



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



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 7919-277 • Telefax: +49 69 7919-227 • E-Mail: presse@bgl-ev.de • Internet: www.bgl-ev.de

Ihr Ansprechpartner ist: Martin Bulheller

Pressemitteilung vom 02.08.2022

Nachfahrverbot auf der Inntalautobahn in Tirol: BGL sowie andere europäische Logistikverbände und Handelskammern reichen bei der EU-Kommission förmliche Beschwerden zur Meldung eines Verstoßes gegen EU-Recht ein

BGL, Frankfurt am Main, 02.08.2022:

Vor dem Hintergrund der anhaltenden massiven Probleme des Straßentransportgewerbes bei der Durchführung alpenquerender Verkehre im Transit durch Tirol hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main eine förmliche Beschwerde zur Meldung eines Verstoßes gegen EU-Recht mitinitiiert.

Konkret haben der BGL und zahlreiche andere europäische Logistikverbände und Handelskammern bei der EU-Kommission jeweils eine förmliche Beschwerde gegen das seit 01.01.2021 geltende generelle Lkw-Nachfahrverbot auf der Inntalautobahn und die dadurch verursachte massive Einschränkung der von den EU-Verträgen garantierten Grundfreiheit des freien Warenverkehrs innerhalb der Union eingereicht. Gegen die anderen bestehenden Maßnahmen Tirols, wie das Sektorale Fahrverbot und die Dosierung (Blockabfertigung), prüft und plant der BGL ebenfalls eine förmliche Beschwerde bei der EU-Kommission einzulegen.

Der betroffene Abschnitt der Inntalautobahn ist die wichtigste Straßenverbindung zwischen Deutschland und Italien. Beim Nachfahrverbot handelt es sich um eine unverhältnismäßige Maßnahme, die die Interessen der Wirtschaft erheblich beeinträchtigt. Das Nachfahrverbot wurde mit dem Ziel einer Verbesserung der Luftqualität eingeführt und begründet. Erreicht wird allerdings das Gegenteil: So führt die drastische Reduzierung der für den Straßengüterverkehr offenen Zeitfenster auf die Tagstunden zu einer unnötigen Verkehrsverdichtung und wirkt sich durch künstliche Staubbildung negativ auf Treibstoffverbrauch und Luftqualität aus. Zudem diskriminiert das Nachfahrverbot Verkehrsunternehmen, die ihren Sitz außerhalb der Kernzone Tirol haben, denn Unternehmen, die in der Kernzone Tirol be- oder entladen, sind vom Nachfahrverbot ausgenommen. Andere

Verkehrsträger wie die Schiene mit ihren viel zu geringen Kapazitäten stellen keine tragfähige Alternative für den Straßenverkehr dar.

Die EU-Kommission prüft innerhalb von 12 Monaten die förmliche Beschwerde und entscheidet, ob sie ein formelles Vertragsverletzungsverfahren gegen den betreffenden Mitgliedsstaat einleitet.