

07. Februar 2024 - Pressemitteilung

Teilsperre der Lueg-Brücke: Chance für Verkehrsentslastung der Brennerroute

Der Heimatpflegeverband Südtirol warnt vor einer Aufweichung der Verkehrsbeschränkungen in Nordtirol aufgrund des geplanten Neubaus der Lueg-Brücke.

Die Lueg-Brücke gleich hinterm Brenner wird ab 2025 für fast drei Jahre nur mehr einspurig befahrbar sein. Während der Bauzeit 2025-2028 wird es Einschränkungen für den PKW- und LKW-Verkehr geben. Nun betrachten laut Medienberichten die Handelskammer Bozen und die Wirtschaftskammer Kärnten die bevorstehende Teilsperre auf der A13 sowie eine ähnliche Sperrung der Tauernautobahn als „Super-GAU“ für die heimische Wirtschaft. Dies ist unbegründet.

Zu Einschränkungen muss es im Brennertransitverkehr ohnehin kommen. 2023 haben fast 11,7 Mio. PKW und 2,4 Mio. LKW den Brenner auf der Straße passiert, eine Steigerung von einer halben Million Fahrzeugen gegenüber 2022. Mit 54,6 Mio. Tonnen nahm die Brennerroute (Bahn und Straße) 2021 allein gut 46% des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs (118,4 Mio t) auf, mehr als alle Transitrouten der Schweiz zusammen. 2023 passierten geschätzt 830.000 Schwerfahrzeuge die Schweiz, aber drei Mal so viele allein den Brenner, während der Gotthard-Basistunnel nur zu 55% ausgelastet war.

Schon die Anwendung der Bestwegstrategie würde wesentlich helfen. Laut der von der Tiroler Landesregierung in Auftrag gegebenen CAFT-Studie (Dezember 2021) fahren 29,7% der LKW am Brenner einen mindestens 60 km langen Umweg im Vergleich zu ihrem Bestweg, nur um einige Euro zu sparen. Die Gotthard-Route ist für LKW zwischen der Lombardei und Süddeutschland um rund 100 km kürzer als die Brennerroute. Wenn 700.000 LKW jährlich 100 km länger als nötig fahren, sind das 70 Mio. umsonst gefahrene Kilometer: das Gegenteil von Kostenwahrheit und Klimaschutz. Der Modal Split liegt am Brenner seit Jahren stabil bei 73% zu 27% zugunsten der Straße.

In diesem Sinne ist die von der Südtiroler Landesregierung schon lange in Aussicht gestellte „Umweltmaut“ auf der A22 überfällig und EU-konform unter Nutzung der EU-Wegekostenrichtlinie. Sie ist im Regierungsprogramm der neuen Landesregierung offiziell festgeschrieben, aber erst nach der Konzessionsverlängerung der A22 seitens Rom. Dafür gibt es keinen sachlichen Grund. Die Umlenkung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf den Bestweg muss sofort erfolgen, spätestens zu Beginn 2025 mit der Teilsperre der Lueg-Brücke.

Deshalb sind die Verkehrsbeschränkungen auf der A13 ab 2025 kein Super-GAU, sondern eine Chance, mit der Verlagerung des Güterverkehrs über den Brenner auf die Schiene endlich ernst zu machen. Das auf der Schiene transportierte Gütervolumen am Brenner (österr. Seite) lag 2022 bei nur 13,8 Mio. t, wobei die RoLa noch abgezogen werden muss, weil 94% der RoLa-Züge am Brenner enden. Der Anteil der RoLa am gesamten Schwerverkehr lag 2022 bei nur 4,8% (Landesregierung Tirol, Verkehr in Tirol – Bericht 2022, S. 23). Die der EU vor Jahren zugesagten RoLa-Kapazitäten können mit kurzer Vorlaufzeit aktiviert und auf 317.856 LKW jährlich erhöht werden. Sogar 450.000 LKW könnten jährlich mit der RoLa befördert werden, so die Tiroler Landesregierung.

Mit rund 11,3 Millionen Nettotonnen an transportierten Gütern ist der italienische Teil der Brennerbahn stark unterausgelastet. Die Kapazität liegt trotz der extrem geringen Zahl an Betriebstagen (250 im Jahr) bei 29 Mio. Tonnen. Der Grund für die mangelnde Nutzung liegt neben logistischen Schwachpunkten auf der Hand: die Autobahn ist zu billig.

Eine weitere Notwendigkeit kann mit einer Verkehrsreduzierung sowohl bei LKW wie bei PKW erreicht werden: nachdem die EU beschlossen hat, die Grenzwerte bei den Stickstoffdioxid- und Feinstoffemissionen bis 2030 deutlich zu senken, können diese nur mit einer Verminderung des Verkehrs erreicht werden. Dies kann am wirksamsten mit einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene geschehen, was auch eine ganz erhebliche Energieeinsparung erbringt: „Der spezifische Endenergiebedarf je Tonnenkilometer reduziert sich am Tiroler Brennerkorridor bei einem Einsatz der Bahn um -72% gegenüber einem Diesel-LKW auf der Bestandsstrecke“ (Verkehr in Tirol – Bericht 2022, S. 45).

Mit Blick auf die 11,7 Millionen PKW, die 2023 den Brenner gequert haben, wäre auch eine Höchstgeschwindigkeit für PKW von 100 km/h mehr als sinnvoll. Dies senkt nicht nur nachweislich den CO₂-Ausstoß auf der Autobahn, sondern entlastet den Gesamtverkehr: es macht ab 2025 gar keinen Sinn, schneller als 100 km/h zu fahren, wenn man dann im Stau an der Lueg-Brücke feststeckt.

Zum vierten muss der Transit-Schwerverkehr über den Brenner ohnehin gesenkt werden, wenn man in Nord- und Südtirol die Klimaneutralität 2040 erreichen will sowie in der EU 2050. Heute produziert allein der Verkehr auf der A22 37% der gesamten verkehrsbedingten Treibhausgase in Südtirol, in Nordtirol ist es ein Viertel. Die Teilsperre der Lueg-Brücke muss Maßnahmen einleiten, die den Autoverkehr über den Brenner auf Dauer wesentlich senken.

Fassen wir zusammen: wenn die vorhandenen RoLa-Kapazitäten aktiviert werden, wenn die ungenutzten Kapazitäten auf der italienischen Brennerbahnlinie genutzt werden und eine sehr deutliche Anhebung der Maut zumindest einen Teil des LKW-Umwegverkehrs auf den Bestweg Richtung Schweiz verlagert, kann der Schwerverkehr auf der A13 und A22 ab 2025 wesentlich reduziert werden. Außerdem muss sich auch Italien dem von Bayern und Nordtirol eingerichteten automatisierten LKW-Leitsystem anschließen, um ab 2025 permanente Verkehrsüberlastungen zu vermeiden.

Als Heimatpflegeverband Südtirol wehren wir uns entschieden gegen die von Wirtschaftskreisen geforderte Aufweichung der Verkehrsbeschränkungen im Bundesland Tirol und fordern die Südtiroler Landesregierung auf, diese Beschränkungen zu unterstützen. Die Teil-Schließung der Lueg-Brücke bietet die Chance, das heutige Übermaß an Transit-Schwerverkehr für fast drei Jahre etwas zurückzufahren und Maßnahmen zu testen, die auf Dauer die Brennerroute entlasten und Klima, Umwelt und Lebensqualität der Anrainer schützen.