

Grenzüberschreitendes Manifest: Verringerung des Güterverkehrs auf der Brennerachse

Der Fernverkehr auf der Nord- und Südseite des Brennerpasses verursacht schwere Schäden für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung in den durchquerten Tälern.

Der Straßengüterverkehr in der gesamten EU stagniert seit mindestens 2018 und ist seit 2021 rückläufig. Der Güterverkehr über die Alpenpässe nimmt hingegen seit 2005 im Durchschnitt leicht zu. Am Brenner ist seit 2009 ein stetiger Anstieg zu verzeichnen (mit zwei Rückgängen in den Jahren 2020 und 2023), da er hier durch politische Maßnahmen gefördert wird, die die Nutzung der Autobahn auf der Brennerachse zum Nachteil der Eisenbahn begünstigen und für die Österreich und in noch viel größerem Maße Italien verantwortlich sind.

Daher sind dringende strategische Entscheidungen erforderlich, um den Inhalt dieser Politik umzukehren und den Transitverkehr von Lastkraftwagen auf den Autobahnen A13 und A22 unverzüglich zu begrenzen.

Zunächst einmal müssen die Mautgebühren auf italienischer Seite an die Mautgebühren auf österreichischer Seite angeglichen werden, um den Umweggüterverkehr aus wirtschaftlichen Gründen zu verhindern. Begleitet werden muss dies von weiteren gezielten Maßnahmen wie der Transitbörse.

Zweitens müssen in Österreich und Italien dauerhaft Maßnahmen ergriffen werden, die den Transitverkehr von Schwerlastkraftwagen unter Berücksichtigung aller Interessen und nicht nur derjenigen der Transportunternehmen einschränken können: Dabei geht es vor allem um die Eindämmung des Nachtverkehrs, Transitverbote für Güter, die mit der Bahn transportiert werden können, die Abschaffung umweltschädlicher Subventionen und die Abschaffung von Mineralölsteuervergünstigungen.

Aus diesen Gründen lehnen wir das Projekt zum Wiederaufbau der Lueg-Autobahnbrücke nördlich des Brennerpasses ab, da dieses Bauvorhaben ganz im Sinne einer Zunahme des Güterverkehrs entlang des Passkorridors ist, und befürworten die Idee, die Brücke durch einen etwa 2 Kilometer langen Tunnel zu ersetzen.

Um den Straßengüterverkehr am Brenner zu verringern und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einen Großteil davon sofort auf die Schiene zu verlagern, ist es keineswegs notwendig, eine neue Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Innsbruck und Verona zu bauen. Die große Restkapazität der bestehenden Eisenbahnstrecke, die durch weitere Maßnahmen für einen effizienteren Betrieb noch erhöht werden könnte, würde es zumindest ermöglichen, sowohl in Österreich als auch in Italien die Möglichkeiten für den Gütertransport im traditionellen gemischten Verkehr und im unbegleiteten kombinierten Verkehr zu verdoppeln. Auch auf der Bahnstrecke von München nach Kiefersfelden in Deutschland gibt es erhebliche Restkapazitäten für den Güterverkehr von und zum Brenner, sodass es nicht notwendig ist, die Strecke München-Kufstein viergleisig auszubauen.

Aus diesen Gründen lehnen wir neue nationale und europäische Finanzierungen für den Bau neuer Eisenbahnstrecken entlang der Brennerachse ab und sind gegen die Fortsetzung aller laufenden Arbeiten auf derselben Achse (die bereits schwere Schäden für die Umwelt und das finanzielle Gleichgewicht der betroffenen Länder verursacht haben).

Die von uns vorgeschlagene Lösung für eine andere Bewältigung des internationalen Straßengüterverkehrs auf der Brennerachse lautet wie folgt: 1) Ein Drittel dieses Verkehrs würde aufgrund des Wegfalls der wirtschaftlichen Anreize und anderer flankierender Maßnahmen auf die alpenquerenden Schweizer Eisenbahnen verlagert. 2) Ein weiteres Drittel würde aufgrund wirksamer Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die bestehende Brennerreisebahn verlagert. 3) Ein Drittel würde auf den Passautobahnen verbleiben, begleitet von allen notwendigen Maßnahmen zur Begrenzung der damit verbundenen Luftverschmutzung und Lärmbelästigung.

Der Wille und das gegenseitige Einverständnis der Bevölkerung Bayerns, Tirols, des Eisack- und Etschtals können die Entscheidungen der nationalen Regierungen maßgeblich beeinflussen.

Dieses Dokument ist ein Beitrag in diese Richtung und hofft auf die Entwicklung einer gemeinsamen Absichtserklärung, die Druck auf die öffentlichen Entscheidungsträger ausüben kann, die für die Situation verantwortlich sind, unter der die Bevölkerung entlang der Brennerachse leidet.

Dieses Manifest wird unterzeichnet von: