

1. Faktenpapier: Antitransit-Maßnahmen Österreichs / Tirols am Brenner

Worum geht es beim Brennertransit?

Der Straßengüterverkehr leidet im alpenquernden Brenner-Transit seit vielen



Jahren unter massiven einseitigen Beschränkungen Österreichs/Tirols. Die zahlreichen nachstehend aufgeführten Maßnahmen der Tiroler Landesregierung behindern in eklatanter Weise den freien Warenverkehr in der EU!

Die Tiroler Landesregierung hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Antitransit-Maßnahmen beschlossen, die den Brennertransit immer stärker einschränken:

- **1. Blockabfertigung:** An bestimmten Tagen dürfen am Grenzübergang Kufstein ab 05:00 Uhr maximal 100 bis 300 Lkw stündlich nach Österreich einfahren. **Rückstaus von bis zu 80 km führen regelmäßig zu einem Verkehrschaos auf den deutschen Zufahrts-Autobahnen A93 und A8.** Tirol weitet die Anzahl der Tage mit Blockabfertigung seit Jahren kontinuierlich aus.
- **2. Sektorales Fahrverbot:** Im Jahr 2016 wurde das jetzige Sektorale Fahrverbot (generelles Beförderungsverbot für bestimmte Gütergruppen) eingeführt und im Jahr 2020 deutlich ausgeweitet (**seitdem dürfen insgesamt 13 Gütergruppen nicht mehr mit Euro VI-Lkw und anderen Lkw, die vor dem 1. September 2018 erstmalig zugelassen wurden, befördert werden**). Ausgenommen sind Ziel-/ Quellverkehre, d.h. Transporte mit Start / Ziel Kernzone Österreich, was i.d.R. auf Tiroler Transportunternehmen zutrifft. Der EuGH hatte in der Vergangenheit bereits zweimal bestätigt, dass das Sektorale Fahrverbot in Tirol nicht mit EU-Recht vereinbar ist.
- **3. Nachtfahrverbot:** Das Nachtfahrverbot von 20 Uhr bzw. 22 Uhr bis 5 Uhr wurde zum 1. Januar 2021 deutlich verschärft. **Die bisherige Ausnahme für Euro VI-Fahrzeuge ist weggefallen.** Es werden nur noch Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie im Brennertransit zugelassen, die derzeit auf dem Markt noch nicht verfügbar sind. Weitreichende Ausnahmen gelten überdies für Ziel-/ Quellverkehre in die Tiroler Kernzone, vergleichbar dem Sektoralen Fahrverbot.
- **4. Doppelte Brennermaut in der Nacht:** Die Maut für Lkw über die Brennerautobahn ist in der Nacht zwischen 22 Uhr und 5 Uhr doppelt so hoch wie am Tag. Dies ist ein Verstoß gegen die Eurovignetten-Richtlinie, die EU-Rechtsgrundlage der Lkw-Maut.



- **5. Euroklassenfahrverbot:** Auf der Inntalautobahn besteht seit 01.01.2019 für Lkw der Euroklassen 0, I, II, III und IV ein Fahrverbot. **Am 01.01.2023 wurde das Fahrverbot auf Lkw der Euroklasse V ausgeweitet.**
- **Konzentration des Verkehrs auf wenige Stunden:** Durch die vielen Restriktionen für den Schwerverkehr konzentriert sich das Verkehrsgeschehen auf die Zeiten, an denen ohnehin ein hohes Verkehrsaufkommen durch Berufspendler besteht. Eine Entzerrung des Verkehrs durch die Aufhebung von Lkw-Restriktionen zu den verkehrsarmen Zeiten (z.B. in der Nacht) würde eine deutliche Entlastung der Verkehrsinfrastruktur bringen.

Was sind die Folgen der Antitransit-Maßnahmen?

- **Unzumutbare Belastungen für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer, Autofahrer/-innen, Anwohner/-innen und Umwelt auf der deutschen Seite des Inntals.** Betroffene Lkw-Fahrer und Lkw-Fahrerinnen müssen unter prekären Bedingungen und ohne Zugang zu sanitären Einrichtungen (!) bis zu 10 Stunden im Stau warten.
- Die **verkehrsgefährdende Situation** hat bereits mehrfach zu **schweren Unfällen** geführt.
- Die **Versorgungssicherheit** bei Bevölkerung und Wirtschaft kann nicht mehr gewährleistet werden. Nicht nur der Transitverkehr, sondern auch der grenzüberschreitende Verkehr zur Versorgung der Bevölkerung im grenznahen Raum ist von der Blockabfertigung betroffen.
- Teilweise **Verdoppelung der Transportdauer (durch Staus, Nutzung der Rollenden Landstraße (RoLa) oder Umwegverkehre)**, damit Verdoppelung der Personalkosten und Vergeudung der fahrmangelbedingt ohnehin mehr als knappen Ressource „Lenkzeit“.
- **Verschärfung des Fahrermangels:** Lkw-Fahrer sind nicht mehr bereit, über die Brennerroute zu fahren. Dies verschärft die Situation in der Logistikbranche, die ohnehin mit einem dramatischen Arbeitskräftemangel konfrontiert ist.
- **Verteuerung der Transporte durch Staus und Transport über die RoLa (Schiene),** zusätzlich zur Personalkostensteigerung durch höhere Kosten bei Benutzung der RoLa. Zusätzlicher Wettbewerbsvorteil für osteuropäische Flotten durch niedrige Personalkosten bei Stausituationen.
- **Wettbewerbsverzerrung: Tiroler Transportunternehmer stehen bereit, die Lücke zu füllen** und Transporte ohne Kostensteigerungen zu übernehmen, da sie das Sektorale Fahrverbot und das Nachtfahrverbot über die Ausnahmen für Quell- und Zielverkehre umgehen können.

[Hintergrund: Transporte in und aus der Kernzone (Tiroler Bezirke Imst, Innsbruck Stadt und Land, Kufstein, Schwaz) sind vom Sektoralen bzw. Nachtfahrverbot ausgenommen. Folglich können Tiroler Unternehmen weiterhin mit allen Euro VI-Fahrzeugen z.B. Beförderungen von München nach Verona durchführen, sofern in der Kernzone be- oder entladen wird. Durch formelles Ausstellen eines Auftrages zur Einlagerung und eines zur Auslagerung kann suggeriert werden, dass Lkw in



der Tiroler Kernzone be- oder entladen werden. Andere Unternehmen - ohne Standort in der Kernzone - haben die Möglichkeit der (formellen) Umladung in der Kernzone nicht.]

Welche Alternativen gibt es zur Straße?

- **Alternativen zum Lkw kaum vorhanden:**
Im Jahr 2022 passierten rund 2,48 Millionen Lkw die Brennerautobahn in beide Richtungen. Auf der **RoLa (sog. begleiteter Kombiniertes Verkehr)** bestehen theoretisch Kapazitäten für ca. 307.000 Lkw pro Jahr. Abzüglich der bereits besetzten Kapazitäten **könnten maximal ca. 100.000 Lkw pro Jahr derzeit zusätzlich auf die RoLa verlagert werden.**



Quelle: Thomas Böhm

- Zugang zur RoLa wird zudem häufig durch Dosierungsmaßnahmen (Blockabfertigung) seitens Tirols erschwert und gebuchte Abfahrten verpasst.
- Die Züge der RoLa sind bereits heute zu den benötigten Zeiten voll ausgelastet! Es bestehen viele Klagen über die **mangelnde Zuverlässigkeit und Hygiene bei der RoLa.**
- Auch der **unbegleitete Kombinierte Verkehr** auf der Bahn kann nur einen Bruchteil der 2,48 Mio. Lkw, die derzeit über den Brenner in beide Richtungen fahren, aufnehmen. **Die Schienentrassen sind heute fast vollständig ausgelastet.** Auch mit Fertigstellung des Brennerbasis-Tunnels voraussichtlich im Jahr 2032 werden nicht ausreichend Schienenkapazitäten für eine größere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Bahn zur Verfügung stehen, da die Zulaufstrecken nördlich und südlich des Brenners zu diesem Zeitpunkt nicht fertiggestellt sein werden.

Kiefersfelden, 20. Februar 2023