

Anlagen

Anlage A: Abbildungen

Abbildung 1: Jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr: alle Fahrzeuge (gemessen pro Tag), (iMonitraf 2023: 31)

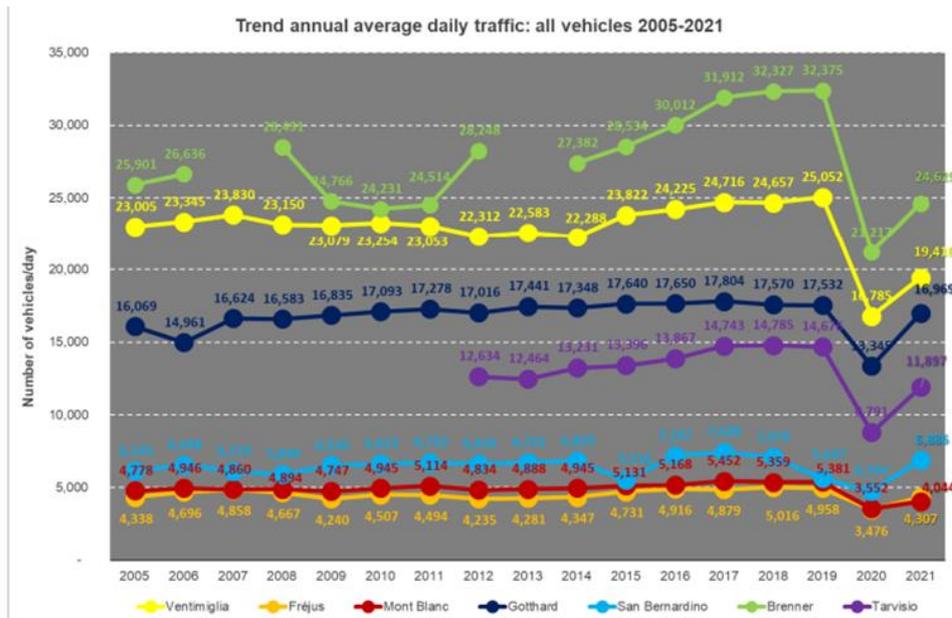


Abbildung 2: Typen des Regierens Kohler-Koch 1999 in Kohler-Koch et al. (2004: 175)

		Organisationsprinzip	
		Mehrheitsprinzip	Konsensprinzip
Verfassungsidee	Gemeinwohl	Etatismus	Konkordanz
	Eigennutz	Pluralismus	Vernetzung

Abbildung 3: Grundmodell des Akteurzentrierten Institutionalismus (Scharpf 2000: 85):

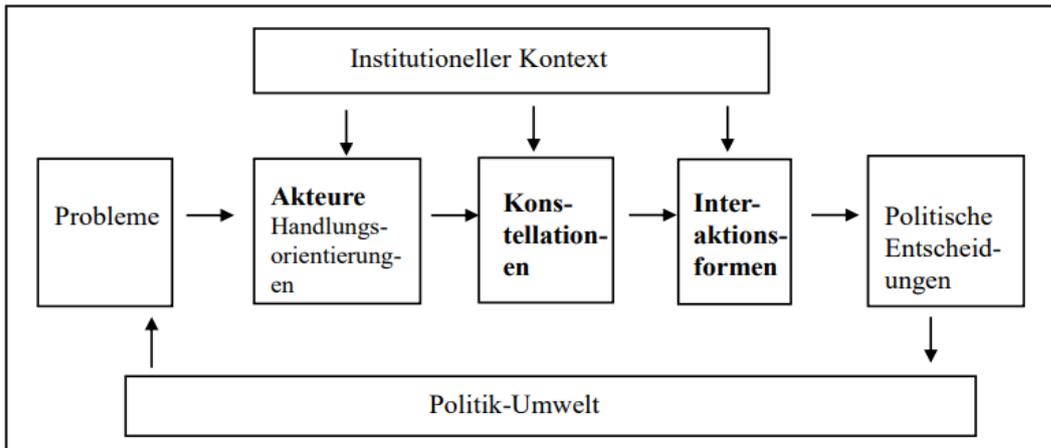


Abbildung 4: Akteurstypen nach Scharpf (2000: 105)

	Aggregierte Akteure	Kollektive Akteure				Korporative Akteure
		Koalition	Club	Soziale Bewegung	Verband	
Handlung	Individuell	Gemeinsam	Gemeinsam	Gemeinsam	Gemeinsam	Organisation
Ziel	Individuell	Individuell	Individuell	Kollektiv	Kollektiv	Organisation
Ressourcen	Individuell	Individuell	Kollektiv	Individuell	Kollektiv	Organisation
Entscheidungen	Individuell	Vereinbarung	Abstimmung	Konsens	Abstimmung	Hierarchisch

Abbildung 5: Institutionelle Arrangements und Interaktionsmodi (Scharpf 2000: 91)

	Institutioneller Kontext			
	Anarchisches Feld	Netzwerk	Verband	Organisation
Einseitiges Handeln	X	X	X	X
Verhandeln	(X)	X	X	X
Mehrheitsentscheidung	-	-	X	X
Hierarchische Steuerung	-	-	-	X

Abbildung 6: Analyseraster AI (in Anlehnung an Zäch und Pütz 2014: 33f.)

Kategorie	Beschreibung
Situative Rahmenbedingungen <i>Vor und während der Entscheidungssituation</i>	Beschreibung der „Ausgangssituation“ (z.B. Relevanz des Brenners, Problematiken) Beschreibung der jeweiligen Entscheidungssituation („Worum geht es?“)
Institutioneller Kontext	Institutionalisierung des Zusammenarbeit Verwaltungsaufbau Externe Vorgaben zur Zusammenarbeit
Akteure	Vorstellung des einzelnen Akteurs (staatlich/nicht staatlich, Interessen, Ressourcen)
Akteurskonstellation/ Entscheidungsarena	Wer gehört zur Akteursarena? Zugang in die Akteursarena?
Interaktionsformen	Interaktionsformen nach Scharpf (2000: 91) <i>einseitiges Handeln, Verhandlung, Mehrheitsentscheidung, hierarchische Steuerung</i> Entscheidungsregeln und Struktur der Arena Interaktion zwischen den einzelnen Akteuren Wie stehen sich die Akteure gegenüber? (z.B. feindlich/ freundlich)
Situative Rahmenbedingungen <i>Nach der Entscheidungssituation</i>	Beschreibung der Nachwirkungen des Treffen Beschreibung von Reaktionen auf das Treffen

Anlage B: Interviewleitfäden

Anlage B.1: Interviewleitfaden Entscheidungssituation 1

1. Beschreiben Sie bitte zu Beginn des Interviews kurz die Bedeutung der Brennerautobahn für das Land Bayern/ Land Tirol/ Land Südtirol und die Hauptherausforderung im Zusammenhang mit der Brennerautobahn.
2. Inwiefern tauscht sich das das Land Bayern/ Land Tirol/ Land Südtirol zur Bewältigung dieser Herausforderungen mit den Nachbarn aus?
3. Am 12. April 2023 fand ein Transitgipfel in Kufstein unter Beteiligung von Bayern, Tirol und Südtirol statt. Wie kam es zu diesem Treffen?
4. Was wurde auf dem Transitgipfel besprochen?
5. Welche Ziele verfolgte das Land Bayern/ Land Tirol/ Land Südtirol bei diesem Treffen?
6. Bei dem Transitgipfel wurde eine Beschlusserklärung verfasst, welche eine LKW-Slot-System vorschlägt. Wie wurde dieser Beschluss gefasst?
7. Was ist nun das weitere Vorgehen in Bezug auf die gemeinsame Beschlusserklärung?
8. Inwieweit tauscht sich das Land Bayern/ Land Tirol/ Land Südtirol zu der besprochenen Thematik mit der Bundesebene und europäischen Ebene aus?
9. Wie würde – aus Ihrer ganz persönlichen Sicht – das optimale Forum zur Diskussion der von Ihnen geschilderten Probleme aussehen?

Anlage B.2: Interviewleitfaden Entscheidungssituation 2

1. Beschreiben Sie bitte zu Beginn des Interviews die Bedeutung der Brennerachse, insbesondere der Brennerautobahn, für die Republik Österreich/ Bundesrepublik Deutschland/ Europäische Union²⁴ und die wichtigsten Herausforderungen in diesem Zusammenhang.
2. Inwieweit tauscht sich die Republik Österreich/ Bundesrepublik Deutschland mit der regionalen Ebene (Bayern, Tirol, Südtirol) und der nationalen Ebene (Österreich, Italien, Deutschland) über die Bewältigung dieser Herausforderungen aus?
3. Bereits im Juli 2019 wurde ein 10-Punkte-Plan für den Brennerkorridor beschlossen. Wie kam es zu diesem Punkteplan?
4. Welches Ziel verfolgte die Republik Österreich/ Bundesrepublik Deutschland bei der Formulierung des 10-Punkte-Plans?
5. Wie wurde sich auf den 10-Punkte-Plan geeinigt?
6. Was beinhaltet der 10-Punkte-Plan für den Brennerkorridor?
7. Im Juli 2023 wird der 10-Punkte-Plan vier Jahre alt. Was konnte bisher umgesetzt werden?
8. Am 12. April 2023 fand ein Transitgipfel auf regionaler Ebene unter Beteiligung von Bayern, Tirol und Südtirol statt. Aus diesem Treffen

²⁴ Nach der Bedeutung der Brennerautobahn für die EU wurde *Expertin Wissenschaft* gefragt.

resultierte eine gemeinsame Beschlusserklärung, welche ein LKW-Slot-System zur Bewältigung des erhöhten Verkehrsaufkommens vorschlägt. Wie sieht die Republik Österreich/ Bundesrepublik Deutschland diesen Vorschlag?

9. Was ist nun das weitere Vorgehen in Bezug auf die gemeinsame Beschlusserklärung?

10. Im Vorfeld des Transitgipfels haben die Tiroler Transitbeschränkungen für Aufregung gesorgt. Wie steht die Republik Österreich/ Bundesrepublik Deutschland zu den Tiroler Transitbeschränkungen?

11. Wie sieht ganz allgemein der Austausch zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Verkehrsministeriums des Landes Bayern/ Tirols aus?

12. Wie würde – aus Ihrer ganz persönlichen Sicht – das optimale Forum zur Diskussion der von Ihnen geschilderten Probleme aussehen?

Anlage C: Transkriptionen der Experteninterviews

Anlage C.1: Experte Tirol

Interviewer

Guten Morgen. Hören Sie mich gut?

Experte Tirol

Guten Morgen. Nein, derzeit noch nicht. Aber ich schau gerade ob es an mir liegt, also an den Kopfhörer-Einstellungen.

Interviewer

Test, Test, Test

Experte Tirol

Also, einen Moment bitte. Jetzt geht es, oder?

Interviewer

Ja. Verstehen Sie mich? Gut. Super.

Experte Tirol

Super.

Interviewer

Ja. Also erst mal vielen herzlichen Dank für Ihre Zeit. Es freut mich wirklich sehr, dass das jetzt zu dem Experteninterview kommt. Vielleicht noch mal ein paar Worte zu mir. Mein Name ist Maria Kreutz. Ich bin 23 Jahre alt, Masterstudentin der Europäischen Verwaltung, des Europäischen Verwaltungsmanagement. Ich habe dieses Jahr, Anfang des Jahres, ein Praktikum in der Handelskammer in Bozen absolviert und bin dadurch so ein bisschen auf die Brenner Thematik gestoßen. Kommt man auch, schwer vorbei. Und jetzt untersuche ich im Rahmen der Masterarbeit diese Zusammenarbeit, diese grenzüberschreitende Zusammenarbeit an der Brennerautobahn. Und spreche in dem Rahmen mit verschiedenen Akteuren der subnationalen, nationalen, europäischen Ebene und hätte jetzt neun größere Fragen vorbereitet und würde mich freuen, durch Sie ein paar neue Einblicke zu erhalten.

Experte Tirol

Sehr gerne, das machen wir so.

Interviewer

Okay, super. Dann vielleicht als kleine Einstiegsfrage: Vielleicht könnten Sie kurz die Bedeutung der Brennerautobahn für das Land Tirol schildern und die Hauptherausforderung in diesem Zuge.

Experte Tirol

Die Bedeutung der Brennerautobahn. Ich meine die Brennerautobahn hat selbstverständlich einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass sowohl das Land Tirol besser an das europäische Verkehrsnetz angeschlossen worden ist, als auch natürlich Nord und Südeuropa mehr zusammengewachsen sind. Die Brennerautobahn hat vielleicht dadurch noch mal an Bedeutung gewonnen, nachdem Österreich der EU beigetreten ist, weil dadurch eigentlich die erste Nord-Süd-Verbindung über die Alpen innerhalb der Europäischen Union geschaffen wurde. Das war sicherlich ein wesentlicher Punkt.

Natürlich jetzt aus der jetzigen Sicht betrachtet, unfraglich ein Wohlstandsbringer im Sinne von Wirtschaftsverbindungen etc. Aber, und das muss man auch ganz klar sagen, auch mit negativen Folgen, besonders für die Bevölkerung verbunden. Und in diesem Spannungsfeld einer notwendigen Nord-Süd -Verbindung zwischen Nord und Südeuropa und der erträglichen Belastung für die Bevölkerung befinden wir uns einfach bei der Brennerautobahn.

Interviewer

Und was macht das Land Tirol dafür, um diese Herausforderung, diese von Ihnen geschilderte Belastung für die Bevölkerung zu bewältigen?

Experte Tirol

Grundsätzlich gelten auf der Brennerautobahn, welche Teil des TEN-Netzes sind, die europäischen Regeln, was freien Warenverkehr etc. betreffen. Allerdings, und das ist auch im europäischen Vertrag so vorgesehen, sind diese Regeln dann nicht in Kraft, wenn es die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet oder die Umweltauswirkungen so negativ sind, dass man im Verhältnis Maßstab hier eingreifen muss. Österreich in dem Fall, weil ja Europa in dieser Sache Bundesländer blind ist, Tirol existiert ja gegenüber Brüssel sozusagen nicht. Österreich hat hier in der Umsetzung zum Beispiel in der Luftreinheitsrichtlinie Maßnahmen setzen müssen, um die Grenzwerte wieder zu erreichen. Was Sie, was die Luftqualität anbelangt. Da setzt man ja eigentlich nur europäische Richtlinien um, die heute Österreich im sogenannten Emissionschutzgesetz Luft umgesetzt wurden. Die zweiten Maßnahmen, die massiv gesetzt werden, sind natürlich lärmtechnische Maßnahmen, die sich vor allem baulich natürlich darstellen. Die Autobahn ist eine der europäischen Autobahnen mit den besten Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke, was eben in den Tälern besonders herausfordernd ist. Weil die Lärmentwicklung in den Tälern besonders schwer in den Griff zu bekommen ist im Vergleich zu Flachland.

Experte Tirol

Ich glaube, das ist überhaupt die größte Herausforderung im ganzen Bereich. Einerseits was es in der Kommunikation zu vermitteln, dass eben ein Tal wie in den Alpen einfach ganz anders auf Verkehr reagiert, wie ein flaches Land. Und so kann es natürlich, was für Europa auf europäischer Ebene oft schwer begreiflich ist, durchaus Autobahnabschnitte geben, wo die LKW oder Fahrzeugbelastung um vieles höher ist als bei uns, aber wo die Auswirkungen entsprechend geringer sind und ich weiß nicht ob Sie die Zahlen kennen, ich gehe davon aus, ein LKW im Winter hat die neunfachen Auswirkungen auf die Emissionen, wie ein LKW im Sommer bei uns. Und dieses Verhältnis ist auf Flachland Autobahnen um vieles geringer.

Interviewer

Nun ist es ja so, dass die Thematik nicht nur das Land Tirol alleine betrifft. Inwiefern tauscht sich denn das Land Tirol mit seinen Nachbarn, mit Bayern, mit Südtirol aus?

Experte Tirol

Also wir sind in einem ständigen und jahrzehntelangen Austausch mit unseren Nachbarbundesländern. AG Alpine war sicherlich eine der Vorgängerregionen, die dort sehr viel Arbeit geleistet hat. Wir sind in der Euregio sehr aktiv. Ich glaube auch nicht, dass deshalb die Hauptproblematik mit Südtirol oder Bayern besteht, sondern es ist eher ein Kommunikationsproblem, auch auf der europäischen Ebene. Aber auch da sind wir jetzt im Rahmen der EUSALP, im Rahmen von iMonitarif! etc. schon seit Jahrzehnten kann

man auch da sagen, im dauernden ständigen Austausch mit jedem, der da auch bereit ist, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Und wir versuchen es immer auch sehr aktiv anzugehen, dass wir Informationen über die Entwicklung über den Konnex mit der Lufthygiene mittels der Bevölkerung etc. auch beschäftigen

Interviewer

Nun fand ja am 12. April diesen Jahres der Transitgipfel in Kufstein unter Beteiligung von Bayern, Tirol und Südtirol statt. Wie kam es zu dem Treffen?

Experte Tirol

Das Ganze beruhte auf einer Initiative des Landes Südtirol, die sich mit einem Thema wieder beschäftigt hat, das wir bereits 2005 und 2006 damals unter dem Namen Transit-Alpen-Transitbörse schon besprochen haben. Schon damals hat sich abgezeichnet, dass die Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Aber das LKW-Slot-System behandelt das Brennerproblem rein aus der verkehrstechnischen Seite. Im Slotsystem spielen vorrangig Umweltauswirkungen des Verkehrs keine Rolle, sondern es geht darum, dass eine Infrastruktur, auch wenn wir nicht so gerne hören, eine Beschränkung hat. Es kann nur eine gewisse Menge an Verkehr in einer Infrastruktur fließen, ist physikalisch ganz klar. Und diese Grenzen der Infrastruktur werden derzeit stundenweise erreicht.

Das war ja auch der Grund das Tirol das Dosiersystem eingeführt hat, weil es dazu stundenweise Überschreitungen der Kapazität bekommt. Südtirol hat damit dieses Slot-Studie wieder auf dieses Prinzip einer Zuteilung von Durchfahrrechten zurückgegriffen. Grundsätzlich ohne den Begriff Börse, weil der natürlich auch den Begriff beinhaltet, dass ein Durchfahrrecht weitergebar oder sogar verkaufbar ist. Das ist in dieser Slotsdefinition mal ausgenommen, sondern es geht einfach darum, dass ein Durchfahrrecht sozusagen verstanden wird.

Experte Tirol

Und damit soll sichergestellt sein. Einerseits es ist zu keiner Überschreitung der Kapazitäten kommt, damit du keinen Stauerscheinungen kommt und zweitens auch aus Sicht der Wirtschaft ein sicheres Durchkommen bestmöglich sichergestellt ist, weil natürlich die negativen Auswirkungen von Kapazitätsüberschreitungen sich massiv auf die Stauerscheinungen auswirken. Es war die Initiative Südtirols und Bayern und Tirol haben sich dann zusammengeschlossen, um diese Idee aufzugreifen und haben ihnen jetzt in dieser Kufstein Integration sich ja mal grundsätzlich für die Idee dieses Slot-Systems erwärmen können und jetzt den Auftrag an die Verwaltung gegeben, es sich einmal genauer anzuschauen und bis zum Jahresende mal ein Bericht vorzulegen.

Interviewer

Das heißt, es war im Vorfeld klar, dass bei dem Treffen ausschließlich dieses LKW-Slot-System thematisiert wird?

Experte Tirol

Das war es. Es wurde sich überhaupt dafür getroffen, um dieses Slots-System zu besprechen.

Interviewer

Ja, okay. Könnten Sie ein Ziel formulieren, dass das Land Tirol bei diesem Transitgipfel hatte? Also ist man von Anfang an mit einer befürwortenden Wahrnehmung in das Treffen reingegangen, hinsichtlich dieses LKW-Slot-Systems?

Experte Tirol

Also, ich würde sagen, es war kein Transitgipfel, sondern es war ein Treffen zum Slot-System. Es wurde ja ausschließlich das System dort besprochen und im Prinzip das Papier, das natürlich im Vorfeld auch politisch abgestimmt worden ist, beinhaltet sozusagen das Bekenntnis dieser drei Länder zum LKW-Slot-System. Tirol ist seit 2006 schon immer sehr positiv eines Slot-systemähnlichem Systems gegenübergestanden. Genau mit dem Hintergrund, weil eben eine Kapazität nur eine beschränkte Menge hat. Eine Bewirtschaftung einer beschränkten Menge ist immer sinnvoller als eine zufällige praktische Annahme dieser möglichen Kapazitäten. Und deshalb ist grundsätzlich so ein System zu begrüßen. Einerseits, weil die Infrastruktur befahrbar und frei bleibt im Sinne der Flüssigkeit des Verkehrs, aber natürlich auch gerade im Sinne der Wirtschaft, weil diese dadurch die Fahrzeiten innerhalb Tirols, aber auch im Transitbereich natürlich besser abschätzen kann.

Interviewer

Sie hatten schon angedeutet, dass bei dem Treffen, wie Sie es genannt haben, die Beschlusserklärung unterzeichnet worden ist. Wie wurde dieser Beschluss vorbereitet? Auf welcher Ebene hat man da im Vorfeld gesprochen?

Experte Tirol

Auf Beamtenebene, das ist dabei so üblich. Also grundsätzlich werden solche Papiere auf Beamtenebene vorbereitet und es hat ein vorbereitendes Treffen des Verkehrslandesräte, ausgerichtet vom Verkehrsministers von Bayern gegeben, wo wir praktisch diese Inhalte und die Knackpunkte, die wir noch ausformulieren mussten, entsprechend näher besprochen haben. Und dann hat man es den Regierungschefs vorgelegt und es folgte darauf das Kufstein-Treffen.

Interviewer

Sie haben vorhin schon angedeutet, dass diese Beschlusserklärung auch einen Auftrag an die Verwaltungen beinhaltet. Vielleicht könnten Sie darauf nochmal eingehen.

Experte Tirol

Da gibt es ganzen Haufen Details. Welche Ausnahmen muss es geben, wie Transporte etc. Die Studie, die Südtirol gemacht hat und die da seit Dezember veröffentlicht worden ist, ist ja eine sehr allgemeine Studie und legt sich mal sehr grundsätzlich fest, dass so ein Slot-System machbar ist, sowohl rechtlich als auch technisch. Im Zuge einer Weiterentwicklung oder möglichen Umsetzung muss man sich das Ganze natürlich viel mehr im Detail anschauen. Einerseits müssten wir jetzt da in einem nächsten Schritt die Nationalstaaten einbinden, informieren, in dieses Projekt hineinholen, weil ja grundsätzlich in allen drei Ländern eigentlich die Nationalstaaten für die Umsetzung verantwortlich wären. Und wir müssen noch viele technische, rechtliche und Durchführungsdetails klären, wie man mit der Wirtschaft, mit der Industrie, mit der verladenden und transportierenden Wirtschaft abstimmen muss, wo man klärt, wie weit sind regionale Bedürfnisse mit zu berücksichtigen. Wie kann in der Praxis ein Slot-System funktionieren? In der Technik? Aber natürlich auch in der Handhabbarkeit für die LKW-Fahrer. Das muss alles durch überlegt werden. Welche LKWs müssen immer fahren können? Und wie schaut es aus mit dem Verhältnis zum LKW Verkehr usw?

Experte Tirol

Also diese ganzen Dinge müssen ja angeschaut werden und dazu soll es eben bis zum Ende des Jahres einen Bericht seitens der drei Verwaltungen geben, die dann mit allen

Stakeholdern dann im Endeffekt natürlich für weitere politische Gespräche genutzt werden.

Interviewer

Wie ist denn allgemein in dieser Thematik der Austausch zwischen dem Land Tirol und dem Verkehrsministerium von Österreich? Ist es so, dass man da eine ähnliche Problemwahrnehmung hat? Oder haben Sie als subnationale Ebene so ein bisschen das Gefühl, dass bei Ihnen der Schuh drückt, aber auf Bundesebene das nicht ganz so wahrgenommen wird und keine Priorität ist?

Experte Tirol

Also in der jetzigen Regierung, wird Tirol massiv unterstützt. Und das Thema ist sehr angekommen. Das hat man auch beim letzten Verkehrsministerrat in Brüssel entsprechend gespürt, dass die österreichische Verkehrsministerin die Anliegen Tirols so massiv unterstützt hat und auch verteidigt hat. Und man muss bedenken: Jede Maßnahme, die Tirol setzt, wie zum Beispiel ein IGL Fahrverbot, die sektorale Fahrverbote, Nachtfahrverbot muss auch immer vom Bund genehmigt werden. Da ist Tirol nicht alleine maßgeblich, sondern da braucht es die Zustimmung des Bundes und die ist bis jetzt auch noch immer gegeben worden. Da ist immer Einvernehmen hergestellt worden.

Interviewer

Vielleicht noch als Abschlussfrage, auch aus Ihrer ganz persönlichen Sicht. Sie haben jetzt schon erwähnt, es sind auch sehr viele Akteure verschiedener Ebenen involviert in diese ganze Thematik. Wie würde für Sie das perfekte Forum aussehen zur Diskussion und Bewältigung dieser Problematiken?

Experte Tirol

Das perfekte Forum. Ich glaube, der erste wichtige Punkt ist, dass sich Europa der Problematik am Brenner bewusst wird. Mir ist durchaus klar, dass für viele Staaten und für große Wirtschaftsräume dieser kleine Abschnitt von Verona bis Rosenheim jetzt nicht mehr wirklich maßgeblich ist und daran, seine Verkehrspolitik ausrichten zu müssen oder zu wollen. Nichtsdestotrotz ist es, glaube ich, wichtig, auf europäischer Ebene Verständnis dafür zu entwickeln, dass freier Warenverkehr Grenzen hat. Grenzen physikalisch aber auch Grenzen von der Belastung her. Und mir ist durchaus klar, dass Italien, Deutschland, aber auch Österreich große Interessen an einem Wirtschaftsverkehr haben. Aber dieser Verkehr darf sich nicht negativ auswirken. Und ich glaube, das beste Forum ist genauso wie bisher auf verschiedenen Ebenen zu arbeiten. Wir brauchen eine Kooperation zwischen den betroffenen Regionen. Dafür gibt es zahlreiche Arbeitsgruppen von der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, Euregio, AG Alpe, EUSALP etc. aber auch über nationaler Ebene, das sich wie im Züricher Prozess die Staaten, die Alpenstaaten zum Verkehrssicherheit oder diesen Themen austauschen. Aber natürlich auf europäischer Ebene, wo auch die anderen Staaten eingebunden werden.

Experte Tirol

Ich glaube, da gibt es jetzt nicht ein Gremium, bei dem das gemacht wird, sondern es muss immer auf der korrekten Ebene die entsprechenden Probleme dort gehandhabt werden, wo man sie am besten angehen kann. Viele Probleme sind sicherlich nur auf europäischer Ebene zu lösen. Es muss ganz klar sein Weitere auf nationaler Ebene, aber auch die Regionen müssen ihren Beitrag leisten.

Interviewer

Ja, super, vielen Dank! Das waren eigentlich schon meine wichtigsten Fragen. Vielleicht noch eine kleine andere Frage zum Abschluss. Also ich habe jetzt weitere Experteninterviews mit Bayern, mit Südtirol, im Bundesverkehrsministerium, von Deutschland. Ich habe jetzt noch niemand erreicht vom österreichischen Verkehrsministerium. Haben Sie da einen Kontakt, der dafür zuständig ist? An die Person, die ich mal wenigstens anfragen könnte?

Experte Tirol

Ja, werde es. Sollte es eher Infrastruktur sein oder sollte es eher Maut sein, dass wir dann wissen, in welcher Ebene und mit welchem Thema sich das Ganze beschäftigen sollte?

Interviewer

Naja, am besten die Person, die auch mit es gibt, gab ja zum Beispiel diesen Zehnpunkteplan für den Brenner, die sich um das Thema auch kümmern.

Experte Tirol

Okay, die sind alle nicht mehr da, aber okay. Die Ansprechperson war die Frau XXXXX.

Interviewer

Frau XXXX?

Experte Tirol

Genau, im Verkehrsministerium. Oder alternativ dazu der XXXXXX. Der ist für die gesamte Verkehrsabteilung zuständig.

Interviewer

Okay, super. Das ist ja super, Das hilft mir schon auf jeden Fall sehr. Also noch mal herzlichen Dank für Ihre Zeit. Es hat mir wirklich sehr viel Input gegeben. Es ist natürlich auch viel aktuell in den Medien dazu, aber man erfährt vielleicht doch noch mal ein bisschen andere Details in solchen Gesprächen. Und es ist natürlich auch wertvoll, dass da die Sicht vom Land Tirol auch ein bisschen vertreten ist.

Experte 1

Sehr gerne!

Interviewer

Ja, super. Dankeschön. Alles Gute. Gleichfalls. Und einen schönen Tag noch.

Anlage C.2: Experte Bayern

Experte Bayern

Hallo, XXXXXX hier, Bayerisches Verkehrsministerium. Die Frau XXX wollte sie eigentlich heute anrufen. Sie ist aber leider krank geworden. Also wir wollten eigentlich zusammen das Interview mit Ihnen führen, aber jetzt ist sie krank geworden, jetzt müssen Sie mit mir alleine Vorlieb nehmen.

Interviewer

Guten Tag! Das ist trotzdem super. Also ich bin einfach nur dankbar, dass sich die Zeit genommen wird. Also aus meiner Sicht passt das optimal.

Experte Bayern

Es kann natürlich sein, dass ich die eine oder andere Frage nicht so präzise beantworten kann, weil wir beide in unterschiedlichen Gremien zum Teil sitzen und ich dann vielleicht aus dem einen oder anderen nicht ganz so viel weiß, aber schauen wir mal.

Interviewer

Wir probieren es einfach mal! Also vielleicht noch mal zu Beginn kurz paar Worte zu mir und zwar mein Name ist Maria Kreuz, ich bin Masterstudentin des Europäischen Verwaltungsmanagement, hab jetzt ein Auslandspraktikum bei der Handelskammer in Bozen in Südtirol gemacht und kam somit so ein bisschen auf die ganze Brenner-Thematik. Und untersuche jetzt im Rahmen meiner Masterarbeit die grenzüberschreitende Zusammenarbeit an der Brenner Autobahn. Vielleicht zum Vorgehen, ich hätte jetzt 9 größere Fragen vorbereitet und freue mich da einfach auf neue Einblicke, sozusagen aus bayerischer Sicht und ja, freue mich über Ihre Antworten.

Experte Bayern

OK, schauen wir mal, was ich beantworten kann. Ich kann vielleicht auch noch ein paar Worte zu mir sagen, damit Sie wissen mit wem Sie es zu auf der anderen Seite zu tun haben. Also ich bin XX, ich bin hier im Referat für internationale grenzüberschreitende Verkehrsangelegenheiten und auch Logistik und Digitalisierung im Verkehr, zuständig wobei letzteres ist nicht mein Fachgebiet. Das macht schwerpunktmäßig mein Kollege. Aber die beiden anderen Themen laufen ziemlich stark bei mir und meiner Kollegin, die geht demnächst in Ruhestand und ich bin eben auch in diesen ganzen Arbeitsgruppen zum Brenner, also Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, die Ihnen sicherlich etwas sagen, wenn sie bei der Handelskammer Bozen waren, die sitzen ja auch mit drin, auch in der Brennerkorridorplattform und auch in .anderen Arbeitsgruppen zum Thema alpenquerender Verkehr, in denen ich drin bin, nicht mit Schwerpunkt Brenner, zum Beispiel der Alpenkonvention beispielsweise, in der Verkehrsarbeitsgruppe und alles was es da so gibt, da sitze ich in ganz vielen von diesen Gremien im Bereich Verkehr für Bayern.

Interviewer

Okay super, dann würde ich direkt einsteigen, und zwar vielleicht könnten sie kurz zu Beginn die Bedeutung der Brenner Autobahn für das Land Bayern schildern und die Hauptherausforderungen in diesem Zuge.

Experte Bayern

Also die Bedeutung ist eine ganz große, weil Italien natürlich für Bayern einer der wichtigsten Handelspartner ist. Umgekehrt natürlich auch. Es zeigt sich ja an der Brennerautobahn einfach, dass die Verkehre zwischen Deutschland und Italien und zwischen Bayern und Italien enorm sind. Ja einfach aufgrund der großen Dichte an LKWS, die da aufgefahen, abgesehen vom Urlaubsverkehr, den es dann auch noch gibt, den man auch nicht vernachlässigen darf. Also auch der PKW Verkehr wird in der Diskussion immer vergessen, aber er spielt auch eine große Rolle auf der Autobahn, belastet diese die ja auch zusätzlich. Also, sehr große Bedeutung, sicherlich eine der wichtigsten Achsen für Bayern, Nord-Süd Achsen und überhaupt eine der wichtigsten Verkehrsachsen für Bayern ins benachbarte Ausland.

Interviewer

Und was ist in diesem Zuge aktuell für die Hauptherausforderung?

Experte Bayern

Die Hauptherausforderungen sind natürlich auch aktuell die beschränkenden Maßnahmen in Tirol. Die es da gibt, also das sektorale Fahrverbot, Nachtfahrverbote, die Block-Abfertigung, die dann immer wieder kommt, von Zeit zu Zeit an bestimmten Tagen. Das ist natürlich eine große Herausforderung für Bayern, weil diese Maßnahmen dann auch zu entsprechenden Rückstaus, also insbesondere durch die Block-Abfertigung auch zu entsprechenden Rückstaus in Bayern führt und dann das Inntal in Bayern entsprechend belastet wird. Es geschieht damit praktisch eine Verlagerung der Problematik von Tirol nach Bayern. Es ist auch eine Herausforderung vor dem Hintergrund des freien Warenverkehrs, dass hier natürlich bestimmte Beschränkungen gemacht werden, die wir auch nicht so gerne sehen.

Interviewer

Wie gehen Sie denn als Land Bayern mit diesen Beschränkungen um? Was tun Sie dagegen?

Experte Bayern

Also wir sind jetzt im Gespräch, und zwar sind das mittlerweile sehr gute Gespräche mit Tirol und Südtirol, um gemeinsam Lösungen zu finden, um einfach die Problematik anzugehen. Wir erkennen die Probleme Tirols durchaus an in Bayern, also es ist nicht so, dass wir die negieren, sondern wir erkennen, dass das problematisch für Tirol ist. Und es schwierig ist, dieses hohe Verkehrsaufkommen bewältigen zu müssen. Deswegen versuchen wir auf bayerischer Seite jetzt in im Gespräch mit Tirol und auch Südtirol in bilateralen und trilateralen Gesprächen Lösungsansätze zu finden. Ist ihnen wahrscheinlich jetzt auch schon untergekommen, dass man ja auch von Südtiroler Seite gerade dabei ist und jetzt eine Studie gemacht hat zu einem LKW- Slot-System auf der Brenner-Achse. Das

forcieren wir jetzt natürlich gemeinsam mit den beiden Ländern und wollen das weiterzuentwickeln. Da haben wir jetzt verschiedene Gespräche dazu laufen um zu schauen, wie wir dieses System auf der Brennerachse entwickeln können, um diesen Verkehrskollaps, der dann regelmäßig in Tirol auftritt, schon von vornherein vermeiden zu können. Zu entfernen und vermeiden zu können, das ist jetzt im Moment der große Schwerpunkt, an dem wir versuchen zu arbeiten. Wir haben uns alle 3 darauf geeinigt, dass dieses Slot-Systeme eine Lösung sein könnte. Jetzt geht es natürlich auch darum, die nationale Ebene zu überzeugen, dass das ein guter Weg sein könnte. Dafür müssen wir auch erstmal einen Lösungsansatz vorlegen, der tatsächlich auch funktionieren kann. Daran arbeiten wir jetzt zusammen mit Tirol und Südtirol gemeinsam.

Interviewer

Sie hatten jetzt schon angesprochen, dass Sie sich da innerhalb von Gesprächen austauschen. Vielleicht können Sie ganz allgemein beschreiben, inwiefern man sich und wie regelmäßig sich das Land Bayern mit ihren Nachbarländern Tirol und Südtirol austauschen.

Experte Bayern

Wir tauschen uns tatsächlich sehr regelmäßig aus. Wir haben mehrmals im Jahr, so hat sich so eingebürgert, dass wir ungefähr alle 3 Monate einen größeren Austausch haben zu verschiedenen Themen, wo wir einfach so alles, was so gerade aktuell die Nachbarn auch interessieren und betreffen könnte, besprechen und austauschen. Zudem Slot System gibt es eine extra Arbeitsgruppe, die sich auch regelmäßig trifft, da sitzt ein Kollege von mir drin, die treffen sich darin im 2-3 Monatsturnus. Dann gibt es noch Arbeitsgruppen, wo man sich immer wieder trifft, wie beispielsweise die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, wo auch Tirol und Südtirol mit drinsitzt. Die hat zweimal Kommissionssitzungen pro Jahr und dann noch eine Präsidentenkonferenz, das ist dann die politische Ebene, die sich dann einmal im Jahr trifft. Weiter gibt es die Brennerkorridor-Plattform. Darin gibt es verschiedene Arbeitsgruppen, wo man sich dann auch immer wieder trifft. Diese Arbeitsgruppen tagen ungefähr zweimal im Jahr auf Arbeitsebene und dann auch einmal im Jahr auf politischer Ebene.

Interviewer

Ich würde gerne auf den Transitgipfel zum LKW-Slot-System zurückkommen, welches am 12. April in Kufstein stattfand. Vielleicht können Sie mir sagen, wie es zum Treffen kam.

Experte Bayern

Die Initiative ging von Südtirol aus. Das Treffen wurde trilateral auf der Arbeitsebene vorbereitet. Also es wurde ein gemeinsamer Termin gefunden zwischen Südtirol, Bayern und Tirol. Das ist dann tatsächlich auf Ebene der Ministerbüros auch erfolgt, weil es ja ein politisches Treffen war. Zur Vorbereitung gab es Treffen auf der Arbeitsebene, um das ganze Treffen auf der Ministerebene vorzubereiten. Es wurde dann auf dem Treffen die Willensbekundung unterzeichnet, auf Basis dieses LKW-Slot-Systems gemeinsam

zusammenzuarbeiten. Diese Willensbekundung wurde auf Arbeitsebene, teilweise online und teilweise durch physische Treffen, gemeinsam vorbereitet.

Interviewer

Worum ging es den bei diesem Vorschlag und bei diesem Transittreffen?

Experte Bayern

Ich kann jetzt nicht ganz in die Details gehen, da dieses Thema nicht von mir, sondern von einem Kollegen bearbeitet wird. Es ging prinzipiell darum, die Zusammenarbeit, in Form eines LKW-Slot-Systems zu entwickeln. Das war insgesamt das Hauptziel. Es gab entsprechend ein Papier dazu, das dann von allen unterzeichnet wurde, so eine Willensbekundung, hier zusammen zu arbeiten und gemeinsam ein System zu entwickeln.

Interviewer

Haben Sie als Land Bayern ein gewisses Ziel bei diesem Treffen verfolgt? .

Experte Bayern

Unser Ziel von bayerischer Seite ist das, was ich eingangs schon gesagt habe: Wir brauchen eine Lösung. Aktuell werden die Probleme von Tirol sozusagen nach Bayern aus ausgelagert. Der Stau, der in Tirol entstanden ist, wird vor die Grenze verlagert und entsteht dann in Bayern. Wir haben dann entsprechend, an Tagen der Blockabfertigung, enorme Rückstaus auf bayerischer Seite. Und die versuchen wir natürlich, das ist unser oberstes Ziel, zu vermeiden, um die bayerischen Regionen künftig zu entlasten. Wir versuchen hierfür eine gemeinsame Lösung zu finden, die alle mittragen können, um solche Probleme nicht noch weiter irgendwo anders hin transportieren zu müssen, sondern das Problem gleich entzerren. Das ist das Wichtigste. Wir wollen einen flüssigen Verkehr über die Brennerachse, von Bayern bis Südtirol, so dass die Belastung für alle erträglich ist und nicht mit regionalen Lösungen Probleme über die Grenze verlagerte werden.

Das war von Anfang an unser Ziel. Wir haben immer gesagt, wir sind jederzeit gesprächsbereit, um gemeinsame Lösungen zu entwickeln, aber es kann aus unserer Sicht nicht sein, dass hier einer einfach irgendwie bei sich dicht macht und das Problem dann auf die auf die Nachbarländer verlagert, das ist keine Lösung, das ist nur eine Verlagerung des Problems. Und wir sind daran interessiert, eine Lösung zu finden.

Interviewer

Also, wenn ich sie richtig verstehe, haben alle drei Nachbarländer ein ähnliches Ziel, jedoch der Weg der Zielerreichung hat sich bis jetzt, vor dem Vorschlag des Slot-Systems, unterschieden?

Experte Bayern

Genau. Mit diesen Transitbeschränkungen vom Land Tirol ist weder Südtirol noch Bayern einverstanden, weil es immer dazu führt, dass die Probleme dann auf die Länder jeweils verlagert werden. Und es ist keine wirkliche Lösung des Problems und eine Lösung erreicht man sicherlich nur indem man gemeinsam an einem Strang zieht und zusammen versucht, etwas zu erreichen. Aber da sind sich

mittlerweile alle einig, dass man nur so zu einer Lösung kommen kann. Letztendlich waten die Transitbeschränkungen sicherlich auch zunächst die einzige Möglichkeit, die anderen zu bewegen, mitzumachen. Zumindest ist das aus Tirols Sicht so. Wir sehen das zwar ein bisschen anders. Wir sagen immer, man hätte von Anfang an versuchen sollen, eine gemeinsame Lösung zu finden. Das Wichtigste für uns ist miteinander zu sprechen und Lösungsansätze zu entwickeln, die für alle tragbar sind. Und das ist jetzt mit dem Slot-System eigentlich würde sogar sagen, erstmals seit langem gelungen, dass man hier wirklich sich zusammensetzt und versucht, gemeinsam dieses Problem anzugehen. Auch mit dem mit der Maßgabe von uns natürlich, dass Tirol dann auch diese beschränkenden Maßnahmen aufgibt.

Interviewer

Sie hatten schon am Anfang kurz angedeutet, dass natürlich jetzt bei diesem LKW-Slot-System Vorschlag, die Zuständigkeit praktisch fehlt beziehungsweise auf nationalstaatlicher Ebene liegt. Wie wird mit dieser Beschlusserklärung weiter vorgegangen?

Experte Bayern

Man arbeitet jetzt daran, dieses Slot-System weiter auszuarbeiten, also einen konkreten Vorschlag auszuarbeiten und einen funktionsfähiges Konzept dafür zu entwickeln. Man wirbt nun auch auf Bundesebene und europäischer Ebene diesen Weg mitzugehen. Da gab es jetzt auch schon verschiedene Ansätze, verschiedene Schreiben von sowohl von österreichischer als auch von bayerischer Seite an die jeweiligen Bundesregierungen, wo wir bekundet habe, dass das Slot-System für uns eine gute Lösung ist und darum bitten, das auch mitzutragen gemeinsam. Letztendlich ist es jetzt aber so, dass sicherlich erst mal ein Konzept ausgearbeitet werden muss, aus dieser jetzt erstmal bestehenden Idee, dass dann auch funktionieren kann. Es geht jetzt darum, ein Konzept zu entwickeln, wie man das dann tatsächlich auch technisch umsetzen kann. Damit schlussendlich ein realisierbarer Vorschlag da ist, mit dem man dann auch an die Bundesregierungen antreten kann.

Interviewer

Inwiefern tauscht sich das Land Bayern denn allgemein mit dem Bundesverkehrsministerium aus, haben sie das Gefühl, dass da eine ähnliche Problemwahrnehmung besteht oder ist es jetzt so, dass in Bayern praktisch der Schuh drückt und auf Bundesebene das Ganze noch ein bisschen weiter weg ist?

Experte Bayern

Also letzteres ist immer unser Gefühl, dass Berlin weit von Bayern weg ist und die Probleme, die dann an den Grenzen bestehen, nicht unbedingt in Berlin die Priorität haben, die sie aus unserer Sicht haben sollten. Wir haben nicht das Gefühl, dass dort die Probleme in der Größenordnung anerkannt werden, wie sie für uns wahrnehmbar sind. Was in Berlin anerkannt wird, das sind die Beschränkungen in Triol, die den freien Warenverkehr behindern. Das ist dort schon auch als Problem anerkannt. Was weniger aufschlägt als hier direkt vor Ort ist das Problem mit den Rückstaus bei uns. Dafür ist weniger Bewusstsein da, als

das jetzt hier vor Ort ist. Und es ist sicherlich in aus Berliner Sicht nicht unbedingt das dringendste, Problem, aber es ist durchaus so, dass das Problem erkannt ist und man ja auch auf nationaler Ebene hier bereits bilaterale und trilaterale Treffen gemacht hat. Es gab in den Jahren 2018/ 2019 auch 2 Brennergipfel, wo man sich genau mit der mit der Thematik befasst hat und dann auch einen 10 Punkte Plan entwickelt hat zum Brennerverkehr. Es wird als Problem wahrgenommen, aber nicht in gleicher Weise wie bei uns vor Ort.

Interviewer

Ok, dann wäre ich schon, bei meiner letzten Frage. Wie würde aus ihrer ganz persönlichen Sicht das optimale Forum aussehen zur Diskussion dieser Transitproblematik?

Experte Bayern

Also das das wäre, das wäre zu begrüßen, wenn man das hinbekäme, dass sowohl die Regionale, als auch die nationale Ebene und europäische Ebene vertreten wäre. Das war auch beim Brenner Gipfel der Fall. Das war auch von Europa initiiert. Das ist sicherlich die richtige Ebene um dann tatsächlich gleich gemeinsam was entwickeln zu können. Das ist mit so vielen Beteiligten auch schwierig, von daher ist es auch nicht verkehrt zu sagen, man versucht erstmal auf regionaler Ebene was zu entwickeln, wenn das, was man auf regionaler Ebene entwickelt, dann auch tatsächlich auf nationaler Ebene anerkannt wird und entsprechend gewürdigt wird. Wir entwickeln also das Slot-System auf der regionalen Ebene und man akzeptiert dann auf der nationalen Ebene, dass sich hier die 3 benachbarten Regionen wirklich auf etwas Gemeinsames geeinigt haben und sagt dann gut, wenn das für die 3 Regionen in Ordnung ist, das auch für uns auf nationaler Ebene.

Es ist aber natürlich nicht gewährleistet. Also sowas kann man natürlich im Vorfeld vielleicht besser gleich gewährleisten, wenn man die nationale Ebene mit am Tisch hat.

Interviewer

Dann bedanke ich mich schonmal herzlich für Ihre Zeit und für Ihre Auskunft. Also ich habe durchaus, ich versuche ja aktuell mit allen möglichen Akteuren, also beziehungsweise der Subnationalen nationalen und europäischen Ebene zu sprechen, aber es ist natürlich auch wichtig die bayerische Perspektive zu sehen und aufzunehmen, also vielen Dank dafür.

Experte Bayern

Gerne ja. Haben Sie denn schon mit dem Tiroler und Südtiroler?

Interviewer

Gesprochen mit den Tirolern habe ich schon. Genau die haben natürlich, was jetzt die Transit Beschränkungen angeht, ja die ein oder andere Sicht, aber im Prinzip wie Sie das schon angedeutet haben, ist man sich da bei den Zielen einig, bei den wegen vielleicht nicht immer.

Experte Bayern

Ja, das ist immer ein Problem. Genau also das, das muss ich natürlich auch sagen, ob das mit dem Slot System funktioniert...Es ist jetzt im Moment der einzige Lösungsansatz, den wir auch haben, ob es da tatsächlich funktioniert, muss man jetzt eben mehr arbeiten, ob man damit zum Ziel kommt und ob das, ob das überhaupt technisch umsetzbar ist. Und klar, die Tiroler sehen die Probleme bei sich vor Ort und den Handlungsdruck, für ihre Bevölkerung. Das ist immer ein Problem, wir sehen auch, den Handlungsdruck, den wir haben für unsere Bevölkerung vor Ort haben, wenn wir den Rückstand im Inntal haben. Dann haben wir die Probleme, die die Tiroler jetzt versuchen zu lösen, indem sie die Blockabfertigungen machen. Die haben wir dann bei uns auf der Seite, dass wir beispielweise Rettungswege nicht mehr freihalten können.

Aber wichtig ist, dass man miteinander ins Gespräch kommt und die Probleme der anderen auch als Problem anerkennt. Und da habe ich den Eindruck, das ist jetzt zumindest mal der Fall. Also ich meine das, dass man nicht sagt, dass man damit nichts zu tun hat. Das sehe ich im Moment, schon so im Vergleich zu den Jahren vorher, wo dann oft pressemäßig irgendwie hin und her geschossen worden ist. Und ich hoffe, dass die Tiroler das ähnlich sehen. So ist mein Eindruck auf der auf der Fachebene.

Interviewer

Vielen Dank für ihre Zeit, das hat mir wirklich sehr weitergeholfen.

Anlage C.3: Experte Südtirol

Interviewer

Guten Tag. Verstehen Sie mich gut?

Experte Südtirol

Guten Tag! Ja, ich höre Sie.

Interviewer

Gut.

Experte Südtirol

Ich habe gesehen, Sie machen eine Masterarbeit zum Thema grenzüberschreitende Verkehrsmanagement im Alpenraum, oder?

Interviewer

Ja, genau. Vielleicht jetzt zu Beginn noch ein paar Worte dazu. Erstmal, Mein Name ist Maria Kreutz. Ich bin Masterstudenten im Bereich Europäisches Verwaltungsmanagement und habe jetzt ein Praktikum Anfang des Jahres in der Handelskammer in Bozen gemacht. Dort bin ich auf die Brenner Thematik gestoßen und untersuche die Zusammenarbeit, praktisch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf der Brennerautobahn und hätte jetzt eingangs neun größere Fragen vorbereitet und wird mich auf die Einblicke aus Südtiroler Sicht freuen, da ich jetzt schon mit Akteuren aus Bayern und Tirol gesprochen habe und die Südtiroler Sicht daher auch nicht untergehen darf.

Experte Südtirol

Okay. Das passt gut. Ich würde sagen, wir legen einfach los und schauen, was ich beantworten kann. Sollte es etwas geben, was ich nicht direkt beantworten kann, dann kann ich es auch gerne nachreichen.

Interviewer

Ja, super. Dann würde ich damit starten, dass ich Sie bitte zu schildern, was die Bedeutung der Brennerautobahn für das Land Südtirol ist und die Hauptherausforderung in diesem Zuge.

Experte Südtirol

Also insgesamt hängen wir historisch stark zusammen. Wir sind immer ein Verbindungsland gewesen zwischen Mitteleuropa/ Nordeuropa und damit zwischen dem deutschsprachigen Kulturraum und dem italienischen Kulturraum. Und nicht umsonst sind ja auch schon die Kaiser zur Krönung über den Brenner gereist. Der Brennerpass war damit schon immer sehr wichtig. Wir sind auch ein bisschen ein Sinnbild für ein kleines Europa im großen Europa. Wir sind ein mehrsprachiges Land und mit einer besonderen Historie, die Sie auch sicher kennen. Für uns waren immer extrem wichtig, auch aus diesen historischen Wurzeln heraus den Blick auch nach Norden zu richten da wir kulturell viele Anknüpfungspunkte haben. Aber natürlich auch Richtung Süden. Man muss wissen, dass ein großer Teil der italienischen Exporte über die Brenner Achse laufen, das heißt, es ist sozusagen ein bisschen Fluch und Segen zugleich. Also es

hängt viel Wohlstand daran. Leider ist es immer noch so, dass das Wirtschaftswachstum mit dem Verkehrszuwachs einhergeht und deshalb ist es schon sehr wichtig, dass die Verkehrsaustausch von Gütern und Personen gut funktioniert. Ist schließlich auch eine der Grundfreiheiten der Europäischen Union. Der wirtschaftliche Aspekte ist also der Segen und der Fluch sind natürlich die Auswirkungen davon. Wir haben ein Gebiet mit engen Tälern, wo wenig nutzbare Fläche vorhanden ist. Und wenn sich dann der Verkehr in einem engen Tal quetscht, dann sind natürlich die Auswirkungen sichtbar. Wenn ich heute in einem flachen Land unterwegs bin, dann fällt mir eine Autobahnstrecke viel weniger auf. Deshalb besteht auch eine gewisse Sensibilität der Bevölkerung durch die Belastungen sei es Lärm, Abgasbelastungen und weitere. Deshalb ist der Brenner Korridor uns sehr wichtig, nicht zuletzt auch für den Tourismus. Wir sind ein Land, das zum größten Teil vom Tourismus lebt und auch sozusagen den wirtschaftlichen Aufschwung der letzten Jahrzehnte auch zum Großteil den Tourismus zu verdanken hat. Das heißt, Erreichbarkeit ist für uns ein großes Thema. Deshalb ist eine unserer Aufgaben im Ressort Infrastruktur und Mobilität, uns auch um die Brenner Achse zu kümmern. Sei es Schiene, sei es auch Straße, dass man das natürlich den Verkehr weiterhin aufrechterhält, aber eben möglichst umweltfreundlich für die Anwohner und auch, ein großes Thema, hinsichtlich der klimaschädlichen Auswirkungen und der Einhaltung der Klimaziele der EU, des Staates, des Landes Südtirol. Und da haben wir natürlich eine Menge Herausforderungen.

Interviewer

Es ist ja so, dass diese ganze Thematik mit dem Brenner ja nicht nur exklusiv Südtirol betrifft, sondern eben auch Bayern und Tirol. Diesbezüglich wäre da die Frage, inwiefern man sich ja deswegen austauscht.

Experte Südtirol

Grundsätzlich gibt es mal eine Reihe von institutionalisierten dichten Austausch Gremien, angefangen bei der EUSALP. Das ist die europäische Strategie für die alpinen Regionen, wo es auch einen Tisch gibt, der sich mit Mobilität beschäftigt. Das ist eine Gruppe, wo man sich austauscht. Dann haben wir das Thema die iMonitraf! das ist auch ein Austauschformat, wo man sich zusammen mit der Schweiz und Bayern und weiteren um Umsetzungen und Lösung von Transitproblemen kümmert. Dann haben wir innerhalb des historischen Tirols auch die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino, wo eigentlich immer auch das Thema Mobilität und Verkehr im Mittelpunkt steht. Da geht es aber mehr um das Thema Integration des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen den Landesteilen. Man versucht, gegenseitig anerkannte Fahrscheine anzubieten. Zum Beispiel haben wir letztes Jahr einen Euregio Fahrschein für die Studenten eingeführt. Das Studenten mit diesem Abo in den drei Regionen unterwegs sein können und Ziel wird es sein, auch ähnliche Tarif Modelle für alle Bürger dann einzuführen. In Deutschland sieht man es ja auch mit 49-Euro-Ticket, dass man eben diese Hürde abbauen will. Und das ist eigentlich sehr interessant. Dann gibt es noch die Brenner-Korridor-Plattform, das sind die Länder Bayern, Tirol, Südtirol, Trentino und Veneto zusammengeschlossen. Und da geht es schon auch um die Planung der zukünftigen Betreuung der Infrastrukturen. Wir haben dort

interessante Studien erarbeitet zu den Fragen „Wie kann der Verkehr in Zukunft dann nach der Öffnung des Brennerbasistunnel und Öffnung der Nordzulaufstrecke organisiert werden?“; „Was sind die wahrscheinlichste Szenarien für den Fernverkehr?“. In letzter Zeit hat sich die Zusammenarbeit nochmals intensiviert. Es gibt aktuell diesen Vorschlag einer Slot-Systems also einer buchbaren Straße. Das hat man dann im April ein gemeinsames Positionspapier unterschrieben von Ministerpräsident Söder, Landeshauptmann Mattle und Landeshauptmann Kompatscher. Man hat eben versucht, gemeinsam diese gegenseitige Blockadehaltung etwas aufzubrechen. Bisher ist Tirol immer mit den Fahrverboten rangegangen, die angrenzenden Regionen Südtirol, aber noch mehr Bayern haben dann eben die Auswirkungen gespürt. Dann kommt es, wie heute am Montagmorgen zu einem Stau von Kufstein bis Rosenheim, weil einfach die Österreicher die Tiroler nur ein gewisse Menge an Verkehr durchlassen, um ihren Zentralraum Innsbruck vor Überlastung zu schützen. Bei uns ist zwar nicht so eine Blockabfertigung, sondern eine Kontingentierung, aber wir merken es auch durch das Feiertags-Fahrverbot Österreichs. Wenn dort Feiertag ist, dann haben wir am Tag danach einem LKW-Stau von Brenner bis Bozen. Und Italien fordert nun, dass Österreich zuerst diese Verbote aufheben muss. Österreich sagt darauf: „wir werden die Verbote sicher nicht aufheben“. Und hier versucht man auf regionaler Ebene Alternativen anzubieten, indem man sagt, dass das auch nicht im Interesse der Pächter und der verladenden Industrie sein, wenn hier eine Infrastruktur nicht gut funktioniert. Wenn ich am Morgen in München starte und dann fünf Stunden im Stau steht, dann ist das kein effizientes Arbeiten. Und natürlich wissen wir auch, dass die Infrastruktur auf der Autobahn, vor allem im gebirgigen Abschnitt zwischen Innsbruck und Bozen, teilweise 60, 70 Jahre alt ist. Diese ganzen Brückenbauwerke werden in den nächsten Jahren zu erneuern sein. Daher braucht es auch ein gemeinsames Baustellen-Management. Das heißt, wenn ich heute sehr viele Baustellen habe, dann habe ich weniger Kapazität auf der Infrastruktur und das muss ich umgehen und es irgendwie steuern. Ich kann das nicht dem Zufall überlassen. Bisher war es einfach Zufall und jeder ist losgefahren und dann im Stau gestanden. Helfen könnte ein digitales System, um einfach die Infrastruktur optimal zu nutzen, zum Vorteil der Benutzer, aber auch zum Vorteil der Anrainer. Denn wenn der Verkehr flüssig läuft, dann haben wir weniger Emissionen, weniger Lärm und auch weniger Abgase. Und dann kann die Infrastruktur auch effizienter und besser genutzt werden, denn ich glaube, es wird immer schwieriger, große Infrastrukturprojekte umzusetzen. Durch die Digitalisierung kann ich einfach bestehende Systeme besser nutzen. Ich muss sagen, mit Bayern und Tirol hat sich eine sehr gute Zusammenarbeit auf technischer, aber auch politischer Ebene ergeben. Und wir werden jetzt Anfang Juli das nächste Mal in Rosenheim sein zu einem zweitägigen Workshop, wo wir gemeinsam versuchen, das System mal durchzudenken, auch mit den Vertretern der Wirtschaft, der verladenden Industrie. So dass man schauen kann, wenn man so ein Slot-System einführen würde, wie müsste es ausschauen, dass es für die Industrie nutzbar ist? Wie muss das aus rechtlicher Sicht ausschauen? Vor allem aus EU-rechtlicher Sicht. Und dann wollen wir diesen Vorschlag den Nationalstaaten unterbreiten, denn am Ende können es nur die Nationalstaaten Österreich, Deutschland und Italien einführen. Aber ich glaub, wenn ein guter

Vorschlag auf dem Tisch ist, dann ist die Wahrscheinlichkeit größer, dass was umgesetzt werden kann.

Interviewer

Sie hatten schon angesprochen, dass im April eben dieser kleine Transit-Gipfel von Bayern, Tirol und Südtirol stattfand. Vielleicht können Sie kurz was dazu sagen, wie es überhaupt zu diesem Treffen kam.

Experte Südtirol

Also grundsätzlich ist die Idee ein bisschen in Südtirol entstanden. Man hat erkannt, dass man eigentlich viele Verkehrsinfrastrukturen heute schon im Vorfeld buchen muss. Also wenn ich die Eisenbahn nutzen will, dann kann ich auch nicht einfach einen Zug nehmen und darf losfahren. Dann muss ich eine Trasse reservieren. Oder beispielweise am Hafen in Hamburg, wenn ich dort mit einem Containerschiff hineinfahre, muss ich mir auch einen Slot buchen. Dann habe ich einen Kai, der für mich reserviert ist und dann werde ich bedient, entladen und beladen. Das hat man sich auch ein bisschen angeschaut. Wie funktioniert das zum Beispiel beim Hafen in Hamburg? Dadurch ist die Idee entstanden, dass man sowas auch auf der Autobahn lancieren könnte. Landeshauptmann Kompatscher hatte diese Idee gehabt. Die hat er dann auch geteilt mit dem neuen Landeshauptmann von Nordtirol, Anton Mattle. Dann ist das so ein bisschen weitergegangen. Man hat anschließend versucht, Bayern anzusprechen. Man hat dadurch gesehen, dass alles, was ein bisschen hilft, diese vertrackte Situation aufzulösen und wo man eben wieder ins Gespräch kommt, das wird helfen. Und natürlich auch hinsichtlich der Fahrverbote in Österreich. Es sind vor allem aus Umweltsicht Fahrverbote, wegen dem Emissionschutzgesetz. Und de facto werden die Fahrzeuge immer sauberer. Das heißt, das Thema Luftverschmutzung ist eigentlich kein großes Thema mehr. Ich glaube auch, dass Österreich hier sehen muss, dass wenn man regulierend eingreifen will in Zukunft, dann muss man das mit neuen Methoden machen. Italien versucht immer wieder, mit Zusammenarbeit mit Deutschland ein EU-Vertragsverletzungsverfahren in die Wege zu leiten. Diesbezüglich ist es sicher besser, wenn man eine gemeinsame Lösung findet, ohne dass die Nachbarregionen Nachteile haben. So dass man als gesamter Korridor, von Verona bis München, überregional versucht das Problem zu lösen.

Interviewer

Das heißt bei dem Treffen ging es lediglich um diesen gemeinsamen Vorschlag eines LKW-Slot-Systems?

Experte Südtirol

Ja, genau. Diese Vereinbarung sagt einfach aus, dass man das Thema mal grundsätzlich mit einer Studie im Vorfeld untersucht hat. Dass das EU rechtlich möglich wäre, laut dieser Studie und dass die Überlegungen „wie könnte man das machen?“ schon mal durchgedacht wurden. Die Vereinbarung besagt außerdem, dass man das jetzt gemeinsam den Nationalstaaten vorschlagen wird, wir aber

auch den Auftrag als Verwaltung erhalten haben, den Vorschlag in der Zwischenzeit noch zu vertiefen, zusammen mit da mit der Wirtschaft. So dass man letztendlich einen Vorschlag hat, der auch funktionieren könnte. Es gibt auch Bedenken, dass das zu aufwendig sein könnte, dass das zu teuer ist, dass das nicht funktioniert. Aber wir arbeiten mal dran. Und ich muss sagen, auch hier sind die Vertreter Wirtschaft schon interessiert mitzuarbeiten. Wir sagen immer, wir entscheiden am Ende nicht, ob was kommt. Aber sollte es kommen, dann wollen wir eben gemeinsam ein System vorschlagen, das dann auch funktioniert und möglichst wenig zusätzlichen Aufwand bedeutet für die Industrie.

Interviewer

Unterscheiden sich aus Ihrer Sicht die Ziele von Südtirol von denen von Tirol und Bayern, was das Thema betrifft?

Experte Südtirol

Ich glaube, grundsätzlich kann man vielleicht ein bisschen unterscheiden, was die Wichtigkeit der Thematik betrifft, zwischen Italien, Österreich und Deutschland. Für Italien ist der Brenner-Korridor extrem wichtig, weil es der kürzeste, niederste Weg der Alpenüberquerung ist und die Wichtigkeit für den Export sehr hoch ist. Und Italien auch durch die geografische Lage nur Verbindungen nach Norden hat. Deutschland ist hier sicher auch durch die Geografie sich diversifiziert. Da geht sicher viel nach Osten, Westen, Süden, Norden. Da ist man viel weniger natürlich fokussiert auf den Brenner-Korridor. Deshalb natürlich hat das für Italien sicher eine größere Bedeutung. Österreich hingegen, aus der Tradition her, sieht den Korridor vor allem als Belastung. Natürlich, weil es einen gewissen Transitverkehr gibt. Wobei ich auch zu bedenken gebe, dass auch Tirol, beziehungsweise Österreich einen sehr starken Tourismus hat und solange Touristen in Tirol halten, wird man sich da nicht beschweren.

Interviewer

Sie haben schon vorhin auf dieser Abschlusserklärung des Treffens kurz angedeutet. Wie kam es zu dieser Erklärung?

Experte Südtirol

Generell hat es mehrere Treffen gegeben auf Beamtenebene, wo eben dieser Beschlusstext und zuerst einmal die Studie durchgearbeitet wurde und überhaupt überlegt wurde: „Kann das von gemeinsamem Interesse sein? Könnte das ein Weg sein, der uns einen Schritt weiterbringt?“ Das hat man dann festgellt und man möchte das ein bisschen institutionalisieren und diesem ein Gewicht geben. Und dann hat man gesagt, das macht man zuerst auf der Ebene der direkt betroffenen Regionen und diese das gemeinsam vorantreiben wollen. Das ist eben durch dieses Positionspapier entstanden. Aus diesem Papier haben wir den Auftrag erhalten, auf technischer Ebene einen vertiefenden Vorschlag auszuarbeiten, den man dann wirklich umsetzen könnte. Dann werden wir, sobald das steht, dann auch den Nationalstaaten und der EU-Kommission diesen Vorschlag vorstellen und dann versuchen das System gemeinsam voranzubringen. Hier gilt es natürlich technische Themen zu lösen und dann natürlich auch Überzeugungsarbeit zu leisten bei den verschiedenen Entscheidungsträgern, bei dem

Verkehrsministerium zuallererst und danach bei der Kommission, dass man hier dieses System einführen möchte. Es gibt natürlich verschiedenste Bedenken: Einmal technisch, dass es nicht funktioniert, dann zu aufwendig, eventuell diskriminierend. Dann eine Sorge, die besteht ist, dass man denkt „, wenn man das am Brenner einführt, wo wird das sonst noch kommen?“. Ich weiß beispielweise, dass man auch in der Schweiz über so ein System am Gotthard nachdenkt. Also es ist nicht nur, dass man bezüglich des Brenners darüber nachdenkt. Deswegen gibt es vielleicht auch die Bedenken, dass es deshalb Einschränkungen geben wird. Aber ich bin der Meinung, dass wenn Systeme dann einfach genutzt werden können und ich eine höhere Servicequalität habe, dann lohnt sich das. Denn mir bringt es nichts, wenn ich theoretisch den freien Warenverkehr habe, aber die Infrastrukturen einfach nicht mehr hergeben. Wenn ich dann weiß, ich buche mir einen Slot und dann habe ich eine viel höhere Sicherheit, dass ich stau- und unfallfrei eine Strecke befahren kann. Dann müsste das eigentlich im gemeinsamen Interesse sein und das muss der Ansatz sein. Und hier ist auch rechtlich sehr wichtig, haben uns die Rechtsexperten gesagt, dass die Anzahl der buchbar Slots sich an der technischen Obergrenze der Infrastruktur orientieren muss. Ich kann nicht sagen, ich kann theoretisch 2 Millionen LKWs pro Jahr oder zweieinhalb Millionen pro Jahr über den Brenner schicken, aber aus politischen Gründen möchte ich das halbieren. Das wäre eine Einschränkung und nicht zulässig. Aber man kann sagen: Dieses Jahr LKWS Platz, sondern nur 2,2 Millionen. Zu der Frage der technischen Obergrenze werden jetzt auch Studien erstellt.

Interviewer

Sie haben schon erwähnt, dass aus diesem Positionspapier auch der Auftrag hervorgeht und dass Sie Überzeugungsarbeit noch leisten müssen. Inwiefern tauscht sich denn die regionale Ebene, also Südtirol, mit der italienischen nationalstaatlichen Ebene aus? Haben Sie das Gefühl, dass da eine ähnliche Problem Wahrnehmung besteht zwischen Südtirol und italienischen Verkehrsministerium?

Experte Südtirol

Wir hatten vor ca. einem Jahr einen Regierungswechsel von Mario Draghi zu Giorgia Meloni. Wir hatten vorher schon einen Verkehrsminister, der sehr aufgeschlossen war in Richtung Digitalisierung und digitale Verkehrssysteme. Jetzt ist Matteo Salvini Verkehrsminister, der natürlich sehr konservative Ansichten hat. Da geht es natürlich darum, einmal die Interessen Italiens zu verteidigen und den freien Warenverkehr zu verteidigen und vor allem die Verbote in Österreich anzuprangern. Wir hingegen sagen diese Haltung „bevor nicht Tirol, bzw. Österreich den ersten Schritt macht und die Fahrverbote abschafft, werden wir nicht mehr weiterreden“ teilen wir nicht. Wir als Südtirol wollen absolut weiterreden, denn nur wenn man gemeinsam diskutiert, kommt man einer Lösung näher. Und das ist unser Auftrag, hier auch auf technischer Ebene, auf Beamtenebene, mit den Kollegen zu reden. Und das Positionspapier wurde dem Minister Salvini vorgestellt. Es hat jetzt noch nicht die große Rückmeldung dazu gegeben. Aber ich glaube, wenn man dann vielleicht so was verbinden könnte mit einem ersten kleinen Entgegenkommen, einen „quick win“,

und das natürlich auch politisch ein bisschen nutzen könnte. Aber das muss man schauen, wie man das strategisch angeht. Was man zuerst macht oder ob man das nahezu gleichzeitig macht. Das könnte ich mir schon vorstellen, dass man da Lösungen findet.

Interviewer

Als Abschlussfrage: Wie würde aus Ihrer persönlichen Sicht das optimale Forum zur Diskussion dieser Transit Organisation Problematik aussehen?

Experte Südtirol

Naja, ich glaube, wir haben da schon ein recht gutes Format gefunden, wo wir sozusagen auf Beamtenebene das Thema jetzt vertiefen, aber zu verschiedenen Themen dann immer auch die Stakeholder dazu holen, zum Beispiel eben die Frächter, die Bahnindustrie, dann aber auch die jeweiligen Handelskammern als Interessenvertreter der Wirtschaft, die Autobahnbetreiber etc. Die müssen auch mit überlegen, wie könnte so ein System ausschauen. Und ich glaube, hier sind schon alle Interessen abgebildet. Und dass man dann versucht, auf technischer Ebene einen technischen Vorschlag auszuarbeiten, der sozusagen irgendwo konsensfähig ist. Und wenn dann Signale kommen aus der Wirtschaft und vielleicht auch aufgrund der Infrastrukturen, die wir haben, die auffällig sind und daher der Druck steigt. Stichwort: Lueg-Brücke in Nordtirol, die Brücke nach dem Brenner. Die jetzt schon strukturelle Mängel hat und man nicht weiß, wie lang die noch standhalten wird. Sollte es hier zu größeren Unterbrechungen kommen, dann wird auch, glaube ich, der Ruf nach einem digitalen Verkehrsmanagement System anerkannt werden. Und wenn man dann eine neue Lösung parat hat, die man dann schnell umsetzen kann, dann wird das einen Schub geben in diese Richtung. Ich glaube, da sollte man ein bisschen mal diese anfänglichen Ängste überwinden und dann auch die verschiedenen Beteiligten sehen, dass das System auch Vorteile bringen kann in Punkto flüssiger Verkehr, weniger Stau, vielleicht effizientere Abwicklung der Fahrten, dann glaube ich schon, dass sich solche Systeme etablieren konnten.

Interviewer

Ja, dann bedanke ich mich auf jeden Fall schon mal, das war's. Ich habe jetzt bereits schon, wie gesagt Gespräche mit Bayern und Tirol gehabt. Jetzt habe ich die Südtiroler Sicht auch noch reinbekommen. Genau, und spreche daraufhin noch im Bundesverkehrsministerium von Deutschland und von Österreich. Ja, also vielen Dank für Ihre Einblicke. Die werden mir sicherlich sehr weiterhelfen.

Experte Südtirol

Sehr gerne. Viel Erfolg bei Ihrer Arbeit!

Interviewer

Super, vielen Dank Und dann noch einen schönen Tag jedenfalls.

Anlage C.4: Expertin Wissenschaft

Interviewer

Beschreiben Sie bitte zu Beginn des Interviews kurz die Bedeutung der Brennerautobahn für die Europäische Union und die Hauptherausforderung im Zusammenhang mit der Brennerautobahn.

Expertin Wissenschaft

Heute, soviel ich weiß, ist der Brennerpass Teil von dem ganzen Korridor, also eine Achse von Kleinasien bis runter zum Mittelmeer. Auch schon historisch ist der Brenner, sagen wir als Alpenpass sehr interessant. Da gibt es immer diese typischen Anfänge, dass Wanderer, Pilger, Heerführer die Alpen überquert haben. Reto Pirker hat versucht, das Handelsvolumen was über den Brenner passt irgendwie zu schätzen. Also vom Mittelalter zurück bis in die Neuzeit sozusagen. Es ist sehr schwierig, da konkrete Zahlen oder etwas, was konkreten Zahlen sich annähert, zu bekommen. Aber interessant. Und dann nochmal das Thema einsteigt ist in den 50er mit der Gründung der Europäischen Gemeinschaften also auch nicht die Europäische Union. Es gibt eben Staaten im Norden und Italien im Süden und dann ist eben der Brenner und Österreich sind wir in der Mitte, ist eine Barriere für den Warenaustausch und die wichtigen dann auch das Auto. Wird der LKW für den Warentransport, desto größer werden die Probleme, die durch den Verkehr verursacht werden. Ganz am Ende der 70er ist es nachweisbar. Aber dann vor allem ist es ein Thema aus den Achtzigern, das mit dem Drittland Österreich verhandelt wird. Und das war das Problem. Das heißt, man kann, sagen wir, nicht so viel Einfluss ausüben wie auf ein eigenes Mitglied der Gemeinschaft. Man hat keine Kontrolle über die Infrastruktur und auch werden von Österreich restriktive Maßnahmen vermehrt eingesetzt, also Fahrverbote, Maut, Zölle. Die Menge an Benzin in den LKWs ist beschränkt auf 2/3 oder etwas in der Richtung, weil man möchte das lieber tanken in Österreich. Genau. Und dann kommen eben auch dann, je mehr Verkehr die Menschen belastet, sondern eben auch Umweltbelange. Und ja, die Sorgen der Anwohner an der der Transit Straße wird zum Problem. Ab den Achtzigern war es auf jeden Fall ein Thema bei den Europäischen Gemeinschaften, weil eben der Warenaustausch behindert war in Österreich, allein weil sie nicht Zoll Vorschriften, Vorschriften. Die Wartezeiten an der Grenze war ein großes Ärgernis für viele EU Staaten.

Anlage C.5: Expertin Bundesrepublik Deutschland

Schriftliche Antwort

Sehr geehrte Frau Kreutz,

vielen Dank für die Übersendung der Fragen. Bei der Durchsicht habe ich festgestellt, dass sie doch zu einem größeren Teil auch inhaltliche Themen betreffen, die eine politische Einschätzung erfordern. Ich bitte um Verständnis, dass ich dazu keine Stellung nehmen darf. Ich kann Ihnen aber eine allgemeine Einschätzung der Zusammenarbeit in dieser Sache geben:

Naturgemäß ist der Brennertransit – wie im Übrigen sämtliche Themen mit Alpenbezug – von enger grenzüberschreitender Zusammenarbeit geprägt. Das bedeutet, dass Vertreter der Mitgliedstaaten Italien, Österreich und Deutschland regelmäßig gemeinsam zum Beispiel an Lösungen für eine bessere Verkehrsinfrastruktur am Brenner arbeiten (Arbeitsgemeinschaft im Rahmen des 10-Punkte-Plans). Mit dem zwischen Deutschland/Bayern und Österreich/Tirol erarbeiteten 10-Punkte-Plan vergleichbare Zusammenarbeitsgremien gibt es im Bereich der Schiene (Brenner Corridor Platform) und im Bereich der Sicherheit, insbesondere von Tunneln (Zürich Prozess). Die langjährige Zusammenarbeit ist geprägt von dem gemeinsamen Willen, den besonderen Gegebenheiten im Alpenraum Rechnung zu tragen.

Der Brenner ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen im europäischen Verkehr und hat damit eine gesamteuropäische Dimension. Für Deutschland ist klar, dass die unionsrechtlich garantierten Grundfreiheiten nicht ungerechtfertigt eingeschränkt werden dürfen. Wir setzen uns seit Langem dafür ein, mit den übrigen Beteiligten im regelmäßigen Austausch -sei es auf Arbeits- oder auf Leitungsebene - zu bleiben und gesunde und nachhaltige Kompromisse zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

XXXXXXXX

Anlage C.6: Experte Österreich

Interviewer

Guten Morgen.

Experte Österreich

Können Sie mich hören sehen?

Interviewer

Ja, genau. Jetzt müssen Sie mich auch sehen können.

Perfekt. Dann schon mal vielen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben. Ich würde noch kurz zu mir noch ein paar Worte sagen. Mein Name ist Maria Kreutz. Ich bin 23 Jahre alt. Ich habe einen Bachelor in Politik und Wirtschaftswissenschaften gemacht und mache jetzt gerade mein Master in europäischer Verwaltung und habe in dem Zuge ein Auslandspraktikum in bei der Handelskammer in Bozen gemacht. Bin so ein bisschen auf die Brenner Thematik gestoßen dadurch und untersuche jetzt einfach im Rahmen meiner Masterarbeit die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Brenner im Verkehrsbereich. Vielleicht können Sie auch noch ein paar Worte zu sich selbst sagen.

Experte Österreich

Sehr gerne. Also ich wollte Sie schon fragen, wie Sie zu dem Thema kommen und das finde ich jetzt auch sehr spannend. Mein Name ist XXXX und ich komme aus Südtirol. Ich war lange Zeit an der Universität Innsbruck tätig, als Assistent, und bin jetzt seit eineinhalb Jahren in Wien im Ministerium für Verkehr und Klimaschutz tätig. Und unsere Abteilung beschäftigt sich eben ganz allgemein mit EU und Internationalem und eben auch mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Brenner. Das ist ein ganz ein zentrales Thema. Für war das immer schon ein wichtiger Grund, warum ich ins Ministerium wechseln wollte, weil mich einfach das Thema selbst interessiert. Ich komme aus Sterzing, falls Sie das kennen. Da ist die Mautstelle. Ich habe da früher als Student habe ich mehrmals an der Mautstelle gearbeitet, in der Nähe von Innsbruck. Mir ist daher die Thematik, vor dem Hintergrund, auch vertraut. Was ich vorweg nehmen muss: Bei uns gab es im Haus einen Generationenwechsel in den letzten 1 bis 2 Jahren. Also nicht nur ich bin jetzt erst seit 1,5 Jahren dabei, sondern auch die Leiterin meiner Abteilung. Die ist seit ungefähr einem Jahr im Amt und die alte Vorgängergeneration praktisch ausgeschieden. Das heißt also bei manchen Fragen kann es dann sein, dass ich die im Detail das ganze vollziehen kann bzw. In den Akten noch nachlesen müsst. Aber soweit möglich können wir alles besprechen.

Interviewer

Ja, also ich hätte praktisch zwölf größere Fragen dabei und freue mich da einfach über neue Einblicke, damit ich auch in der Arbeit jede Sicht reinbringen kann. Und er wird dann auch einfach mal beginnen, wenn es für Sie passt. Dann würde ich mal damit rein starten und sie darum bitten, die Bedeutung der Brenner Achse, insbesondere der Brennerautobahn, für die Republik Österreich und die wichtigsten Herausforderungen in diesem Zusammenhang zu schildern.

Experte Österreich

Ganz grundsätzlich ist bekannt, dass es eine sehr wichtige Nord-Süd-Achse ist. Sie ist auch Teil des Tent-T Kernnetzes und auch der EuGH hat wiederholt in den Urteilen zum sektoralen Fahrverboten betont, dass es eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen ist. Und das ist Österreich nicht nur bewusst, sondern ganz klar sogar, dass es eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Die einmal für die Europäische Union von Bedeutung ist. Aber sicher auch für Österreich selbst von Bedeutung ist. Natürlich ist die Brennerachse für den Handel, den Tourismus und für die in Tirol lebenden Personen von großer Bedeutung. Was mit dieser Bedeutung einhergeht, ist leider auch eine große Problematik. Die Probleme sind bekannt. Es sind ganz allgemein die Punkte Luft, Lärm, Infrastruktur. Bzw. die Menge einfach, also die drei großen Komponenten zusammen. Die Luftqualität: Die war Anfang der 2000er Jahre sehr dramatisch, muss man sagen. Da wurden die Grenzwerte fast um das Doppelte überschritten wurde, teilweise in Tirol. Das ist zwar verbessert worden, auch dank der Notmaßnahmen, aber immer noch verbesserungswürdig. Gerade wenn man darauf achtet, dass die Grenzwerte der EU derzeit bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter liegen und in den nächsten Jahren auf 20 Mikrogramm gesenkt werden. Das ist Kern der Überarbeitung der Luftqualitäts-Richtlinie und laut dem Vorschlag der Kommission wird es dann gesenkt werden. Grundsätzlich muss man auch dazu sagen, dass die Luftqualität sicher eines der Probleme ist, aber sicher nicht das einzige. Es kommt der Lärm dazu in einem engen Gebirgstal. Ich glaube da ist die Lärmbelastung nicht vergleichbar mit Gebieten, wie zum Beispiel hier in Wien, wo es jetzt keine Berge oder nicht direkt gibt. Das ist auch durch Studien nachgewiesen, dass es schon einen Unterschied macht. Und dann natürlich die Infrastruktur: Sie kennen die Gegend, die A13, die Brennerautobahn von Innsbruck führt bis zum Brenner, besteht bis zu einem Drittel auf Brücken. Und diese Brücken und generell die Infrastruktur wird natürlich durch den zunehmenden LKW Verkehr stark belastet und man sieht da schon die Probleme. Das ist auch ganz physiologisch, dass die Brücken irgendwann in die Jahre kommen. Und sie kennen vielleicht die Problematik mit der Lueg-Brücke. Das ist eine Brücke gleich hinter dem Brenner von 1,7 Kilometer Länge, die jetzt am Ende der Lebensdauer ist und wo jetzt in den nächsten Jahren geschaut wird, wie man die Brücke neu bauen kann. Auch mit möglichst wenig Beeinträchtigungen für den Verkehr. Und das ist natürlich auch ein Problem, das mit diesem Thema in Zusammenhang steht. Und wenn wir bei der Menge sind: Es sind mittlerweile, wie Sie wahrscheinlich wissen, fast zweieinhalb Millionen LKW. Letztes Jahr gab es wiederum einen neuen Transit-Rekord. Das sind mehr LKWs nur über den Brenner, als es an allen Alpen-Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien und Frankreich und Italien ist. Aber dieser Alpenbogen, dieser Alpenraum von Schweiz, Frankreich und Italien, hat weniger Verbindungen als jetzt über den Brenner. Was ich auch immer als ein interessanter Fakt in diesem Zusammenhang ansehe, ist die Entwicklung: Am Brenner gab es vor 20 Jahren, im Jahr 2000, 1,5 Millionen LKWs jetzt sind 2,5 Millionen und auch der Vergleich zur Schweiz. Damals waren in der Schweiz auch 1,4 Millionen LKWs. Und die Entwicklung ist in die andere Richtung gegangen. In der Schweiz haben wir heute unter 900.000 LKW pro Jahr, das heißt von einer Ausgangslage vor 20 Jahren, die gleich war, ist es jetzt dreimal so viel über den Brenner als durch alle Schweizer Alpenpässe gemeinsam. Aus unserer Sicht ist die Brennerautobahn an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Gerade auch

im Hinblick auf die Alpenkonvention, die jetzt auch einen Ausbau nicht erlauben würde. Und mit dieser Kapazitätsgrenze, die jetzt erreicht ist, wird natürlich auch die Verkehrssicherheit gefährdet. Bzw. ist es leider zum Teil auch schon der Fall. Deshalb gibt es nicht ein "immer mehr, immer weiter". Und nochmal zur Schweiz: Es gibt Studien, dass ungefähr 1/3 der LKWs, die über den Brenner fahren eigentlich einen kürzeren Weg hätten, wenn sie über die Schweiz fahren würden. Sie fahren unter anderem deshalb über den Brenner, weil es wesentlich billiger ist. Also die Route über den Gotthard zum Beispiel ist fast, also wesentlich teurer. Und es gibt immer diesen Vergleich von Basel in der Schweiz nach Italien. Die Strecke München nach Verona, die ist einfach um ein Vielfaches billiger. Ein großes Thema dabei ist die Maut. Die Maut ist in Österreich oder auf dem österreichischen Abschnitt der Brennerautobahn, fast auf schweizerischen Preisniveau, während sie in Deutschland und Italien um ein vielfaches geringer ist. Und das ist sicher nicht das einzige Grund für diesen "Umwegverkehr" aber sicherlich ein wesentlicher.

Interviewer

Sie hatten jetzt vor allem die drei Pfeiler angesprochen: Luft, Lärm und Infrastruktur. Könnten Sie noch schildern, was jetzt auf nationalstaatlicher Ebene getan hat, um diesen Herausforderungen zu begegnen.

Experte Österreich

Ganz grundsätzlich ist es ein Ziel schon seit Jahren, Jahrzehnten, der österreichischen Verkehrspolitik: Die Verlagerung auf die Schiene. Es gibt in Österreich jetzt neu den "Masterplan Güterverkehr", den kann man auch online abrufen und er ist auch Teil des Regierungsprogramms. Wenn Sie dort reinschauen, finden Sie ein eigenes Kapitel zum Transitverkehr und generell zu diesen Zielen und Maßnahmen, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Ein zentrales Ziel ist die Verlagerung auf die Schiene und damit verbunden das Megaprojekt Brennerbasistunnel. Das muss man da sich an erster Stelle nennen. Das wird sicher in Zukunft auch für Entlastung sorgen und ist auch dringend nötig ist. Denn es gibt auch noch Prognosen die sagen, dass der Verkehr über den Brenner weiter zunehmen wird. Es kann durchaus sein, dass der Brennerbasistunnel mal nur dazu da sein wird, um diesen Zuwachs abzufangen. Das heißt also, der Bau und die Finanzierung des Brennerbasistunnel ist eine zentrale Maßnahme. Die Zulauf-Strecken sind auch ein wichtiger Punkt. Die sind gerade im Inntal zum Teil fertiggestellt, zum Teil in Planung. Das ist es zentral, dass die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel über den ganzen Korridor so schnell wie möglich fertig sind. Früher hat es mal das Bonmot gegeben, dass es heißt wenn das nicht der Fall ist, dann hat man eine Kathedrale in der Wüste stehen. Das wäre nicht sonderlich sinnvoll. Dann weitere Dinge, die Österreich in diesem Zusammenhang macht, ist die Förderung des KVs also des kombinierten Verkehrs. Die Republik Österreich fördert diese Schienenverkehre massiv, um einfach auch mehr Wettbewerbsfähigkeit zu erzeugen. Die Kostenwahrheit für den Straßen-Güterverkehr war nicht immer die, die nötig wäre, um die Schiene attraktiv genug zu machen. Also gibt es massive Förderungen, die auch von der Europäischen Kommission genehmigt wurden. Dann natürlich Stichwort Maut:

Da werden die Spielräume, die die Euro Vignetten Richtlinie, also die Wegekostenrichtlinie, bietet sehr gut ausgenutzt. Zum Beispiel auch in dem die Republik Österreich hält auch einen Querfinanzierungszuschlag ein. Das heißt, dass ein Teil der Maut, dafür genutzt wird, um den Brennerbasistunnel zu finanzieren. Das ist auch ein wichtiges Instrument in diesem Zusammenhang. Und in dem Zusammenhang natürlich auch ganz generell: Auch in der EU Politik wird immer darauf geschaut, dass diese Themen berücksichtigt werden. Gerade auch bei der Verhandlung der Wegekostenrichtlinie erwarteten war das ein wichtiger Punkt, dass man möglichst viele Spielräume schafft, um auch auf Probleme reagieren zu können und um mehr Kostenwahrheit schaffen zu können. Nochmal auf EU Ebene ist das Mobilitäts-Paket ist ein wichtiger Baustein gewesen, der damals im Jahr 2018 unter der österreichischen Ratspräsidentschaft verhandelt wurde, um einfach unter anderem bessere Arbeits- und Sozialbedingungen für für LKW-Fahrer zu schaffen und und damit auch die Kostenwahrheit im Güterverkehr zu steigern. Dann was jetzt spezifisch die Republik Österreich noch macht, ist, dass wir uns aktiv in auf allen Ebenen einbringen. Angefangen von den Gesprächen mit Italien und Deutschland unter Vermittlung der Kommission, die jetzt im letzten Jahr stattgefunden haben. Aber auch jetzt auf Arbeitsebene am Rande der Brenner Corridor Plattform zum Beispiel. Noch als weitere Maßnahmen, die zwar mehr zu den Tiroler Maßnahmen zählen, aber die Republik Österreich, also vom Bund auch unterstützt werden: Die Tiroler Notmaßnahmen. Aber das sind eben sektorale Fahrverbote, Euro-Klassen Fahrverbote. Und so weiter. Das sind schon alles Maßnahmen, die zumindest derzeit aus unserer Sicht notwendig erscheinen, um dem Problem zu begegnen, solange es keine Alternative dazu gibt.

Interviewer

Sie hatten schon ein bisschen angeschnitten, dass diese ganze Brenner Thematik nicht nur Österreich alleine betrifft. Vielleicht könnten Sie noch mal allgemein zusammenfassen, inwieweit Österreich sich einerseits mit der regionalen Ebene austauscht und auf der anderen Seite unter Nationalstaaten.

Experte Österreich

Also auf regionalen Ebene, ist natürlich zentral der Austausch innerhalb Österreichs. Österreich ist ein Bundesstaat, wo auch die Länder wesentliche Zuständigkeiten und Kompetenzen haben. Und allein vor diesem Hintergrund ist ganz klar, dass da ein ständiger permanenter Austausch in verschiedenen Formen stattfindet, auch gerade auch im Zusammenhang mit diesen Notmaßnahmen. Also zum Beispiel, das ist dem Bundesstaat geschuldet, dass es die mittelbare Bundesverwaltung gibt. Das heißt, dass in Österreich, in dem Fall der Landeshauptmann von Tirol, Gesetze des Bundes vollziehen kann. In der Ausübung dieser mittelbaren Bundesverwaltung sind Maßnahmen wie das sektorale Fahrverbot erlassen worden. Die Besonderheit in diesem Zusammenhang ist, bei diesen dauerhaften Maßnahmen, dass die im Einvernehmen mit dem Verkehrsminister stehen. Also heute ist es so wenn das Land Tirol, bzw. der Landeshauptmann das sektorale Fahrverbot ändern will, dann muss er dafür ein Einvernehmen herstellen mit der Frau Bundesministerin für Klimaschutz und Verkehr. Also schon mal im Bezug auf diese Maßnahme gibt

es einen ständigen Austausch. Natürlich auch auf Expertenebene und Arbeitsebene, so dass man innerhalb Österreichs. Direkten Kontakt zu den anderen Akteuren auf regionaler Ebene, zu Bayern, zu Südtirol gibt es natürlich im Rahmen von Veranstaltungen, Tagungen oder in dieser Brenner Corridor Plattform. Da tauscht man sich auch natürlich aus. Ansonsten gibt auch institutionelle Treffen, wie ein Austausch mit Videocalls vom Landeshauptmann von Südtirol mit der Frau Ministerin, das gibt es natürlich sehr wohl. Aber natürlich die Zusammenarbeit in der innerstaatliche viel, viel größer. Auf staatlicher Ebene sind natürlich die erstrangigen Ansprechpartner ebenfalls die Ministerien oder die Bundesebene in Deutschland und Italien. Die Brenner Corridor Plattform, die ist sehr wichtig, weil die eben alle Ebenen vereinen sollte. In der Brenner Corridor Plattform sollten VertreterInnen von ministeriale Ebene regionaler Ebene, aber auch zum Beispiel von Eisenbahnverkehrsunternehmen usw sich austauschen. Auf nationaler Ebene gibt es natürlich einerseits dieser Austausch im letzten Jahr unter Vermittlung der Kommission. Da gab es mehrere Meetings auf hoher Ebene zwischen den Mitgliedstaaten direkt . Sonst gibt es regelmäßigen Austausch informeller Natur, zum Beispiel am Rande vom Verkehrsministerrat. Die EU ist das sicher ein entscheidender Punkt, ohne dass sie jetzt selber immer eine aktive Rolle hat, sondern einfach das sie die Plattform schafft für den Austausch.

Interviewer

Sich ausgetauscht wurde sich auch dem 10-Punkte-Plan für den Brennerkorridor im Jahr 2019. Vielleicht könnten Sie schildern, wie es zu diesem Punkteplan kam.

Experte Österreich

Im Detail kann ich nicht viel dazu sagen. Da kann ich jetzt leider nicht so viel beitragen aktiv. Man muss sagen, dass dieser 10-Punkte-Plan einerseits eine spezifisch mit dem damals neuen Dossiersystem im Zusammenhang steht, als eine Art Reaktion darauf. Zum anderen aber sicher auch viel breiter eingebettet ist. Der 10-Punkte- Plan ist und war eines von mehreren solchen Projekten oder Maßnahmenpaketen. Es gab ja auch ein Jahr davor zum Beispiel einen Brenner Aktionsplan, was auch ein Art von Memorandum of Understanding war, eine Absichtserklärung. Warum zum Beispiel Italien war, das hängt mit diesen Punkten zusammen. Unter anderem einmal, dass es halt spezifisch mit der Thematik des Dossiersystemes im Zusammenhang stand. An der Grenze zu Italien gibt es keine Dossiersysteme, ist teilweise auch gar nicht nötig ist, weil da haben wir zwei Mautstellen in Italien, also 15 Kilometer nach der Grenze und auch in Schönberg 30 Kilometer in die Richtung. Im Grunde führen diese beiden Mautstellen zu einen ähnlichen Effekt wie das Dossiersystem. Da ist keine Dosierung nötig gegenüber Italien. Dieses Problem gibt es dort nicht in dieser Form. Und zum anderen, wenn man die diese ganzen Aktionspläne vergleicht, sieht man auch in diesem Brenner Aktionsplan von 2018 sind sehr viele Punkte ähnlich abgedeckt, wie auch im 10-Punkte-Plan.

Interviewer

Wer war an der Erarbeitung des 10-Punkte-Plans konkret involviert? War auch die regionale Ebene (Bayern, Tirol, Südtirol) beteiligt?

Experte Österreich

Südtirol war nicht dabei, weil der 10-Punkte-Plan nur zwischen Deutschland und Österreich beschlossen wurde. Auf österreichischer Seite war Tirol auf jeden Fall involviert. Ich glaube schon, dass es VertreterInnen der Verkehrsministeriums Österreichs und Deutschlands, des Landes Tirol und Bayerns waren. Wie die Verhandlungsrunde damals genau ausgeschaut hat, weiß ich nicht. Das Land Tirol war auf jeden Fall auch aktiv beteiligt.

Interviewer

Welche Ziele verfolgte Österreich bei der Erarbeitung des 10-Punkte-Plans? Inwieweit haben sich die Ziele zwischen Österreich und Deutschland, aus Ihrer Sicht, unterschieden?

Experte Österreich

Ich möchte mir nicht anmaßen, über die Ziele, die Deutschland verfolgt hat, im Detail zu reden. Vor allem, weil ich nicht dabei war. Aber grundsätzlich hat sich die üblichen Ziele verfolgt, die Bevölkerung auch zu entlasten. Das ist immer das zentrale Ziel hier und auch die Verlagerung auf die Schiene. Und so weiter. Und insbesondere, was schon wahrscheinlich ein gemeinsames Ziel war damals, die Situation an der Grenze und in diesem Grenzbereich zwischen Deutschland und Österreich, die nach dem Dossiersystem entstanden ist, zu verbessern. Uns ist auch bewusst, dass das Dossiersystem Auswirkungen hat, auch auf Bayern und Deutschland. Das heißt, dass es sicher gemeinsames Ziel damals gewesen, zum Beispiel indem man dieses intelligente LKW Leitsysteme sind, der dritte Punkt. Da ist es sicher auch ein zentraler Punkt, dass man versucht, zum Beispiel durch Informationen die Auswirkungen möglichst gering zu halten, also dass etwa die LKW- Fahrer und Fahrerinnen frühzeitig informiert sind und ihre Planungen an die Situation anpassen können. Genau. Aber ganz generell glaube ich schon, dass es die Ziele sich zumindest im Detail manchmal auch grundsätzlich sicher unterscheiden. Sonst bräuchte man ja gar nicht solche Dokumente, wo man sich dann einigt. So einen 10-Punkte-Plan, wird natürlich im Vorfeld schon vorbereitet. In dem Fall gab es ein Gipfeltreffen in Berlin, und vorab gibt es natürlich auch schon Abstimmungen. Zwischen den Ministerien wurden auch schon Entwürfe ausgetauscht und da schaut man dann, dass man sich einigen kann und einen Kompromiss findet. Von dem her glaube ich schon, dass es zum Teil unterschiedliche Ziele sind. Aber das gemeinsame Ziel, die Bevölkerung in dieser Grenzregion möglichst zu entlasten, das war sicher gegeben.

Interviewer

Jetzt sind nun schon ein paar Jahre vergangen. Könnten Sie mir schildern, was von diesen Punkten schon umgesetzt werden konnte und was noch aussteht?

Experte Österreich

Dazu gibt es einen ausführlichen Bericht, den Verkehrsbericht des Landes Tirol. Ein sehr guter Überblick über den aktuellen Umsetzungsstand. Was ich sagen kann: Also zum Punkt 1: Die Förderung des kombinierten Verkehrs und der

rollenden Landstraße. Da ist es so, dass es auf österreichischer Seite, wie schon gesagt, massive Förderungen gegeben hat, allein in den letzten drei Jahren von 20, 20 bis 22 rund 215 Millionen €. Und das Förderprogramm ist auch für heuer wiederum von der Kommission genehmigt worden. Das ist sicherlich ein Erfolg. Die bessere Anbindung des Güterverkehrs an die Brennerstrecke. Ich glaube, da gibt es auch noch was zu tun. Das ist, glaube ich, in Bayern teilweise in Planung. Aber es gibt ja sicher noch offene Punkte und das wäre auch ein Punkt, der sicher auch interessant wäre, wenn man da Italien einbeziehen könnte. In Italien ist es auch so, dass zum Beispiel in Trient ist auch geplant, dass in den nächsten zwei Jahren das erste Rola Terminal neu gebaut und ausgebaut wird. Das wäre natürlich auch ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang. Der Punkt, kann man sagen, ist noch offen. Zum intelligente LKW-Leitsysteme, da gab es viel und ist viel passiert. Da gab es auch Treffen zwischen den Autobahnbetreibern, zwischen der Asfinag in Österreich und Deutschland und in den entsprechenden Pendanten in Deutschland und in Bayern. Die haben da verschiedene Arten von Maßnahmen entwickelt haben, die großteils schon in Kraft sind, zum Beispiel Smartphoneapps. Und natürlich kann man dieses LKW Leitsystem potenzieren, wenn es in Richtung dieses geplanten Verkehrsmanagement-Systems gehen würde. Aber das ist sicher recht erfolgreich umgesetzt. Dann der Punkt vier, das untergeordnete Verkehrsnetz in der Grenzregion, das ist auch erledigt. Da ist praktisch jetzt ein kleiner Bereich in Österreich von der Maut ausgenommen, um Umwegverkehr auf der Bundesstraße zu vermeiden. Es ist praktisch dieser erste Abschnitt in Österreich auf der Autobahn von der generellen Pflicht ausgenommen, um zu vermeiden, dass Autofahrer in der Nähe von der Autobahn abfahren. Dann der Punkt 5: Der ist auch erledigt, weil die Euro Vignette und die Wegekostenrichtlinie schon geändert wurde letztes Jahr und die Änderungen in Kraft getreten sind. Das war ja auch ein Kompromiss, wo jetzt wir nicht zu 100 % zufrieden waren. Aber in die richtige Richtung geh- Der Punkt hat sich dadurch schon erübrigt. Punkt 6 ist recht schwammig formuliert "für ein gemeinsames Voranbringen von verkehrspolitischen Innovationen". Da glaube ich, ist das, was im Tiroler Verkehrsbereich steht, gibt es sehr gut wieder. Da gibt es von unserer Seite nicht viel. Punkt 7: Die LTCS, also dieses Zug-Leitungssystem, das betrifft jetzt die Strecke München-Kufstein. Da werden die deutschen Kolleginnen mehr zu sagen können. Dann der Brennerbasistunnel Nord-Zulauf. Einmal die Ausschöpfung aller gesetzlichen Möglichkeiten. Das ist auch so ein Punkt, der nicht vertraglich gelesen werden kann, sondern eine Verwendungszusage ist, dass man sich in diese Richtung engagiert. Und grundsätzlich ist der BBT Nordzulauf ein sehr wichtiger Punkt, der möglichst frühzeitig fertiggestellt werden sollte, um nicht die Kapazität des BBTs negativ zu beeinflussen. Auf österreichischer Ebene gibt es schon, zum Beispiel die Umfahrung von Innsbruck, da gibt es ja schon seit einigen Jahren den Tunnel, der praktisch von direkt schon von der Brennerstrecke ins Inntal führt. Ein anderer Teil ist jetzt in Planung und im Gange. Da ist auch die Rede von einer Arbeitsgruppe auf der Ebene der Bahninfrastruktur Betreibende die sicher sinnvoll wäre. Die Frage ist, ob es wirklich nötig ist, dass es eine eigene Arbeitsgruppe ist, weil zum Beispiel im Rahmen dieser Brenner Corridor Plattform. Aber nicht nur dort schon, ein sehr guter Plattform geboten, gerade für den Austausch, da Eisenbahnen Infrastrukturbetreibenden. Dann der Punkt der rollende Landstraße, die Erhöhung der Kapazitäten. Das ist erfolgt,

würde ich meinen. Auch wenn diese Kapazität von 450 darf, der LKW derzeit nicht bereitgestellt muss, weil es leider nicht genug Nachfrage gibt. Also es wären die Möglichkeiten vorhanden, das hochzufahren. Aber das macht natürlich auch keinen Sinn, weil man jetzt die Trassen oder die, die die Züge zur Verfügung stellt und die dann nicht genutzt werden. Dieser Punkt, steht im Zusammenhang mit dem sektoralen Fahrverbot, also mit dem Verbot bestimmter Güter, die sich besonders gut für die Bahn eignen. Dass die dann auch mit der Bahn transportiert werden. Da ist die rollende Landstraße natürlich sehr wichtig, weil nur wenn man diese Alternative schafft, ist es keine Beeinträchtigung der Warenverkehrsfreiheit, die dann wirklich das Problem wäre. Dann haben wir noch den Punkt 10 "gemeinsame Verkehrsträger" im Bereich der Arbeitsgruppe und da heißt es im Verkehrsbericht, dass keine Informationen vorliegen. Das ist dem geschuldet, dass diese Arbeitsgruppe nicht aktiv ist. Aus unserer Sicht wäre das sicher ein wichtiger Punkt, um noch mal alle Akteure an einen Tisch zu bringen. Und das ist sicher ein Punkt, angesprochen werden könnte, der forciert werden könnte. Aber wie gesagt, gibt es auch jede Menge Alternativen und auch Verkehrsträger übergreifend wird es zum Beispiel im Zusammenhang mit der Sanierung der neuen Brücke auch Austausch und Informationen geben, zumindest in Österreich intern gibt es schon gibt es regelmäßiger Austausch zwischen der ÖBB und Asfinag, also Schiene und Straße, um zum Beispiel die Baustellenplanungen abzustimmen. Aber wie wir schon gesagt, glaube ich, dass der 10-Punkte Plan sicher ein Baustein ist, aber nicht der wichtigste Baustein, der für die Lösung des Problems sorgt, weil es einfach auch ein breiteres Paket bräuchte. Und eben in Italien auch mit einbezogen werden muss. Deshalb kann der 10-Punkte-Plan sicherlich einen Fortschritt bieten und geht in die richtige Richtung und da wird auch weiterhin geschaut ihn zu verwirklichen. Aber natürlich ist die Problematik als Ganzes breiter als der zehn Punkte Plan, würde ich sagen.

Interviewer

Im April dieses Jahres hat sich die regionale Ebene getroffen haben und eine gemeinsame Beschlusserklärung vorgestellt, die ebenso ein gemeinsames LKW-Slot-System vorschlägt. Wie steht das Verkehrsministerium auf Bundesebene zu diesem Vorschlag?

Experte Österreich

Also das Ministerium steht dem sehr positiv gegenüber, auch die Frau Ministerin hat sich schon gegenüber der Presse und und im Rahmen des letzten Rates dazu geäußert. Also wir stehen dem positiv gegenüber. Natürlich muss man sagen, es ist jetzt noch im Projektstadium, in Anführungszeichen, viele Detailfragen offen, die dann zu klären sind. Aber grundsätzlich glauben wir, dass das eine sinnvolle Variante wäre, auch als Alternative zum Dosiersystem. Weil das Dosiersystem ist ja notwendig, um die Verkehrssicherheit, also Flüssigkeit und Sicherheit, des Verkehrs aufrecht zu erhalten. Und dieses Verkehrsmanagement System könnte eigentlich dieselben Ziele erreichen. Zugleich aber weniger invasiv sein, weil die Planbarkeit steigt, in der es dosiert ist. Und im Vergleich zum Dosiersystem könnte sogar die Planbarkeit generell gesteigert werden, weil einfach auch der

Unsicherheitsfaktor Stau zumindest geringer werden könnte. Als wirksame Alternative zum Dossiersystem ist es ganz sicher mehr als überlegenswert.

Interviewer

Wie wäre denn das potenzielle weitere Vorgehen?

Experte Österreich

Also derzeit ist es so, soweit ich informiert bin, dass die beteiligten Regionen sich das genauer anschauen, verschiedene Workshops organisieren auf allen Ebenen, natürlich auf Expertenebene, um dann möglichst ausgereift das Konzept zu erarbeiten und das dann am Ende dann ein Bericht auch stehen soll, wo praktisch die die Regionen das auch konkret schon im Detail ausgearbeitet haben und diesen Bericht dann auch den Nationalstaaten zur Verfügung stellen würden. Und spätestens dann wären dann Gespräche nötig auf nationaler Ebene. Und zwar natürlich sowohl auf Expertenebene als auch auf politischer Ebene. Man sieht ja auch Italien hat sich negativ geäußert. Deutschland, soweit ich das gesehen habe, hat sich zurückhaltend geäußert. Bei Italien das Credo derzeit "Zuerst müssen alle Maßnahmen weg und dann reden wir über Alternativen". Die Ansicht können wir nicht teilen, weil die Maßnahmen sind nicht willkürlich, die kann man nicht einfach wegnehmen und dann überlegen, was machen wir jetzt? Der entscheidende Moment wäre dann, wenn die regionale Ebene da ein genaueres Konzept vorliegen hat. Dann werden die Gespräche zunächst mal innerstaatlich im jeweiligen Staat, zwischen den Regionen und der jeweiligen Hauptstadt starten. Und wenn man sich dann zu allgemeinen Gesprächen einmal grundsätzlich einigen konnte und grundsätzlich die Bereitschaft zu einem gemeinsamen Verkehrsmanagement System bestünde, dann müsste es natürlich Verhandlungen geben. Es bräuchte einen Staatsvertrag, also einen völkerrechtlichen Vertrag zwischen den drei Staaten, zwischen Deutschland, Österreich und Italien. Und da können und müssen natürlich im Detail Verhandlungen geführt werden, auch unter Beteiligung verschiedenster Ministerien. Üblicherweise, auf jeden Fall das Außenministerium und wahrscheinlich auch andere Ministerien, die betroffen sind. Und je nach den Inhalten eines solchen Vertrages müsste dann auch das vom Parlament oder von den jeweiligen Parlamenten genehmigt werden. Aber das gilt zumindest in Österreich, aber soweit ich weiß, auch in Deutschland. In Italien hängt es davon ab, was der Inhalt von einem völkerrechtlichen Vertrag ist. Es gibt Verträge, die können jetzt von der Regierung beschlossen werden. Aber wenn jetzt ein Staatsvertrag, so ist es zumindest in Österreich Gesetzesänderung wäre oder Gesetzes ergänzend, also wenn es ein Vertrag ist, der aber das nationale Regeln würde, ein Gesetz vorschlagen würde, dann braucht es auch die Genehmigung des Parlaments. Das heißt, natürlich ist die Vorlaufzeit für einen solchen vielfältigen Vertrag Jahre lang. Wenn das der Vorschlag erfolgreich wäre, dann könnte man völkerrechtlichen Vertrag geschlossen werden, als Basis wäre für dieses LKW-Slot-System.

Interviewer

Im Vorfeld des Treffen sorgten die Tiroler Transitbeschränkungen für Aufregung? Wie sieht die Republik Österreich die Beschränkungen?

Experte Österreich

Also die, also die Bundesebene sieht das alles sehr gleich wie Tirol. Da gibt es auch angefangen jetzt bei der politischen Ebene kein Parteien Hickhack, sondern es wird von allen Parteien ähnlichgesehen, ebenso auf Ministerebene. Und auch alles, was unser Haus betrifft. Auch die Frau Ministerin hat sich da wiederholt und immer im Rahmen des Verkehrsministerrats ganz klar dahinter gestellt und gesagt, dass wird die Interessen der Tiroler Bevölkerung vertreten müssten. Das Ministerium steht da wirklich voll und ganz hinter den Maßnahmen. Wir sind überzeugt, dass diese Maßnahmen derzeit notwendig sind, dass diese alles andere als willkürlich gesetzt wurden, sondern wirklich Notmaßnahmen sind, die aufgrund der schon genannten Problematik erforderlich sind und dass man die nicht einfach ersatzlos aufheben kann.

Interviewer

Gut, dann komme ich nämlich schon zu meiner abschließenden Frage: Wie würde denn aus Ihrer persönlichen Sicht das optimale Forum zur Diskussion dieser Themen aussehen und welche Rolle könnten vielleicht europäische Akteure auch darin spielen?

Experte Österreich

Also ich fange mal bei der europäischen Ebene an, weil sie ja in dem Mehrebenensystem die oberste ist. Die Diskussion, wie sie jetzt im Rat stattgefunden hat, haben wir jetzt nicht förderlich gefunden für eine Kompromissfindung, denn das hat immer dieses Konfrontative. Was auf jeden Fall die Rolle der EU sein kann und die sehr wichtig ist, eine strategische Rolle. Angefangen von der Festlegung der TEN-Achsen, auch beim Brennerbasistunnel, spielt die EU Kommission eine wichtige Rolle, nicht zuletzt auch in finanzieller Hinsicht. Also da ist es ganz klar und ganz wichtig eine Richtung vorzugeben, um Hemmnisse abzubauen. Gerade im Schienenverkehr zum Beispiel. Es gibt viele Kleinigkeiten, die dafür sorgen, dass der Verkehr nicht so interoperabel ist, dass es da zumindest zu Verzögerungen führt. Auch die Grenz-Wartezeiten sind ein Stichwort. Und ich glaube in diesem Zusammenhang, dass man eben die einheitlicher Regelungen oder zumindest in Europa alle Regelungen schafft, um zum Beispiel die Schiene zu fördern, dass es auch eine sehr wichtige Rolle. Und auch die Rolle der EU als Mediatoren, wenn die Kommission diese Rolle einnimmt im Rahmen solcher Gespräche, wie sie im letzten Jahr stattgefunden haben, unter Vermittlung der Kommission. Davon abgesehen, weg von der EU Ebene, wäre wichtig aus unserer Sicht, dass auch dieses Verständnis für die schwierige Situation in Tirol. Das sollte eine Grundvoraussetzung auch sein. Natürlich ist der freie Warenverkehr zentral und sehr wichtig, aber darf es nicht zulasten der Bevölkerung leben, die genau tagtäglich mit diesem Problem konfrontiert ist. Auch dass man die Diskussion möglichst sachlich führt, wäre in diesem Zusammenhang unglaublich wichtig. Vielleicht auch, dass man auch auf technischer Ebene sich noch mehr austauscht. Wenn zum Beispiel gewisse Maßnahmen, die es jetzt in Tirol gibt, derzeit über die Medien besser bekannt sind, dann gibt es vielleicht auch ein bisschen weniger Reibungspunkte, da man zum Beispiel weiß, es gibt jetzt zum Beispiel beim sektoralen Fahrverbot eine

Ausnahme für emissionsfreie Fahrzeuge. Das ist jetzt noch Zukunftsmusik-Das ist nicht so, dass das Tirol sagt, am Brenner ist da Stopp und alle Gewerbe werden einfach aufgehoben, sondern dass das das ist schon ein bisschen auch ein ausgeklügeltes System, also auch, dass man überlegt: Wie ist die Verkehrsbelastung, wie kann man die Verlagerung auf die Schiene verbessern? Das sind alles Punkte, die man, glaube ich, auch auf technischer Ebene noch besser forcieren kann. Der Gedanke, dass es extrem wichtig ist, dass man möglichst viel im Austausch ist auf allen Ebenen, sowohl von der technischer Ebene als auch auf politischer Ebene, also gerade auch zwischen den Ministerien oder in den Ministerien. Ich glaube, da könnte man das auch noch forcieren und da sind auch die Regionen derzeit zumindest im ein Vorbild in gewisser Weise, diese gemeinsame Erklärung, da war es auch auf regionaler Ebene möglich, zwischen deutschen, italienischen und österreichischen Gebietskörperschaften einen Kompromiss zu erzielen, wo man sagt, hinter dieser Maßnahme stehen wir alle. Das ist sicher ein Vorbild für die nationale Ebene. Und dann neben diesem Austausch zwischen den direkt beteiligten Akteuren eben auch alle anderen Stakeholder einbezieht. Angefangen von den Handelskammern über die Autobahnbetreibern, über die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Und so weiter. Und da bleibe ich nochmal bei der Brenner Corridor Plattform, in der sicher auch ein Vorbild sein kann. Dies ist bisher sehr "Bahn-lastig" derzeit. Es gibt in dieser Plattform verschiedene Arbeitsgruppen. Und es gibt auch eine Arbeitsgruppe für sogenannte Begleitmaßnahmen. Und dabei sollten zum Beispiel Themen wie die Maut diskutiert werden. Diese Arbeitsgruppe ist derzeit nicht aktiv, weil es sehr unterschiedliche Auffassungen gibt. Was man allgemein immer berücksichtigen muss, dass es letztlich ja auch politische Fragen sind, die man lösen muss. Und das ist sicher keine einfache Lösung, keine ganz klar richtige oder falsche Lösung geben kann, sondern dass es eigentlich nur war, über Kompromisse laufen. Und deshalb ist ja auch die Kompromissbereitschaft extrem wichtig, weil die Ziele, wie wir das schon sagt, aber immer in Detailfragen grundsätzlich unterschiedlich sind. Das heißt Kompromissbereitschaft. Das glaube ich als Grundvoraussetzung auch.

Interviewer

Ja super. Dann sind wir schon am Ende von den Fragen angekommen. Ich bedanke mich schon mal für Ihre Zeit und die ausführlichen Einblicke. Das war jetzt auch tatsächlich schon das letzte Interview. Leider habe ich seitens der Bundesrepublik Deutschland nur eine schriftliche, sehr kurze, Antwort erhalten

Experte Österreich

Na ja, ich glaube halt auch, je weiter weg, desto unwichtiger. Das ist halt in Österreich vielleicht ein bisschen anders und im speziellen Fall ist es natürlich auch von Regelleistung. Aber unabhängig davon ich glaube auch dadurch, dass es kleiner ist, weil es ist kleiner als Bayern. Das heißt, die Themen sind dann schon auch näher dran.

In Österreich ist dieses ganze Thema schon schon seit jeher sehr zentral. Also wenn es vielleicht in 95 der EU beigetreten und das Thema Transit war zentrales Element der Beitrittsverhandlungen. Also es war wirklich einer der wichtigsten

Punkte. Also man kann schon sagen, historisch traditionell ein Teil, ein Thema, das sehr wichtig ist, bis hin zur höchsten in die höchsten Ebene.

Interviewer

Vielen Dank für Ihre Zeit. Auch, dass Sie sich jetzt doch wirklich eine Stunde Zeit genommen haben. Es sind wirklich viele spannende Einblicke, die ich gut verwerten kann. Und dann wünsche ich Ihnen noch einen schönen Mittwoch.

Anlage D: Qualitative Inhaltsanalyse

Kategorie	Beschreibung der Kategorie/ Kodierregel	Ankerbeispiel
Situative Rahmenbedingungen <i>Vor der Entscheidungssituation</i>	Es handelt sich hierbei um Beschreibungen der „Ausgangssituation“ und um Beschreibungen der jeweiligen Entscheidungssituation. Sie betreffen die situativen Rahmenbedingungen vor und während der konkreten Entscheidungssituation.	„Die Initiative ging von Südtirol aus. Das Treffen wurde trilateral auf der Arbeitsebene vorbereitet. Also es wurde ein gemeinsamer Termin gefunden zwischen Südtirol, Bayern und Tirol.“ (Anlage C.2: 4)
Institutioneller Kontext	In dieser Kategorie geht es um Aussagen zum institutionellen Kontext der Entscheidungssituation, mit besonderem Augenmerk auf die institutionellen Rahmenbedingungen der Kooperation, die Verwaltungsstruktur der beteiligten Nationalstaaten und weitere externe Rahmenbedingungen der Kooperation.	„Also wir sind in einem ständigen und jahrzehntelangen Austausch mit unseren Nachbarbundesländern.“ (Anlage C.1: 2)
Akteure	Dieser Kategorie werden Aussagen zugeordnet, in denen die Akteure Aussagen über sich selbst, insbesondere über ihre Interessen, Ressourcen und Problemwahrnehmungen machen.	Ganz grundsätzlich ist es ein Ziel schon seit Jahren, Jahrzehnten, der österreichischen Verkehrspolitik: Die Verlagerung auf die Schiene. Es gibt in Österreich jetzt neu den "Masterplan Güterverkehr", den kann man auch online abrufen und er ist auch Teil des Regierungsprogramms. (Anlage C.6: 3)
Akteurskonstellation/ Arena	Dieser Kategorie werden Aussagen zugeordnet, in denen die Akteurskonstellation der Entscheidungssituation sowie deren Entscheidungsregeln beschrieben werden.	„ging von Südtirol aus. Das Treffen wurde trilateral auf der Arbeitsebene vorbereitet. Also es wurde ein gemeinsamer Termin gefunden zwischen Südtirol, Bayern und Tirol.“ (Anlage C.2: 4)
Interaktionsformen	Dies sind Aussagen über die Interaktion der Akteure während der Entscheidungssituation und über die gegenseitige Wahrnehmung der Akteure.	„Die Hauptherausforderungen sind natürlich auch aktuell die beschränkenden Maßnahmen von Tirol.“ (Anlage C.2: 2)

<p>Situative Rahmenbedingungen</p> <p><i>Nach der Entscheidungssituation</i></p>	<p>Dazu werden Aussagen zugeordnet, die die situativen Rahmenbedingungen nach der Entscheidungssituation beschreiben.</p>	<p>„Aus diesem Papier haben wir den Auftrag erhalten, auf technischer Ebene einen vertiefenden Vorschlag auszuarbeiten, den man dann wirklich umsetzen könnte. Dann werden wir, sobald der steht, dann auch den Nationalstaaten und der EU-Kommission diesen Vorschlag vorzustellen [...]. (Anlage C.3: 45)</p>
---	---	---

Anlage E: Muster Einverständniserklärung

Einverständniserklärung zur Erhebung und Verarbeitung von Interviewdaten

Erläuterung

Sie erklären sich dazu bereit, im Rahmen der Masterarbeit zum Thema „grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Verkehrsbereich“ von Frau Maria Kreuz an einem Interview teilzunehmen. Sie wurden über Art, Umfang und Ziel sowie den Verlauf des o. g. Forschungsvorhabens informiert.

Das Interview wird mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet und sodann in Schriftform gebracht.

Für die weitere wissenschaftliche Auswertung des Interviewtextes werden alle Angaben, die zu einer Identifizierung Ihrer Person oder von im Interview erwähnten Personen und Institutionen führen könnten, anonymisiert. Das Transkript des Interviews dient nur zu Analysezwecken und wird lediglich in Ausschnitten zitiert.

Ihre personenbezogenen Kontaktdaten werden von Interviewdaten getrennt für Dritte unzugänglich gespeichert und vertraulich behandelt.

Einverständnis

Sie sind damit einverstanden, im Kontext des o. g. Forschungsvorhabens an der Befragung teilzunehmen. Darüber hinaus akzeptieren Sie die o. g. Form der anonymen Weiterverarbeitung und wissenschaftlichen Verwertung des geführten Interviews und der daraus entstehenden Daten.

Ihre Teilnahme an der Erhebung und Ihre Zustimmung zur Verwendung der Daten sind freiwillig. Durch die Ablehnung entstehen Ihnen keine Nachteile. Ihnen ist bekannt, dass Sie diese Einwilligung jederzeit gegenüber Frau Maria Kreuz widerrufen können mit der Folge, dass die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten, nach Maßgabe der Widerrufserklärung, für die Zukunft unzulässig wird. Dies berührt die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung jedoch nicht.

Unter diesen Bedingungen erklären Sie sich bereit, das Interview zu geben und sind damit einverstanden, dass es aufgezeichnet, verschriftlicht, anonymisiert und ausgewertet wird.

Vorname, Nachname in Druckschrift

Ort, Datum / Unterschrift

Eidesstattliche Erklärung des Verfassers

Hiermit versichere ich, die vorliegende Masterthesis selbstständig und lediglich unter Benutzung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel verfasst zu haben, sowie alle wörtlich oder sinngemäß übernommenen Stellen in der Arbeit gekennzeichnet zu haben. Ich versichere außerdem, dass diese Arbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegen hat.

31.07.2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Kreutz', written over a horizontal line.

Maria Kreutz