

An den
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0023-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am . Februar 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.a Yildirim, Kolleginnen und Kollegen haben am 20. Dezember 2017 unter der **Nr. 85/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend des Anstieges des Straßengüterverkehrs auf der Brenner-Route und daraus resultierenden Belastungen sowie Folgekosten und einer stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 6 und 15:

- *Im Regierungsprogramm ist eine „Unterstützung für die von Transit besonders belasteten Regionen“ verankert. Wie wird dieses aussehen und wie schnell werden Sie diesbezügliche Maßnahmen umsetzen?*
- *Welche Maßnahmen werden Sie außerdem setzen, um die Verlagerung des Güter- und Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? Wie sieht der diesbezügliche Fahrplan aus?*
- *Wie stehen Sie zu einer Obergrenze der Lkw-Fahrten über den Brenner? Können Sie sich eine solche vorstellen und wenn ja, in welcher Höhe und ab wann? Wenn nein, warum nicht?*

Österreich ergreift seit jeher Maßnahmen, um umweltfreundliche Verkehrsträger attraktiver als den Straßenverkehr zu gestalten und somit eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu bewirken, insbesondere etwa durch die Förderung des kombinierten Verkehrs (KV) durch finanzielle,

infrastrukturelle, ordnungspolitische und steuerliche Maßnahmen. Dazu zählen vor allem die Förderung des KV-Betriebs über das Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen, die Errichtung von Terminals im Rahmen des Programms für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, die Förderung innovativer Projekte und von Forschungsprojekten sowie der Schienenausbau im generellen.

Seitens des bmvit wird insbesondere - um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße zu verbessern - das Förderprogramm für den Schienengüterverkehr (SGV-Programm) für welches über 100 Mio. € pro Jahr vorgesehen sind, im Zeitraum 2018 bis 2022 fortgesetzt.

Gegenstand der Förderung ist weiterhin die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) und der Rollenden Landstraße (RoLa).

Weitere Maßnahmen, die gesetzt werden, umfassen das Innovationsprogramm für den Kombinierten Verkehr (IKV), Forschungsprogramme (insbesondere das Programm Mobilität der Zukunft), den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Förderung von Anschlussbahnen.

Darüber hinaus sind als weitere wichtige Elemente einer nachhaltigen Verkehrspolitik strenge Kontrollen der Einhaltung der geltenden europarechtlichen und nationalen Regeln im Bereich des Straßengüterverkehrs, wie insbesondere der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, Geschwindigkeiten oder der Abmessungen und Gewichte der Fahrzeuge ebenso zu nennen wie Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugklassen, das Nachtfahrverbot oder sektorale Fahrverbote.

Weiteres darf auf Maßnahmen im Mautbereich und in diesem Zusammenhang auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 5 verwiesen werden.

Österreich setzt sich natürlich auch auf europäischer Ebene und in Kooperation mit der Europäischen Kommission und den Nachbarstaaten mit Nachdruck für die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene und somit eine nachhaltige Verkehrspolitik ein. Dies findet insbesondere auch im Rahmen der so genannten „Brennerkorridorplattform“ statt. Ausgehend vom maßgeblichen Ziel für die Errichtung des Brenner Basistunnels – neben Kapazitätser-

höhungen und Fahrzeitverkürzungen die effektive Verlagerung des Güterverkehrs und vor allem seines Zuwachses von der Straße auf die Schiene – arbeiten in diesem Gremium Österreich, Deutschland und Italien, die Länder bzw. Regionen Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona sowie die Eisenbahnunternehmen der beteiligten Länder daran, durch Maßnahmen zur Verbesserung des Modal Split die negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf Bevölkerung und Umwelt einzuschränken. Im Hinblick darauf konnten eine gemeinsame Absichtserklärung („Brenner MoU“) und der „Brenner Aktionsplan“ ausgearbeitet werden, in denen kurz-, mittel- und langfristige Rahmenbedingungen im Sinne einer verkehrs- und infrastrukturpolitischen Gesamtstrategie gemeinsam mit den am Projekt beteiligten Staaten und der Europäischen Kommission verfolgt werden und bereits bis zur Inbetriebnahme des BBT Wirkungen entfalten sollen, damit eine Verbesserung der Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber der Straße und die angestrebten Verlagerungseffekte eintreten können.

Ich setze mich bei den Partnern dieser Vereinbarung mit Nachdruck dafür ein, dass dieses MoU zeitnah unterschrieben wird, um die Arbeiten an der genannten Zielsetzung weiterhin intensiv verfolgen zu können.

Was die Frage nach einer zahlenmäßigen Begrenzung der über den Brenner führenden Lkw-Fahrten betrifft, darf ich darauf verweisen, dass die hier angesprochene Frage im Kern auf die grundlegende Konzeption einer „Alpentransitbörse“ abzielt, deren wesentliches Element die Limitierung der Fahrtmöglichkeiten über bestimmte Alpenübergänge darstellt. Dieses Instrument wurde im Rahmen der „Erklärung von Zürich“, in der die Alpenstaaten Österreich, Deutschland, Frankreich, Italien, Slowenien, Schweiz und Liechtenstein sowie die Europäische Kommission als Beobachterin vertreten sind, über mehrere Jahre hinweg eingehend untersucht und diskutiert. Aufgrund der von mehreren Mitgliedstaaten (insbesondere Deutschland und Italien) aber auch der Europäischen Kommission, der diesbezüglich das Initiativrecht auf EU-Ebene zukäme, vorgebrachten einerseits europarechtlichen und völkerrechtlichen Bedenken, andererseits vor allem auch aufgrund der grundlegenden, teilweise sehr starken prinzipiellen Vorbehalte gegenüber der Anwendung eines den Straßengüterschwerverkehr zahlenmäßig reglementierenden Systems erscheinen Mehrheiten für die Umsetzung eines solchen Instruments gegenwärtig allerdings nicht realistisch.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Die für die Berechnung der Lkw-Maut maßgebliche Wegekostenrichtlinie ermöglicht es, neben Kosten für Infrastruktur auch jene für Schadstoffe und Lärm dem Schwerverkehr anzulasten, um den Straßenverkehr ökologisch verträglicher, effizienter und nachhaltiger zu gestalten (Verursacherprinzip). Hat Österreich bezogen auf die A 12 und die A 13 das Maximum ausgeschöpft?*
- *Sehen Sie Möglichkeiten, die Lkw-Maut auf der Brennerstrecke anzuheben? Wenn ja, welche und werden Sie diese umsetzen? Bis wann? Mit welchem Effekt auf die Anzahl der über den Brenner fahrenden Lkw?*

Österreich schöpft die Möglichkeiten der EU-Wegekostenrichtlinie bereits weitgehend aus, da für Kraftfahrzeuge über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht auf dem Brennerkorridor zusätzlich zu den Infrastrukturkosten und entsprechend den Bestimmungen der EU-Wegekostenrichtlinie bereits ein Mautzuschlag in der Höhe von 25 % zur Querfinanzierung des Brennerbasistunnels eingehoben wird und eine Anlastung externer Kosten zusätzlich zu diesem Querfinanzierungszuschlag für Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO IV bis EURO VI, die bereits rd. 96 % der Fahrleistung am Brennerkorridor erbringen, nicht erlaubt ist.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Werden Sie sich bei der Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass das Verursacherprinzip stärker berücksichtigt wird und somit die Lkw-Maut auf der Brennerstrecke angehoben werden kann? Bis wann rechnen Sie mit konkreten Ergebnissen?*
- *Werden Sie in der Frage der Kostenwahrheit bezüglich des Schwerverkehrs Druck auf die EU ausüben?*
 - a) *Wenn ja, wird das zu einer Verbesserung des Wettbewerbs zugunsten der Schiene führen? In welchem Ausmaß?*
 - b) *Wenn nein warum nicht?*

Das bmvit wird aktiv und konstruktiv an den Verhandlungen zur Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie mitwirken, wobei vor allem auch jene Maßnahmen unterstützt werden, die dazu beitragen können, die vom Straßengüterverkehr – insbesondere auch in den sensiblen Alpenregionen – verursachten negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt spürbar und nachhaltig zu reduzieren.

Dies umfasst auch, auf besonders umweltbelasteten Strecken, wie den europäischen Transitkorridoren, durch eine entsprechende Gebührenpolitik einen maßgeblichen Beitrag zur verstärkten Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und zur nachhaltigen Bewältigung des verbleibenden Verkehrs zu erreichen.

Zu Frage 7:

- *Im Regierungsprogramm sind „EU-weit möglichst einheitliche Rahmenbedingungen von Mautregelungen für den Wirtschaftsverkehr“ festgeschrieben. Was werden Sie unternehmen, damit die Korridormaut zwischen München und Verona erhöht wird? Bis wann?*

Da Österreich bei der Tarifgestaltung auf dem Brennerkorridor die Spielräume der Wegekostenrichtlinie weitgehend ausnützt, müssten auch Deutschland und Italien bei der Bestimmung der Höhe der Gesamtkosten für den Korridor einen entsprechenden Beitrag leisten, um die Alpenquerung über den Brenner im gesamten Korridor im Vergleich zu jener durch die Schweiz für den Transitverkehr weniger attraktiv zu machen.

Ich werde mich jedenfalls im Rahmen der Verhandlungen zur Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie insbesondere auch für Maßnahmen einsetzen, die dazu beitragen können, in den sensiblen Alpenregionen die vom Straßengüterverkehr verursachten Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt nachhaltig zu reduzieren und daher insbesondere auch die im Vorschlag der Kommission künftig vorgesehene Verpflichtung für Mitgliedstaaten mit Mautsystemen, zumindest auf stark umweltbelasteten Strecken von schweren Nutzfahrzeugen Gebühren für externe Kosten einzuheben, unterstützen.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Rechnen Sie mit einem weiteren Ansteigen des Lkw-Verkehrs über den Brenner?*
- *Von wie vielen Lkw-Fahrten über den Brenner gehen Sie in den Jahren 2018 bis 2022 aus?*
- *Mit welchen Mauteinnahmen rechnen Sie in diesem Zeitraum?*

Prognosen über die künftige Fahrleistung werden von der ASFINAG nur für das Gesamtnetz erstellt und gehen derzeit von einer moderaten Steigerung in der Höhe von rd. 1,5 % im Jahr 2018 und weiteren 1 % jährlich bis 2022 aus.

Die konkrete Entwicklung der Nachfrage des Straßengüterverkehrs in den nächsten Jahren hängt dabei von einigen Faktoren ab:

- So ist davon auszugehen, dass der starke Anstieg des Straßengüterverkehrs im Jahr 2017 durch das Anspringen der wirtschaftlichen Konjunktur beeinflusst war. Die Wirtschaftsprognosen für Italien weisen für die kommenden Jahre wie für 2017 ein signifikantes Wachstum aus.

- Einen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung des Jahre 2017 kann aber auch die Sperre der Rheintalbahn aufgrund des Ereignisses von Rastatt ausgeübt haben, indem Transporte, die nicht mehr auf der Schiene durch die Schweiz transportiert werden konnten, als Straßenverkehr über den Brenner geführt wurden. Die Auswirkungen sollten aber in den nächsten Jahren nicht mehr spürbar sein.
- Italien plant für Erhaltungsmaßnahmen in den Jahren 2018 und 2019 systematische Streckensperren auf der Brennerbahnstrecke in den Nachtstunden. Rückwirkungen auf die Nachfrage im Straßengüterverkehr sind hier nicht auszuschließen.

Die künftigen Einnahmen werden sich abhängig von der Entwicklung der Fahrleistung, der künftigen Zusammensetzung des Fahrzeugkollektivs und sonstiger Maßnahmen, wie etwa der im Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 vorgesehenen jährlichen Valorisierung der Mauttarife, gestalten.

Zu Frage 11:

- *Wie ist aktuell die Verteilung des Güterverkehrs zwischen Straße bzw. Schiene?*

Im Jahr 2016 betrug der Anteil der mit der Schiene beförderten Gütermenge 29% der Gesamttonnage am Brenner.

Zu Frage 12:

- *Wie gestaltet sich der Zeitplan für die Zulaufstrecken (Nord und Süd, Deutschland und Italien) des Brennerbasistunnels?*

Nach den Kontakten im Rahmen der Brenner Korridor Plattform liegen mir folgende Daten für die Projekte des Nord- und Südzulaufes vor:

Abschnitt München – Raum Rosenheim

Deutschland erwartet eine Trassenfestlegung für diesen Abschnitt bis 2020. Eine Realisierung ist nach 2040 zu erwarten.

Abschnitt Raum Rosenheim – Staatsgrenze D/Ö – Schafftenau:

Eine Trassenfestlegung im „Gemeinsamen Planungsraum“ sollte aus heutiger Sicht bis 2020 möglich sein, die Umsetzung bis 2038.

Abschnitt Franzensfeste - Waidbruck:

Die Genehmigung des Projektes durch den Interministeriellen Ausschuss für Wirtschaftsplanung (CIPE), der das Baurecht und die Finanzierung des Projektes umfasst, erfolgte im März 2017. Die Bauarbeiten sollen heuer begonnen werden. Italien rechnet mit der Fertigstellung bis 2026.

Umfahrung Bozen (Blumau – Branzoll)

Heuer soll die Aktualisierung des Vorprojekts erfolgen. Die Fertigstellung ist bis 2030 vorgesehen, die Finanzierung ist aber noch nicht gesichert.

Abschnitt Bozen – Trient (Branzoll – Mezzocorona)

Die Fertigstellung ist bis 2035 vorgesehen, die Finanzierung ist aber noch nicht gesichert.

Umfahrung von Trient und Rovereto

Heuer soll die Aktualisierung des Vorprojekts erfolgen. Die Fertigstellung ist bis 2030 vorgesehen, die Finanzierung ist aber noch nicht gesichert.

Einfahrt Verona (Pescantina – Verona Bivio S. Massimo)

Heuer wird mit der Genehmigung des Einreichprojektes gerechnet. Sofern diese erfolgt, ist eine Fertigstellung bis 2026 möglich.

Ergänzende Abschnitte (Waidbruck – Blumau und Rovereto – Pescantina)

Eine Fertigstellung ist nach 2035 vorgesehen. Die Finanzierung ist noch nicht gesichert.

Mit diesem Zeitplan der Projektumsetzung von Nord- und Südzulauf ist gesichert, dass mit Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels eine interoperable Hochleistungsstrecke vorliegt und die betrieblichen Vorteile des Tunnels, wie etwa der Entfall von Vorspannlokomotiven bzw. höhere Zugsgewichte für den gesamten Korridor genutzt werden können. Dazu ist die Fertigstellung des Abschnittes Franzensfeste - Waidbruck erforderlich.

Die übrigen Projekte sind für die Erhöhung der Kapazität der Achse erforderlich. Deren Zeitplan orientiert sich am erwarteten Kapazitätsbedarf.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Wie hoch ist die Kapazität auf der Schiene aktuell, wie schnell kann diese ausgebaut werden und auf welches Niveau?*
- *Welche Maßnahmen werden Sie diesbezüglich treffen? Bis wann?*

Gemäß Auswertung des Fahrplanjahres 2016 verkehrten auf der Brennerachse im Abschnitt Kufstein – Innsbruck – Brenner an einem durchschnittlichen Werktag 75 - 80 Ferngüterzüge und im Abschnitt Wörgl – Brennersee 35 - 40 RoLa-Züge. Zusätzlich gibt es für den Güterverkehr noch 40 - 45 frei verfügbare Trassen.

Nach Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen werden am Brennerkorridor ca. 250 - 270 Trassen für den Güterverkehr zur Verfügung stehen (Bemessungsfall).

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Brenner-Basistunnel (geplante Inbetriebnahme 2026)
- Umfahrung Wörgl (mögliche Inbetriebnahme 2033)
- Nordzulauf Kufstein-Schaftenau (mögliche Inbetriebnahme 2038)

Die Inbetriebnahmetermine der Zulaufstrecken stellen die technisch realisierbaren Zeiten dar. Der effektive Zeitplan ist abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten aber auch vom prognostizierten Verkehrsaufkommen.

Ing. Norbert Hofer

