

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2022-0.094.980

. April 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Gahr, Kolleginnen und Kollegen haben am 04. Februar 2022 unter der **Nr. 9654/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Mautsituation in Tirol gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch waren die Einnahmen jeweils durch die Lkw- und Pkw-Maut im Jahr 2018, 2019, 2020 und 2021 im gesamten Bundesland Tirol? (Bitte um Aufschlüsselung nach Autobahnstrecken und gesondert nach Pkw und den Lkw-Kategorien)?*

Gemäß Angaben der ASFINAG stellen sich die Einnahmen aus der Streckenmaut für alle Fahrzeuge bis einschließlich 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (hzG) sowie aus der fahrleistungsabhängigen Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 t hzG in Tirol in den Jahren 2018 bis 2021 wie folgt dar:

Streckenmauteinnahmen für alle Fahrzeuge bis einschließlich 3,5 t hzG in Tirol				
Strecke	2018	2019	2020	2021*
A 13 Brenner Autobahn	62,5	63,1	39,1	46,7
S 16 Arlberg Schnellstraße	10,9	11,4	8,1	7,7
Summe	73,3	74,5	47,1	54,4

Nettoeinnahmen exkl. USt. in Mio. € gerundet; * vorläufige Werte

Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 t hzG in Tirol				
Strecke	2018	2019	2020	2021*
A 12 Inntal Autobahn	130,1	135,0	128,1	139,1
A 13 Brenner Autobahn	117,8	123,4	115,5	125,4
S 16 Arlberg Schnellstraße	6,8	7,6	7,5	8,2
Summe	254,7	265,9	251,2	272,7

Nettoeinnahmen exkl. USt. in Mio. € gerundet; * vorläufige Werte

In diesen Angaben sind neben jenen Einnahmen, die der ASFINAG zur notwendigen Erfüllung ihrer Aufgaben (Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes) zur Verfügung stehen, auch folgende Bestandteile enthalten:

- Beträge der von der ASFINAG an das Land Tirol abzuführenden Mittel gemäß Artikel II § 15a ASFINAG-Gesetz („Lebensverbesserungsabgabe“),
- Einnahmen aus dem Zuschlag am Brennerkorridor zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels und
- Einnahmen aus der Anlastung der externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

Die Verteilung der Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 t hzG nach Fahrzeugkategorien ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Strecke	Achskategorie	2018	2019	2020	2021
A 12 Inntal Autobahn	2	6%	5%	4%	4%
	3	6%	6%	5%	5%
	4+	88%	89%	90%	91%
A 13 Brenner Autobahn	2	3%	3%	2%	2%
	3	3%	3%	2%	2%
	4+	94%	94%	96%	96%
S 16 Arlberg Schnellstraße	2	7%	7%	4%	4%
	3	8%	7%	6%	6%
	4+	85%	86%	89%	90%
Summe	2	5%	4%	3%	3%
	3	5%	5%	4%	4%
	4+	91%	91%	93%	93%

Achskategorienanteile gerundet

Zu Frage 2:

- *Wie viele Lkws in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 den Brenner passiert?*

Gemäß Angaben der ASFINAG stellt sich die Gesamtanzahl der jährlichen Durchfahrten von allen Fahrzeugen über 3,5 t hzG wie folgt dar:

	2018	2019	2020	2021*
Mautstelle Schönberg (beide Richtungen)	2,72	2,77	2,48	2,63

Mauttransaktionen in Mio. von allen Fahrzeugen über 3,5 t hzG; * vorläufige Werte

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Wie hoch waren die gesamten Mauterlöse der Lkw-Maut auf der A 12 Inntal Autobahn jeweils in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bitte aufgeschlüsselt nach Lkw-Kategorien)?*
- *Wie hoch waren die gesamten Mauterlöse für die A 13 Brenner Autobahn jeweils in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bitte aufgeschlüsselt nach Lkw-Kategorien)?*
- *Wie hoch waren die gesamten Mauterlöse für die S 16 Arlberg Schnellstraße jeweils in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bitte aufgeschlüsselt nach Lkw-Kategorien)?*

Gemäß Angaben der ASFINAG stellen sich die Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 t hzG in Tirol in den Jahren 2015 bis 2021 wie folgt dar:

Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 t hzG in Tirol							
Strecke	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
A 12 Inntal Autobahn	105,1	112,8	123,6	130,1	135,0	128,1	139,1
A 13 Brenner Autobahn	120,9	96,7	109,3	117,8	123,4	115,5	125,4
S 16 Arlberg Schnellstraße	3,6	5,6	4,3	6,8	7,6	7,5	8,2

Nettoeinnahmen exkl. USt. in Mio. € gerundet; * vorläufige Werte

In diesen Angaben sind neben jenen Einnahmen, die der ASFINAG zur notwendigen Erfüllung ihrer Aufgaben (Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes) zur Verfügung stehen, auch folgende Bestandteile enthalten:

- Beträge der von der ASFINAG an das Land Tirol abzuführenden Mittel gemäß Artikel II § 15a ASFINAG-Gesetz („Lebensverbesserungsabgabe“),
- Einnahmen aus dem Zuschlag am Brennerkorridor zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels und
- Einnahmen aus der Anlastung der externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

Die Verteilung der Einnahmen aus der fahrleistungsabhängigen Maut für alle Fahrzeuge über 3,5 t hzG nach Fahrzeugkategorien ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Strecke	Achskategorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
A 12 Inntal Autobahn	2	7%	6%	6%	6%	5%	4%	4%
	3	7%	7%	6%	6%	6%	5%	5%
	4+	86%	87%	88%	88%	89%	90%	91%
A 13 Brenner Autobahn	2	4%	4%	3%	3%	3%	2%	2%
	3	4%	3%	3%	3%	3%	2%	2%

	4+	92%	93%	93%	94%	94%	96%	96%
S 16 Arlberg Schnellstraße	2	10%	8%	9%	7%	7%	4%	4%
	3	10%	8%	9%	8%	7%	6%	6%
	4+	80%	84%	82%	85%	86%	89%	90%

Achskategorienanteile gerundet

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Wie hoch und welche Investitionen in die Infrastruktur waren auf der A 12 Inntal Autobahn jeweils in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 zu tätigen (bitte aufgeschlüsselt in die jeweiligen Baulose)?*
- *Wie hoch waren die Investitionen auf der A 13 Brenner Autobahn jeweils in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bitte aufgeschlüsselt in die jeweiligen Baulose)?*
- *Wie hoch waren die Investitionen auf der S 13 Arlberg Schnellstraße jeweils in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 und 2021 (bitte aufgeschlüsselt in die jeweiligen Baulose)?*

In den Jahren 2015 bis 2021 wurden insgesamt ca. € 674 Mio. in die Straßeninfrastruktur auf den Strecken A12, A13 und S16 (S13 nicht vorhanden) investiert, das entspricht im Mittel ca. € 96 Mio. pro Jahr (siehe nachfolgende Tabelle). Die Auswertung nimmt Bezug auf das Bundesland Tirol. Bundeslandübergreifende Strecken wurden im Verhältnis ihrer Kilometrierung abgegrenzt.

Strecke	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
A 12 Inntal Autobahn	22.761	15.698	25.288	45.108	55.276	31.598	50.156
A 13 Brenner Autobahn	32.667	11.373	11.496	18.967	19.976	17.950	21.487
S 16 Arlberg Schnellstraße	61.265	70.156	63.725	44.021	34.947	13.286	6.319
Summe	116.693	97.227	100.510	108.096	110.199	62.835	77.962

Werte in TEUR gerundet; *Werte basieren auf der 3. Erwartungsplanung vom Oktober 2021

Eine detailliertere Aufschlüsselung nach Paketen bzw. Baulosen und Anlagenbuchhaltungsmerkmalen (F: Neubau und Erweiterungen, A+S: Bauliche Erhaltung, I: Investitionen) ist in der beiliegenden Excel-Datei „PA 9654_Anhang Paketauswertung.xlsx“ ersichtlich.

Zu Frage 9:

- *Welche Maßnahmen werden in Ihrem Ressort gesetzt, um die Menschen entlang der Autobahnen in Tirol zu entlasten?*

Österreich ergreift seit jeher 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 einer ökologischen Ausgestaltung der Maut, strenge Kontrollen oder Fahrverbote. Österreich ergreift auch Maßnahmen im Schienenverkehr, etwa durch die Förderung der verstärkten Nutzung des kombinierten Verkehrs durch finanzielle Förderungen (Investitionsbeihilfen, Finanzierung Eisenbahninfrastruktur, Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen), steuerliche Maßnahmen (Befreiungen bei der Kfz-Steuer), ordnungspolitische Rahmenbedingungen (z.B. Liberalisie-

rungen, Ausnahmen von temporären Fahrverboten für Vor- und Nachlauf) oder Infrastrukturmaßnahmen und Qualitätssteigerungen.

Österreich setzt sich auf europäischer Ebene mit Nachdruck für die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene ein, wie etwa auch durch die Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen zur Maut (Brennerachse) oder die Verankerung der Möglichkeit der Internalisierung von externen Kosten im Rahmen der EU-Wegekostenrichtlinie.

Mein Ministerium ist in laufendem Austausch mit den Tiroler Behörden, um Maßnahmen wie die auf dem Immissionsschutzgesetz-Luft beruhenden, vom Landeshauptmann von Tirol im Einvernehmen mit mir als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie respektive meinen jeweiligen Amtsvorgänger:innen verordneten Fahrverbote (Euroklassen, sektorales Fahrverbot) auf europäischer Ebene vor allem gegenüber der Europäischen Kommission aber auch den unmittelbaren Nachbarstaaten Deutschland und Italien zu erörtern. Nicht zuletzt dank des intensiven Informationsaustausches mit der Europäischen Kommission und der regelmäßigen Berichterstattung über die aktuellen Verkehrszahlen wurden seitens der Europäischen Kommission zu diesen sensiblen Maßnahmen bis dato keine rechtlichen Schritte eingeleitet.

Ich werde mich in diesem Sinne auch weiterhin in Gesprächen mit meinen Amtskolleg:innen sowie der Europäischen Kommission mit Nachdruck dafür einsetzen, das Verständnis für diese Maßnahme zu erhöhen.

Zu Frage 10:

- *Streben Sie für Tirol weitere Autobahnabschnitte mit Sondermautstrecken an?*

Sondermautstrecken (Streckenmautabschnitte für Fahrzeuge bis einschließlich 3,5 t hzG) sind in den Straßensonderfinanzierungsgesetzen geregelt. In Bezug auf Tirol sind dies einerseits das Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner (BGBl. Nr. 135/1964 idGF) und andererseits das Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetz (BGBl. Nr. 113/1973 idGF). Mir wird als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in diesen Gesetzen keine Ermächtigung zur Festlegung weiterer Sondermautstrecken eingeräumt.

Zu Frage 11:

- *Wie hat sich die Zahl der Lkws auf nicht-mautpflichtigen Straßen in Tirol in den letzten 5 Jahren entwickelt?*

Verkehrszählungen auf anderen Straßen als mautpflichtigen Bundesstraßen fallen nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts bzw. der ASFINAG. Es darf auf die entsprechenden Angaben des Landes Tirol über Verkehrszählungen auf Straßen, die in dessen Zuständigkeit fallen, verwiesen werden.

Zu Frage 12:

- *Mit welchen Maßnahmen können Sie das Land Tirol bei der Durchsetzung von Abfahrtsverboten von LKW vom übergeordneten Straßennetz in die Ortsgebiete zum ausschließlichen Zweck des „billiger Tankens“ unterstützen?*

Ich darf vorausschicken, dass mein Ministerium gemäß verfassungsrechtlicher Vorgaben (Art. 11 BV-G) nur für die Erlassung verkehrsregelnder oder -beschränkender Maßnahmen auf Au-

tobahnen zuständig ist. Die Vollziehung straßenpolizeilicher Bestimmungen und deren Durchsetzung mittels Kontrolle der Einhaltung fällt in die Zuständigkeit der Länder, im Fall Ihrer Anfrage damit in die Zuständigkeit des Landes Tirol.

Durch das Abfahren von Lkw von Autobahnen auf das Landesstraßennetz entstehen auf der Autobahn in der Regel keine Probleme, sodass es auch keine Grundlage für Fahrverbote auf Abfahrtsrampen von Anschlussstellen gibt. Soweit es allerdings erforderlich ist, Problemen im Landesstraßennetz durch Lkw-Fahrverbote des Landes zu begegnen, und ein Abfahren von Lkw von der Autobahn daher untersagt werden muss, um gefährliche Situationen durch Rückstaus auf den Abfahrten infolge des Verbots der Benützung von Landesstraßen zu vermeiden, ist dies bereits in der Vergangenheit geschehen (A12, Anschlussstelle Wattens sowie A13, Anschlussstelle Innsbruck Süd) und wird auch in Zukunft so gehandhabt werden.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Bis wann wollen sie die im Regierungsprogramm vorgesehene Korridormaut realisieren?*
- *Gibt es dazu bereits Verhandlungen mit der EU und Ihren deutschen sowie italienischen Amtskolleg/innen?*

Da Österreich bei der Mauttarifgestaltung auf dem Brennerkorridor die Spielräume der EU-Wegekostenrichtlinie schon bisher weitestgehend nützt, müssten Deutschland und Italien bei der Bestimmung der Höhe der Gesamtkosten für den Korridor einen wesentlichen 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.

Italien hat bisher keine Bereitschaft für eine Anhebung der Mauttarife signalisiert und auch in den Verhandlungen zur EU-Wegekostenrichtlinie eine dementsprechende Position eingenommen. Ich bin aber laufend im Austausch mit meinem italienischen Amtskollegen, um ihn von der diesbezüglichen Notwendigkeit zu überzeugen.

Deutschland nutzt seine auf Basis des deutschen Wegekostengutachtens errechnete und gemäß EU-Wegekostenrichtlinie zulässige Höhe der Tarife bereits weitgehend aus. Deutschland hat bisher auch keine konkreten Schritte zur Einhebung eines Querfinanzierungszuschlages auf deutschem Gebiet gesetzt, was ja bereits im Rahmen der geltenden EU-Wegekostenrichtlinie jedenfalls ab Rosenheim möglich wäre. Im Rahmen der neuen EU-Wegekostenrichtlinie wäre die Einhebung eines erhöhten Querfinanzierungszuschlages von 50% (sofern die Nachbarstaaten dieser Maßnahme zustimmen und ihrerseits Zuschläge einheben) im gesamten Korridor, die Anlastung zusätzlicher externer Kosten für CO₂-Emissionen sowie die kumulierte Anlastung von externen Kosten und Querfinanzierungszuschlag möglich.

Die Nutzung aller tariflichen Möglichkeiten im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie auf dem gesamten Brennerkorridor würde dazu führen, dass sich die Kosten für die Alpenquerung über den Brenner für Lkw an jene für die Alpenquerung über die Schweiz annähern. Dies könnte einen Beitrag zur Rückverlagerung des Umwegverkehrs in die Schweiz und zur stärkeren Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Bahn leisten.

Hier wird es daher notwendig sein, weiter auf Deutschland und Italien einzuwirken, damit auch dort (wie in Österreich) die notwendigen Schritte, die verkehrslenkend wirken und zur Reduktion der vom Lkw-Verkehr hervorgerufenen Belastungen für die Menschen und die Umwelt in Tirol beitragen, gesetzt werden.

Leonore Gewessler, BA

