



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0048-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 10. Februar 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Schimanek und weitere Abgeordnete haben am 10. Dezember 2015 unter der **Nr. 7425/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lkw-Maut am Brenner gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele LKW sind jeweils in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 bzw. bislang im Jahr 2015 mautpflichtig über den Brenner gefahren?*

Anzahl Fahrten Kfz > 3,5 t Sondermautstrecke Brenner*	
2010	1.953.287
2011	2.007.456
2012	2.053.568
2013	2.023.753
2014	2.131.597
2015**	2.184.356

* Messpunkt Hauptmautstelle Schönberg,
beide Fahrtrichtungen

** bis inkl. 20. Dezember 2015

Zu Frage 2:

- *Wie hoch waren jeweils in den in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013 und 2014 bzw. bislang im Jahr 2015 die Einnahmen aus der Brennermaut für LKW?*

Mauteinnahmen* Kfz > 3,5 t Sondermautstrecke Brenner in Mio. €	
2010	101,0
2011	103,1
2012	109,5
2013	108,2
2014	119,9
2015**	113,8

* inkl. Einnahmen Querfinanzierungszuschlag,
exkl. USt.

** bis inkl. November 2015

Innsbruck Amras - Brenner (34,5km)

2015	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4+	Nachttarif 4+
A (EURO VI)	23,62	33,05	49,59	99,18
B (EEV)	25,79	36,11	54,16	108,32
C (EURO IV + V)	28,51	39,91	59,88	119,76
D (EURO 0-III)	32,04	44,86	67,29	134,58

2016	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4+	Nachttarif 4+
A (EURO VI)	18,03	25,23	37,86	75,72
B (EEV)	19,67	27,52	41,30	82,60
C (EURO IV + V)	21,79	30,49	45,73	91,46
D (EURO 0-III)	24,47	34,24	51,35	102,70

Tarife in € inkl. Querfinanzierungszuschlag, exkl. USt.

Innsbruck Wilten - Brenner (33,4 km)

2015	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4+	Nachttarif 4+
A (EURO VI)	22,93	32,09	48,14	96,28
B (EEV)	25,03	35,05	52,57	105,14
C (EURO IV + V)	27,67	38,73	58,11	116,22
D (EURO 0-III)	31,09	43,53	65,29	130,58

2016	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4+	Nachttarif 4+
A (EURO VI)	17,48	24,45	36,69	73,38
B (EEV)	19,06	26,67	40,03	80,06
C (EURO IV + V)	21,11	29,54	44,32	88,64
D (EURO 0-III)	23,72	33,18	49,76	99,52

Tarife in € inkl. Querfinanzierungszuschlag, exkl. USt.

Zu Frage 5:

- *Wann soll es nach dem 1.1.2016 eine weitere Änderung bei der Brennermaut für LKW geben und wie hoch soll diese Maut ab wann sein?*

Auf Grundlage der Mauttarifverordnung 2015 sind für 2016 für die Brennerstrecke keine weiteren Tarifänderungen geplant.

Zu Frage 6:

- *Wie wird sich die Zahl der LKW, die mautpflichtig über den Brenner fahren, ab Jänner 2016 laut Schätzungen entwickeln?*

Die Schätzungen der ASFINAG orientieren sich an den Wirtschaftsprognosen und werden nur für das Gesamtnetz erstellt. Sie gehen 2016 von einer moderaten Steigerung der Fahrleistungen am Gesamtnetz in der Höhe von rd. 1% im Vergleich zu 2015 aus.

Zu Frage 7:

- *Mit welchen Maßnahmen – abgesehen von einer Fertigstellung des BBT vor dem Jahr 2030 - will man die „Halbierung der LKW-Fahrten auf 1 Million bis zum Jahr 2030“ erreichen?*

Mit dieser Frage beziehen Sie sich offenbar auf folgende Passage am Beginn Ihrer Anfrage:

„Im Jahr 2030 soll sich die Zahl der Lkw über den Brenner auf eine Million pro Jahr halbieren. So sieht es die iMonitraf-Resolution vor, die die Alpenländer unterzeichnet haben.“

Hierzu sei zunächst richtig gestellt, dass es eine „iMonitraf-Resolution, die die Alpenländer unterzeichnet haben“ nicht gibt. Vielmehr handelt es sich bei „iMonitraf“ um ein mittlerweile seit 2012 abgeschlossenes regionales Projekt, das einige Regionen, Provinzen und Kantone aus Italien, Frankreich, Österreich und der Schweiz entwickelt hatten, um die Bedeutung einer nachhaltigen Verkehrspolitik im Besonderen im Alpenraum hervorzuheben und zu unterstützen. Konkret handelte es sich dabei um die Region Rhône-Alpes (FR), die autonome Provinzen Bozen (IT), die autonome Region Valle d’Aosta (IT), die Region Piemont (IT), die Region Friaul-Julisch-Venetien (IT), den Kanton Tessin (CH), die Konferenz der Regierungen der Zentralschweiz (CH) und das Bundesland Tirol (AT). Projektpartner waren somit nicht „die Alpenländer“, da dieses Projekt eben nur von diesen regionalen Gebietskörperschaften entwickelt wurde und die jeweiligen Bundesstaaten nicht daran beteiligt waren. Darüber hinaus gehörten diesem Projekt auch nicht Regionen aus allen Alpenstaaten an, da vor allem Partner aus Deutschland und Slowenien ebenso wenig daran teilgenommen haben wie andere Regionen Italiens oder Frankreichs, Bundesländer Österreichs oder Kantone der Schweiz. Im Rahmen dieser Kooperation wurden zwei Resolutionen verabschiedet: zum einen die „Gemeinsame Erklärung – Gemeinsame Maßnahmen der Monitraf Regionen“ vom 23. Jänner 2008 (siehe http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=JQPLO_CfjXik=), zum anderen die „Resolution der Alpenregionen für eine gemeinsame iMonitraf! – Verkehrsstrategie“ vom 31. Mai 2012 (siehe <http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=SRTVb6vY2O8=>). Beide wurden entsprechend der Mitgliedsstruktur dieser Projekte nicht von VertreterInnen der Alpenländer unterzeichnet, sondern von jenen der genannten regionalen Gebietskörperschaften. In keiner dieser Resolutionen findet sich im Übrigen die Zielsetzung der Begrenzung der Zahl der LKW-Fahrten über den Brenner auf 1 Million pro Jahr bis zum Jahr 2030.

Im Rahmen des „iMonitraf! Transport Forums“ vom 31. Mai 2012 in Lyon wurde darüber hinaus von den genannten Regionen die Entwicklung und Umsetzung einer gemeinsamen nachhaltigen Verkehrsstrategie vereinbart. Diese Strategie (und nicht die beiden Resolutionen von 2008 und 2012) enthält in ihrem Kapitel 3 als mittelfristiges Ziel die [Zitat] „volle Auslastung der Schienenkapazität“. Diesem Ziel zufolge soll [Zitat] „der Güterverkehr [...] durch bessere Auslastung des bestehenden Schienennetzes und der neuen Bahninfrastruktur von der Straße auf die Schiene verlagert [werden]. Außerdem sollen Ausweichverkehre nach dem Prinzip des kürzesten Weges von der Straße auf die vorhandene Schienenkapazität verlagert werden. Übrig bleibt ein LKW-Volumen, das die Basis für das mittelfristige Zielsystem bildet.“ Für den Brennerkorridor wird an dieser Stelle die Zahl von einer Million Fahrten pro Jahr für das Jahr 2030 genannt. Vorschläge für Maßnahmen, wie dieses Ziel erreicht werden soll, sind in der Strategie ab Kapitel 4 enthalten, es darf auf das im Internet veröffentlichte Dokument verwiesen werden: http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=rRoW7_emzS4k=.

Hingewiesen sei an dieser Stelle darauf, dass konkrete Herleitungen, wie diese Ziele erreicht werden sollen, sowie insbesondere mengenmäßige Wirkungsanalysen der einzelnen dort genannten Maßnahmen in diesem Strategiepapier nicht enthalten sind. Die in dieser Strategie genannten Zahlen können daher nicht vertiefender kommentiert werden, sondern es muss in dieser Hinsicht auf die am Prozess beteiligten Partner verwiesen werden.

Die zitierten Resolutionen sowie die erwähnte Strategie sind somit als politische Willensbekundungen der an diesem Projekt beteiligten Regionen zu sehen und können keine Bindungswirkung für die Bundesstaaten entfalten.

Nichtsdestotrotz halte ich die Grundsätze der Verkehrsverlagerung sowie der Förderung des Verkehrsträgers Schiene, die im Projekt iMonitraf! als grundlegende Zielsetzungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik hervorgehoben werden, für zentrale Elemente eines umweltverträglichen Transportsystems, die ja schon seit jeher im Mittelpunkt der österreichischen Verkehrspolitik stehen. In diesem Sinne ergriff und ergreift Österreich eine Vielzahl an Maßnahmen, um umweltfreundliche Verkehrsträger attraktiver als den Straßenverkehr zu gestalten, etwa durch die Förderung des kombinierten Verkehrs in finanzieller oder ordnungspolitischer Hinsicht oder Maßnahmen wie der Ökologisierung der Maut, strengen Kontrollen der Einhaltung von Sozialvorschriften, der technischen Vorschriften sowie der Maße

und Gewichte von LKW, der Geschwindigkeiten und der Lenk- und Ruhezeiten oder Fahrverboten. Österreich setzte sich auch auf europäischer Ebene stets mit Nachdruck für die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene ein, wie etwa im Rahmen der Verhandlungen zur geltenden EU-Wegekostenrichtlinie, in der die Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen zu Gunsten von Schieneninfrastrukturen ermöglicht wurde (die in Österreich auf der A13 und der A12 bereits seit einigen Jahren eingehoben werden) und die auch erstmals die Möglichkeit der Internalisierung von externen Kosten in die LKW-Maut vorsah. Von letzterer Möglichkeit wird Österreich ab 2017 Gebrauch machen, wenn die von Lärm und Luftverschmutzung verursachten externen Kosten in die LKW-Mauttarife eingerechnet werden.

Zu den Fragen 8 bis 11:

- *Wann hat die EU beschlossen, dass Österreich die Brennermaut für LKW (wieder einmal) senken muss?*
- *Spätestens ab wann muss nach den Vorgaben der EU die Brennermaut für LKW gesenkt werden?*
- *Um mindestens welche Summe/welchen Prozentsatz muss die Brennermaut für LKW gesenkt werden?*
- *Wie ist der genaue Wortlaut dieses EU-Beschlusses?*

Die Festsetzung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife hat gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG, in der Fassung der Richtlinie 2011/76/EU (Wegekostenrichtlinie), auf Grundlage der Infrastrukturkosten zu erfolgen, die den fahrleistungsabhängig mautpflichtigen Fahrzeugen auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz zugerechnet werden können. Die Kosten- und Tarifiermittlung für die fahrleistungsabhängige Maut erfolgt dabei für rechnerische Teilnetze. Die letzte Mauttarifrechnung hat nun ergeben, dass auf einzelnen Sondermautstrecken, und hier insbesondere auf der A 13 Brennerautobahn, die Einnahmen aus der Maut die Infrastrukturkosten erheblich übersteigen. Die Tarife mussten daher mit 1. Jänner 2016 entsprechend angepasst werden. Gleichzeitig wurde der Querfinanzierungszuschlag im Unterinntal, wie vereinbart und von der Europäischen Kommission genehmigt, mit 1. Jänner 2016 von derzeit 20 % auf 25 % erhöht, wodurch die Anpassung für den gesamten Brennerkorridor einer Senkung von rund 13 % entspricht.

Die Europäische Kommission kann prüfen, ob sich Mitgliedsstaaten bei der Festsetzung der Mauttarife an die Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie halten. Eine Nichtanpassung der Tarife am Brenner hätte dann ein Vertragsverletzungsverfahren samt Zahlung von Zwangsgeld sowie

Rückzahlung der zu Unrecht eingehobenen Mauten samt Zinsen und Verfahrenskosten zur Folge gehabt.

Mag. Gerald Klug

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2016-02-10T15:53:05+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	XEwd4/ggk2uJ5i386bTneVOnfiIKX/O/qX0SB6czqnhvuOPK72mTwzkiC0YgW2I1ht5I1w8INxuGa5FEUv5dv94hxyreZ3ILRE0O6ubKE7vqJt74srE9hKbi/gHk/2qqld s8ZDKLIRWYgVOVWK8Brcw9XdQWom6FNpG2EIEVLF03UQfRwfi3G14keeOagZorAJc +yKE+uFBUDnnDHPHuDP1bcieqLu0M7qTIHAB2j4hemcFB8WhgDXs/OcSe4QUUMGi XPvw3KvZUcljgmMjKL6Lu7tzxRR1iM0Htbbn4to5wkDw24RI6A/qfirjvwmmnuhGKU2FBDAJiLbmHUpjNg==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	