

„Vielleicht, wenn, aber“: LBS und LBT sehen im 10-Punkte-Plan für den Brenner wenig Abhilfe bei konkreten Problemen

(26.07.2019) „Ernüchternd, in vieler Hinsicht zu wenig konkret, leider mit sehr vielen Vielleichts, Wenss und Abers behaftet“ – so bezeichnen die beiden bayerischen Logistikverbände LBS und LBT das Ergebnis des Gipfeltreffens zum Brennertransit zwischen Österreich, Tirol, Deutschland und Bayern am 25. Juli 2019 in Berlin.

Angesichts der bereits im Vorfeld des Gespräches erfolgten Ankündigung Tirols, keinesfalls an den bestehenden Verboten rütteln zu lassen, also insbesondere an der Blockabfertigung für die Inntalautobahn, hielten sich die Erwartungen der Branchenverbände ohnehin in bescheidenem Rahmen. Der jetzt verabschiedete 10 Punkteplan enthält insoweit auch keine wesentlich neuen Aspekte, die zu einer kurzfristigen Behebung oder auch nur Milderung der aktuellen Transitproblematik beitragen könnten. Allein die Tatsache, dass miteinander geredet und gemeinsame Schritte beschlossen werden, sei aber schon ein begrüßenswerter Fortschritt.

Bei den baulichen, aber auch einigen der technischen Maßnahmen behalten die beiden LBS und LBT ihre kritische Position: „Mit Absichtserklärungen ist noch keines der bestehenden Probleme vom Tisch. Insbesondere die komplexen Genehmigungs- und Einspruchsverfahren in Deutschland machen einige der angestrebten Termine fraglich“; kommentieren die beiden Geschäftsführer Sabine Lehmann und Sebastian Lechner die Inhalte des Plans. So verweisen sie unter anderem auf die Widerstände beim Nordzulauf zum Brenner Basis-Tunnel oder die Schwierigkeiten, Terminalstandorte zu finden bzw. realisiert zu bekommen. „Nach wie vor werden Aufgabenstellungen aus der Verkehrswelt isoliert betrachtet und dargestellt, während es einer ganzheitlichen Betrachtung und Lösung bedarf.“

Auch bei der Technik hegen beide Verbände Zweifel. „In der gemeinsamen Erklärung in Berlin steht, die Beteiligten würden im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, dass die Umsetzung für Nah-, Fern- und Güterverkehrszüge so rasch wie möglich erfolge. Darin sind so viele Einschränkungen enthalten, dass keines unserer Unternehmen darauf eine verlässliche mittel- oder langfristige Planung aufbauen könnte“, sagen Lechner und Lehmann. „Im Gegenteil: Alle Firmen müssen weiterhin mit den Unwägbarkeiten der Blockabfertigung und staatlichen Eingriffen in den freien Warenverkehr rechnen, wie bei das beim Sektoralen Fahrverbot der Fall ist.“ Aktuell hat dies zur Folge, dass sich die betroffenen Unternehmen, Fahrer, Anlieger und auch die Kunden in der verladenen Wirtschaft weiterhin auf massive Verkehrsbehinderungen, Staus und Umweltbelastungen südlich von München einstellen müssen.

PRESSE- INFORMATION

München, 26.07.2019

Verantwortlich:
Sabine Lehmann
Sebastian Lechner
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

Was die Zukunft angeht: Aus Sicht von LBS und LBT ist es zu begrüßen, wenn das Angebot der Bahnen sowohl im Bereich der bereitgestellten Trassen, der Digitalisierung und auch der Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr verbessert werden soll. Dies gilt auch für die Ankündigung, die Kapazitäten bei der Rollenden Landstraße bereits im kommenden Jahr auf 400.000 LKW pro Jahr zu erhöhen. „Bleibt nur die Frage, ob und wie diese Lkw dann zum Beispiel auch die Verladestation in Wörgl erreichen sollen, wenn auch sie sich aufgrund der Blockabfertigung in die dadurch verursachten Staus einreihen müssen und die reservierten Züge nicht erreichen können“, warnen die Verbände.

Zu begrüßen sind aus Sicht von LBS und LBT die Überlegungen zu einem intelligenten Lkw-Leitsystem, sowie die Ankündigung, von der überstürzten Einführung einer sogenannten Korridormaut abzusehen, sondern eine gesamteuropäische, sorgsam abgestimmte Lösung der Mautproblematik für alle belasteten Regionen in Europa herbeizuführen. Es dürfe allerdings nicht der Branche allein überlassen bleiben, die damit verbundenen erhöhten Kosten der Öffentlichkeit bewusst zu machen. Zudem hegen die Verbände Zweifel, dass der Preis allein die in Innsbruck erwünschte Wirkung entfaltet: „Für die Routen über den Brenner sprechen viele, auch organisatorische Gründe. Was wollen die Tiroler unternehmen, wenn der Preis steigt, aber der Verkehr bleibt? Wie will man dann mit den Rechten jener umgehen, die für eine Leistung bezahlen?“

Als aktuell mit das größte Problem für den gesamten Wirtschaftsverkehr zwischen Nord und Süd betrachten die Verbände jedoch weiterhin die von Tirol angekündigte Verschärfung des sektoralen Fahrverbots, die bereits zum 1. Januar 2020 in Kraft treten soll. „Hier erwarten wir sowohl von der Bayerischen Staatsregierung als auch von der Bundesregierung eine konkrete Unterstützung bei der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens in Verbindung mit dem Erlass einer einstweiligen Anordnung gegen Österreich. Wenn Tirol hier nicht doch noch Gesprächsbereitschaft signalisiert, dann hilft hier nur noch nachhaltiges und konsequentes Handeln“, so Heinrich Doll und Hans Ach, die Präsidenten von LBS und LBT. Sie sicherten zu, dass die bayerische Logistikbranche jederzeit und ohne Vorbedingungen bereit ist, gemeinsam mit der Politik und den Behörden nach konstruktiven und für alle Beteiligten akzeptablen Lösungen im alpenquerenden Verkehr zu suchen.