

4. Juni 2020

Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes zum 01. Januar 2020

Sehr geehrte Frau Kommissarin Valean,

bereits mehrfach hatten sich die im Arbeitskreis Alpen transit vertretenen Verbände des Straßengüterverkehrs hinsichtlich der Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn in Tirol an die Europäische Kommission gewandt.

So wurde zum 01. Januar 2020 das Sektorale Fahrverbot um fünf weitere Gütergruppen auf insgesamt 13 Gütergruppen erweitert. Des Weiteren sind nur noch Fahrzeuge ausgenommen, die der Euro-VI Schadstoffnorm entsprechen und nach dem 31. August 2018 erstmals zugelassen wurden.

Angesichts der erheblichen Herausforderungen während der Covid-19-Pandemie ist das Thema Sektoriales Fahrverbot sowohl auf politischer als auch auf praktischer Ebene in den vergangenen Monaten in den Hintergrund getreten.

Auf wenig Verständnis bei den betroffenen Fahrern stieß in dieser Zeit die Tatsache, dass Tirol trotz der erhöhten Ansteckungsgefahr in den Begleitwaggons der RoLa in den vergangenen Monaten an der Einhaltung des Sektoralen Fahrverbotes festgehalten hatte.

Zwischenzeitlich hat Rail Cargo Austria die Zugkapazitäten auf der RoLa Brenner-Wörgl stark reduziert. Die RoLa Trento-Wörgl wurde ab 11.03.2020 auf Grund von COVID-19-Maßnahmen komplett eingestellt. Auf Grund der Zugausfälle mussten die vom Sektoralen Fahrverbot betroffenen Fahrer und Transportunternehmen deutlich längere Wartezeiten in Kauf nehmen. Nach Angaben der Rail Cargo Austria lag der Anteil der Sektoralen Fahrverbotsgüter im April 2020 auf den Brenner-RoLas bei 24,3 % am Gesamtaufkommen.



Vor dem Hintergrund des nun wieder anlaufenden grenzüberschreitenden Warenaustausches gerät das Thema Sektorales Fahrverbot verstärkt in den Fokus.

Nach wie vor vermissen wir eine klare Positionierung der EU-Kommission in der Frage der Vereinbarkeit des Sektorales Fahrverbotes mit dem Grundprinzip des freien Warenverkehrs in der Europäischen Union.

Bekannt ist, dass Tirol mit der Einführung eines Sektorales Fahrverbotes in der Vergangenheit bereits zweimal bei Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof gescheitert ist.

Der dritten Einführung des Sektorales Fahrverbotes im Jahr 2016 stimmte die EU-Kommission nur unter der Voraussetzung zu, dass eine dauerhafte Ausnahme von Euro-VI-Lkw besteht. Mit der weitgehenden Abschaffung dieser Ausnahme zum 01.01.2020 erweist sich das Vorhaben der Tiroler Landesregierung klar als europarechtswidrig. Die betroffenen Unternehmen im internationalen Straßengüterverkehr hatten im Vertrauen auf den Bestand der Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes und der Europäischen Kommission langfristig in Lkw der Fahrzeugklasse Euro-VI investiert. Die überwiegende Anzahl der Fahrzeuge, die die Brennerroute passieren, erfüllen die modernste und schadstoffärmste Norm Euro-VI, aber nur eine geringe Anzahl wurde nach dem 31. August 2018 zugelassen.

Im Gegensatz dazu bestehen großzügige Ausnahmeregelungen für den Ziel- und Quellverkehr nach Tirol, die dazu führen, dass das Tiroler Transportgewerbe weiterhin deutlich ältere Fahrzeuge mit deutlich schlechteren Schadstoffnormen verwenden dürfen. **Folglich führen die von Tirol getroffenen Regelungen nicht zu einer Verbesserung der Umweltsituation, sondern zielen einseitig auf eine Verhinderung des Transitverkehrs und somit des freien Warenverkehrs in der Europäischen Union ab.**

Im Jahr 2019 fuhren rund 2,4 Mio. Lkw über die Inntalautobahn. Dies entspricht bei 240 Arbeitstagen pro Jahr einem Aufkommen von etwa 10.000 Lkw/Tag. Alternativen auf der Bahn stehen nicht in ausreichender Kapazität zur Verfügung. Bei einer hoffentlich baldigen Erholung der Wirtschaft werden selbst die früheren Kapazitäten auf der RoLa von 342 Lkw/Tag pro Fahrtrichtung nicht ausreichen, um alle vom Sektorales Fahrverbot betroffenen Lkw zu befördern. Versorgungsengpässe und somit eine erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Binnenmarktes müssen befürchtet werden.

In den Monaten Januar und Februar 2020 erreichten uns Beschwerden betroffener Transportunternehmen über ausgebuchte RoLa-Züge. Häufig bestanden für Fahrzeuge ohne Vorabbuchung Wartezeiten von 10 Stunden und mehr bis freie Kapazitäten auf der RoLa zur Verfügung standen. Vor allem vor und nach den Wochenenden waren die RoLa-Züge langfristig ausgebucht. Nicht die absolute Schienenkapazität ist entscheidend, sondern dass ausreichende Kapazitäten dann zur Verfügung stehen, wenn diese nachgefragt werden. Beiliegend senden wir Ihnen Beispiele über die Buchungssituationen auf der RoLa in den Monaten Januar und Februar 2020.

Die hier unterzeichnenden Verbände halten alternative, weniger diskriminierende Maßnahmen zur Verminderung des Schadstoffausstoßes, wie z. B. den Einsatz von Lang-Lkw bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 t für deutlich zielführender, um die Anzahl der Lkw und den Schadstoffausstoß im Inntal zu reduzieren.



Wir fordern daher die EU-Kommission auf, Ihrer Rolle als Hüterin der Verträge gerecht zu werden und dementsprechend rasch und entschieden gegen die Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes in Tirol vorzugehen.

Ansonsten bleibt zu befürchten, dass auch andere Regionen in Österreich und Europa sich ein Beispiel an den Tiroler Maßnahmen nehmen und ebenfalls Fahrverbote einführen, die nicht mit Europäischem Recht vereinbar sind.

Ein gleichlautendes Schreiben senden wir Herrn Kommissar Thierry Breton.

Für die Organisationen des Arbeitskreises Alpentransit

AISÖ (Österreich)

Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreich, Wien

ANITA (Italien)

Associazione Nazionale delle Imprese dei Trasporti Automobilistici, Rom

BGL e.V. (Deutschland)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, Frankfurt/M.

FNTR (Frankreich)

Fédération Nationale des Transports Routiers, Paris

ITD (Dänemark)

International Transport Danmark, Padborg

LVH Südtirol (Italien)

Wirtschaftsverband Handwerk und Dienstleister – Berufsgruppe Transport, Bozen

TLN (Niederlande)

Transport en Logistiek Nederland, Zoetermeer

IRU

International Road Transport Union, Genf

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR
LOGISTIK UND ENTSORGUNG (BGL) E.V.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Daniel Torres
Leiter Internationaler Verkehr

Anlage