

WICHTIGER RECHTLICHER HINWEIS: Für die Angaben auf dieser Website besteht [Haftungsausschluss](#) und [Urheberrechtsschutz](#).

BESCHLUSS DES PRÄSIDENTEN DES GERICHTSHOFES
27. April 2004 [\(1\)](#)

"Vorläufiger Rechtsschutz - Antrag auf einstweilige Anordnungen - Verkehr - Sektorales Fahrverbot"

In der Rechtssache C-320/03R

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch C.Schmidt als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Antragstellerin,

unterstützt durch

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch W.-D.Plessing und A.Tiemann als Bevollmächtigte im Beistand von Rechtsanwalt T.Lübbig,

und durch

Italienische Republik, vertreten durch I.M.Braguglia als Bevollmächtigten im Beistand von G.De Bellis, avvocato dello Stato, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

gegen

Republik Österreich, vertreten durch H.Dossi als Bevollmächtigten, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

wegen Aussetzung des sektoralen Fahrverbots gemäß der Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden, vom 27. Mai 2003 (BGBl.II 2003/279)

erlässt

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

folgenden

Beschluss

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat mit Klageschrift, die am 24. Juli 2003 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, nach Artikel 226 EG Klage erhoben auf Feststellung, dass die Republik Österreich durch das Fahrverbot für Lastkraftwagen, die bestimmte Güter befördern, gemäß der Verordnung des Landeshauptmanns von Tirol, mit der auf der A12 Inntalautobahn verkehrsbeschränkende Maßnahmen erlassen werden (sektorales Fahrverbot), vom 27. Mai 2003 (BGBl.II 2003/279, im Folgenden: streitige Verordnung) gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 1 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. L95, S.1) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 (ABl. L76, S.1), den Artikeln 1 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L279, S.1), in der Fassung der Verordnung Nr. 484/2002 und den Artikeln 28 EG bis 30 EG verstoßen hat.

Vorgeschichte des vorliegenden Verfahrens

2

Mit besonderem Schriftsatz, der am 25. Juli 2003 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat die Kommission gemäß den Artikeln 242 EG und 243 EG beantragt, die Republik Österreich im Wege der einstweiligen Anordnung zu verpflichten, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Vollzug der streitigen Verordnung auszusetzen, bis der Gerichtshof über die Klage entschieden hat.

3

Die Kommission hat ferner gemäß Artikel 84 §2 der Verfahrensordnung beantragt, noch vor Eingang der Stellungnahme der Gegenpartei einen Beschluss zu erlassen, mit dem dem Antrag auf einstweilige Anordnung vorsorglich bis zum Erlass des Beschlusses stattgegeben wird, der das Verfahren der einstweiligen Anordnung abschließt.

4

Mit Beschluss vom 30. Juli 2003 in der Rechtssache C-320/03R (Kommission/Österreich, Slg. 2003, I-7929) wurde vorsorglich angeordnet, dass die Republik Österreich das Fahrverbot gemäß der streitigen Verordnung bis zum Erlass des Beschlusses aussetzt, der das Verfahren der einstweiligen Anordnung abschließt.

5

Mit Beschluss vom 2. Oktober 2003 in der Rechtssache C-320/03R (Kommission/Österreich, Slg. 2003, I-0000) wurde die Aussetzung des genannten Fahrverbots bis zum 30. April 2004 verlängert.

6

Ferner wurden mit diesem Beschluss vom 2. Oktober 2003 die Bundesrepublik Deutschland und die Italienische Republik im vorliegenden Verfahren der einstweiligen Anordnung als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen.

7

Die Randnummern 105 bis 107 des Beschlusses Kommission/Österreich vom 2. Oktober 2003 lauten:

"105

Angesichts des Vorliegens und der Bedeutung der Probleme im Bereich der Luftqualität in dem betreffenden Gebiet werden die Verfahrensbeteiligten jedoch aufgefordert, sich auf Maßnahmen zu verständigen, die geeignet sind, die widerstreitenden Interessen, und sei es auch nur vorläufig, miteinander in Einklang zu bringen, und dem Gerichtshof jeden etwaigen Kompromiss mitzuteilen.

106

Andernfalls werden die Verfahrensbeteiligten aufgefordert, alle einschlägigen Informationen, insbesondere über die Entwicklung der Luftqualität in dem betreffenden Gebiet, über die geschätzten Auswirkungen des Nachtfahrverbots im Jahr 2003 sowie über die Perspektiven bei der Entwicklung des Transports per Bahn oder des Transports über andere Routen zu sammeln und dem Gerichtshof diese Informationen zusammen mit den für nützlich erachteten Stellungnahmen bis spätestens 6. Februar 2004 vorzulegen.

107

Auf der Grundlage dieser neuen Informationen und Stellungnahmen kann die durch den vorliegenden Beschluss getroffene Anordnung verlängert, aufgehoben oder geändert werden."

8

Am 4. Februar 2004 hat die Republik Österreich im Einvernehmen mit den übrigen Beteiligten am vorliegenden Verfahren beantragt, die Frist für die Vorlage solcher einschlägiger Informationen bis zum 1. März 2004 zu verlängern. Zur Stützung dieses Antrags hat sie ausgeführt, eine Verlängerung dieser Frist sei wünschenswert, da es möglich erscheine, die widerstreitenden Interessen miteinander in Einklang zu bringen. Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes vom 5. Februar 2004 wurde diesem Antrag stattgegeben.

9

Da innerhalb der neuen hierfür gesetzten Frist jedoch kein Kompromiss erzielt wurde, haben die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich und die Kommission am 25. Februar bzw. am 1. März 2004 beim Gerichtshof ihre Stellungnahmen eingereicht.

Zur Verlängerung der Aussetzung der streitigen Verordnung

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

10

Die Kommission trägt vor, am 14. Januar und am 17. Februar 2004 hätten zwei Gespräche zwischen den Beteiligten stattgefunden, bei denen eine Reihe von Alternativmaßnahmen zu dem in der streitigen Verordnung angeordneten sektoralen Fahrverbot geprüft worden seien, die die gleiche Zielrichtung hätten, ohne jedoch diskriminierend zu sein und ohne den freien Transitverkehr und den freien Warenverkehr in gleichem Maß zu behindern.

11

Nach wissenschaftlichen Schätzungen der Ökoscience AG in Chur (Schweiz), vertreten durch den die österreichische Delegation begleitenden Experten für Lufthygiene J. Thudium, könnte das sektorale Fahrverbot zu einer Verringerung der gegenwärtigen Schadstoffemissionen von Stickoxiden um 5% bis 6% führen; diese Schätzungen stelle die Kommission nicht in Frage.

12

Alternativmaßnahmen zu dem in der streitigen Verordnung vorgesehenen sektoralen Fahrverbot könnten nach diesen Schätzungen zu folgenden Schadstoffminderungen führen: Ein Fahrverbot für Lastkraftwagen der Klassen EURO0 und 1 würde eine Verringerung der Stickoxide um 2% ermöglichen, ein Fahrverbot für Lastkraftwagen der Klasse EURO2 würde eine Verringerung um 6% bis 7% bewirken, und bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung für Kraftfahrzeuge auf der vom Fahrverbot erfassten Strecke durch Installierung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage käme es im Idealfall zu einer Verringerung der Stickoxide um 11%. Angaben zu den Auswirkungen einer Verlängerung des Nachtfahrverbots für Lastkraftwagen von gegenwärtig sieben auf zwölf Stunden pro Tag seien noch nicht verfügbar.

13

Folglich bewirkten zumindest zwei der genannten Maßnahmen für sich genommen mehr als das in der streitigen Verordnung angeordnete sektorale Fahrverbot. Da diese

Alternativmaßnahmen mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stünden, bestätigten sie die These der Kommission, dass das sektorale Fahrverbot unverhältnismäßig sei.

14

Die österreichische Regierung führt aus, Maßnahmen, die ein Fahrverbot für Lastkraftwagen umfassten, hätten eine stark degressive Wirkung. So würde ein Fahrverbot für Lastkraftwagen der Klassen EURO0, 1 und 2 auf der A12 Inntalautobahn zu einer Verringerung der Stickoxide um 8,5% im Jahr 2003, um 6% im Jahr 2004 und nur mehr um 3,5% im Jahr 2005 führen. Spätestens dann müsste das Fahrverbot durch die Einbeziehung von Lastkraftwagen der Klasse EURO3 verschärft werden, um weiterhin eine spürbare Reduktionswirkung sicherzustellen; dies sei jedoch unter dem Aspekt der Rechtssicherheit bedenklich.

15

Was eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Kraftfahrzeuge auf der nach der streitigen Verordnung vom sektoralen Fahrverbot erfassten Strecke anbelange, so zeigten wissenschaftliche Studien, dass starre, unabhängig von der Verkehrssituation Tag und Nacht auf langen Strecken geltende Beschränkungen einen relativ geringen Befolgungsgrad hätten. Eine emissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlage lasse einen höheren Befolgungsgrad der Geschwindigkeitsbeschränkung erwarten, aber ihre Errichtung würde einige Zeit in Anspruch nehmen, so dass dieses System selbst dann, wenn sein Bau wie vorgesehen in der ersten Hälfte des Jahres 2004 beginnen könne, wahrscheinlich nicht vor 2005 den Betrieb aufnehmen werde.

16

Daraus sei zu schließen, dass es zur Einhaltung der Luftqualitätsziele neben eines Nachtfahrverbots des in der streitigen Verordnung vorgesehenen sektoralen Fahrverbots bedürfe. Die von der Kommission vorgeschlagenen Alternativmaßnahmen seien entweder gegenwärtig nicht realisierbar oder wiesen nicht dieselbe Effektivität wie die Umsetzung des genannten Verbots auf.

17

Die deutsche Regierung weist darauf hin, dass die Gemeinschaft mit der Verordnung (EG) Nr. 2327/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2003 zur Einrichtung einer auf Punkten basierenden Übergangsregelung für Schwerlastkraftwagen im Transit durch Österreich für das Jahr 2004 im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik (ABl. L345, S.30) ab 1. Januar 2004 eine Neuregelung des Ökopunktesystems in Kraft gesetzt habe, die verschärfte Bedingungen für Transitfahrten durch Österreich vorsehe. Österreich wende diese Verordnung nicht an und schöpfe somit die verfügbaren Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung und der Umwelt nicht aus.

18

Für zahlreiche Transportunternehmen wäre das in der streitigen Verordnung vorgesehene sektorale Fahrverbot mit negativen wirtschaftlichen Auswirkungen und einer oft irreparablen Schädigung verbunden. Die von der Republik Österreich befürwortete Lösung, die von dem Verbot erfassten Transporte auf die Schiene zu verlagern, stoße auf sehr viel größere Hindernisse, als dieser Mitgliedstaat einräume, da insbesondere Bahntransportkapazitäten fehlten und da es schwierig sei, bestimmte Transporte auf die Schiene zu verlagern.

Würdigung

19

In Randnummer 65 des Beschlusses Kommission/Österreich vom 2. Oktober 2003 wurde festgestellt, dass die Begründetheit der Klage nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann, auch wenn die von der Republik Österreich zu ihrer Verteidigung vorgetragene Argumente nicht außer Acht gelassen werden dürfen. In Randnummer 102 dieses Beschlusses heißt es, dass die Gefahr eines schweren und nicht wieder gutzumachenden Schadens infolge der sofortigen Anwendung der streitigen Verordnung als hinreichend dargetan anzusehen ist. Unter diesen Umständen wurde die Anordnung an die Republik Österreich, das in der

streitigen Verordnung enthaltene sektorale Fahrverbot auszusetzen, im genannten Beschluss für begrenzte Zeit, und zwar bis zum 30. April 2004, verlängert. Diese Aussetzung sollte es den Verfahrensbeteiligten insbesondere ermöglichen, sich auf Maßnahmen zu verständigen, die geeignet sind, die widerstreitenden Interessen, und sei es auch nur vorläufig, miteinander in Einklang zu bringen.

20

Die Stellungnahmen, die die Beteiligten am vorliegenden Verfahren nach dem Scheitern der zu diesem Zweck geführten Verhandlungen dem Gerichtshof unterbreitet haben, stellen die Grundlagen des genannten Beschlusses und die Ergebnisse, zu denen der Richter der einstweiligen Anordnung darin gekommen ist, nicht in Frage.

21

Die streitige Verordnung sieht ein dauerhaftes Fahrverbot für Schwerlastfahrzeuge mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5t vor, die bestimmte im Einzelnen aufgezählte Güter auf einem Autobahnteilstück von 46km transportieren, das zu den wichtigsten Landverbindungen für den Handelsverkehr zwischen Nordeuropa und Norditalien gehört, wobei die Umfahrung des betreffenden Gebietes wegen anderer Verkehrsbeschränkungen schwierig ist und die Stellungnahmen der österreichischen Regierung die Bedenken, dass diese Behinderung des im EG-Vertrag vorgesehenen freien Wirtschaftsverkehrs indirekt diskriminierend sein könnte, nicht auszuräumen vermochten.

22

Die österreichische Regierung verweist zur Rechtfertigung der Auswahl der von der streitigen Verordnung erfassten Güter auf den Begriff "bahnaffine Güter". Diese Auswahl wurde somit nicht aufgrund eines besonderen Beitrags der betreffenden Güter zur Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte vorgenommen, sondern wegen ihrer angeblichen Eignung zum Bahntransport. Da die Entscheidung, bestimmte Güter per Bahn zu transportieren, aber häufig weniger von der Art der Güter als von anderen Kriterien wie der zurückzulegenden Strecke, der Dauer des Transports und den damit verbundenen Kosten abhängt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieses Kriterium die getroffene Auswahl nicht zu rechtfertigen vermag. Dass in §3 der Verordnung ganz unterschiedliche Güter wie Abfälle, Getreide, Rundholz und Kork, Nichteisen- und Eisenerze, Steine, Erden, Aushub, Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie Baustahl aufgeführt sind, verstärkt eher die insoweit bestehenden Zweifel.

23

Zudem zeigen die dem Gerichtshof gemäß Randnummer 106 des Beschlusses Kommission/Österreich vom 2. Oktober 2003 übermittelten Stellungnahmen, dass es eine Reihe von Alternativmaßnahmen gibt, mit denen eine erhebliche Verringerung der Schadstoffemissionen erreicht werden kann. Es ist zwar richtig, dass einige dieser Maßnahmen im Lauf der Jahre einen Teil ihrer Wirksamkeit verlieren werden; dies gilt insbesondere für das Fahrverbot von Schwerlastfahrzeugen der Klassen EURO0, 1 und 2, nachdem diese Fahrzeuge nach und nach durch modernere Fahrzeuge ersetzt wurden. Das vorliegende Verfahren der einstweiligen Anordnung betrifft jedoch die nahe Zukunft, d.h. den Zeitraum bis zur Entscheidung des Gerichtshofes über die Klage.

24

Die Verfahrensbeteiligten sind unterschiedlicher Auffassung über die Frage, ob diese anderen Maßnahmen das in der streitigen Verordnung angeordnete sektorale Fahrverbot ersetzen können oder ob nur die Kombination dieses Verbots mit den genannten Maßnahmen die als unerlässlich angesehene Verringerung der Schadstoffemissionen ermöglichen wird. Selbst wenn man insoweit unterstellt, dass eine solche Kombination erforderlich ist, ändert dies nichts daran, dass die anderen Maßnahmen zu einer Verringerung derartiger Emissionen führen könnten. Somit wird in beiden Fällen das Gewicht der Interessen verstärkt, die für die Verlängerung der im Beschluss Kommission/Österreich vom 30. Juli 2003 angeordneten Aussetzung der streitigen Verordnung sprechen.

25

Abgesehen von den vorstehenden Angaben haben sich aus den dem Gerichtshof gemäß dem Beschluss Kommission/Österreich vom 2. Oktober 2003 gelieferten Informationen keine neuen Gesichtspunkte ergeben, aufgrund deren die Abwägung der widerstreitenden Interessen durch den Richter der einstweiligen Anordnung in diesem Verfahrensstadium zu einem anderen als dem Ergebnis führen müsste, auf dessen Grundlage der genannte Beschluss ergangen ist.

26

Unter diesen Umständen ist - mangels einer Verständigung der Verfahrensbeteiligten auf Maßnahmen, die geeignet sind, die widerstreitenden Interessen, und sei es auch nur vorläufig, miteinander in Einklang zu bringen, um zu einem Kompromiss zu gelangen - die im Beschluss Kommission/Österreich vom 30. Juli 2003 angeordnete und im Beschluss Kommission/Österreich vom 2. Oktober 2003 bis zum 30. April 2004 aufrechterhaltene Aussetzung über den letztgenannten Zeitpunkt hinaus bis zur Entscheidung des Gerichtshofes über die Klage zu verlängern.

Aus diesen Gründen

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

hat

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

beschlossen:

1.

Die im Beschluss vom 30. Juli 2003 in der Rechtssache C-320/03R (Kommission/Österreich) angeordnete und im Beschluss Kommission/Österreich vom 2. Oktober 2003 aufrechterhaltene Aussetzung wird bis zur Entscheidung des Gerichtshofes über die Klage verlängert .

2.

Die Kostenentscheidung bleibt vorbehalten.

Luxemburg, den 27. April 2004

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

V. Skouris