

Freien klimagerechten Warenverkehr über den Brenner gewährleisten

Gemeinsame Erklärung



UNTERNEHMERVERBAND SÜDTIROL
ASSOIMPRENDITORI ALTO ADIGE



Die bayerische
Wirtschaft

Freien klimagerechten Warenverkehr über den Brenner gewährleisten

Gemeinsame Erklärung

Der EU-Binnenmarkt ist die Basis für Fortschritt und Errungenschaften der EU im wirtschaftlichen wie im sozialen Bereich. Der EU-Binnenmarkt ist aber nur so gut wie der freie Fluss des Warenverkehrs. Dem sollen auch die Transeuropäischen Netze dienen. Die Brennerstrecke ist eine Zentralachse des Güterverkehrs in Europa.

Der Unternehmerverband Südtirol und die Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft treten gemeinsam für einen klimagerechten freien Warenverkehr ein, der die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt gleichermaßen achtet. Wir setzen uns für zukunftsgerichtete klima- und umweltgerechte Lösungen mit technologischen Innovationen ein. Bei regulativen Eingriffen besteht die Gefahr, dass ihre Auswirkungen in der Praxis nicht im Sinne der Nachhaltigkeit sind, da sie den Verkehr weniger effizient werden lassen, indem sie zusätzliche Kosten und Umweltverschmutzungen – gegebenenfalls an anderer Stelle in Europa – verursachen.

Es ist eine Tatsache, dass der stetig zunehmende alpenquerende Verkehr aufgrund der besonderen Topografie des Unterinntals eine große Belastung der Bevölkerung ist. Für Tirol ist der Transitverkehr eine besondere Herausforderung. Wir sind uns deshalb darin einig, dass der Schutz von Umwelt, Klima und Gesundheit zu Recht einen hohen Stellenwert in Europa haben muss. Eine erfolgreiche Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik muss im Verbund mit allen europäischen und internationalen Partnern – was den alpenquerenden Verkehr betrifft auch mit der Schweiz – realisiert werden.

Dies muss konstruktiv, im Sinne der Menschen, der wirtschaftlichen Zukunft, der Umwelt, des einheitlichen Wirtschaftsraums Europas und der guten Nachbarschaft in der Region erfolgen. Alpenquerender Verkehr betrifft nicht nur Tirol und den Brennerkorridor. Es ist auch zu beachten, dass Güterverkehre bei einem Ausbau des Hafens Triest weiter zunehmen können.

Nachhaltige Maßnahmen

Wir treten gemeinsam für nachhaltige Maßnahmen ein, mit denen ein umweltgerechter Alpentransit gewährleistet wird und der den europäischen Gedanken verwirklicht. Wir stehen zu einem zügigen Ausbau der Schieneninfrastruktur und setzen uns jeweils auf nationaler Ebene mit Nachdruck dafür ein.

Attraktiverer Schienengütertransport

Wir müssen bei den Kapazitäten von Schienenstrecken und Terminals ansetzen: der Nord- und der Südzulauf zum Brennerbasistunnel müssen schnellstmöglich realisiert werden, die Anbindung der Terminals in Deutschland, Italien und Österreich kurzfristig verbessert und ihre Kapazität erweitert werden. Zusätzlich ist auch der Neubau von Terminals insbesondere in Regionen mit TEN-Netz-Kreuzungen anzugehen.

Auch auf den bestehenden Trassen ist in der Übergangszeit noch eine gewisse Verlagerung denkbar. Um Potenziale aufzudecken und zu nutzen, müssen die Anforderungen der verladenden Wirtschaft möglichst präzise bekannt sein und die Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs transparent gemacht werden. Auch der Zulauf auf der Straße darf nicht behindert werden.

Es muss zudem auf eine Harmonisierung der strukturellen und organisatorischen nationalen Vorschriften im Schienenverkehr hingewirkt werden. Die Wirtschaft braucht verlässliche Termine und Kapazitäten. Personen- und Güterverkehr müssen noch besser aufeinander abgestimmt werden. Dabei kann in Betracht kommen, einen bestimmten Anteil der Trassenkapazitäten ausschließlich dem Güterverkehr zur Verfügung zu stellen.

Entwicklungen bei Nutzfahrzeugen technologieoffen nutzen

Die technische Entwicklung bei Nutzfahrzeugen hat in den letzten Jahren zu einer erheblichen Absenkung der Emissionen geführt. Der Wirtschaftsverkehr leistet also schon heute einen deutlichen Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffkonzentration, und die Emissionen werden noch einmal deutlich sinken, wenn es mit den richtigen Rahmenbedingungen – insbesondere einer Tank- bzw. Ladeinfrastruktur – gelingt, auch den Straßengüterverkehr sukzessive auf alternative

Antriebstechnologien umzustellen. Es müssen sowohl eine ausreichende Wasserstoffinfrastruktur als auch Ladeinfrastruktur für E-Mobilität zügig grenzüberschreitend aufgebaut werden. Auch flankierende Maßnahmen wie beispielsweise die Erzeugung von Erneuerbaren Energien / Wasserstoff an der Strecke können einen wichtigen Beitrag leisten. Synthetische Kraftstoffe dürfen ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden.

Ein Beispiel: Die Emissionen für Partikel sind im Vergleich zu den Lkw der ersten Generation um 97,5 Prozent gesunken, für Stickstoffoxide um 97,5 Prozent, für Kohlenwasserstoffe um 95,0 Prozent und für Kohlenstoffmonoxid um 87,8 Prozent. Die Reduzierung verlief in diesen Jahren exponentiell und der größte Anteil an der Verbesserung liegt in der Entwicklung von der EURO V hin zur EURO VI-Klasse. Verbesserungen müssen honoriert werden, damit ihnen weitere folgen.

Wir blicken technologieoffen in die Zukunft. Industrielle Wettbewerbsfähigkeit und Klimapolitik stärken sich gegenseitig. Die Unternehmen sind Teil der Lösung für die ökologischen Herausforderungen. Den größten Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen haben nicht Verbote, sondern technologischer Fortschritt und innovative Lösungen geleistet.

10-Punkte-Plan vom 25. Juli 2019 schneller umsetzen

Der am 25. Juli 2019 zwischen dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und dem damaligen bayerischen Verkehrsminister Hans Reichhart mit dem damaligen österreichischen Verkehrsminister Andreas Reichhardt und dem Tiroler Landeshauptmann Günther Platter vereinbarte 10-Punkte-Plan weist in die richtige Richtung, um die Probleme mittelfristig anzupacken. Bei der Umsetzung ist allerdings eine deutliche Beschleunigung erforderlich. Dies gilt insbesondere für die Förderung des Kombinierten Verkehrs, beispielsweise durch eine bessere Anbindung der Güterverkehrsterminals an die Brennerstrecke, ein intelligentes Lkw-Leitsystem 2.0 und die Planungsbeschleunigung des Nordzulaufs zum Brenner-Basistunnel.

Kurzfristige Maßnahmen

Unabhängig von den wichtigen Infrastrukturprojekten sind deutliche Verbesserungen möglich und erforderlich. Entsprechende Maßnahmen müssen geeignet sein,

die Emissionen nachhaltig zu senken und den hohen Stellenwert der Warenverkehrsfreiheit in Europa weiter zu gewährleisten. Verbote, wie Dosierung der Durchfahrten für Lkw, die Ausweitung des sektoralen Fahrverbotes, die Verschärfung des Nachtfahrverbotes auch für Lkw mit der besten Schadstoffklasse erhöhen die Schadstoffemissionen, verlagern den Verkehr auf die Nachbarländer und schaden neben der regionalen Wirtschaft auch dem kontinentalen Warentransport. Staus und stockender Verkehr produzieren zusätzliche Umweltbelastungen. Eine Verringerung der Gesamtemissionen wird damit nicht erreicht.

Wo kurzfristig Eingriffe notwendig erscheinen, müssen sie verhältnismäßig sein. Nachtfahrverbote führen zu Staus in den Tageszeiten mit entsprechenden Umweltauswirkungen. Mit nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen und begrenzt für Lkw der besten Schadstoffklasse Euro VI, sowie für LNG, Elektro- und Wasserstoff-Lkw, könnte der Warenverkehr wenigstens laufen und die Lärm- und Umweltbelastung wäre aufgrund niedriger Geschwindigkeit im Vergleich zur Belastung durch Staus niedriger. Welche Geschwindigkeit eine angemessene Lösung bietet, sollte von unabhängigen Experten geprüft werden.

Gemeinsam an Lösungen arbeiten

Zusammenfassend sind folgende Maßnahmen anzugehen:

- Die EU muss auf eine Harmonisierung der strukturellen und organisatorischen nationalen Vorschriften im Schienenverkehr hinwirken.
- Die EU muss sich zudem für die Aufhebung der aktuellen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in Tirol einsetzen. Dies betrifft die Dosierung der Durchfahrten für Lkw, die Ausweitung des sektoralen Fahrverbotes sowie die Verschärfung des Nachtfahrverbotes auch für Lkw mit der besten Schadstoffklasse.
- Die EU muss ebenso wie Deutschland, Österreich und Italien, aber auch die Schweiz, dafür sorgen, dass sowohl eine ausreichende Wasserstoffinfrastruktur als auch Ladeinfrastruktur für E-Mobilität zügig grenzüberschreitend aufgebaut werden. Synthetische Kraftstoffe dürfen nicht außer Acht gelassen werden.
- Deutschland und Italien müssen eine schnellere Realisierung der jeweiligen Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel anstreben.

- Deutschland und Bayern, Österreich und Tirol müssen gemeinsam den 10-Punkte-Plan vom 25. Juli 2019 deutlich schneller umsetzen.
- Die Wirtschaft kann von unabhängigen Experten untersuchen lassen, welche Geschwindigkeitsbegrenzungen bei Lkw angemessene Lösungen bieten. Zudem kann sich die Wirtschaft an Modellprojekten für einen klimagerechten Alpentransit beteiligen. In Bayern ist dies im Rahmen des Projekts „Klimafreundlicher Brennertransit“ der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft in Kooperation mit LKZ Prien GmbH, gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, der Fall. Ziel des Projekts ist es, die Anforderungen und Möglichkeiten für Transporte auf der Schiene aufzuzeigen, damit bereits jetzt die bestehenden Potenziale optimal genutzt werden können und die angestrebte Verlagerung von zusätzlichen Verkehren auf die Schiene vorbereitet wird. Auch bei der Umsetzung des 10-Punkte-Plans vom 25. Juli 2019 ist die Wirtschaft gerne bereit, ihr spezifisches Wissen mit einzubringen.

Kiefersfelden, 30. Mai 2022

Heiner Oberrauch

Präsident

Unternehmerverband Südtirol

Wolfram Hatz

Präsident

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft