

PRESSE- INFORMATION

München, 03.11.2017

LBS und LBT zur sogenannten LKW-Blockabfertigung in Kufstein:

Logistikunternehmen und LKW-Fahrer werden von Tiroler Landesregierung massiv behindert

LBS/LBT-München - Die bayerischen Logistikverbände LBS und LBT sehen in den nunmehr zum wiederholten Mal durchgeführten Blockabfertigungen für den Schwerverkehr in Tirol nichts anderes, als den Versuch des Bundeslandes Tirol, das europäische Transportlogistik-Gewerbe massiv zu behindern, um eine eigene Transitpolitik ohne Absprache mit der EU durchzusetzen. Das mit der Blockabfertigung erstrebte Ziel, nämlich eine zahlenmäßige Beschränkung des LKW-Transits auf der Inntal- und Brennerroute wird jenseits der österreichischen Staatsgrenze mit LKW-Staus von bis zu 30 Kilometer Länge erkaufte. Dies ist weder unter ökologischen, noch ökonomischen geschweige denn sozialen Aspekten akzeptabel und nachvollziehbar. Dabei erkennen die Verbände durchaus an, dass Tirol im so wichtigen alpenquerenden Verkehr eine der Hauptlasten zu tragen hat. Dem wird aber bereits jetzt Rechnung getragen und zwar in Form von Sondermauten, einem sektoralen Fahrverbot, zahlreichen dauerhaften Streckensperrungen auf Bundesstraßen, einer doppelten Nachtmaut sowie flächendeckenden und praktisch lückenlosen Kontrollen des Schwerverkehrs auf der Inntalautobahn. Wenn der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter jetzt verlauten lässt, er wolle den „Umwelttransit durch Tirol so unattraktiv wie möglich machen“ so zeugt diese Aussage davon, dass es ihm in Wirklichkeit nicht um eine Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses oder ökologische Aspekte geht, sondern um eine möglichst nachhaltige Drangsalierung des LKW-Verkehrs. Die dabei angegebene Zahl von 800.000 Fahrten im Umweg-Transit wird einfach in den Raum gestellt, ohne dafür auch nur annähernd belastbares Zahlenmaterial zu liefern. Auch das anvisierte Ziel, einen Großteil des Schwerverkehrs im unbegleiteten kombinierten Verkehr und mit der Rollenden Landstraße auf die Schiene zu bringen, wird von ihm selbst als langfristige Maßnahme bezeichnet, die weder kurz- noch mittelfristig umsetzbar sein wird. Dabei hat sich gerade in den letzten Wochen erwiesen, dass die Bahnen bereits mit dem aktuellen Aufkommen im kombinierten Verkehr schon an der Belastungsgrenze arbeiten. Eine nachhaltige Entlastung wird es hier frühestens mit der Fertigstellung des Brennerbasistunnels geben können, die jedoch nicht vor dem Jahr 2026 zu erwarten steht. Zugleich müssen im Nordzulauf erst die kapazitären Voraussetzungen für eine tendenzielle Verkehrsverlagerung auf die Schiene geschaffen werden, was nach derzeitigen Schätzungen deutlich nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels der Fall sein dürfte. Doch auch dann wird man der Bevölkerung insbesondere im bayerischen Inntal vermitteln müssen, dass der

Verantwortlich:
Sabine Lehmann
Sebastian Lechner

Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

nördliche Zulauf zum Tunnel mit einer höheren Verkehrsbelastung in dieser Region verbunden sein wird. Die beiden Verbände fordern daher eine zwischen den betroffenen Regionen in Süddeutschland, Österreich und Norditalien abgestimmte Politik zum Alpentransit und ein Ende der Tiroler Alleingänge. Insbesondere geht es kurzfristig darum, realistische Kapazitätsreserven auf der Schiene auszumachen und gegebenenfalls zu heben, die jedoch auch betriebswirtschaftlich und organisatorisch für die betroffenen Unternehmen attraktiv gestaltet werden müssen. Nur auf diese Weise kann es gelingen, eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu forcieren ohne gleichzeitig eine der drei wichtigen Alpentraversen neben der Gotthardverbindung und der Tauernstrecke dem freien Warenverkehr dauerhaft zu entziehen und somit nicht nur den anliegenden Unternehmen und Betrieben nachhaltigen wirtschaftlichen Schaden zuzufügen. Dank und Anerkennung gelten dabei schon jetzt dem Bayerischen Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann für seine klaren Stellungnahmen gegen die Tiroler Zwangsmaßnahmen.