

# Pressekonferenz

---

**Montag, 08. Juli 2024 um 09:00 Uhr**

hbw | Haus der Bayerischen Wirtschaft, ExecutiveArea

Max-Joseph-Str. 5, 80333 München

---

## „Gemeinsame Erklärung zum Brennertransit“

---

**Bertram Brossardt**

Hauptgeschäftsführer

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V.

---

Es gilt das gesprochene Wort.

Lieber Herr Kloger, lieber Herr Oberrauch,  
meine Damen und Herren,

der alpenquerende Verkehr und damit auch der Brennertransit haben eine überragende Bedeutung für den gesamten europäischen Warenverkehr. Diese wichtigste Verbindung von Nord- nach Südeuropa ist zentraler Dreh- und Angelpunkt eines reibungslosen und freien Warenhandels zwischen den Ländern der Europäischen Union. Die Bedeutung für unseren deutschen und bayerischen Wirtschaftsstandort ist herausragend. Gleiches gilt für die Standorte in Tirol und Südtirol.

Die Nord-Süd-Verbindung hat speziell für Bayern eine überragende Relevanz. Mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 768 Milliarden Euro im Jahr 2023 trägt Bayern 18,6 Prozent zum bundesweiten BIP bei, als eigenständige Volkswirtschaft wären wir die sechstgrößte in

Europa. Teil dieses Erfolgs ist unsere Stärke im Export.

Dafür unerlässlich ist ein freier und ungestörter Warenverkehr. Italien ist unser viertgrößter Handelspartner, sechstgrößter für Deutschland. Allein im Jahr 2023 summierten sich die bayerischen Exporte nach Italien auf 15,2 Mrd. Euro (Deutschland: 87,2 Mrd. Euro), die Importe aus Italien beliefen sich auf 14,4 Mrd. Euro (Deutschland: 72,2 Mrd. Euro).

Der Brenner ist sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr der am stärksten befahrene Übergang im Alpenraum.

Das Gütervolumen umfasst 30 Prozent des gesamten Nord-Südverkehrs im Alpenbogen. Die transportierte Gesamtgütermenge beträgt über 50 Mio. Tonnen. Davon werden 70 Prozent auf der Straße und 30 Prozent auf der Schiene transportiert. Insgesamt überqueren den

Brennerpass mehr als zwei Millionen Lkws jährlich.

Der Brenner Basistunnel wird daher das Herzstück des Transeuropäischen Netze-Korridors von Helsinki nach Malta bilden. In erster Linie soll er dem Transport von Gütern dienen.

Seit bald 20 Jahren wird am Tunnel gebaut. Doch leider geht es nicht so schnell voran, wie es nötig wäre. Wenn alles gut geht, wird der Brennerbasistunnel Anfang der 2030er Jahre eröffnet.

Doch das ist nur die halbe Miete. Während der Südzulauf in Italien gut vorankommt, kann davon beim Nordzulauf nicht die Rede sein.

Mit einer Fertigstellung wird in circa 20 Jahren gerechnet. Besonders wichtig ist daher, dass wir jetzt unbedingt zeitnah eine definitive

Entscheidung für einen konkreten  
Trassenverlauf in Deutschland brauchen.

Wir müssen bei den Planungs- und  
Genehmigungsverfahren alle Register ziehen,  
damit die Strecke früher fertig wird, als man  
heute befürchten muss. Auch der Beschluss des  
Bundestags zum Bau und Finanzierung der  
Strecke steht noch aus. Die politische Agenda  
sieht vor, dass sich der Bundestag mit dem  
Projekt im Laufe des Jahres 2025 beschäftigt.

Deshalb müssen wir jetzt alles daransetzen, um  
bestehende Hindernisse zu beseitigen und den  
Weg frei für einen unkomplizierten  
Warenverkehr zu machen!

Wir geben uns als vbw allerdings keinen  
Illusionen hin: Bis der Tunnel fertig geplant,  
gebaut und in Betrieb gegangen ist, werden  
noch etliche Jahre ins Land ziehen.

Unser Anspruch muss es sein, die Ist-Situation auf der Brenner-Route so schnell wie möglich zu verbessern – und zwar auf der Straße und auf der Schiene.

Denn seit Jahren beeinträchtigen die immer heftigeren verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in Tirol, wie Blockabfertigung, Nachtfahrverbot und die vielen sanierungsbedingten Baustellen auf der Strecke den Verkehr massiv. Neueste Hiobsbotschaft ist die jahrelange Sanierung der Luegbrücke auf der Brennerautobahn, die derweil nur einspurig zu befahren ist. Auch hier ist Stau vorprogrammiert.

Die Situation im alpenquerenden Güterverkehr verschärft sich nicht nur am Brenner immer mehr. Ein Beispiel ist die Strecke von Salzburg nach Villach über die Tauernautobahn, die von Lkw-Fahrverboten und Tunnelanierungen betroffen ist.

Größtes Ärgernis ist und bleibt die Blockabfertigung, mit der die Tiroler Landesregierung die Zahl der Durchfahrten auf der Inntalautobahn – oft auch unangekündigt – begrenzt. Die Folge sind gigantische Staus von bis zu 70 Kilometern Länge auf bayerischer Seite! Damit in dieses Thema Bewegung kommt, hatte die italienische Seite bereits Mitte Februar ein Vertragsverletzungsverfahren vor der EU-Kommission angestrengt. Der nächste Schritt ist dann eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof.

Es muss aber jetzt etwas getan werden, daher gilt es folgende Punkte kurzfristig anzupacken:

- die europarechtswidrigen Eingriffe in den freien Warenverkehr müssen beendet werden.
- Das Nachtfahrverbot für LKW mit der besten Schadstoffklasse Euro 6 muss aufgehoben werden!

- Es gibt keine echten Alternativrouten zwischen Bayern und Italien, daher darf es auch keine Mauterhöhung geben. Eine höhere Maut hätte deshalb nur einen Effekt: Sie würde exportierende Unternehmen zusätzlich belasten.
- Wir müssen zudem die bestehenden Schienenkapazitäten bis zum Maximum ausnutzen – dabei gilt es auch Berührungspunkte abzubauen.

Wie das gelingen kann, zeigt unser Projekt „Klimafreundlicher Brennertransit“, das vom Bayerischen Verkehrsministerium gefördert und vom Logistikkompetenz-Zentrum Prien durchgeführt wurde.

Das Projekt zielte vor allem darauf ab, die verladende Industrie besser über bestehende Möglichkeiten auf der Schiene zu informieren. Dazu haben wir unter anderem eine Reihe von Erklärfilmen zum Gütertransport auf der



Schiene sowie Orientierungshilfen erstellt und veröffentlicht.

Im Nachgang zum Projekt haben wir im zweiten Halbjahr 2023 vier Workshops in Kooperation mit dem LKZ Prien zum klimafreundlichen Güterverkehr durchgeführt. Auch 2024 führen wir vier Workshops in München durch.

Vorgesehen ist ein weiterer Workshop speziell zu brennerquerendem Verkehr mit Vertreter\*innen aus Österreich und Südtirol.

Meine Damen und Herren,

abschließend gilt es also für den langfristigen Erfolg und um weitere Verzögerungen zu verhindern, dass wir endlich eine klare zeitliche Perspektive für Planung und Bau der bayerischen Zulaufstrecke brauchen. Das Tempo muss hier schneller werden.

Es ist also überfällig, den Brenner und insbesondere auf bayerischer Seite den Brenner-Nordzulauf zu priorisieren. Unser aller Ziel ist es, den klimagerechten Güterverkehr voranzubringen. Dafür müssen wir vor allem den Kleinkrieg um den Trassenverlauf beenden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.