

## Lagebericht zum Sektoralen Fahrverbot

Österreich hat seit Beginn dieses Jahres den Brenner für Transit-beförderungen von 2/3 aller anfallenden Güter und 83,4% aller deutschen Lkw gesperrt.

Der nachfolgende Lagebericht fasst die bisherigen Rückmeldungen der betroffenen mittelständischen Transportunternehmen über die tatsächlichen Auswirkungen des verschärften Sektoralen Fahrverbots zusammen.



### Wirtschaftliche Auswirkungen:

- **Umsatzeinbrüche** von ca. **40 %** bei betroffenen Transportunternehmen
- **Verdoppelung der Transportdauer**, damit **Verdoppelung der Personalkosten** (Fahrt von D nach IT bisher ca. 5 h per Lkw, jetzt plus 4-5 h zusätzlich durch Nutzung der RoLa)
- Zusätzlich zu Personalkostensteigerung **Verteuerung der Transporte um 30%** bei Transport über RoLa (Schiene) ggü. Straßentransport (Vergleichsmaßstab: Maut und Dieselpreis verglichen mit RoLa-Ticket)
- Unternehmer, die hauptsächlich D-IT-Verkehre durchführen, können trotz eines Fuhrparks mit Fahrzeugen im Euro-VI-Standard über die **Hälfte ihres Fuhrparks nicht einsetzen**, da ein Großteil der Fahrzeuge nicht unter die Ausnahmeregelung (Erstzulassung nach 1. September 2018) fällt. Diese Fahrzeuge stehen aktuell still = totes Kapital.

### Auswirkungen auf die Fahrersituation:

- **Fahrerunzufriedenheit** durch deutlich längere Stand- und Wartezeiten und zusätzlich notwendig werdende Lenkzeitunterbrechungen. Durch zusätzliches Tiroler Samstagfahrverbot kommen Fahrer häufig am Wochenende nicht mehr nach Hause.
- Rückmeldungen der Fahrer: Sie wollen nicht mit der RoLa fahren, weigern sich z.T. sogar – Grund: Züge sind häufig verschmutzt und es mangelt an Hygiene. Folge: **drohender Verlust des Fahrpersonals**.
- Verschärfung des **Fahrmangels**

### Auswirkungen auf die Kundenbeziehungen / logistische Abläufe:

- Unternehmer können **keinen zuverlässigen Italienverkehr** mehr durchführen



- RoLa verkehrt unzuverlässig, RoLa-Kapazität genügt generell nicht, seit 1. Januar besonders stark ausgebucht, vor allem aber kann die RoLa zu den von den Auftragsgebern gewünschten Zeitpunkten die Kapazität nicht abbilden. Blockabfertigung auf dem Weg zum RoLa-Terminal in Wörgl erschwert RoLa-Nutzung.
  - Unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV) kann von 90% der Transportunternehmen nicht genutzt werden. Gründe: mangelnde Kapazität, keine Organisation von Vor- und Nachlauf möglich (unklar, wer im Anschluss an Schienentransport die Ladeeinheit in Italien übernimmt), fehlendes KV-fähiges Equipment. Zudem eignen sich bestimmte vom Sektoralen Fahrverbot betroffene Güter nicht für den Bahntransport, z.B. hochwertige Fliesen.
  - Buchung der Bahn (RoLa und UKV) einige Tage im Voraus notwendig, Änderungen im Zeitablauf sowie kurzfristige Aufträge kaum abbildbar
- Es entstehen **Leerfahrten**, wenn nach erlaubten Transporten über den Brenner (z.B. Lebensmitteltransporte nach Italien) keine Rückladungen gefunden werden – hier wurde bislang häufig Naturstein als Rückladung aus IT gefahren.
- **Auftraggeber zahlen die Mehrkosten NICHT!** Daher auch Umwege über andere Routen (z.B. Tauernautobahn) kaum darstellbar.
- Unternehmer versuchen, Geschäftsfeld auf andere Güter zu konzentrieren. Damit gehen jedoch langjährige und bewährte Partnerschaften zu Kunden verloren.
- Im Einzelfall vielfach schwierig zu klären, ob Ladung in Gütergruppe fällt, die vom Fahrverbot betroffen ist – Auskunft der zuständigen Tiroler Behörde erst nach mehreren Tagen.
- Sektorales Fahrverbot wirkt v.a. im Zusammenspiel mit Wochenendfahrverbot und Blockabfertigung fatal.

## Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation

- **Tiroler Transportunternehmer stehen bereit, die Lücke zu füllen** und Transporte ohne Kostensteigerungen zu übernehmen, da sie das Fahrverbot über die Ausnahmen für Quell- und Zielverkehre faktisch einfach umgehen (formelles Ausstellen eines Auftrages zur Einlagerung und eines zur Auslagerung suggeriert, dass Lkw in Tirol beladen wurde = Quellverkehr).
- **Wettbewerbsvorteil osteuropäischer Unternehmer**, da sich längere Transportzeiten aufgrund des niedrigeren Lohngefüges bei diesen weniger stark auswirken, d.h. sie den zusätzlichen Zeitaufwand durch die RoLa-Nutzung mit geringeren Löhnen besser kompensieren können

Frankfurt a.M., 13. Januar 2020