

**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: 2020-0.570.234

. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 04. September 2020 unter der **Nr. 3272/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Entlastungsmaßnahmen für Tirol und den Brenner gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um den Lkw-Transitverkehr über den Brennerpass zu reduzieren?*
- *Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen mit Ihren Amtskolleg\_innen in Deutschland und Italien bezüglich einer nachhaltigen, langfristigen Transit-Strategie für die Brenner-Achse?*
  - a. *Fand seit Beginn Ihrer Amtszeit bereits ein multilaterales Gespräch zu diesem Thema mit Ihnen und Ihren Amtskolleg\_innen statt?*
    - i. *Wenn ja, wann und welchen Inhalt hatte dieses Gespräch?*
  - b. *Planen Sie ein solches Gespräch?*
    - i. *Wenn ja, wann?*
    - ii. *Wenn nein, weshalb nicht?*
- *Im Sommer 2019 wurde am Berliner Transitgipfel ein 10-Punkte Programm verabschiedet, welches als Grundlage einer Entlastung für Tirol präsentiert wurde. Unterstützen Sie dieses 10-Punkte Programm?*
  - a. *Wenn nein, weshalb nicht?*
  - b. *Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen setzen Sie, um die jeweiligen Punkte umzusetzen?*

Österreich ergreift seit jeher Maßnahmen, um umweltfreundliche Verkehre - wie insbesondere den Kombinierten Verkehr - zu fördern. Die Maßnahmen umfassen finanzielle Förderpro-

gramme (wie Beihilfen für den Betrieb von Schienengüterverkehrsleistungen, Investitionsbeihilfen in Innovationen und in Anlagen und Systeme sowie mobile Einrichtungen und Ausrüstungen für den Kombinierten Verkehr und Finanzierung der Terminal-Infrastruktur/Anschlussbahnen), steuerliche Maßnahmen (Begünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer) sowie ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (zum Beispiel höhere Nutzlast von bis zu 44t höchstzulässiges Gesamtgewicht im KV-Vor- und Nachlauf, Ausnahmen von temporären Fahrverboten für den Vor- und Nachlauf und Liberalisierungen). Zusätzlich werden umfassende Infrastrukturmaßnahmen für den Schienenverkehr getroffen, wozu insbesondere auch der Brenner-Basis-Tunnel zählt.

Darüber hinaus sind als weitere wichtige Elemente einer nachhaltigen Verkehrspolitik strenge Kontrollen der Einhaltung der geltenden europarechtlichen und nationalen Regeln im Bereich des Straßengüterverkehrs zu nennen, 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.

In diesem Zusammenhang und mit dieser Zielsetzung ist auch der 10-Punkte-Plan zu sehen. Die Arbeiten auf Basis des in Berlin am 25. Juli 2019 von Deutschland, Österreich, Tirol, und Bayern vereinbarten 10-Punkte-Plans, der natürlich auch von mir unterstützt wird, laufen sehr gut. Es wurde schon viel Positives erreicht, die Arbeitsgruppen tagen mit guten Zwischenergebnissen und auch die bilateralen Kontakte laufen in den gewohnt konstruktiven Bahnen. Konkret wurde bereits erreicht, dass Österreich und Deutschland gemeinsam ein Schreiben an die EK gerichtet haben, das auf die Möglichkeit der Erhöhung der Beihilfen für den Kombinierten Verkehr (sowohl unbegleitet als auch betreffend RoLa) abzielt. Die positive Beihilfeentscheidung der EK von Ende letzten Jahres ist sicher auch dieser Initiative zu verdanken.

Weiters wird laufend die Attraktivität der Schiene gestärkt: Österreich bzw. die ÖBB fahren die RoLa Kapazitäten wie im 10-Punkte-Plan vorgesehen auf 250.000 LKW/Jahr seit Jänner 2020 sowie 400.000 ab April 2020 hoch. Hinsichtlich der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem KV bzw. insb. der RoLa wird darüber hinaus an dieser Stelle auch auf die Beantwortung von Frage 8 verwiesen.

Weiters ist festzuhalten, dass die Aktivitäten der Arbeitsgruppe zum LKW-Dosiersystem in Kufstein gut und konstruktiv laufen, es wurden in mittlerweile drei Sitzungen bereits kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Optimierung des Systems identifiziert, erst jüngst gab es hier am 2.10.2020 eine weitere Abstimmungsrunde per Videokonferenz. Auch die Aufhebung der Vignettenpflicht auf der A12 von der Staatsgrenze bis Kufstein Süd – ein weiteres Element des 10-Punkte-Plans – wurde im österreichischen Nationalrat bereits beschlossen.

Die Maßnahmen zur Transitentlastung waren bereits Gegenstand mehrerer bilateraler Gespräche mit meinem deutschen Amtskollegen Scheuer, ebenso mit meiner italienischen Amtskollegin De Micheli, jüngst etwa im Rahmen der Eröffnung des Ceneri Basistunnels in Locarno, im Zuge dessen auch ein weiteres Gespräch für Oktober 2020 vereinbart wurde. Weitere Treffen, auch im multilateralen Format, werden unter Berücksichtigung der aktuellen COVID19-Situation folgen.

#### Zu Frage 4:

- *Der Bau der in Bayern liegenden Nordzulaufstrecke des Brenner Basistunnels verzögerte sich bekanntlich schon mehrmals. Wie ist der Stand der Verhandlungen mit Ihren deutschen bzw. bayrischen Amtskolleg\_innen?*

Basierend auf der bilateralen Vereinbarung zwischen Deutschland und Österreich zum gemeinsamen Planungsverfahren des grenzüberschreitenden Abschnitts (2012) wird aktuell das Trassenauswahlverfahren von beiden Seiten vorangetrieben. Mit einem Ergebnis dieses partizipativen Prozesses („Vorzugstrasse“) wird bis zum Ende des Jahres 2020 bzw. Anfang 2021 gerechnet. Gemäß dem akkordierten Umsetzungszeitplan ist die Inbetriebnahme des grenzüberschreitenden Abschnittes bis nördlich von Rosenheim bis 2038 geplant, was eine zügige Projektumsetzung voraussetzt. Eine bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels erfolgte Optimierung der Bestandsstrecke vorausgesetzt, ermöglicht dies die zeitgerechte Bereitstellung von bis dahin erforderlichen Kapazitäten auch für eine moderate Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Für die langfristige Sicherstellung der europäischen Umwelt- und Verlagerungsziele ist der Ausbau des Nordzulaufes aber unabdingbar.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Auf Seite 133 des Regierungsprogramms 2020 – 2024 wird das Ziel einer Korridor-Maut zwischen München und Verona angeführt. Wie ist der Stand dieses Vorhabens?*
  - a. *Fanden bereits Gespräche mit Ihren deutschen und italienischen Amtskolleg\_innen statt?*
    - i. *Wenn ja, wann?*
    - ii. *Wenn nein, weshalb nicht und wann werden diese beginnen?*
- *Wann wird die geplante Korridor-Maut umgesetzt werden?*
- *Wie hoch wird die geplante Korridor-Maut sein?*
  - a. *Wird diese Korridor-Maut ausschließlich Lkw oder auch Pkw und Motorräder umfassen?*
  - b. *Wird es verschiedene Tarife für Lkw, Pkw und einspurigen Fahrzeugen geben?*
    - i. *Wenn ja, welche Unterschiede werden zwischen den Tarifen bestehen?*

Da Österreich bei der Mauttarifgestaltung auf dem Brennerkorridor die Spielräume der Wegekostenrichtlinie weitgehend ausnützt, müssen 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.

Diese Thematik wurde auf Initiative und unter dem Vorsitz der Europäischen Kommission in Brüssel bereits im Rahmen mehrerer Sitzungen auf Expertenebene diskutiert und die nachhaltige Gestaltung des alpenquerenden Güterverkehrs durch entsprechende Maßnahmen zur Herstellung der Kostenwahrheit steht auch bei allen meinen Gesprächen auf politischer Ebene auf der Tagesordnung.

Parallel dazu wurde und wird mit dem deutschen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Expertenebene bilateral an konkreten Lösungen zur Entlastung des Brennerkorridors vom Schwerverkehr gearbeitet. In diesem Zusammenhang wurden u.a. auch Eckpunkte für eine gemeinsame Position bei der Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie definiert, die ich meinem Amtskollegen Scheuer im Hinblick auf eine mögliche Einigung über eine neue Wegekostenrichtlinie zuletzt in einem Schreiben nochmals eindringlich nahegelegt habe. Die neue Richtlinie soll u.a. auf dem Brennerkorridor durch höhere Querfinanzierungszuschläge, den Wegfall des Verbots der gleichzeitigen Anlastung der externen Kosten und die Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Emissionen eine nachhaltige Mauttarifgestaltung ermöglichen, die die Kosten für die Alpenquerung mit stärker an jene durch die Schweiz heranführt und so den Brennerkorridor von Umwegverkehren entlastet.

Die konkrete Ausgestaltung der angestrebten Brennerkorridormaut für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht zwischen München und Verona wird vom

Ergebnis der weiteren Verhandlungen über die neue Wegekostenrichtlinie und von den konkreten Maßnahmen abhängen, die insbesondere Deutschland und Italien kurz- und mittelfristig bereit sind, auf dem Brennerkorridor umzusetzen.

Zu Frage 8:

- *Wie oben angeführt war der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr über den Brenner zuletzt rückläufig. Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um den Marktanteil der Schiene auszuweiten?*

Ich darf in diesem Zusammenhang auch auf die österreichweit im Jahr 2020 gesetzten Maßnahmen zur verstärkten Unterstützung des Schienengüterverkehrs hinweisen.

Mit Anfang April 2020 wurden im Rahmen des Schienengüterverkehrsförderprogramm (SGV-Programm) die Fördersätze für die Rollende Landstraße (RoLa) am Brenner deutlich erhöht. Der Fördersatz für RoLa-Verkehre am Tag wurde um rund 24%, der Fördersatz für RoLa-Verkehre in der Nacht um rund 42% angehoben.

Mit 1. Mai 2020 folgte als eine erste Sondermaßnahme angesichts der Covid-19-Krise eine Erhöhung der Fördersätze im SGV-Programm für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) und den Einzelwagenverkehr (EWW). Im UKV wurden die Abgeltungssätze im Inlandsverkehr und der Ein- und Ausfuhr um +5% und im UKV-Transit um +2,5% erhöht, wobei auch die Bergzuschläge im UKV um +5% erhöht wurden. Im EWW wurden die Fördersätze im Hauptlauf (ab 100km) um +5% und im Vor- und Nachlauf (bis 100km, erster und letzter Zug) um +28% erhöht.

In einem zweiten Schritt wurden mit 1. September 2020 als erneute Sondermaßnahme angesichts der Covid-19-Krise die Fördersätze im SGV-Programm für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) und den Einzelwagenverkehr (EWW) nochmals deutlich erhöht.

Die Fördersätze im UKV wurden zusätzlich um +40% erhöht, die Fördersätze im EWW Hauptlauf (ab 100km) ebenfalls um zusätzlich +40% sowie die Fördersätze im EWW Vor- und Nachlauf (bis 100km, erster und letzter Zug) um +23%.

Zusätzlich zum bestehenden SGV-Beihilfeprogramm als 1. Säule zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist als 2. Säule auf Grundlage der EU-Verordnung betreffend Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19 Pandemie und nach beihilferechtlicher Genehmigung durch die Europäische Kommission GD Wettbewerb die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse (IBE Trasse) im Güterverkehr vorgesehen. Die Aussetzung des Wegeentgelts Trasse im Güterverkehr soll in Übereinstimmung mit der genannten EU-Verordnung für den Zeitraum von März 2020 bis Dezember 2020 (10 Monate) zur Anwendung kommen und soll als weitere Maßnahme zur Entlastung des Schienengüterverkehrs dienen.

Damit ist Österreich EU-weit das Land, das mit Erhöhung des bereits davor hoch dotierten Schienenförderprogramms und zusätzlicher Wegeentgelt-Absenkung den Schienengüterverkehr am stärksten und konsequentesten unterstützen wird.

Zu Frage 9:

- *Wie hoch soll der Marktanteil des Schienengüterverkehrs über den Brenner in den Jahren 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 durch Ihre Maßnahmen jeweils werden?*
  - a. *Mit einer prozentuellen Steigerung in welcher Höhe ist bis zum Ende dieser Legislaturperiode zu rechnen?*

Derzeit ist die Verkehrsnachfrage im Straßen- und Schienengüterverkehr durch Corona starken Schwankungen unterworfen, am Brenner trifft dies besonders zu.

Straße und Schienen bedienen zum Teil unterschiedliche Verkehrssegmente, während bei der Straße ein höherer Anteil von innereuropäischen Transportrelationen bedient wird, ist der

Schienengüterverkehr vergleichsweise stärker vom Seehafenhinterlandverkehr geprägt. Einbrüche im Welthandel schlagen deswegen bei der Schiene stärker durch als bei der Straße. Diese Entwicklung ist unabhängig davon, welche Maßnahmen am Brenner gesetzt werden. Vor diesen Unsicherheiten ist es nicht seriös möglich, konkrete Erwartungen an die Entwicklung des Straßenverkehrs, des Schienengüterverkehrs oder auch des Modal Split zu formulieren.

Anzumerken ist auch, dass im gesamten Brennerkorridor in den nächsten Jahren notwendige Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen stattfinden, etwa die Ausrüstung der Südrampe mit dem europäischen Zugssicherungssystem ETCS. Dazu sind regelmäßige Streckensperren notwendig, die Einschränkungen für den Güterverkehr bringen werden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass unter diesen Umständen Schienengüterverkehre vermehrt den Weg über die Gotthardachse wählen, zumal auf dieser Achse mit Ende 2020 auch die Realisierung der Befahrbarkeit mit 4m Eckhöhe (4m-Korridor) umgesetzt sein soll und die Achse damit an Attraktivität gewinnen wird. Dies wäre zwar schlecht für die Kennzahl des Modal Split am Brenner aber nicht für die Umweltsituation in Tirol, da das primäre Ziel eine Verringerung des Straßenverkehrs ist.

Zu Frage 10:

- *Welches Ziel setzen Sie durch Ihre Maßnahmen bezüglich der Gesamtanzahl der Transit-Lkw am Brenner?*
  - a. *Wenn Ihre geplanten Maßnahmen umgesetzt werden, wie viele Transit-Lkw werden den Brenner in den Jahren 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 erwartungsgemäß passieren?*
  - b. *Mit einem prozentuellen Rückgang in welcher Höhe ist bis zum Ende dieser Legislaturperiode zu rechnen?*

Die Nachfrage im Güterverkehr ist derzeit sehr stark durch die schwankende Wirtschaftsentwicklung geprägt. Ich ersuche daher um Verständnis, keine Prognose- oder Zielwerte der Güterverkehrsnachfrage für die nächsten Jahre angeben zu können.

Leonore Gewessler, BA

