

Ass.-Professor, Dr. Hannes Hofmeister, MSt (University of Cambridge), Bozen\*

**„Rien ne va plus' ... auf Europas Straßen“**

THEMATIK	Europarecht, Warenverkehrsfreiheit, Vertragsverletzungsverfahren
SCHWIERIGKEITSGRAD	Semesterabschlussklausur
BEARBEITUNGSZEIT	3 Stunden
HILFSMITTEL	Gesetzestext EUV/ AEUV

**■ SACHVERHALT****Teil I**

Dänemark beklagt seit langem den zunehmenden Transitverkehr auf der sog. Nordroute, welche von Deutschland über Dänemark nach Schweden führt. Im Jahre 2017 hat die dänische Regierung daher sog. Lkw-Verkehrsdosierungen an der Grenze zur Bundesrepublik Deutschland eingeführt. Die Verkehrsdosierung funktioniert wie folgt: Auf der Autobahn wurde kurz nach der Landesgrenze auf dänischer Seite ein sogenannter Checkpoint eingerichtet. Diesen dürfen maximal 250 Lkw pro Stunde passieren. Wird diese Zahl erreicht, müssen alle weiteren Lkw anhalten. Dies führt auf deutscher Seite regelmäßig zu beträchtlichen Staus und damit zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Ziel der Verkehrsdosierung ist es laut dänischer Regierung, das Verkehrsaufkommen auf der „Nordroute“ zu reduzieren. Durch diese Reduktion soll die Verkehrs- und die Versorgungssicherheit auf dieser infrastrukturell wichtigen Strecke gewährleistet werden. Fanden die Verkehrsdosierungen anfänglich nur an 25 Tagen pro Jahr statt, so hat die dänische Regierung diese jährlich erhöht, sodass inzwischen an mehr als 35 Tagen Dosierungsmaßnahmen stattfinden. Diese werden vorab angekündigt und dauern durchschnittlich sechs Stunden, wobei zur Ferienzeit im Hochsommer bereits Spitzenwerte von 17 Stunden erreicht wurden. Der Obst- und Gemüseproduzent B aus Bayern, dessen Hauptabsatzmarkt Schweden ist, ist erzürnt über die Maßnahme der dänischen Regierung. Durch die Verzögerungen an der Grenze ließen sich bereits mehrere seiner Warenlieferungen nicht bzw. nicht mehr zum normalen Preis veräußern (zB weil das Obst verdorben bzw. nicht mehr als Güteklasse I qualifiziert wurde). Er fragt sich, warum die dänische Regierung nicht einfach den Standstreifen freigibt oder sog. Zuflussregelungsanlagen nutzt, um das Problem zu lösen. Letztere sollen laut wissenschaftlichen Studien die Kapazität auf der Hauptfahrbahn signifikant steigern. Damit ließe sich – seiner Meinung nach – das Problem doch ganz einfach lösen. Zudem sei die Versorgungssicherheit notfalls auch anderweitig, zB über die Bahnverbindung via die Storebaeltbrücke gewährleistet.

B wendet sich schließlich an seinen Rechtsanwalt mit der Bitte, zu überprüfen, ob die Maßnahmen der dänischen Regierung mit der europarechtlichen Warenverkehrsfreiheit vereinbar sind. Was wird er ihm raten?

**Bearbeitervermerk:** Es ist vorliegend davon auszugehen, dass die Art. 38 ff. AEUV nicht einschlägig sind. Zudem ist zu unterstellen, dass nach wissenschaftlich anerkannten Studien sog. Zuflussregelungsanlagen die Kapazität auf der Hauptfahrbahn um bis zu 5 % steigern.

**Teil II**

Auch die Europäische Kommission beobachtet die dänischen Maßnahmen mit zunehmender Skepsis. Nach reiflicher Überlegung gelangt sie zu der Einschätzung, dass die dänischen Maßnahmen gegen Europarecht verstoßen.

Welche rechtlichen Schritte könnte die Kommission gegenüber Dänemark ergreifen und wie beurteilen Sie deren Erfolgsaussichten?