

PRESSEMITTEILUNG

Datum: 24.04.2008

Europäische Transportverbände warnen EU-Industriekommissar Verheugen vor dem Beginn eines „Transitkriegs“ bei Inkrafttreten der in Tirol beschlossenen Lkw-Beschränkungen

Das österreichische Verkehrsministerium hat gegenüber der Presse einen „Etappenenerfolg“ für die Tiroler Lkw-Verhinderungspolitik verkündet: Die Europäische Kommission werde, anders als von der Fachwelt vermutet, auf eine Einstweilige Verfügung beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen das geplante Sektorale Fahrverbot auf der Inn-talautobahn verzichten. Dieses Lkw-Fahrverbot beim Transport bestimmter Güter wird stufenweise am 02. Mai dieses Jahres und am 01. Januar nächsten Jahres eingeführt werden. Zunächst sind weitgehend „nur“ Abfalltransporte, ab nächstem Jahr aber u. a. hochsensible Fahrzeug- und Fliesentransporte betroffen. Nach Tiroler Angaben sollen jährlich 200 000 Lkw entweder auf die Schiene oder auf Ausweichrouten verlagert werden. In einem Schreiben an den zuständigen EU-Industriekommissar, Herrn Günter Verheugen, gehen betroffene Güterkraftverkehrsverbände aus Italien und Deutschland, aus den Niederlanden, Frankreich und Dänemark, aber auch aus den Alpen transitstaaten Österreich und Schweiz sowie die International Road Transport Union (IRU) allerdings von bis zu 300.000 Lkw-Fahrten aus, für die es faktisch kein marktfähiges Verlagerungsangebot auf die Schiene gibt. Umwegfahrten über andere Alpen transversalen seien deshalb die Folge.

Ein Transport z.B. von München nach Verona führt dann weiträumig „um Tirol herum“, nämlich entweder über die Tauernautobahn (Salzburg – Villach – Udine) oder über die Schweiz (Bregenz – Lugano – Mailand). Folge: Die Lkw fahren deutlich längere Strecken. Umwege von 200 bis 240 km, die Hälfte mehr als auf direktem Weg, sind nicht zu vermeiden. Dies führt zu längeren Fahrzeiten und einem höheren Treibstoffverbrauch. Die Verbände haben ausgerechnet, dass durch diese Umwegfahrten **jährlich bis zu 22 Mio. Liter Dieselkraftstoff verschwendet und 60 Mio. kg CO₂ erzeugt werden. Da**

Fahrzeuge im Schnitt über dreieinhalb Stunden länger unterwegs sind, kommen Schadstoffemissionen von 1.432.000 kg Stickoxiden, 703.000 kg Kohlenmonoxid, 213.000 kg Kohlenwasserstoffen und 27.000 kg Ruß hinzu. Mit anderen Worten: Angebliche „Verkehrsverlagerungen“ zugunsten der Umwelt sind mit den Fahrverboten nicht verbunden. Vielmehr steigt die Gesamtbelastung durch unnötige Umwegverkehre. Dieses Tiroler „St. Florians-Prinzip“ ist nach Ansicht der europäischen Transportverbände keine tragfähige Alternative für nachhaltige Verkehrskonzepte im Alpenraum. Zumindest die Schweiz ist offensichtlich nicht bereit, solche Verkehrsverlagerungen taatenlos hinzunehmen. Der Beginn eines „Transitkriegs“ nicht nur zu Lasten der Transportunternehmen sondern auch der betroffenen Wirtschaft scheint bevorzustehen.

Noch im September vergangenen Jahres hatte die EU-Kommission erklärt, sie sehe im Sektoralen Fahrverbot, so wie es von Tirol vorgeschlagen werde, ein Hindernis für den freien Warenverkehr und sie halte dieses Fahrverbot für unvereinbar mit EU-Recht. Die betroffenen Transportverbände bitten EU-Kommissar Verheugen vor diesem Hintergrund nachdrücklich, bereits gegen die erste Stufe des Sektoralen Fahrverbots im Rahmen einer Einstweiligen Verfügung vor dem EuGH vorzugehen.

Münster, den 23.04.2008

Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführers