von der Tiroler Landesregierung als „bahnaffin“ angesehen werden, nicht mehr zwischen Deutschland und Italien über den Brenner auf der Straße befördert werden dürfen. Hinzu kommt, dass ab 01. Januar 2020 nur noch Euro-VI-Fahrzeuge vom Fahrverbot ausgenommen werden sollen, die nach dem 31. August 2018 erstmalig zugelassen wurden.

Ansprechpartner:

Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

TEL 069 7919-380

FAX 069 7919-227

MAIL presse@bgl-ev.de

www.bgl-ev.de



Bereits zwei Mal scheiterte Tirol mit diesem Fahrverbot vor dem EuGH wegen Verstoßes gegen die Bestimmungen des freien EU-Warenverkehr und 2017 hatte die EU-Kommission der Einführung eines Sektoralen Fahrverbotes schließlich nur unter der Bedingung zugestimmt, dass eine dauerhafte Ausnahmeregelung für Lkw der modernsten und saubersten Schadstoffklasse (derzeit Euro-VI-Fahrzeuge), getroffen wird.

Das europäische Straßengüterverkehrsgewerbe bekennt sich zur ökologischen Ausrichtung von Verkehren. Um jedoch 2,4 Mio. Lkw, die jährlich die Brennerroute befahren, auf die Bahn zu bringen, wären täglich 444 Züge der Rollenden Landstraße (RoLa) notwendig. Die Bahnkapazität auf der bereits fast vollständig ausgelasteten Brennerachse liegt derzeit nur bei etwa 240 Zügen pro Verkehrstag, die sich jedoch Güterverkehr und Personenverkehr teilen müssen. Auch andere von Tirol geforderte Maßnahmen wie die Einführung einer höheren Korridormaut von München bis Verona können nicht zu einer Verringerung des Lkw-Verkehrs führen, ohne den Warenaustausch zwischen Deutschland und Italien zu gefährden. Eine viel sinnvollere, kurzfristig einführbare und wesentlich effizientere Maßnahme, zur Bewältigung des Lkw-Verkehrsaufkommens, wäre die Einführung von Lang-Lkw nach deutschem Vorbild auf dem Brennerkorridor zwischen Deutschland – Österreich – Italien. In Tirol würde dies zu einer deutlichen Reduktion der Lkw-Fahrten führen und somit eine echte Entlastung im Lkw-Transitverkehr darstellen.

Daher bitten die im Arbeitskreis „Alpentransit“ vertretenen Straßengüterverkehrsverbände aus Dänemark, den Niederlanden, Frankreich, Italien, Österreich und Deutschland ihre Regierungen nachdrücklich darum, ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof mit einer einstweiligen Anordnung einzuleiten, sollte dies nicht seitens der EUKommission geschehen. Nur so können massive Störungen des europäischen Warenaustauschs ab dem 01. Januar 2020 verhindert werden.