

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.145.295

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hauser und weitere Abgeordnete haben am 27. Februar 2020 unter der **Nr. 1067/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Transitverkehr in Tirol gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 4 und 5:

- *Was kann das Bundesministerium dafür tun damit die Entscheidung in der EU über die Wegekostenrichtlinie II schneller fällt?*
- *Wann wird nach Einschätzung des Bundesministeriums die Wegekostenrichtlinie II endgültig beschlossen?*
- *Unternimmt Österreich eine Initiative mit dem Ziel, die Wegekostenrichtlinie II möglichst schnell auf den Weg zu bringen?*
 - a. *Falls ja, welche?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*

Österreich arbeitet aktiv daran, die Verhandlungen zur Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie in den entsprechenden Gremien des Rates voranzubringen. Unser Ziel ist es, konstruktiv eine insbesondere auch für die sensiblen Alpenregionen nachhaltige Lösung für die Tarifgestaltung bei schweren Nutzfahrzeugen zu erzielen. Die neue Wegekostenrichtlinie soll dazu beitragen, dass mehr Verkehr von der Straße auf Schiene verlagert wird und die Belastungen für die Bevölkerung und die Umwelt, insbesondere auch auf dem Brennerkorridor, nachhaltig reduziert werden können. Die Bundesregierung hat bereits in ihrem Regierungsprogramm die Bedeutung dieses Dossiers vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Transitfrage vor allem auf der Brenner-Strecke ausdrücklich benannt.

Für eine überarbeitete „Wegekostenrichtlinie II“ ist zunächst die Annahme einer Allgemeinen Ausrichtung im Rat der Europäischen Union erforderlich. Eine solche Allgemeine Ausrichtung scheiterte zuletzt unter finnischem Vorsitz beim Rat der Europäischen Union für Verkehr, Telekommunikation und Energie am 2. Dezember 2019 aufgrund der ablehnenden Haltung anderer Mitgliedstaaten. Die Verhandlungen werden daher in den zuständigen Gremien des Rats fortgesetzt. Darüber hinaus muss auch eine Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat im sogenannten Trilog-Verfahren erzielt werden. Die weitere Dauer des Verfahrens kann daher zum derzeitigen Stand nicht angegeben werden.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Was kann das Bundesministerium bereits vor der Entscheidung der EU über die Wegekostenrichtlinie II tun, damit die Brenner Strecke entlastet wird?*
- *Ist eine Zwischenlösung in Österreich geplant, die in der Zeit gelten wird, bis die Wegekostenrichtlinie II umgesetzt wird?*
 - a. *Falls ja, welche und wann?*
 - b. *Falls nein, warum nicht?*

Österreich nützt die Möglichkeiten der EU-Wegekostenrichtlinie bereits dahingehend aus, dass auf dem gesamten Brenner-Korridor zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein bis zur Staatsgrenze am Brennerpass ein Aufschlag in Höhe von 25 % gemäß Artikel 7f der Richtlinie zur Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels eingehoben wird. Jene Möglichkeiten, die zur Entlastung des Brenners wirksam und europarechtskonform sind, werden bereits angewandt.

Zu Frage 6:

- *Wie lautet die offizielle Meinung Österreichs zu der Wegerichtlinie II?*

Es braucht einen raschen Abschluss der Verhandlungen, da insbesondere für die Herausforderungen auf der Brenner-Route weiterhin Lösungen hinsichtlich der Belastung durch den Schwerverkehr notwendig sind. Dafür sind unter anderem neue Möglichkeiten im Anwendungsbereich der EU-Wegekostenrichtlinie erforderlich, um Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr herzustellen. Der zuletzt diskutierte Entwurf für eine allgemeine Ausrichtung hätte in dieser Hinsicht bereits einige positive Elemente enthalten, wie die Möglichkeit, Mautzuschläge zur Querfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten unter gewissen Voraussetzungen auf 50 % zu verdoppeln, oder die Berücksichtigung von CO₂-Emissionen von Schwerfahrzeugen bei der Festlegung von Mauttarifen.

Zu Frage 7:

- *Ab wann soll die Asfinag in die Kontrollen der Teil-Fahrverbote auf niederrangigen Straßen in Tirol eingebunden werden?*

Die Kontrolle obliegt den lokal zuständigen Behörden. Durchgeführt werden die Kontrollen von den Organen der Bundespolizei oder der Straßenaufsicht. Eine Einbindung der ASFINAG ist seitens des BMK nicht vorgesehen.

Leonore Gewessler, BA

