

An die **Wand** *gefahren*



Lkws dicht an dicht – auf der Inntal-Autobahn ein alltägliches Bild

Kilometerlange Staus, massive Konflikte – die Transitpolitik scheint am Ende zu sein. Wie kann das Verkehrschaos am Brenner beseitigt werden?

MARTIN ARMBRUSTER

Am Telefon herrscht langes Schweigen. Lösungen für das Transitproblem am Brenner? Tja, sagt der Verkehrsplaner, Preisanreize seien sicher gut. »Aber so spontan« falle ihm nichts ein. Er hat nur eine Bitte: »Meinen Namen nicht nennen.« Der Logistiker will im Transitstreit für keine Seite Partei ergreifen. Die Alpenschutz-Kommission CIPRA äußert sich resigniert. Sie hält den Brenner für den »Inbegriff des Scheiterns der Transitpolitik«. Unter heutigen Bedingungen sei eine Lösung kaum mehr vorstellbar. Dabei ist der Sachverhalt einfach. Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WiFo) hat das nüchtern erklärt: Es rollen zu viele Lkws über den Brenner, weil das billig ist. Die Transitstrecke ist nur für den »Bedarf der sechziger Jahre« ausgelegt, ihr Ausbau ausgeschlossen. Die Politik hat sich um diesen Befund nie gekümmert. Chronisch überlastet? Okay, aber hey – das Geschäft mit Italien läuft gut. Karl Fischer, Geschäftsführer der Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien GmbH (LKZ), sagt, er warne schon seit Jahren: Da rollt eine Welle auf den Brenner zu. Die Menge der Richtung Italien transportierten Waren steigt im Schnitt um fünf Prozent pro Jahr.

60 Kilometer Stau

Der Systemabsturz am 29. Oktober 2021 war programmiert. Eine Baustelle auf italienischer Seite sorgte laut ORF-Berichten für einen Rückstau bis hinein nach Tirol. Die dortige Landesregierung zog daraufhin kurzfristig die Bremse mit brachialer Wirkung: Die Blockabfertigung führte zu einem Megastau von 60 Kilometern Länge auf der Inntal-Autobahn und bis hinauf zum Irschenberg. Das hat nicht nur Lkw-Fahrer, Spediteure (»So kann man nicht mit uns umgehen«) und Kurzturlauber traumatisiert. Die politischen Nachbarn des Staus zeigen auch, wie blank die Nerven bei allen Beteiligten liegen. Anruf bei Georg Dettendorfer, Spediteur, IHK-Vizepräsident und Vorsitzender des

IHK-Verkehrsausschusses. Der Unternehmer hat im Auto gerade drei Stunden vom Münchner Flughafen zu seiner Firma in Nußdorf gebraucht. Eine Strecke, für die der Routenplaner nur rund eine Stunde vorsieht. Stau, Schnee, Blockabfertigung. Der Mann ist bedient. Es sei »Wahnsinn«, was sich auf der Straße abspiele. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) verortet das Problem in Tiroler Schikanen. Tirols Landeshauptmann Günther Platter spricht von »Notwehrmaßnahmen«. Blockabfertigung sei die Sprache, die Deutschland verstehe. Die betroffenen Regionen wehren sich heftiger denn je. In Südtirol fordern Lokalpolitiker eine »Lkw-Kontingentierung«. Walter Hofer, Bürgermeister des Tiroler Dorfs Ellbögen, erklärte der Wochenzeitung »Die Zeit«, er lasse sich von Bayerns Ministerpräsident Markus Söder (CSU) nicht vorschreiben, wie viel Verkehr sein Ort ertragen müsse. Es sei ihm »scheißegal«, ob Österreich dafür beklagt werde. »Die Deutschen sollen lieber ihre Hausaufgaben machen und die Bahn ausbauen.« Die Logistikbranche ist hypernervös. Lieferengpässe, steigende Energiepreise und Fahrermangel haben die Kosten erhöht. Staus kosten Geld. Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des Landesverbands Bayerischer Spediteure, klagt, es gebe keine Planungssicherheit mehr: »Tirol macht das Fenster, in dem überhaupt noch gefahren werden darf, immer kleiner.« Die Transitkrise bedroht das, was die Regierungen wollen: die Entwicklung des gemeinsamen Wirtschaftsraums entlang der Achse München–Verona. Bayerische Firmen arbeiten seit Jahren daran, Lagerkosten einzusparen. Der Brenner-Transit ist so unkalkulierbar geworden, dass das kaum noch möglich ist. Bayern sorgt sich um seine alpenquerenden Lieferketten. IHK-Hauptgeschäftsführer Manfred Gößl warnt, Engpässe könnten EU-weit die Erholung der Wirtschaft gefährden. Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger (FW) bangt um den Warenaus-



Blockabfertigung in Tirol – etwa 300 Lkws pro Stunde dürfen passieren

Foto: Eibner Europa/IMAGO

tausch mit Österreich und Italien. Da geht es nicht um Peanuts, sondern um rund 50 Milliarden Euro. Am Brenner, schreibt der Industrieverband BDI, werde über den deutschen Wohlstand entschieden.

Was getan werden müsste, steht schon in Schulbüchern für Erdkunde: Güterverkehr auf die Schiene verlagern. »Das Inntal ist dicht. Es bleibt nur die Schiene«, sagt Spediteur Dettendorfer. Tatsächlich wird das Gegenteil erreicht. 2010 lag im Brenner-Transit das Verhältnis von Schienen- zu Straßenverkehr noch bei 36 zu 64 Prozent. Heute kommt die Schiene nur noch auf 27 Prozent. Im Inntal, wo der Stau längst Alltag ist, liegt sie bei lediglich 22 Prozent.

Die Zahl der Lkws steigt und steigt. 2019 wurde mit rund 2,5 Millionen der vorläufige Höchststand erreicht. Der Bayerische Wirtschaftsminister Aiwanger zitiert Prognosen, wonach der Lkw-Verkehr in den nächsten zehn Jahren um 30 Prozent zulegen wird. Allen ist klar: Kommt das so, fährt der Transitverkehr gegen die Wand. Aiwanger will den Trend stoppen. Ein mit Tirol vereinbarter 10-Punkte-Plan soll die Wende bringen. Der Titel klingt gut, nur der Inhalt sorgt für Zweifel. Es gibt keine Zeit-, Ziel- und Preisvorgaben, weil Deutschland sie nicht erfüllen könnte. Schnellere Planung des Brenner-Nordzu-

laufs? Österreich hat seine Zulaufstrecke längst gebaut, elektrifiziert versteht sich (»Tirol baut, Bayern schaut«). Die geplante

Einrichtung der »Leit- und Sicherungstechnik ETCS« – in Österreich klappt das schon. Und die »Erhöhung der Kapazitäten Rollende Landstraße« ist vorerst nur ab Wörgl in Tirol möglich (siehe auch S. 20).

Unternehmer Dettendorfer hält die »nachhaltige Lenkung des Güterverkehrs« für eine Illusion. Deutschland mangle es selbst an den nötigen Verladeterminals. Tirol fordert deshalb von Europa Hilfe. Wenn Güterzüge flüssiger über den Brenner rollen sollen, müssten alle nationalen Hürden fallen.

Für den Güterverkehr auf der Schiene gibt es jedoch keine EU-Standards. Die groteske Folge: Ein Stahltransport von Schweden nach Italien steht auf der Schiene mehr, als er fährt. Seine effektive Geschwindigkeit liegt bei sieben Stundenkilometern. Der Lkw bringt es auf 65 Stundenkilometer. Logistikfachmann Fischer vom LKZ spricht von »Planlosigkeit«. Er versichert, auf der Schiene gebe es freie Kapazitäten für den Warenaustausch mit Italien. Kurzfristig ließe sich die Zahl der Lkws um zehn Prozent verringern. Die Politik müsse nur wollen. Für den Brenner-Transit schlägt er einen »Masterplan« vor: Die Politik soll verbindliche Ziele definieren und deren Einhaltung mit täglichem Controlling überwachen. In den nächsten fünf Jahren soll der Anteil des Schienengüterverkehrs im Inntal stufenweise von 22 auf 32 Prozent steigen. Im Gegenzug baut Tirol schrittweise

die Zahl der Tage mit Blockabfertigung ab. Fischer ist vom Erfolg klarer Vorgaben überzeugt: »Wenn es Planungssicherheit gibt, wird auch in die Schiene investiert.« Ein Sprung auf 32 Prozent wäre ein Durchbruch, wenngleich ein bescheidener. Am Gotthard liegt der Schienenanteil bei über 70 Prozent.

Auf der Schiene in »sechs Stunden von München nach Verona« – das ist Fischers Vision für den Warenverkehr. Spediteur Dettendorfer macht folgende Rechnung auf: Ein Lkw-Transport von München nach Norditalien kostet 700 Euro, auf der Schiene 1000 Euro. »Die Kunden sind nicht bereit, den Mehrpreis zu bezahlen«, sagt er und schlägt vor, über »Fördertöpfe« für den Schienentransport nachzudenken. Auch Tirol hat diese Idee, nur will keine Regierung das allein bezahlen. Die EU sträubt sich. Es ist strittig, ob eine Dauer-subsidierung mit EU-Recht vereinbar wäre.

Eine Frage des Preises

Im Forum »Spiegel Online« liefert der User »FaktenOrientiert« diesen »Tipp«: »An der Preisschraube so lange drehen, bis die Lkws teurer sind als der Güterverkehr auf der Bahn.« Ökonomen wie der Klimaforscher Ottmar Edenhofer, Professor an der TU Berlin und Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung, sehen das genauso – nur mit dem Zusatz, dass der Markt an der Schraube drehen muss. Die Politik müsse eine Obergrenze festschreiben, das Angebot verknappen. Die Nachfrage treibt den Preis, ein Signal, auf das der Markt sofort reagiert.

Am Brenner scheitert schon der erste Schritt. Tirol hatte das Ziel, die Lkw-Fahrten auf eine Million pro Jahr zu begrenzen. Davon ist heute keine Rede mehr. Über den Brenner-Korridor fahren mehr Lkws als über alle Schweizer Alpenübergänge zusammen. Dafür sorgt der Markt, das günstige Angebot. Laut CIPRA kostet die Strecke Rosenheim–Verona 130 Euro, Basel–Mailand 230, Genf–Mailand knapp 430 Euro. Die billigen Dieseltankstellen von Kufstein bis Innsbruck/Natters schaffen einen weiteren Preisanreiz.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) bezweifelt dennoch, dass die Preise wirken. Die Maut sei nicht »die einzige und letztlich auch nicht die entscheidende Bestimmungs-

Kostenloser professioneller Liefer- und Aufstellservice
problemlos überall in Deutschland!

Besser organisieren
Schränke, Regale und Container
ab € 79,-

Mehr bewegen
elektromotorisch höhenverstellbare Sitz-/Stehschreibtische
ab € 399,-

Aktiver sitzen
ergonomische Bürodrehstühle
ab € 84,90

ERGONOMIE TOP

Für gesunde und motivierte Mitarbeiter

EINZIGARTIGES SORTIMENT

SERVICE PUR

ATTRAKTIVE PREISE



Entdecken Sie hier viele „proaktive“ Einrichtungslösungen für mehr Gesundheit und Erfolg in Büro und Betrieb im Online-Shop unter delta-v.de



größe für die Wahl einer Transportroute«. Bayerns Verbandschefin Lehmann sagt, Tirol könne einen Umwegeverkehr nicht belegen. Spediteure hätten das natürliche Interesse, die schnellste und kürzeste Route zu wählen.

Offenbar ist das nicht immer der Fall. Das zeigt die CAFT-Erhebung, die die Tiroler Landesregierung alle fünf Jahre veröffentlicht. Für die Studie werden Lkw-Fahrer über ihre Routenwahl befragt. Die jüngsten Zahlen (2019) sind brisant: Nur rund 41 Prozent der Fahrten über den Brenner waren Bestwege, also Routen über die kürzeste Strecke. Etwa 30 Prozent der Fahrten hätten eine um mindestens 60 Kilometer kürzere Alternativroute gehabt. Das Portal »Energiezukunft« stellt fest: Jährlich fahren eine Million Lkws nur wegen des günstigen Preises über den Brenner.

Weder über den Befund noch über seine Konsequenzen gibt es Einigkeit. Der Branchenverband BGL betont, wenn Tirol Entlastung wolle, müsse Österreich die Dieselpreise erhöhen. Zumindest da bewegt sich etwas. Österreichs ökosoziale Steuerreform wird von Juli 2022 an zu höheren Dieselpreisen führen.

Mittlerweile fordern 13 europäische Transport- und Logistikverbände EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen auf, gegen Österreichs »Anti-Transitpolitik« vorzugehen. Ihr Argument: Auf der Schiene geht nicht viel, also muss die Blockabfertigung weg, am besten auch das Lkw-Nachfahrverbot. Die Belastung verteilt sich dann auf volle 24 Stunden. Die Schwächen der Idee sind klar. Sie erzeugt noch mehr Schwerverkehr, weil sie die Straße attraktiver macht. Und mit den Tirolern wird nicht kooperiert, sie werden unterworfen.

Unternehmer äußern daher Zweifel. Nico Schoenecker, Chef der Autobus Oberbayern GmbH und Mitglied des IHK-Verkehrsausschusses, glaubt nicht, dass Klagen und Urteile eine Lösung bringen. »Wir können den freien Warenverkehr nicht so einfach über die Bevölkerungsinteressen stellen. Das gefährdet am Ende die Akzeptanz der EU«, sagt Schoenecker.

Spediteur Dettendorfer meint, man müsse den Tirolern etwas anbieten. Denkbar sei

die Verlagerung der bayerischen Einreisekontrollen auf der A93 »ins Hinterland«. »Auch bayerische Grenzkontrollen sorgen auf Tiroler Seite für Rückstaus«, erklärt der Unternehmer.

Tirol fordert »Kostenwahrheit«: Eine Korridormaut soll die Billigroute über den Brenner verteuern. Das Toll-Plus-System soll für kurzfristige Entlastung sorgen, mit Mautaufschlägen für Berggebiete, Ausnahmen für den Regionalverkehr und



Stau am Brenner – fast schon ein Dauerzustand

Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Schiene. Rechtsbasis ist die EU-Wegekostenrichtlinie oder Eurovignette Directive.

Auf der Brenner-Transitstrecke hat bislang nur Österreich einen Mautaufschlag von 25 Prozent erhoben. Im Dezember 2020 machten die EU-Verkehrsminister (Österreich stemmte sich dagegen) weitere Alleingänge unmöglich. Ohne die Zustimmung Italiens und Deutschlands kann Österreich nicht weiter an der Mautschraube drehen. Italien hat an höheren Tarifen kein Interesse. 70 Prozent seines gesamten Außenhandels laufen über die Alpen.

Nach einem vier Jahre langen Ringen um die Neufassung der Wegekostenrichtlinie hat das EU-Parlament im Sommer 2021 die Reform verabschiedet. Das Ergebnis hat nicht nur Österreich enttäuscht, es werde nach Einschätzung der »Deutschen Verkehrs-Zeitung« (DVZ) auch keine wirkliche Entlastung der Transitstrecken bringen. Die Lkw-Maut darf jetzt CO₂-gestaffelt erhoben werden. Ob und welche Wirkung das habe, sei unklar. Einen Punkt hält der DVZ-Kommentar aber für sicher: Die neue

Eurovignette müsse schon bald überarbeitet werden, weil sie sich mit den EU-Klimaschutzziele kaum vereinbaren lässt. EU-Kommissionschefin von der Leyen steht unter Zugzwang. Sie will den freien Warenverkehr durch- und alle Lkw-Fahrverbote aussetzen. Das fördert den Schwerverkehr. Dennoch soll es den Menschen im Brenner-Korridor besser gehen, sollen die Luftschadstoffe sinken. Über allem schwebt das Jahrhundertprojekt Green Deal. Das klingt spannend, aber gewiss nicht nach einem schlüssigen Plan.

Vielleicht hilft ein Blick in die Schweiz. »Es läuft gut im Schienengüterverkehr«, meldet die dortige Regierung. Eine Botschaft wie aus einer anderen Welt. In der Schweiz hat die Politik die Bürger nicht nur »mitgenommen«. Die Schweizer haben mit Plebisziten den Kurs selbst bestimmt – für die Bahn, gegen den Schwerverkehr. 1992: Ja zur neuen Eisenbahn-Transversale mit den Basistunneln am Gotthard, Ceneri und Lötschberg. 1994: Ja zum Schutz der Alpen vor dem Transitverkehr. 1998: Ja zur Einführung der leistungsfähigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz beauftragte die Regierung 2008, mit den EU-Nachbarländern über die »Alpentransitbörse« zu verhandeln, das einzige marktwirtschaftliche Instrument für eine Entlastung des Straßenverkehrs (s. Interview S. 18).

Zugegeben, die Schweiz ist ein kleines Land. Aber das Gefälle ist frappierend: Die Schweiz investiert jährlich 440 Euro pro Kopf in die Schiene, Deutschland nur 88 Euro. Mit Blick auf den Klimaschutz soll die Abgabe LSVA verschärft, Lkw-Transporte weiter verteuert werden. Die Schweiz hat das gesetzliche Ziel, die alpenquerenden Lkw-Fahrten auf 650 000 pro Jahr zu begrenzen. Die Zahl der jährlichen Lkw-Transitfahrten hat sie bereits von 1,3 Millionen auf 880 000 gesenkt. Im Alpentransit hat die Schiene einen Anteil von rund 72 Prozent. Den »Wahnsinn« auf der Straße hat die Schweiz fast abgeschafft. Auf der Brenner-Autobahn fangen die Probleme dagegen gerade erst so richtig an. ■

IHK-Ansprechpartner zum Thema Verkehr
Dr. Korbinian Leitner, Tel. 089 5116-1770
korbinian.leitner@muenchen.ihk.de



NEUE BÜROFLÄCHEN AUF DEM CAMPUS DER IDEEN WARTEN AUF SIE – ZENTRAL UND INDIVIDUELL.

SIE SUCHEN EINEN STANDORT, DER DIE FAKTOREN ARBEIT UND ERHOLUNG IN EINZIGARTIGER WEISE VERBINDET?

Modernste Gebäudetechnik und hochwertige Innenarchitektur, kombiniert mit individuellen Raumgestaltungen, treffen auf die »Grüne Mitte« des Campus Areals – eine Oase der Erholung mit integriertem 50-Meter-Pool. Restaurants, Einkaufsmöglichkeiten und ein Fitnesscenter runden das Konzept ab.

HAUS 27 umfasst insgesamt acht Geschosse plus Staffelgeschoss. Der Ausbau der Mietflächen erfolgt nach den individuellen Anforderungen und Wünschen des Mieters.

CAMPUS NEUE BALAN HAUS 27 NEUBAU

Balanstr. 71 a,
81541 München

**NEUGIERIG?
DANN
KONTAKTIEREN
SIE UNS.**

Allgemeine Südboden
Grundbesitz Verwaltung
GmbH

Pascal Papaioannou
+49 (0)89 2444376 - 44
vermietung@suedboden.com



Alle Infos finden
Sie auch online:
**Fotografieren
Sie einfach
den QR-Code!**

Rechtlich *machbar*, sehr effizient

Die EU-Rechtsexpertin Astrid Epiney erklärt, warum die Alpentransitbörse den Brenner-Verkehr nachhaltig verbessern könnte.

MARTIN ARMBRUSTER

Im Alpenraum hat die Alpentransitbörse viele Befürworter. Die Alpen-schutz-Kommission CIPRA, die Alpeninitiative, der Alpenverein und das iMONITRAF!-Netzwerk der Alpenregionen unter Federführung Tirols setzen sich dafür ein, die Schweiz hat das Instrument sogar gesetzlich verankert.

Die Alpentransitbörse ist ein Konzept, bei dem der Marktpreis die Belastung durch den Schwerverkehr steuert. Anders als etwa die Korridormaut ist die Alpentransitbörse als grenzüberschreitende Lösung für den gesamten Alpenraum angelegt.

Astrid Epiney, Professorin für Europarecht und Direktorin des Europainstituts der Universität Fribourg in der Schweiz, hat sich im Rahmen einer großen Studie mit dem Modell beschäftigt. Sie erklärt, warum Verkehrsforscher und Ökonomen die Alpentransitbörse für die beste Option halten.

Frau Epiney, was spricht Ihrer Meinung nach für die Einführung einer Alpentransitbörse?

Die Grundannahme der Alpentransitbörse ist, dass man gern – wie beim Emissionshandel – eine Obergrenze haben möchte. Man definiert eine Zahl X, die angibt, wie viele Transitfahrten über die Alpen erlaubt sind. Die Zahl darf nicht überschritten werden, weil der Verkehr dann nicht mehr verträglich ist. Die Lizenzen für diese Transitfahrten werden versteigert. Eine Alpentransitbörse ist das effizienteste Instrument, um diese Obergrenze umzuset-



Foto: Pierre-Yves Massot

Zur Person

Astrid Epiney ist Professorin für Völkerrecht, Europarecht und öffentliches Recht sowie Direktorin des Europa-instituts der Universität Fribourg.

Im Auftrag der Europa-Region Tirol-Südtirol-Trentino hat sie die Studie »Zur Vereinbarkeit der Einführung einer Alpentransitbörse mit den Vorgaben des EU-Rechts« erstellt.

zen. Das sagen die Ökonomen, die an der Studie beteiligt waren.

Wäre es nicht einfacher, stattdessen die Maut zu erhöhen?

Wir haben auch zur Maut eine Studie gemacht. Wir haben in den Alpen das Problem, dass man die Dinge bislang unkoordiniert angeht. Wenn man nur am Brenner

die Maut erhöht, stellt sich sofort die Frage der Verlagerung, was den Verkehr insgesamt nicht verringert. Die Transitbörse setzt leider viel Koordination voraus. Alle Alpenstaaten müssten dafür gemeinsam ein System entwickeln. Leichter umsetzbar wäre es, wenn die Länder alle ihre Maut erhöhen. Wenn das gut koordiniert ist, könnte auch das funktionieren.

Die Alpentransitbörse erhält von der Wissenschaft viel Zuspruch. Warum zeigt die Politik daran so wenig Interesse?

Das müssen Sie die Politik fragen. Wir haben eine klare Rollenteilung zwischen Wissenschaft und Politik. Wir entwickeln Konzepte. Es ist Aufgabe der Politik, über das beste Modell zu entscheiden und das dann umzusetzen.

Nach Ansicht der Bayerischen Staatsregierung widerspricht eine Alpentransitbörse dem EU-Recht. Wäre das Modell überhaupt machbar?

Was ich Ihnen sagen kann, ist, dass die Alpentransitbörse technisch umsetzbar und ökonomisch sinnvoll ist. Das haben meine Kollegen, die an der Studie beteiligt waren, in langen Beiträgen nachgewiesen. Auch rechtlich ist das unproblematisch. Man müsste ein paar Änderungen vornehmen im nationalen und europäischen Recht. Aber das wäre sehr gut machbar. Es fehlt offensichtlich der politische Wille, hier etwas zu tun.

Das Schweizer Verkehrsministerium hat die Transitbörse gefordert mit dem Hinweis, die Basistunnel reichten nicht aus. Kommt dieser Befund nicht überraschend?

Nein, ich sehe das ganz genauso. Wenn man die Verkehrswege verbessert, die Transportkapazitäten erhöht und auf begleitende Maßnahmen über den Preis verzichtet, schafft man mehr Nachfrage. Die Frage ist, ob diese höhere Nachfrage,

also ein Mehr an Verkehr, noch verträglich ist, selbst wenn Sie einen Tunnel haben. Wir sehen das auch am Gotthard, dass das irgendwann nicht mehr verträglich ist.

Befürchten Sie, dass der Gotthard an seine Belastungsgrenzen kommt?

Ja, das ist absehbar. Es entzieht sich meiner Kenntnis, wie der Brenner Basistunnel geplant und ausgelegt ist. Aber auch dort sind die Kapazitäten begrenzt.

Müsste man für eine Lösung des Transitproblems nicht auch den Pkw-Verkehr miteinbeziehen?

Selbstverständlich kann man den Privatverkehr miteinbeziehen. Wir hatten in Deutschland die Diskussion mit der Pkw-Maut. Die war an sich nicht unzulässig – nur die Kombination mit der Senkung der Kfz-Steuer war das Problem. Eine streckenabhängige Maut für Pkws, wenn sie nicht diskriminiert, ist rechtlich gut machbar und eine Idee, über die man nachdenken kann. Es ist nur die Frage, ob die Politik das will.

Klimaschutz und Nachhaltigkeit gehören heute zu Europas großen Zielen. Wäre das nicht der ideale Rahmen für die Transitbörse?

Ich halte die Transitbörse unverändert für eine gute Variante. Unsere Studie hat klar gezeigt: Wenn die Politik effektiv Güterverkehr auf die Schiene verlagern und Umweltbelastungen verringern will, wäre das ein geeignetes Modell. ■



HÖRMANN

SIE BRAUCHEN EINE LÖSUNG?
WIR LIEFERN SIE IHNEN.

HÖRMANN-GEWERBEHALLEN
EXAKT AUF IHRE ZWECKE ZUGESCHNITTEN

HÖRMANN GEWERBEHALLEN – DAS MACHT UNS AUS:

- Breites Know-how für Holz, Stahl und Beton
- Vorteile im Brandschutz durch F30-Bauweise
- Komplettpaket aus Planen, Fertigen und Ausführen
- 3D-Visualisierung in der Angebotsphase inklusive
- Auf das Gebäude abgestimmte PV-Anlage
- Kombination aus Halle und Büro möglich

WIR SIND DEUTSCHLANDWEIT MIT UNSEREN
REGIONALEN ANSPRECHPARTNERN FÜR SIE DA!



Rudolf HÖRMANN GmbH & Co. KG

86807 Buchloe

Tel. +49 8241 9682 - 0

Mail info@hoermann-info.com

Mehr Infos: www.hoermann-gewerbebau.com





Foto: ÖBB/Gasser-Mair

Rollende Landstraße – auf Schienen über den Brenner

Güter aufs Gleis

Der Brenner Basistunnel wird erst in mehr als zehn Jahren, der Nordzulauf sogar in über 20 Jahren eröffnet. Bereits heute jedoch müssen weitere Verkehre auf die Schiene verlagert werden – wo gibt es Potenzial?

STEFAN BOTTLER

Die künftige Trasse soll bei Ostermünchen abzweigen, nördlich von Rosenheim den Inn überqueren, anschließend mehrere Gemeinden untertunneln und bei Niederaudorf im bayerischen Inntal münden. Auch den weiteren Verlauf bis zur österreichischen Grenze plant DB Netze, die Infrastrukturtochter von Deutsche Bahn (DB), fast ausschließlich unterirdisch.

Im Frühjahr 2021 schlug sie diese Trasse als künftigen zweigleisigen Nordzulauf für den Brenner Basistunnel (BBT) vor. Mit bis zu 230 Kilometern pro Stunde sollen hier einmal Güterzüge durchrauschen und die oberirdische Bestandsstrecke

durch Rosenheim entlasten. Voraussichtlich 2025/26 wird der Bundestag über den Nordzulauf, der mindestens sieben Milliarden Euro kosten wird, entscheiden. Mit dem ersten Spatenstich ist nicht vor 2030, mit der Fertigstellung nicht vor 2040 zu rechnen. Manche Marktkenner erwarten den Baubeginn frühestens 2035.

»Der künftige Brenner Basistunnel ist dann längst eröffnet«, prognostiziert Gerhard Wieland, Referent für Verkehrsinfrastruktur bei der IHK für München und Oberbayern. Jeden Tag könnten dann bis zu 400 Züge den 64 Kilometer langen Tunnel passieren und die Brenner-Autobahn vom Straßengüterverkehr entlasten.

2020 waren fast 2,5 Millionen Lkws auf der Autobahn unterwegs. Sie sorgen für zwei Drittel des Transportaufkommens. Die Tiroler Landesregierung möchte deshalb möglichst viele Güter von der Straße auf die Schiene verlagern. Mit einer aktuellen Tageskapazität von mehr als 250 Zügen hat dieser Verkehrsträger noch Luft nach oben.

Gern verweist Ingrid Felipe (43), Stellvertreterin des Tiroler Landeshauptmanns, auf die 2020 stark gestiegenen Zahlen für die Rollende Landstraße (RoLa), die komplette Lkws verlädt. In den ersten zehn Monaten 2021 hat Rail Cargo Austria AG (RCA), die Güterverkehrstochter der Ös-

terreichischen Bundesbahnen (ÖBB), rund 135.000 Lkws auf der Schiene transportiert. Das sind fast 10.000 Fahrzeuge mehr als im gesamten Jahr 2020. Vor allem die RoLa-Verbindung zwischen Wörgl unweit der Grenze und dem Brenner floriert. »Die RoLa-Kapazitäten können aktuell bis zu einer Verdopplung hin ausgebaut werden«, sagt Felipe. Die hierfür notwendigen Waggons seien vorhanden und die Trassen könnten nach kurzer Vorlaufzeit aktiviert werden.

Auch die IHK plädiert für weitere Verlagerungen auf die Schiene. Als »Kurzfristlösung« bringt IHK-Experte Wieland eine Wiederinbetriebnahme der 2016 eingestellten RoLa-Verbindung von Regensburg nach Trient ins Spiel: »Die Terminals in beiden Standorten können ihren Betrieb schnell wieder aufnehmen.« Jetzt müsse noch ein Betreiber engagiert werden, der kurzfristig Waggons akquirieren kann. »Wenn wir Tirol keine Alternativen anbieten, werden die Blockabfertigungen immer rigider.« Für das erste Halbjahr 2022 hat die Landesregierung bereits Blockabfer-

tigungen für 21 Tage angekündigt. Vor allem nach Wochenenden und rund um Feiertage will sie jede Stunde nur etwa 300 Lkws aus Deutschland passieren lassen. Als Folge müssen sich Verkehrsteilnehmer auf kilometerlange Staus bis hoch zum Inntal-Dreieck einstellen.

Das Bayerische Verkehrsministerium reagiert allerdings skeptisch auf eine Neuaufgabe der RoLa-Strecke Regensburg-Trient. »Die lange Strecke führt zu hohen Betriebskosten, was höhere Subventionen notwendig macht«, sagt ein Sprecher. »Auch stehen in Deutschland kaum RoLa-Waggons zur Verfügung.« Das Ministerium setzt deshalb auf einen Ausbau von kombinierten Verkehren (KV), die Container und andere standardisierte Ladeeinheiten transportieren. Im Gegensatz zum RoLa-Transit fahren hier keine Lkw-Fahrer mit, am Zielort übernimmt ein neuer Fahrer den weiteren Transport.

An KV-Angeboten herrscht kein Mangel. Allein der Marktführer Kombiverkehr GmbH & Co. KG – DB Cargo und 225 Expeditionen sind hier beteiligt – bietet wöchentlich 180 Abfahrten in beide Richtungen ab München und acht weiteren deutschen sowie vier italienischen Terminals an. Hinzu kommen Verkehre der österreichischen RCA und anderer Anbieter. Die Züge seien »hoch ausgelastet«, meldet Kombiverkehr. Weil jedoch manche Trassen kaum zusätzliche Verkehre aufnehmen können und Terminals vor allem

in Süddeutschland aus allen Nähten platzen, sieht Kombiverkehr für Neuverkehre wenig Spielraum.

IHK-Experte Wieland verweist auf ein anderes Hindernis: »Viele Sattelaufleger, die mit dem KV transportiert werden könnten, sind nicht kranbar.« Für Abhilfe könnten die neuen Umschlagstechnologien Nikrasa und Cargobeamer sorgen, die allerdings erst in einzelnen Terminals installiert sind. Beide Lösungen arbeiten sehr unterschiedlich: Das von der Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien GmbH mitentwickelte Nikrasa-System lädt die Auflieger vertikal mit einer Transportplattform auf die KV-Waggons. Der von einem Leipziger Unternehmen konzipierte Cargobeamer ermöglicht einen vollautomatischen Umschlag horizontal von der Seite.

Unterdessen laufen die 2006 begonnenen Bauarbeiten für den Brenner Basistunnel weiter. 2021 wurde unter anderem der symbolträchtige Tunnelanbruch in der Stillschlucht bei Innsbruck realisiert. Jeder kann jetzt den künftigen Tunnelleingang im Norden sehen. Spätestens 2032 soll das Jahrhundertbauwerk fertig sein. Dann werden sicher deutlich mehr KV- und RoLa-Züge fahren als heute.

IHK-Ansprechpartner zum Thema Schienenverkehr

Gerhard Wieland, Tel. 089 5116-1238
gerhard.wieland@muenchen.ihk.de

Brenner-Korridor: deutlich mehr Verkehr erwartet

Wie viele Züge werden tatsächlich über den Brenner rollen? Mitte Dezember 2021 wurden erstmals länderübergreifend abgestimmte Prognosen zum Zugverkehr für den 435 Kilometer langen Brenner-Korridor zwischen München und Verona veröffentlicht. Die Zahlen untermauern die Notwendigkeit eines viergleisigen Ausbaus der Schieneninfrastruktur.

Im Güterverkehr ist bis 2030 mit einer Steigerung des Transportvolumens um 53 bis 95 Prozent zu rechnen. Die Vorausschau bis 2040 geht sogar von Erhöhungen um bis zu 215 Prozent aus. Dies

ist das Ergebnis von Studien der Brenner Corridor Platform (BCP). In diesem Gremium sind Vertreter Deutschlands, Österreichs und Italiens, der Regionen Bayern, Nordtirol, Südtirol, Trentino und Verona, der Eisenbahnbetreiber der drei betroffenen Staaten, der BBT SE und der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn vertreten.

Mit der BCP-Prognose liegen erstmals Ergebnisse vor, die auf einer grenzübergreifend anerkannten Datengrundlage und einer abgestimmten Methodik beruhen. Sie sollen Grundlage für weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur sein.

Klage als Ausweg?

Die Tiroler Fahrverbote könnten gegen EU-Recht verstoßen. Zu diesem Schluss kommt zumindest ein aktuelles Rechtsgutachten. Eine Klärung vor Gericht ist allerdings gar nicht so einfach zu erreichen.

MELANIE RÜBARTSCH

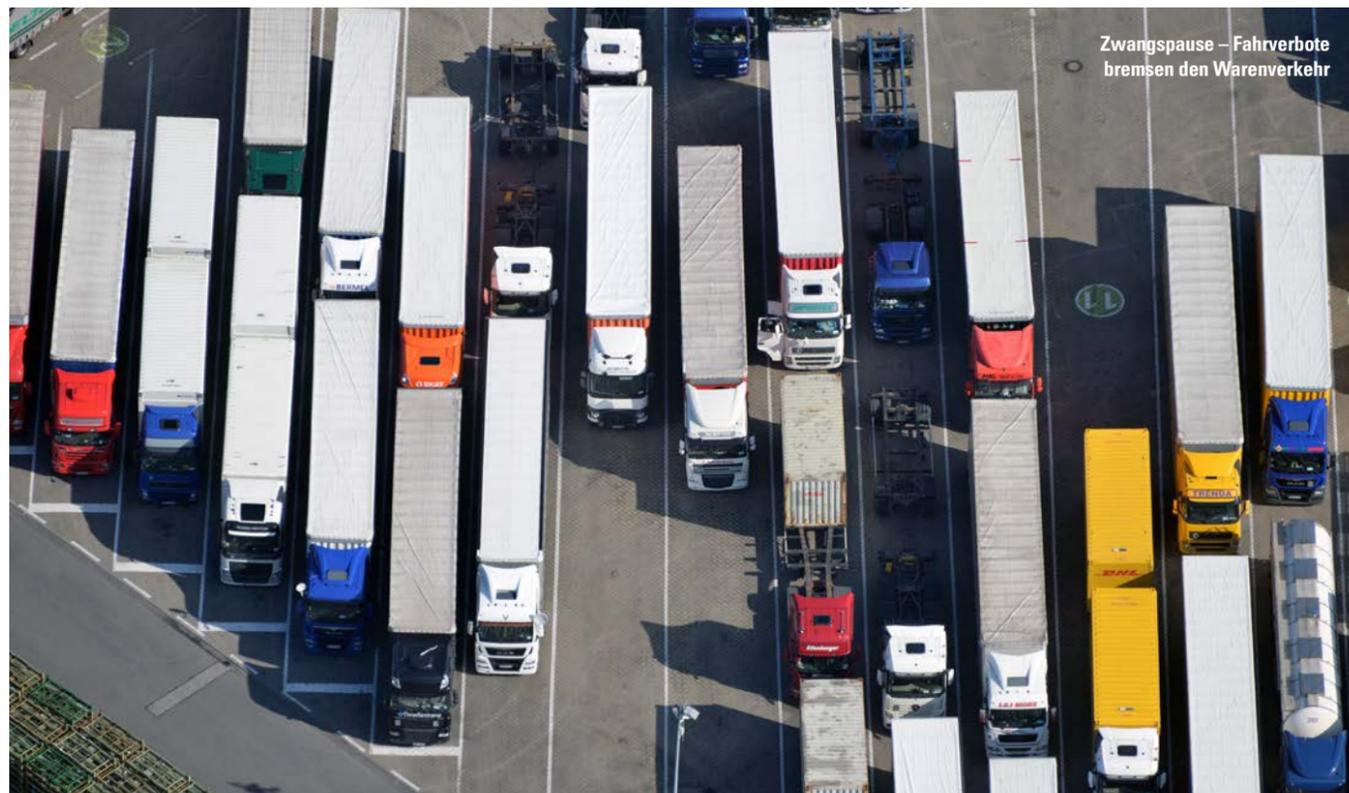


Foto: Aufwind-Luftbilder/Adobe Stock

Thomas Baumgartner wollte nicht länger zuschauen. Als Chef des Südtiroler Transport- und Logistikunternehmens Fercam hat der 67-Jährige täglich unmittelbar mit den Auswirkungen der Tiroler Fahrverbote zu kämpfen. »Wir sind wie viele andere Transportunternehmen mit den immer strengeren Fahrverboten am Brenner überfordert«, sagt der Firmenchef. Die Staus führten inzwischen zu schwerwiegenden wirtschaftlichen Folgen. Eine Einschätzung, die viele Transport- und Logistikfirmen in Oberbayern teilen. Weil Tirol die Zeitfenster für Fahrten über den Brenner immer mehr verkleinert, kommt es in Bayern regelmäßig zu gewaltigen Staus.

Baumgartner ist nicht nur Unternehmer, sondern setzt sich als Präsident des italienischen Frächterverbands ANITA auch für die Interessen der gesamten Branche ein. ANITA hat zusammen mit zwei weiteren italienischen Güterkraftverkehrsverbänden, FAI und FEDIT, eine internationale Anwaltskanzlei beauftragt, gegen die EU-Kommission wegen Untätigkeit gegenüber Österreich vorzugehen. »Es kann nicht sein, dass auf dieser Ebene nichts passiert, obwohl die Generaldirektionen der EU-Kommissare für Binnenmarkt, Verkehr und Umwelt die Kommission bereits Ende 2020 aufgefordert hatten, ein Vertragsverletzungsverfahren beim Europäischen Gerichtshof einzuleiten«, moniert

Baumgartner. Unterstützung erhält ANITA dabei von der Handelskammer Bozen. Die hatte bereits Ende 2020 den EU-Rechtsexperten Peter Hilpold, Professor für Völkerrecht, Europarecht und Vergleichendes Öffentliches Recht an der Universität Innsbruck, mit einem Rechtsgutachten beauftragt. Es geht um die Frage, ob das sektorale Fahrverbot in Tirol mit europäischem Recht vereinbar ist. Das Ergebnis fällt eindeutig aus: Die erlassenen Fahrverbote schränken den freien Warenverkehr im Binnenmarkt unzulässig ein. Die österreichische Regierung hatte die Fahrverbote auf das Immissionsschutzgesetz-Luft gestützt. Vordergründiges Ziel ist es also, für bessere Luftwerte in der

Brenner-Region zu sorgen. »Grundsätzlich können solche umweltpolitischen Ziele Einschränkungen des Binnenverkehrs rechtfertigen«, erklärt der Rechtsprofessor. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte aber bereits in einem Verfahren 2011 gegen die damals geltenden Fahrverbote klare Regeln aufgestellt, unter welchen Voraussetzungen solche Einschränkungen auch verhältnismäßig und damit rechtmäßig sind. »Das sah der EuGH damals schon nicht als erfüllt an, und nach meiner Analyse ist das nach den bis heute erfolgten Verschärfungen der Verbote noch weniger der Fall«, sagt der EU-Rechtler und führt gleich mehrere Argumente an. Nach Hilpolds Analyse existieren offizielle Erklärungen der Tiroler Landesregierung, die als Ziel der Beschränkung nicht nur auf die Luftbelastung abstellen, sondern ebenso auf die Reduzierung von Lkw-Fahrten durch Tirol allgemein. »Die Beschränkung des Transits ist für sich genommen aber kein schützenswertes Ziel«, erklärt der Professor. Das gelte erst recht, wenn die Regelungen primär dazu geeignet erscheinen, die Transportleistungen von Unternehmen mit Sitz in den Nachbarstaaten auf Nordtiroler Unternehmen umzuleiten, ohne dass damit der Verkehr vermindert würde. »Dann haben solche Maßnahmen rein gar nichts mehr mit Umweltschutz zu tun«, sagt der Rechtsexperte.

Zweifel an Ausnahmeregeln

Ein weiteres Argument: Mit dem Fahrverbot sind auch Ausnahmen für Quell- und Zielverkehr geregelt. Damit sind Fahrten mit Fahrzeugen gemeint, die in einer konkret definierten Zone entlang der Inntalautobahn be- oder entladen werden. Solche Ausnahmen sind nach Lesart des EuGH nur dann zulässig, wenn Umgehung und Missbrauch dieser Regeln auf jeden Fall ausgeschlossen sind. »Den Beweis dafür bleibt Österreich bis heute schuldig«, erläutert Rechtsexperte Hilpold. Im Gegenteil: Es mehrten sich sogar Anhaltspunkte dafür, dass diese Ausnahmen gezielt von österreichischen Unternehmen



Foto: Universität Innsbruck

Argumente gegen die Fahrverbote – Gutachter Peter Hilpold

ausgenutzt würden. So berichten norditalienische Firmen immer wieder, dass sie gezielt von Transportunternehmen in der »Quell- und Zielzone« kontaktiert werden. Diese Spediteure würden Fahrten entlang des Brenner-Transits anbieten – die Ausnahmeregelung also gezielt für das eigene Geschäft nutzen. Schon in dem Verfahren von 2011 hatte die österreichische Regierung darauf verwiesen, dass es mit der Rollenden Landstraße (RoLa, siehe S. 20), also mit dem Transport von Lkws auf der Schiene, eine brauchbare Alternative zur Autobahn gebe. Das ist nach Hilpolds Gutachten aber selbst nach zehn Jahren nicht der Fall: »Weder von den Kapazitäten her noch in Bezug auf das Kostenelement stellt diese Einrichtung ein brauchbares Angebot für einen beachtlichen Teil der Frächter dar.« Am 1. Januar 2020 kam es zu einer weiteren Verschärfung. Während der Quell- und Zielverkehr mit Lkws der Schadstoffklasse Euro 5 und 6 erfolgen kann, dürfen im Transitverkehr nur Lkws der Klasse 6 rollen, die außerdem nach dem 31. August 2018 erstmalig zugelassen sein müssen.

Nach einer Statistik aus dem Jahr 2019 erfüllten nur 6,5 Prozent der Südtiroler Lkws diese Bedingung. In Deutschland dürften es nach Schätzung des deutschen Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) etwa 30 Prozent sein. »Durch diese Einschränkung sind nur unwesentliche Luftqualitätssteigerungen zu erreichen«, sagt Hilpold, während Frachtunternehmer damit in Bezug auf den Transport einer Vielzahl von Gütern ausgeschlossen würden. Eine solche Maßnahme könne weder als erforderlich noch als angemessen qualifiziert werden. Hilpolds rechtliche Einschätzung hat aktuell allerdings noch keine konkreten Folgen. Denn nur der EuGH kann Österreich aufgeben, die Fahrverbote nachzubessern. Dazu müssten sich die Luxemburger Richter aber mit der Materie beschäftigen. Die schnellste Möglichkeit, dies zu erreichen, wäre tatsächlich, dass die EU-Kommission oder einer der anderen Mitgliedstaaten ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich einleitet – worauf ANITA & Co. drängen. Eine Alternative wäre, dass die Fahrverbote in einem Streitfall vor einem österreichischen Gericht eine Rolle spielen. Dann müssten die Richter das Verfahren aussetzen und die Regelungen dem EuGH zur Prüfung vorlegen. Ein entsprechendes Verfahren ist bislang aber nicht anhängig. »Hier zeigt sich eine echte Schwäche im EU-Rechtsschutz«, urteilt Hilpold. Es fehle eine Art Individualrechtsbeschwerde, die ein einzelner Bürger oder eine juristische Person direkt beim EuGH einreichen könnte. Womöglich wächst zumindest bald der Druck auf die EU-Kommission. Der deutsche Branchenverband BGL prüft nach eigenen Angaben ebenfalls Maßnahmen wie eine Untätigkeitsklage gegen die Kommission. ■

IHK-Ansprechpartner zum Thema Verkehrsinfrastruktur

Tobias König, Tel. 089 5116-1237 tobias.koenig@muenchen.ihk.de