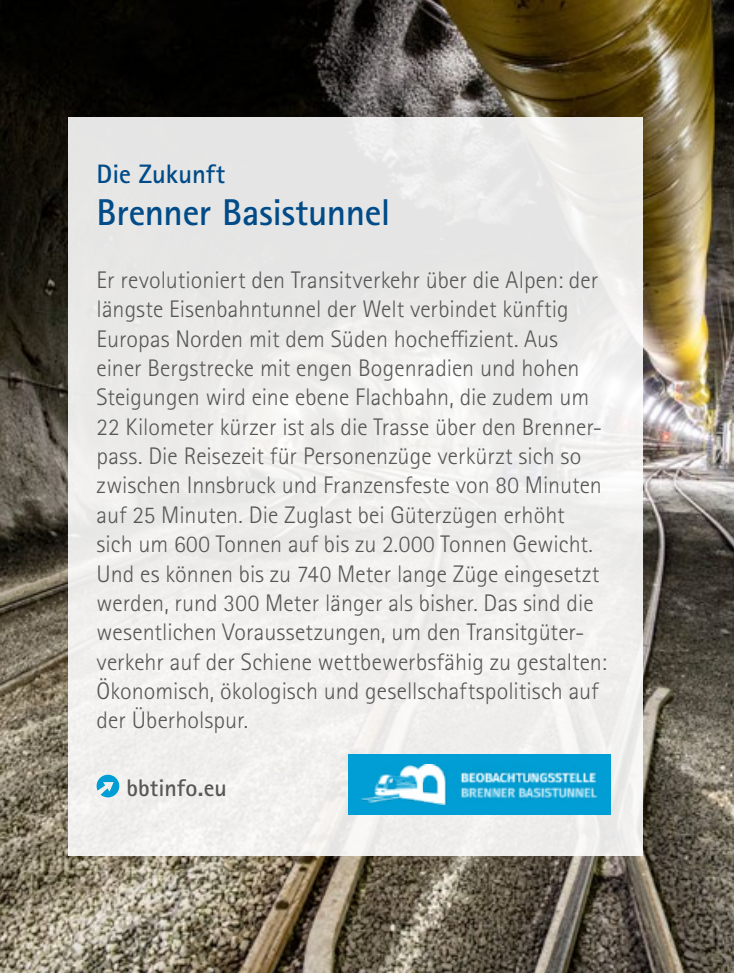


Die Zukunft
Brenner Basistunnel

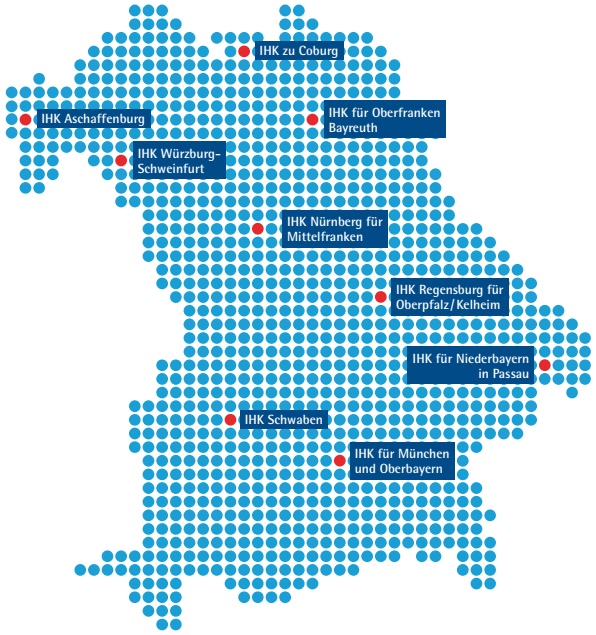
Er revolutioniert den Transitverkehr über die Alpen: der längste Eisenbahntunnel der Welt verbindet künftig Europas Norden mit dem Süden hocheffizient. Aus einer Bergstrecke mit engen Bogenradien und hohen Steigungen wird eine ebene Flachbahn, die zudem um 22 Kilometer kürzer ist als die Trasse über den Brennerpass. Die Reisezeit für Personenzüge verkürzt sich so zwischen Innsbruck und Franzensfeste von 80 Minuten auf 25 Minuten. Die Zuglast bei Güterzügen erhöht sich um 600 Tonnen auf bis zu 2.000 Tonnen Gewicht. Und es können bis zu 740 Meter lange Züge eingesetzt werden, rund 300 Meter länger als bisher. Das sind die wesentlichen Voraussetzungen, um den Transitgüterverkehr auf der Schiene wettbewerbsfähig zu gestalten: Ökonomisch, ökologisch und gesellschaftspolitisch auf der Überholspur.

bbtinfo.eu

BEOBACHTUNGSSTELLE BRENNER BASISTUNNEL

Die Forderung
Zulauf und Zugang

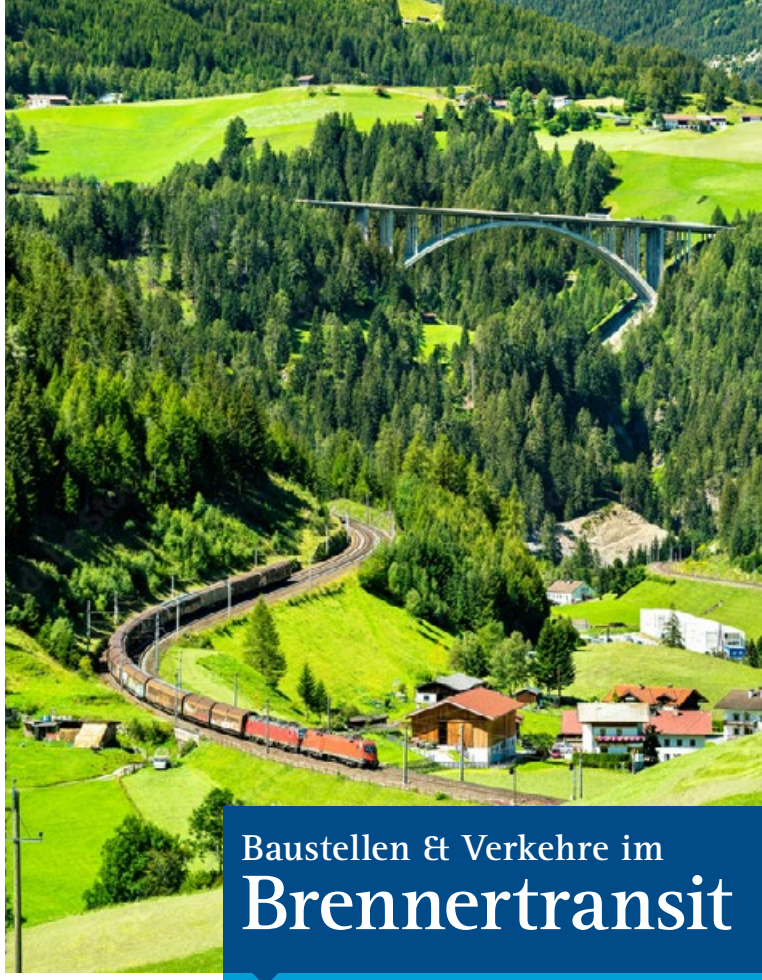
Die bayerische Wirtschaft setzt sich mit Nachdruck für die Realisierung der nördlichen Anbindung des Brenner Basistunnels auf deutscher Seite ein. Erst wenn der neue Tunnel leistungsstark an die weiterführenden Strecken sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung angebunden ist, kann er sein volles Potenzial für den europäischen Transitverkehr ausspielen. Zur Verlagerung des Güterverkehrs braucht es zudem geeignete Terminals, um von der Straße auf die Schiene umschlagen zu können. Daher müssen Projekte des Kombinierten Verkehrs in Bayern in gleichem Maße vorangetrieben werden. Wir rufen die Bundespolitik und die Deutsche Bahn auf, den Brenner Nordzulauf und die Terminalpläne mit Verve voranzutreiben, zu finanzieren, zu genehmigen und den Bau in Auftrag zu geben. Für Bayern, für Deutschland und für Europa.



Kontakt
Bayerischer Industrie- und Handelskammertag (BIHK) e. V.
Max-Joseph-Straße 2, 80333 München
089 5116-0

bihk.de info@bihk.de

Bildnachweis: Adobe Stock



Baustellen & Verkehre im Brennertransit

Herausforderungen auf Straße & Schiene

IHK Industrie- und Handelskammern in Bayern

Die Baustellen

Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur

Im Alpentransit über den Brennerpass sind Straßen und Schienenwege gealtert und marode. Das Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen, ohne dass die Infrastruktur damit Schritt halten konnte. So stammt etwa die Dimensionierung der statischen Belastung von Brückenbauwerken auf der Brennerautobahn noch aus den 1950ger Jahren. Daher bedarf es der grundhaften Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur im gesamten Brennerkorridor. Denn Verkehr im Brennertransit ist Ausdruck von Mobilität und enger wirtschaftlicher Zusammenarbeit zwischen München und Verona, Süddeutschland und Oberitalien und hat auf beiden Seiten der Alpen zu höherem Lebensstandard und Wohlstand geführt.

Herausforderungen

Bei der Durchführung der Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen besteht die größte Herausforderung darin, den Transitverkehr in geeigneter Weise aufrecht zu halten. Baumaßnahmen sind die Lösung zur Behebung der Infrastrukturmängel und uns herzlich willkommen! Sie erfordern allerdings zugleich eine Einschränkung des Verkehrsgeschehens. Sperrungen oder eine Reduzierung der Fahrspuren sind unvermeidlich. Erschwerend kommt hinzu, dass in den drei Ländern Deutschland, Österreich und Italien sowohl an der Schienen- als auch an der Straßeninfrastruktur gearbeitet wird und dies nicht nur am Brennerpass, sondern zum Teil auch an den benachbarten Alpenübergängen. Die leistungsstarke und herbeigesehnte Alternative des künftigen Brenner Basistunnels wird erst ab dem Jahr 2032 zur Verfügung stehen. So lange können die Ertüchtigungsmaßnahmen an der Bestandsinfrastruktur auf Straße und Schiene allerdings nicht aufgeschoben werden.

Sanierungsmaßnahmen

Eine Fülle von Einzelmaßnahmen des Aus- und Neubaus zum Erhalt und der Ertüchtigung von Straßen- und Schieneninfrastruktur sind für die kommenden Jahre geplant. Die wesentlichen Projekte sind folgende:

Straße
Auf österreichischer Seite wird in den Jahren 2025 bis 2027 die Luegbrücke an der Brennerautobahn neu gebaut. Während dieser Zeit ist mit einer einspurigen Verkehrsführung zu rechnen. Nur an verkehrsreichen Tagen sollen zwei Spuren in Richtung Süden oder Norden geöffnet werden. An 15 Tagen im Jahr gibt es ein generelles Lkw-Fahrverbot, um dem privaten Reiseverkehr Platz zu machen.

Schiene
Auf deutscher Seite wird die Generalsanierung des Korridors München-Rosenheim-Salzburg geplant. Für das erste Halbjahr 2027 ist der Abschnitt Rosenheim-Salzburg und für das Jahr 2028 dann der Abschnitt München-Rosenheim vorgesehen. Damit einher geht die monatelange Vollsperrung dieser Streckenabschnitte in beide Richtungen, sodass kein einziger Zug verkehren kann.

Informationsplattform für Unternehmen

Damit die Warentransporte dennoch so zuverlässig und planbar wie möglich ihren Bestimmungsort erreichen, bietet die VERKEHRSAUSKUNFT ÖSTERREICH zum Jahreswechsel 2025 ein Lkw-Routing-Tool an, das Optionen für die Italienverkehre über den Brenner aufzeigt. Das Tool bekommt neben den landeseigenen Daten die Verkehrsdaten der Autobahnen und Fernstraßen aus den Nachbarregionen Bayern, Schweiz und Südtirol in Echtzeit eingespielt. Es enthält sämtliche relevanten Daten für den Schwerverkehr mit Lastkraftwagen, beispielsweise Durchfahrtshöhen. Neben den Straßendaten wird das Fahrplanangebot der RoLa – Rollenden Landstraße ab Wörgl hinterlegt. Das Lkw-Routing-Tool steht kostenfrei zur Verfügung. Bei Einbindung in das Frontend eines Drittanbieters fallen Servicegebühren an.

verkehrsauskunft.at

VERKEHRSAUSKUNFT ÖSTERREICH

Die Verkehre

Transport und Produktion

Der zuverlässige Warenaustausch über die Alpen ist für die Wirtschaft essenziell. Viele Unternehmen beidseits des Brennerpasses pflegen enge Liefer- bzw. Absatzbeziehungen, die über Jahrzehnte gewachsen sind. So bilden die Regionen Bayern, Nord- und Südtirol im Alpenbogen einen Raum arbeitsteiliger Produktion bei gemeinsamer Wertschöpfung. Die Kooperation sichert den notwendigen Grad an wettbewerbsfähiger Produktivität, um gegenüber der weltweiten Konkurrenz wettbewerbsfähig zu sein.

Stabile Lieferketten

Durch die intensive Bautätigkeit bei Autobahn und Eisenbahn wird die Abwicklung des Warenaustauschs über den Alpenbogen schwieriger. In den kommenden Jahren werden sich Transporte verzögern. Sie benötigen mehr Zeit und erfordern gegebenenfalls einen Umweg. Die Unternehmen sind aufgefordert, ihre Kunden zu informieren. Lieferungen werden weniger zuverlässig und weniger berechenbar ihr Ziel erreichen. In der Folge braucht es flexiblere Zeiten zur Be- und Entladung bzw. einen größeren Lagerbestand, um Abweichungen im Transport ausgleichen zu können. Betroffenen Unternehmen empfehlen wir, die Supply Chain entsprechend resilient aufzusetzen.