

# Der Brenner ist kein Urlaubsproblem.

18.06.2026 · Politik vor Ort

<https://robert-blasius.de/?p=3892>



Er ist ein Strukturproblem

Der Brenner und der Fernpass sind für viele Menschen aus Bayern zentrale Reiserouten Richtung Südtirol, Gardasee, Venetien oder Adria. Doch was sich an Pfingsten, in den Ferien und an langen Wochenenden als Urlaubsstau zeigt, ist in Wahrheit ein seit Jahrzehnten wachsendes Transitproblem.

Millionen Pkw, Wohnmobile und Lkw drängen Jahr für Jahr durch sensible Alpenräume. Für Reisende ist das ärgerlich. Für die Menschen entlang der Route ist es Alltag: Lärm, Abgase, Ausweichverkehr, blockierte Orte und das Gefühl, dass die eigene Heimat vor allem als Durchgangsstrecke behandelt wird.

Auch im Unterallgäu kennen wir Durchgangsverkehr, wenn auch in deutlich kleinerer Dimension. Gerade deshalb lohnt der Blick auf Brenner und Fernpass: Dort zeigt sich zugespitzt, was passiert, wenn Verkehrsräume über Jahre an ihre Grenzen kommen. Der Brennerbasistunnel soll einen Teil dieses Problems lösen. Mehr Güter auf die Schiene, schnellere Bahnverbindungen, weniger Abhängigkeit vom Straßenverkehr. Österreich und Italien bauen daran seit Jahren. Auf deutscher Seite dagegen hinkt der

notwendige Brenner-Nordzulauf weit hinterher. Genau darin liegt das eigentliche Problem: Der Stau am Brenner ist kein Naturereignis. Er ist auch das Ergebnis politischer Versäumnisse.

## Warum ich darüber schreibe

Ich schreibe das, weil auch wir dieses Jahr über den Brenner gefahren sind. Zum Glück nach der Sperre. Aber die Diskussion um Stau, Ausweichverkehr und Blockaden war überall spürbar. Wer Richtung Süden will, plant inzwischen nicht mehr nur die Strecke, sondern auch das Risiko: Wann ist Stau? Wann ist Blockabfertigung? Wann wird gesperrt? Wann weicht man besser aus?

Das betrifft nicht nur Menschen aus Tirol oder Südtirol. Auch aus dem Unterallgäu fahren viele über Brenner oder Fernpass in den Süden. Und viele andere fahren durch unsere Region, weil sie genau dorthin wollen: Richtung Alpen, Bodensee, Österreich, Schweiz oder Italien.

Trotzdem soll dieser Artikel nicht sagen: Fahrt nicht über den Brenner, bei uns ist es auch schön.

Natürlich ist das Unterallgäu schön. Aber das ist nicht der Punkt.

Der Punkt ist: Brenner und Fernpass zeigen, was passiert, wenn Verkehrspolitik über Jahrzehnte hinter der Realität herläuft. Die Belastung wächst. Der Warenverkehr wächst. Der Reiseverkehr auch. Während Österreich und Italien auf ihren Transitachsen Maut erheben und Milliarden in den Brennerbasistunnel stecken, bleibt Deutschland beim entscheidenden Nordzulauf weit hinterher.

Das Problem ist also nicht nur Geld. Es ist politische Priorität.



### Stau auf der Alpenroute

Wenn zu viele Fahrzeuge durch wenige Alpenkorridore müssen.



### Güter auf die Schiene

Der Brennerbasistunnel soll vor allem Lkw-Verkehr verlagern.



#### **Der Anschluss fehlt noch**

Ohne deutschen Nordzulauf bleibt die Entlastung unvollständig.



#### **Unterwegs durch das Unterallgäu**

Auch bei uns stellt sich die Frage nach Durchgangsverkehr.

## **Wenn Hauptreiserouten an ihre Grenzen kommen**

An starken Reisetagen treffen dort Urlaubsverkehr, Wohnmobile, Lkw, Pendelverkehr und regionaler Verkehr aufeinander.

Die Brennerautobahn selbst beschreibt die Lage an kritischen Tagen sehr deutlich: Auf besonders belasteten Abschnitten werden 2.500 bis 3.000 Fahrzeuge pro Stunde erreicht. Die Belastungsgrenze liegt bei etwa 3.000 bis 3.200 Fahrzeugen pro Stunde. Dann kommt es zu Stau und Stop-and-go. Auf den am stärksten belasteten Abschnitten fahren an solchen Tagen mehr als 40.000 Fahrzeuge pro Fahrtrichtung innerhalb von 24 Stunden.

Das ist keine normale Belastung mehr, sondern Auslastungsgrenze bis hin zur Überlastung.

Und wenn es auf der Hauptroute nicht mehr geht, sucht sich der Verkehr andere Wege. Über Nebenstraßen, durch Orte, über Pässe, durch Täler und auf Straßen, die dafür nie gedacht waren.

Für Reisende bedeutet das: warten, umplanen, ausweichen.

Für Anwohnerinnen und Anwohner bedeutet es: noch mehr Verkehr vor der Haustür.

Darum greift auch das Argument zu kurz, man zahle ja Maut. Maut ist eine Gebühr für die Nutzung einer Straße. Sie ersetzt keine Ruhe, keine saubere Luft und keine Lebensqualität.

### **BRENNER, FERNPASS UND UNTERALLGÄU IN KÜRZE**

- Der Brenner und der Fernpass sind zentrale Reiserouten Richtung Süden
- An Pfingsten, in den Ferien und bei Sperren entstehen dort regelmäßig massive Staus
- Der Brennerbasistunnel soll mehr Güter- und Personenverkehr auf die Schiene bringen
- Der Tunnel ist kein Auto- oder Straßentunnel, sondern ein Eisenbahntunnel
- Der deutsche Brenner-Nordzulauf hinkt dem Tunnelbau deutlich hinterher
- Das Unterallgäu ist nicht der Brenner, liegt aber selbst an wichtigen Durchfahrtsachsen

#### **Details & Quellen**

**Definition:**

Der Brennerbasistunnel ist ein Eisenbahntunnel zwischen Innsbruck in Österreich und Franzensfeste in Italien.

Er ist kein Auto- oder Straßentunnel, sondern für Güterzüge und Personenzüge gedacht.

**Brenner und Fernpass:**

Beide Strecken gehören zu den wichtigsten Nord-Süd-Routen Richtung Tirol, Südtirol, Gardasee, Venetien und Adria

An Pfingsten, zu Ferienbeginn und an langen Wochenenden treffen dort Urlaubsverkehr, Lkw-Verkehr, Pendelverkehr und regionaler Verkehr aufeinander

Bei Sperren, Blockabfertigung, Unfällen oder Baustellen entstehen schnell lange Staus und Ausweichverkehr

**Ziel des Brennerbasistunnels:**

Mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern

Personenverkehr über die Alpen schneller und zuverlässiger machen

Die bestehende Brennerstrecke entlasten

Die europäische Achse München–Verona leistungsfähiger machen

**Autozug:**

Autozüge können für einzelne Reisen sinnvoll sein, etwa bei Campingurlaub oder viel Gepäck

Als Massenzug für Ferienverkehr sind sie aber begrenzt

Verladung, Flächenbedarf, Personal und Kapazität sind aufwendig

Das Auto wird nicht aus der Reise herausgenommen, sondern nur abschnittsweise auf die Schiene verlagert

**Deutscher Nordzulauf:**

Der Brennerbasistunnel entfaltet seine volle Wirkung nur mit leistungsfähigen Zulaufstrecken

Auf deutscher Seite hinkt der Brenner-Nordzulauf dem Tunnelbau deutlich hinterher

Ohne rechtzeitigen Ausbau bleibt Deutschland ein Engpass auf der Achse München–Verona

**Entlastung:**

Der Tunnel allein macht die Straßen nicht automatisch leerer

Entlastung entsteht nur durch ein Gesamtkonzept aus Schienenkapazität, Güterterminals, verlässlichen Fernzügen, guten Anschlüssen und klaren Regeln zur Verkehrsverlagerung

Für Urlaubsreisen muss die gesamte Reisekette funktionieren, auch die letzte Etappe vom Bahnhof zum Zielort oder Campingplatz

**Bezug zum Unterallgäu:**

Das Unterallgäu liegt an wichtigen Verkehrsachsen wie A7 und A96

Viele Menschen fahren durch die Region Richtung Alpen, Bodensee, Österreich, Schweiz oder Italien

Die Belastung ist nicht mit Brenner oder Fernpass vergleichbar

Trotzdem stellt sich auch bei uns die Frage, ob wir nur Durchfahrt sind oder auch Ziel

### **Politische Schlussfolgerung:**

Verkehr, Tourismus und regionale Entwicklung müssen zusammengedacht werden  
Gute Erreichbarkeit ist ein Vorteil, darf aber nicht zur reinen Durchfahrtslogik werden  
Ziel muss sein: Orte schützen, Alternativen zum Auto stärken und das Unterallgäu als eigene Region sichtbar machen

Quellen:

BBT SE (Projektinformationen und Baufortschritt Brennerbasistunnel),  
Brenner-Nordzulauf (Historie der Achse München–Verona und Memorandum von Montreux 1994),  
Europäische Kommission / CINEA (Brennerbasistunnel als Projekt zur Verlagerung des Alpenverkehrs von der Straße auf die Schiene),  
BR (Berichte zum Stand des Brenner-Nordzulaufs in Bayern),  
ADAC (Informationen zu Brenner, Fernpass, Pfingstreiseverkehr und Staugefahr),  
Rail Cargo Group (Rollende Landstraße und begleiteter kombinierter Verkehr auf der Schiene)

## **Maut allein ist keine Entlastungspolitik**

Die Brennerroute ist nicht nur eine Straße. Sie ist auch ein wirtschaftliches System.

Auf der italienischen Seite ist die A22 zwischen Brenner und Modena seit 1974 durchgehend befahrbar. Fünfzig Jahre später fahren dort nach Angaben der Brennerautobahngesellschaft jährlich rund 70 Millionen Fahrzeuge. Für 2024 meldete die Gesellschaft fast 46.000 Fahrzeuge pro Tag, 405,5 Millionen Euro Umsatz und einen Gewinn von 97,92 Millionen Euro. Gleichzeitig flossen 125,2 Millionen Euro in Investitionen und Instandhaltung.

Auch auf österreichischer Seite ist die A13 Brennerautobahn eine Sondermautstrecke. Für Pkw kostet die Gesamtstrecke 2026 12,50 Euro pro Einzelfahrt. Die ASFINAG weist für 2025 insgesamt 263 Millionen Euro Einnahmen aus Streckenmaut aus, allerdings für alle österreichischen Streckenmautabschnitte zusammen.

Man kann also festhalten: Auf beiden Seiten der Alpen fließen erhebliche Mauteinnahmen. Auf italienischer Seite weist die Brennerautobahngesellschaft deutliche Gewinne aus. Natürlich wird ein Teil dieses Geldes in Betrieb, Sicherheit, Erhaltung und Infrastruktur gesteckt. Das ist wichtig und richtig.

Aber es beantwortet nicht die entscheidende Frage: Was kommt bei den Menschen an, die den Verkehr jeden Tag vor der Haustür haben?

Eine sichere Autobahn ist notwendig. Eine sanierte Brücke auch. Aber das Grundproblem bleibt: Der Transitverkehr ist zu hoch, und die Orte entlang der Strecken tragen einen erheblichen Teil der Folgen.

Maut allein ist keine Entlastungspolitik.

## **Der Tunnel kommt. Der deutsche Zulauf nicht.**

---

Genau deshalb ist der Brennerbasistunnel so wichtig.

Er ist kein Auto- oder Straßentunnel, sondern ein Eisenbahntunnel zwischen Innsbruck in Österreich und Franzensfeste in Italien. Er soll die Alpenquerung auf der Schiene leistungsfähiger machen. Für Güterzüge ebenso wie für Personenzüge.

Das Ziel ist klar: Mehr Güter auf die Schiene. Schnellere Bahnverbindungen. Weniger Abhängigkeit vom Straßenverkehr. Eine stärkere europäische Bahn-Achse München, Innsbruck, Brenner, Verona.

Auf österreichischer und italienischer Seite ist dieses Projekt weit fortgeschritten. Rund 95 Prozent des etwa 230 Kilometer langen Tunnelsystems sind ausgebrochen. Die erwarteten Gesamtkosten liegen bei 10,5 Milliarden Euro. Die EU hat bisher 2,3 Milliarden Euro Fördermittel bereitgestellt. Die restlichen Kosten tragen Österreich und Italien.

Das ist ein europäisches Milliardenprojekt. Keine Symbolik.

Und Deutschland?

Deutschland ist beim Zulauf noch im Verfahren.

Der Brenner-Nordzulauf ist das entscheidende Stück auf deutscher Seite. Ohne leistungsfähigen Zulauf bleibt Deutschland das Nadelöhr. Dann gibt es zwar einen Jahrhunderttunnel durch die Alpen, aber der Verkehr läuft auf deutscher Seite weiter über bestehende Strecken, die für die volle Wirkung des Projekts nicht ausreichen.

Das heißt nicht, dass der Brennerbasistunnel nutzlos wäre, wenn Deutschland nicht rechtzeitig fertig ist. Züge können fahren. Aber die volle Wirkung bleibt aus. Mehr Kapazität, mehr Verlässlichkeit, mehr Verlagerung auf die Schiene: All das hängt daran, dass auch der deutsche Abschnitt funktioniert.

Deutschland, Österreich und Italien haben sich bereits 1994 auf den schrittweisen Ausbau der Achse München-Verona verständigt. Mehr als dreißig Jahre später ist der Tunnel weit fortgeschritten. Der deutsche Zulauf dagegen ist nicht gebaut. Die Kosten für den Brenner-Nordzulauf werden inzwischen auf 9 bis 15 Milliarden Euro geschätzt. Eine Inbetriebnahme wird frühestens ab 2040 erwartet.

Das ist schwer zu erklären.

Natürlich ist Planung schwierig. Natürlich braucht es Bürgerbeteiligung, Lärmschutz, Naturschutz und faire Abwägung. Niemand sollte so tun, als könne man eine Bahnstrecke einfach auf einer Karte einzeichnen und dann bauen.

Aber wer seit Jahrzehnten weiß, dass ein Engpass kommt, darf am Ende nicht überrascht sein, wenn er da ist.

Diese Kritik müssen sich auch die CSU-geprägte Verkehrspolitik in Bayern und im Bund, Landräte, Gemeinden und die Verantwortlichen vor Ort gefallen lassen. Nicht, weil Bürgerbeteiligung falsch wäre. Sondern weil Beteiligung nicht bedeuten darf, dass am Ende gar nichts vorangeht.

Wer Verlagerung auf die Schiene ernst meint, darf die dafür nötige Schiene nicht jahrzehntelang vertagen.

## **Warum nicht einfach Autozug?**

---

Ein naheliegender Gedanke lautet: Warum fährt man nicht einfach mit dem Auto auf den Zug und durch den Brenner?

Gerade für Familien klingt das erst einmal attraktiv. Wer mit Kindern, Gepäck, Campingausrüstung und Fahrrädern unterwegs ist, hat andere Bedürfnisse als jemand, der eine Städtereise nach Florenz, Rom oder Neapel macht. In italienischen Städten funktioniert die Bahn oft sehr gut. Wer aber zu einem Campingplatz in Venetien, bei Caorle, Bibione oder Ravenna will, braucht auch die letzte Etappe: Bus, Shuttle, Taxi, Gepäcklösung, Anschlusszeiten.

Deshalb ist die Autozug-Idee verständlich.

Aber sie ist nicht das Kernkonzept des Brennerbasistunnels.

Der Tunnel soll vor allem Güterzüge und Personenzüge leistungsfähiger machen. Die Entlastung entsteht nicht dadurch, dass möglichst viele Urlaubsautos auf Waggons geladen werden. Sie soll vor allem dadurch entstehen, dass mehr Lkw-Verkehr auf die Schiene verlagert wird und Bahnreisen über die Alpen attraktiver werden.

Ein Autozug kann eine sinnvolle Ergänzung sein. Für bestimmte Strecken, bestimmte Zielgruppen, vielleicht auch saisonal. Aber als Massenzug für Pfingsten oder Sommerferien hat er klare Grenzen: große Verladestationen, viel Fläche, Personal, Rampen, Rangierkapazität und Zeit beim Be- und Entladen.

Vor allem nimmt ein Autozug das Auto nicht aus der Reise heraus. Er verlagert es nur auf einem Abschnitt auf die Schiene.

Die bessere Frage lautet deshalb nicht: Wie bekommen wir möglichst viele Autos in den Tunnel?

Die bessere Frage lautet: Wie machen wir Reisen und Güterverkehr so gut organisiert, dass weniger Fahrzeuge überhaupt über die Straße durch die Alpen müssen?

## **Interessen verschwinden nicht**

---

Beim Brenner geht es nicht nur um Technik, Tunnel und Fahrpläne. Es geht auch um Interessen.

Wer heute am Straßentransit verdient, hat nicht automatisch ein Interesse daran, dass möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene wandert. Das ist kein direkter Vorwurf. Aber es ist eine nüchterne Feststellung.

Für große Logistikunternehmen kann kombinierter Verkehr ein Geschäftsfeld sein. Sie organisieren dann die gesamte Transportkette: Lkw-Vorlauf zum Terminal, Hauptlauf auf der Schiene, Lkw-Nachlauf zum Empfänger. Für Unternehmen, die vor allem an langen Lkw-Fahrten verdienen, sieht die Rechnung anders aus. Weniger Straßenkilometer bedeuten ein anderes Geschäftsmodell.

Deshalb wird besonders laut über Blockabfertigung, Fahrverbote, Nachtfahrverbote und Einschränkungen des Lkw-Verkehrs gestritten. Die Transport- und Logistikbranche argumentiert mit freiem Warenverkehr, Planbarkeit und Kosten. Tirol argumentiert mit Luftqualität, Sicherheit und Schutz der Bevölkerung. Bayern klagt über Rückstau und Belastungen auf der deutschen Seite.

Alle haben Punkte, die man ernst nehmen muss.

Aber am Ende bleibt die zentrale Frage: Wenn alle sagen, dass mehr Güter auf die Schiene sollen, warum wird die dafür notwendige Schiene nicht rechtzeitig gebaut?

## **Der Tunnel allein reicht nicht**

---

Wenn der Verkehr insgesamt weiter wächst und der deutsche Zulauf fehlt, kann der Brennerbasistunnel seine volle Wirkung nicht entfalten.

Beim Güterverkehr braucht es genügend Kapazität auf der Schiene, gute Terminals, verlässliche Fahrpläne, faire Preise und politische Regeln, die Verlagerung tatsächlich unterstützen. Es reicht nicht, einen Tunnel zu bauen und zu hoffen, dass der Markt den Rest erledigt.

Beim Personenverkehr braucht es schnelle und zuverlässige Fernzüge, gute Anschlüsse und einfache Buchung. Die wenigsten Familien aus dem Unterallgäu steigen aus moralischen Gründen vom Auto auf die Bahn um. Sie steigen um, wenn die Alternative funktioniert.

Das bedeutet: vom Bahnhof in Memmingen oder München über Innsbruck und Verona bis zum Zielort. Und wenn das Ziel ein Campingplatz an der Adria ist, dann muss auch die letzte Etappe funktionieren.

Für Städtereisen nach Italien ist die Bahn oft heute schon stark. Für Camping- oder Familienurlaub ist es schwieriger. Das muss man ehrlich sagen.

Aber daraus folgt nicht, dass man aufgeben sollte. Es folgt, dass die gesamte Reisekette geplant werden muss.

## **Und was hat das mit dem Unterallgäu zu tun?**

---

Der Brenner liegt nicht im Unterallgäu. Der Fernpass auch nicht. Und die Belastung bei uns ist nicht vergleichbar mit dem, was Menschen entlang dieser Alpenrouten ertragen müssen.

Das sollte man ehrlich sagen.

Wenn auf der A7 oder A96 Stau ist und Verkehr auf Überlandstraßen ausweicht, ist das ärgerlich und belastend. Aber es ist nicht dasselbe wie in Orten, die regelmäßig unter massivem Transitverkehr leiden.

Trotzdem gibt es einen Zusammenhang.

Auch das Unterallgäu liegt an wichtigen Verkehrsachsen. Viele Menschen fahren durch unsere Region, weil sie Richtung Alpen, Bodensee, Österreich, Schweiz oder Italien unterwegs sind. Für manche ist das Unterallgäu nur ein Abschnitt auf dem Navi.

Das ist nicht das Hauptproblem am Brenner. Aber es ist unser regionaler Blick auf dieselbe Frage: Wie gehen wir mit Durchgangsverkehr um?

Gute Erreichbarkeit ist ein Vorteil. Sie hilft Betrieben, Tourismus, Pendlerinnen und Pendlern und unseren Gemeinden. Aber gute Erreichbarkeit darf nicht bedeuten, dass eine Region nur noch als Durchfahrt wahrgenommen wird.

Das Unterallgäu ist mehr als ein Autobahnkreuz oder ein Zwischenstopp. Wir haben eigene Stärken: Otobeuren mit seiner Basilika, Bad Wörishofen mit Kneipp und Kurtradition, Mindelheim mit Geschichte und Altstadt, Memmingen als starke Stadt in der Region. Dazu kommen Dörfer, Landschaften, Radwege, Vereine, Kultur, Natur und Lebensqualität.

Das löst keinen Brennerstau. Das wäre zu groß behauptet.

Aber es verändert, wie wir über unsere eigene Lage sprechen. Wir sind nicht nur die Region, durch die man fährt, um woanders hinzukommen. Wir können auch eine Region sein, in der Menschen bewusst anhalten, Pause machen, einkehren, übernachten oder einen Tag bleiben.

Das ist nicht die Lösung für den Brenner. Aber es ist eine vernünftige regionale Antwort auf die Frage, ob Verkehr nur Belastung bleibt oder auch Wertschöpfung vor Ort entstehen kann.

## **Was wir aus dem Brenner lernen können**

Der Brenner zeigt, was passiert, wenn Infrastruktur zu spät kommt. Der Fernpass zeigt, wie schnell sensible Räume an ihre Grenzen geraten. Beide zeigen, dass Verkehrspolitik nicht erst beginnen darf, wenn der Stau schon steht.

Für das Unterallgäu heißt das nicht, dass wir dieselben Probleme haben. Aber wir sollten aus den Fehlern lernen.

Wir brauchen eine Politik, die langfristig denkt. Die Bürgerinnen und Bürger beteiligt, aber Entscheidungen nicht endlos verschiebt. Die Mobilität ermöglicht, ohne Orte zu überlasten. Die ehrlich sagt, dass Verlagerung auf die Schiene nicht ohne Schienen funktioniert.

Dazu gehört für mich auch die Zusammenarbeit mit unseren Landkreisnachbarn: ein attraktiver Verkehrsverbund, einfache Tickets für junge Menschen und Gästekarten, die Mobilität und Freizeitangebote im Unterallgäu mit dem übrigen Allgäu verknüpfen.

Vielleicht wären wir beim Brenner-Nordzulauf nicht automatisch weiter, wenn Deutschland früher eine ordentliche, europarechtskonforme Nutzerfinanzierung eingeführt hätte. Aber die Debatte wäre ehrlicher: Wer Verkehr erzeugt, muss auch dazu beitragen, dass Entlastung finanziert wird.

Österreich und Italien bauen. Deutschland steckt beim Zulauf noch immer im Verfahren.

Das ist der eigentliche Skandal.

Wenn wir wollen, dass weniger Lkw durch sensible Täler fahren, dann brauchen wir eine leistungsfähige Bahn. Wenn wir wollen, dass Menschen echte Alternativen zum Auto haben, dann müssen diese Alternativen praktisch funktionieren. Wenn wir wollen, dass Regionen nicht nur Durchfahrt sind, dann müssen wir Verkehr, Lebensqualität und regionale Entwicklung zusammendenken.

Der Brenner ist weit weg. Aber was dort sichtbar wird, geht uns etwas an.

Nicht, weil das Unterallgäu der Brenner wäre.

Sondern weil der Brenner zeigt, was passiert, wenn man Probleme zu lange kennt und trotzdem zu spät handelt.

---

## RECHERCHE & QUELLEN

Grundlage dieses Artikels sind Projektinformationen, Verkehrsberichte sowie Einordnungen von europäischen Institutionen, Bahnprojekten und Medien zum Brennerbasistunnel, zum Brenner-Nordzulauf, zum Fernpass und zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

BBT SE – Projektüberblick Brennerbasistunnel (<https://www.bbt-se.com/projekt/brenner-basistunnel>)

BBT SE – Baufortschritt Brennerbasistunnel (<https://www.bbt-se.com/projektfortschritt/baufortschritt/>)

Brenner-Nordzulauf – Historie der Achse München–Verona

(<https://www.brennernordzulauf.eu/historie.html>)

ADAC – Maut in Deutschland: keine allgemeine Pkw-Maut, Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen

(<https://www.adac.de/reise-freizeit/maut-vignette/deutschland/>)

TollCollect – Daten und Fakten zur LKW-Maut in Deutschland (<https://company.toll-collect.de/de/ueberuns/zahlen-fakten/>)

Europäische Kommission / CINEA – Brennerbasistunnel: Verlagerung des Alpenverkehrs von der Straße auf die Schiene ([https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/brenner-base-tunnel-shifting-alpine-traffic-road-rail-2024-09-18\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/brenner-base-tunnel-shifting-alpine-traffic-road-rail-2024-09-18_en))

## Weitere Quellen

---

## BRENNERBASISTUNNEL & PROJEKTSTAND

- BBT SE – Projektüberblick Brennerbasistunnel (<https://www.bbt-se.com/projekt/brenner-basistunnel/>)

- BBT SE – Baufortschritt Brennerbasistunnel (<https://www.bbt-se.com/projektfortschritt/baufortschritt/>)
- BBT SE – Der Brennerbasistunnel als flache Eisenbahnverbindung durch die Alpen (<https://www.bbt-se.com/projekt/brenner-basistunnel/>)

## **BRENNER-NORDZULAUF & DEUTSCHE PLANUNG**

---

- Brenner-Nordzulauf – Historie der Achse München–Verona (<https://www.brennernordzulauf.eu/historie.html>)
- Brenner-Nordzulauf – Internationale Verträge und Grundlagendokumente (<https://www.brennernordzulauf.eu/grundlagendokumente.html>)
- BR – Brenner-Nordzulauf: Wann geht in Bayern was voran? (<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/brenner-wann-geht-in-bayern-was-beim-nordzulauf-voran%2CVAiJU8j>)

## **VERKEHRSVERLAGERUNG & SCHIENE**

---

- Europäische Kommission / CINEA – Brennerbasistunnel und Verlagerung von der Straße auf die Schiene ([https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/brenner-base-tunnel-shifting-alpine-traffic-road-rail-2024-09-18\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/brenner-base-tunnel-shifting-alpine-traffic-road-rail-2024-09-18_en))
- Rail Cargo Group – Rollende Landstraße (<https://www.railcargo.com/de/leistungen/rollende-landstrasse>)
- Brennerautobahn AG – Intermodalität Straße-Schiene (<https://www.autobrennero.it/de/nachhaltigkeit/intermodalitat-strasse-schiene-/>)

## **STAU, REISEVERKEHR & ALPENROUTEN**

---

- ADAC Südbayern – Stauprognose Pfingsten 2026 (<https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/suedbayern/news/stau-pfingsten-2026/>)
- ADAC – Brenner-Sperre und Verkehrschaos im Mai (<https://www.adac.de/news/verkehr-brenner-verkehrschaos-im-mai/>)