

Bundeskammer für
Arbeiter und Angestellte
Prinz-Eugen-Str. 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2018-6156
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Florian Salzburger, BA /Beilage 1461 Innsbruck, 20.11.2018

Betrifft: Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Festsetzung der Mauttarife (Mauttarifverordnung 2018)

Bezug: Ihr Schreiben vom 14.11.2018
zust. Referent: Franz Greil

Sehr geehrter Herr Mag. Greil,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zum Entwurf der Mauttarif-Verordnung 2018 wie folgt Stellung:

In der vorliegenden Verordnung wird auf die jährlich neu zu valorisierenden Tarife der fahrleistungsunabhängigen Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und des Vermittlungsentgeltes sowie auf die Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung eingegangen.

Generell leidet Europa und insbesondere Tirol unter dem großen Transit- bzw. Verkehrsproblem. Ein Grund für dieses stetig wachsende Problem ist die Tatsache, dass Mitgliedsstaaten der Europäischen Union jeweils unterschiedliche Mauttarife einheben. Für Tirol ist nicht nur die geografische Lage zwischen Deutschland und Italien problematisch, sondern auch die Tatsache, dass durch die Einhebung besonders niedriger Mauttarife in diesen Ländern Tirol als Transitland noch attraktiver gemacht wird. Verständlicherweise hat die europaweit gültige Eurovignetten-Richtlinie an diesem Problem einen großen Anteil. Die Arbeiterkammer Tirol hat sich bereits bei den Begutachtungen zur Eurovignetten-Richtlinie sowie zu den vergangenen Mauttarifverordnungen ausführlich geäußert und sich für eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrs von der Straße hin zur Schiene ausgesprochen, um die enorme Verkehrsbelastung für die Tiroler Bevölkerung zu drosseln.

Österreich hat sich in der Vergangenheit auf EU-Ebene dafür stark gemacht, dass Infrastruktur- und Folgekosten des Straßengüterverkehrs in Rechnung gestellt werden dürfen. Unter diesem Gesichtspunkt ist es nicht annähernd nachvollziehbar, warum auch im Jahr 2019 den Fahrzeugen der EURO-Emissionsklasse VI ein Tarifbonus in Höhe von 20 Millionen Euro gewährt wird. Durch diesen Schritt wird, durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der LKW-Transit durch Österreich und insbesondere durch den „Hotspot“ Tirol begünstigt. Es wird in keiner Weise die Tatsache berücksichtigt, dass rund 70 Prozent der Feinstaubbelastung (PM10) eines LKW durch Aufwirbelung und Bremsabrieb verursacht werden und dies völlig unabhängig von den definierten EURO-Emissionsklassen. Sogar das Umweltbundesamt definiert Feinstaub (PM10) als besonders gefährlich, da diese Teilchen über den Kehlkopf bis tief in die Lunge gelangen können. Somit trägt auch ein LKW der EURO-Klasse VI durch Feinstaub bei. Hier einen weiteren Förderanreiz zu schaffen ist aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol der völlig falsche Weg.

Zu § 9:

Im Zuge der vorliegenden Mauttarifverordnung 2018 ist erstmals unter § 9 eine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI vorgesehen. Dies wurde von Seiten der Arbeiterkammer Tirol bzw. von der Bundesarbeitskammer schon seit längerer Zeit gefordert und wird daher auch positiv zur Kenntnis genommen.

Fragwürdig ist jedoch, dass bis auf die neu eingeführten Kosten für LKW der Emissionsklasse VI, sämtliche Kosten gleich geblieben sind und dies, obwohl der Güterverkehr in und durch Tirol im Jahr 2017 erneut gestiegen ist. Dies geht klar aus dem vom Land Tirol veröffentlichten Verkehrsbericht hervor. Auf der A 12 Inntalautobahn stieg der LKW-Verkehr im Unterland 2017 um 5,3 Prozent an, dies bedeutet in etwa 420 LKW mehr pro Tag. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei dem wohl wichtigsten Alpenkorridor der A 13 Brennerautobahn (Hauptmautstelle Schönberg). Hier stieg der Güterverkehr um 7,7 Prozent im Vergleich zum Jahr 2016.

Zu § 8:

Hier wird festgehalten, dass Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoffantrieb der Tarifgruppe A gem. § 7 zugeordnet werden. Somit werden beispielsweise Elektrogüterkraftfahrzeuge den herkömmlichen EURO VI mit Dieselmotor gleichgestellt. Einzig die zu entrichtenden Mautbeträge zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung werden zur Gänze erstattet.

Natürlich ist es auf der einen Seite positiv, Anreize für die Abkehr von Dieselmotoren im Güterverkehr zu schaffen, dennoch darf auf der anderen Seite hier nicht außer Acht gelassen werden, dass selbst wenn LKW mit Elektroantrieb unterwegs sind, der Verkehr auf der Straße nicht sinkt und eine Feinstaubbelastung (siehe oben) ebenso in erheblichem

Umfang gegeben ist. Gerade in Tirol ändert dieser Schritt an der bestehenden Verkehrsproblematik nichts. Zudem läuft man Gefahr, dass mit dieser Besserstellung der Verkehr nicht nachhaltig von der Straße auf die Schiene gebracht wird.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol ersucht um ausreichende Berücksichtigung der angeführten Punkte.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)