



PRESSEMITTEILUNG Nr. 111/26

Luxemburg, den 16. Juli 2026

Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-524/24 | Italien / Österreich (Brenner- und Inntalautobahn)

Nach Ansicht von Generalanwalt Campos Sánchez-Bordona verstoßen das von Österreich auf der Inntalautobahn (A12) und der Brennerautobahn (A13) verhängte Nachtfahrverbot, das sektorale Fahrverbot und das Winterfahrverbot gegen das Unionsrecht

Nicht gegen das Unionsrecht verstoße hingegen das System der Verkehrsdosierung auf der Inntalautobahn

Italien hat gegen Österreich eine Vertragsverletzungsklage erhoben¹. Italien ist der Ansicht, dass Österreich dadurch gegen das Unionsrecht² verstoßen habe, dass es bestimmte Maßnahmen zur Begrenzung des Schwerlastverkehrs für den Transport von Waren auf der Inntalautobahn (A12) und der Brennerautobahn (A13)³ erlassen habe. Die aus dem Zusammentreffen dieser Autobahnen entstehende Verkehrsachse stellt eine **essenzielle Verkehrsader des transeuropäischen Verkehrsnetzes** dar: Über sie besteht eine Straßenverbindung zwischen Italien und Deutschland und über dieses Land zu den übrigen Ländern Nordeuropas.

Die von Österreich zur Eindämmung der Schadstoffemissionen im Brennerkorridor und dessen Umgebung verhängten sektoralen Fahrverbote, die den Schwerlastverkehr auf dieser Verkehrsachse beschränkten, wurden vom Gerichtshof in zwei Urteilen aus den Jahren 2005 und 2011 (Urteile Brenner I bzw. Brenner II)⁴ als unvereinbar mit dem Unionsrecht befunden.

Im Jahr 2016 stand die Kommission kurz davor, Österreich vor dem Gerichtshof zu verklagen, da in Tirol die in der Luftqualitätsrichtlinie⁵ festgelegten NO₂-Grenzwerte systematisch überschritten wurden. Diese Grenzwerte werden seit 2020 eingehalten. Zu diesem Zweck verschärfte Österreich die bestehenden Fahrverbote und führte weitere ein.

Italien wendet sich vor dem Gerichtshof gegen vier dieser Maßnahmen (Nachtfahrverbot, sektorales Fahrverbot und Winterfahrverbot und ein Dosierungssystem an den Auffahrten zur Autobahn A12). Österreich erkennt die beschränkende Wirkung einiger der oben genannten Maßnahmen auf den freien Warenverkehr an, macht jedoch geltend, dass sie durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt seien: durch den Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit und durch die Verkehrssicherheit.

Generalanwalt Manuel Campos Sánchez-Bordona schlägt dem Gerichtshof vor, der Vertragsverletzungsklage hinsichtlich der drei Verbote stattzugeben und sie in Bezug auf die vierte Maßnahme abzuweisen.

Das Nachtfahrverbot untersagt Lastkraftwagen (mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 7,5 t, von einigen Ausnahmen abgesehen), nachts auf einem Teilabschnitt der A12 von 84 km zu fahren. Das Fahrverbot gilt das ganze Jahr über, variiert jedoch je nach Halbjahr und danach, ob es sich um einen Werktag oder einen Feiertag handelt. Nach Angaben Österreichs besteht das Ziel darin, die NO₂-Emissionen von der Nacht auf die Tagesstunden zu verlagern, in denen die atmosphärischen Bedingungen für die Ausbreitung der Emissionen günstiger seien, so dass die NO₂-Konzentrationen in der Luft geringer ausfallen würden.

Der Generalanwalt ist der Ansicht, dass **das Nachtfahrverbot nicht dem Bestreben entspreche, das angestrebte Ziel in**

kohärenter und systematischer Weise zu erreichen. Mit ihm solle der Verkehr nicht auf alternative Strecken umgeleitet, sondern lediglich auf die Tageszeiten verlagert werden, um von günstigeren Ausbreitungsbedingungen in der Atmosphäre zu profitieren. Daher sei es nicht kohärent zum allgemeinen Ziel des Nachtfahrverbots, eine Ausnahmeregelung zugunsten des lokalen und regionalen Verkehrs mit dem Argument zu rechtfertigen, es gäbe keine alternativen Routen, um bestimmte Gebiete⁶ zu erreichen.

Der Generalanwalt fügt hinzu, dass **Österreich die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme** auf der Grundlage der Risiken für die menschliche Gesundheit unter Berücksichtigung der neuesten verfügbaren Daten und die Möglichkeit alternativer Maßnahmen vor dem Beschluss, das Nachtfahrverbot ganzjährig anzuwenden, **hätte prüfen müssen.**

Das sektorale Fahrverbot verbietet den Transport **bestimmter Güter, die für einen Transport auf der Schiene als geeignet angesehen werden**, mit Lastkraftwagen auf einem ca. 65 km langen Abschnitt der Autobahn A12. Der Generalanwalt ist der Auffassung, dass die Ausnahmen vom Verbot es nicht inkohärent machten und dass die Maßnahme geeignet sein könnte, um das von ihr verfolgte Ziel des Umweltschutzes zu erreichen. Im Jahr 2021, als die in der Luftqualitätsrichtlinie festgelegten Grenzwerte auf allen relevanten Abschnitten der Autobahnen A12 und A13 eingehalten wurden, **hätte Österreich jedoch prüfen müssen, ob dieses Fahrverbot hätte gelockert werden können** oder ob es angebracht gewesen wäre, andere beschränkende Maßnahmen, die Teil desselben Regelwerks waren, aufzuheben oder abzumildern.

Gemäß **dem Winterfahrverbot** war es im Jahr 2023 **schweren Nutzfahrzeugen mit Zielort Italien, Deutschland oder anderen über diese Staaten erreichbaren Ländern** (von wenigen Ausnahmen abgesehen) **jeden Samstag über einen Zeitraum von zwei Monaten** (zwischen Jänner und Anfang März) **während acht Stunden** (von 7:00 bis 15:00 Uhr) untersagt, auf den Autobahnen A12 und A13 zu fahren. Österreich macht geltend, dass das Verbot notwendig gewesen sei, um die Verkehrssicherheit und den reibungslosen Betrieb den Autobahnen in Zeiten erheblicher Verkehrsüberlastung zu gewährleisten.

Der Generalanwalt ist der Ansicht, dass **dieses Verbot diskriminierend sei**, da sein Anwendungsbereich nicht ausschließlich anhand des Endziels des Fahrzeugs bestimmt werden dürfe – wodurch es auf Fahrten mit Ziel im Ausland beschränkt werde – **und dass es nicht hinreichend gerechtfertigt sei.** In Verbindung mit den anderen Fahrverboten habe es den internationalen Güterverkehr mit schweren Nutzfahrzeugen am Wochenende praktisch unmöglich gemacht. Über die gesamte Woche hinweg betrachtet hätten schwere Nutzfahrzeuge nur während etwa 46 % der Gesamtzeit uneingeschränkt fahren dürfen. Tatsächlich sei die Notwendigkeit, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Staus an acht Stunden an Winter-Samstagen zu vermeiden, weitgehend auf die Auswirkungen der übrigen von Österreich ergriffenen Verkehrsmaßnahmen zurückzuführen gewesen.

Die ab März 2018 eingeführte **Dosierung des Verkehrs** beschränkt nach Ansicht von Italien die Zahl der Lastkraftwagen aus Deutschland und mit einem Fahrtziel im Süden auf der Autobahn A12 auf höchstens 300 Fahrzeuge pro Stunde.⁷ Die Maßnahme gilt an bestimmten Tagen, die von den österreichischen Behörden im Voraus festgelegt und öffentlich und regelmäßig bekannt gegeben werden. Nach Ansicht Österreichs behindert die Verkehrsdosierung den Güterverkehr nicht wirklich; sie werde nur dann angewendet, wenn dies unbedingt erforderlich sei, und zwar für einige Stunden (in der Regel vormittags), und sie schreibe keine vorgegebene Anzahl zugelassener Fahrzeuge vor, da die Verringerung der auffahrenden Fahrzeuge durch die Festlegung einer zusätzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung erreicht werde.

Nach Ansicht des Generalanwalts ist **die Verkehrsdosierung nicht zu beanstanden, wenn sie**, wie Österreich geltend macht, **in einer bloßen Geschwindigkeitsbegrenzung bestehe, die ausnahmsweise für bestimmte Autobahnabschnitte unter besonderen Umständen und bei begründeten Prognosen einer Verkehrsüberlastung verhängt werde.** Italien habe nicht nachweisen können, dass deren Auswirkungen zu einer mengenmäßigen Einfuhrbeschränkung oder einer Maßnahme gleicher Wirkung führten.

HINWEIS: Die Schlussanträge sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe der Generalanwältin bzw. des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richterinnen und Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil

wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

HINWEIS: Gegen einen Mitgliedstaat kann von der Kommission oder einem anderen Mitgliedstaat wegen Verstoßes gegen unionsrechtliche Verpflichtungen eine Vertragsverletzungsklage erhoben werden. Stellt der Gerichtshof die Vertragsverletzung fest, hat der betreffende Mitgliedstaat dem Urteil unverzüglich nachzukommen. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Mitgliedstaat dem Urteil nicht nachgekommen ist, kann sie erneut klagen und finanzielle Sanktionen beantragen. Hat ein Mitgliedstaat der Kommission die Maßnahmen zur Umsetzung einer Richtlinie nicht mitgeteilt, kann der Gerichtshof auf Vorschlag der Kommission jedoch bereits mit dem ersten Urteil Sanktionen verhängen.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nicht amtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) der Schlussanträge wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ +352 4303-3255

Filmaufnahmen von der Verlesung der Schlussanträge sind abrufbar über „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106.

Bleiben Sie in Verbindung!



¹ Die Mitgliedstaaten können eine Vertragsverletzungsklage gegen einen anderen Mitgliedstaat erheben (Art. 259 AEUV). Dafür müssen sie die Angelegenheit zuvor der Kommission vorlegen. Anschließend nehmen die betroffenen Staaten Stellung, und die Kommission gibt eine mit Gründen versehene Stellungnahme ab, die jedoch für die Anrufung des Gerichtshofs nicht zwingend erforderlich ist.

² Konkret sind dies die Art. 34 und 35 AEUV, wonach mengenmäßige Ein- und Ausfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung zwischen den Mitgliedstaaten verboten sind. Maßnahmen, die den internationalen Verkehr in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, aus diesem heraus oder lediglich durch dieses Hoheitsgebiet behindern, sind als Maßnahmen anzusehen, die einer mengenmäßigen Einfuhr- oder Ausfuhrbeschränkung gleichkommen.

³ Die österreichische Inntalautobahn verläuft quer durch Tirol von Kufstein an der nördlichen Grenze zu Deutschland bis nach Zams im Westen des Landes. Auf der Höhe von Innsbruck vereinigt sie sich mit der Brennerautobahn, die in südlicher Richtung bis zur Grenze zu Italien verläuft.

⁴ Urteile vom 15. November 2005, Kommission/Österreich ([C-320/03](#), Urteil Brenner I; vgl. auch Pressemitteilung [Nr. 97/05](#)), und vom 21. Dezember 2011, Kommission/Österreich ([C-28/09](#), Urteil Brenner II; vgl. auch Pressemitteilung [Nr. 138/11](#)).

⁵ [Richtlinie 2008/50/EG](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über die Luftqualität und eine sauberere Luftqualität und eine sauberere Luft in Europa.

⁶ Die „Kernzone“, die die Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz umfasst, sowie die „erweiterte Zone“, die den Bezirken Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See in Österreich, den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (einschließlich der Stadt) und Traunstein in Deutschland sowie den Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal in Italien entspricht.

⁷ Richtung Innsbruck auf der A12 ab dem Grenzübergang Kufstein.