



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Wirtschaftspolitik, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: +43 512 5340-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-IN-2020/4691/FISa/IT
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Florian Salzburger, B.A.

DW: 1461

Innsbruck, 11.01.2021

Betrifft: Nachhaltige und intelligente Mobilitätsstrategie - den europäischen Verkehr auf den richtigen Weg für die Zukunft bringen

Bezug: Ihr Schreiben vom 19.12.2020
zust. Referent: DI Gregor Lahounik

Sehr geehrter Herr DI Lahounik,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: „Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ wie folgt Stellung:

Angesichts des hohen Anteils des Verkehrssektors am gesamten europäischen Treibhausgasausstoß besteht laut Europäischer Kommission eine große Herausforderung darin, eine spürbare Emissionsreduktion zu erreichen und den Verkehr ökologischer zu gestalten. Das ehrgeizige Ziel der Europäischen Union, eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 und Klimaneutralität bis 2050 zu erwirken, kann nur erreicht werden, wenn Maßnahmen im Mobilitätsbereich ergriffen werden, und die Abhängigkeit des Verkehrssektors von fossilen Brennstoffen verringert wird.

Die Europäische Kommission hat sich bis zum Jahr 2030 u.a. folgende Etappenziele gesetzt: 30 Millionen emissionsfreie Fahrzeuge auf den europäischen Straßen, Verdoppelung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs, CO₂-neutraler Linienverkehr auf Strecken unter 500 km innerhalb der EU, etc. Weitere Etappenziele bis zum Jahr

2050 sind: Emissionsfreiheit nahezu aller Pkw, Lieferwagen, Busse sowie LKW, Verdoppelung des Schienengüterverkehrs, Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsbahnverkehrs, usw.

Bezüglich der Leitinitiative 3 („Nachhaltigere und gesündere Mobilität zwischen und innerhalb von Städten“) bedarf es klarer Leitlinien für das Mobilitätsmanagement auf lokaler und regionaler Ebene. Vor allem für Tirol ist es unerlässlich, auch abseits des Ballungsraums rund um Innsbruck, der Bevölkerung ausreichend nachhaltige Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen. Hier bedarf es einer besseren Anbindung ländlicher Gebiete und dies auch außerhalb der gewohnten Stoßzeiten sowie eines notwendigen Ausbaus der bestehenden P&R Anlagen.

Wie schon bei der Stellungnahme zum Europäischen Klimagesetz ausgeführt wurde, leidet der Alpenraum und im Besonderen das Bundesland Tirol unter einem enormen Transit- bzw. Verkehrsproblem, welches in den letzten Jahren stetig weitergewachsen ist. Diese Tatsache lässt sich am besten an den vergangenen Verkehrsberichten des Landes Tirol veranschaulichen. Wie aus dem Verkehrsbericht 2016 zu entnehmen ist, stieg der Güterverkehr auf den heimischen Autobahnen (A12 Inntalautobahn sowie A13 Brennerautobahn) von 2015 auf 2016 um 7,3 % an. Von 2016 auf das Jahr 2017 belief sich der Zuwachs des Lkw-Verkehrs auf 3,9 %. Auch vom Jahr 2017 auf das Jahr 2018 nahm der Güterverkehr auf den Tiroler Autobahnen um 4,4 % zu. Ein neuer trauriger Rekord wurde erst im vergangenen Jahr 2019 verzeichnet, als 2,5 Millionen Lkw den Alpenübergang Brenner Richtung Italien überquerten.

Selbstverständlich begrüßt die Arbeiterkammer Tirol die ehrgeizig formulierten Etappenziele bis 2030 sowie bis 2050, jedoch kann die Ökologisierung im Zusammenhang mit emissionsfreien Lieferwagen und LKW nur ein Teil der Strategie beim Güterverkehr sein. Das Hauptziel müsste vielmehr die längerfristige Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sein, da das Verkehrsproblem bei Niedrigemissionsfahrzeugen, wie zB Elektro- oder Wasserstoffantrieben, nicht abschließend gelöst wird. Wenn nämlich die gleich hohe Anzahl an tagtäglich durch Tirol fahrenden fossilbetriebenen LKW durch „grünere“ Lastkraftwagen ersetzt wird, ändert dies leider am bestehenden Verkehrsproblem entlang der Brennerroute nichts.

Die in der Leitinitiative 4 („Ökologisierung des Güterverkehrs“) angesprochene Förderung des Schienengüterverkehrs ist im Sinne einer dringend notwendigen Mobilitätsänderung natürlich positiv hervorzuheben, um Kapazitätssteigerungen sowie eine bessere grenzüberschreitende Koordinierung zu erreichen. Um jedoch eine spürbare Verlagerung zu erreichen, muss eine große Menge an multimodalen Verladeterminals entlang der stark beanspruchten Verkehrsrouten, wie beispielsweise in Bayern oder in Südtirol bzw. im Trentino, errichtet werden. Auch die Verladungszeiten müs-

sen effizienter werden, um hier einen wesentlichen Vorteil gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße zu bieten.

In diesem Zusammenhang kommt noch ein weiteres Problem hinzu, und zwar die Tatsache, dass der Brennerpass, auf dem sich bekanntlich die meisten Fahrten zwischen Italien und Mitteleuropa konzentrieren, hinsichtlich Maut der mit Abstand günstigste alpenquerende Korridor ist. Hierzu wird ausdrücklich auf den Verkehrsbericht 2018 des Landes Tirol verwiesen. Wie in diesem zu erkennen ist, nehmen 29,5 % der Transit-Lkw über den Brenner einen Umweg von mindestens 60 km in Kauf und nur 41,3 % der befragten LKW-Lenker gaben an, tatsächlich den Bestweg zu nutzen, indem sie den Brennerkorridor wählen (CAFT-Erhebung). Da in der Schweiz höhere Mautgebühren zu bezahlen sind, und zur Benützung des Mont-Blanc-Tunnels und des Frejus-Tunnels zwischen Frankreich und Italien Sondermaturen je nach Achsenanzahl in der Höhe von einigen Hundert Euro veranschlagt werden, ist es für Frächter ökonomischer, hunderte Kilometer Umwege über den Brennerpass in Kauf zu nehmen. Um diesen Umwegverkehr in Zukunft zu unterbinden und die dort lebende Bevölkerung zu schützen benötigt es eine entsprechende Umsetzung auf der gesamteuropäischen Ebene. Die Arbeiterkammer Tirol erhofft sich von der Europäischen Kommission sich über diesen untragbaren Missstand bewusst zu werden und dementsprechende rechtliche Rahmenbedingungen zu setzen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Förderung des Schienenverkehrs wichtig und sinnvoll, jedoch muss der Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zum Güterverkehr auf der Straße erschwinglicher und zeiteffizienter werden, damit dieser als echte Alternative in Betracht gezogen wird.

Zur Leitinitiative 5 („CO₂-Bepreisung und bessere Anreize für die Nutzer“) ist festzuhalten, dass es bezüglich der Kostenwahrheit im Straßenverkehr wesentlich ist, keine Besserstellung von Lastkraftwagen mit einem Elektroantrieb oder einem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb zu generieren. In Sinne einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung ist es aus umweltpolitischer Sicht essentiell, auch emissionsarmen Fahrzeugen die Infrastrukturkosten sowie die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in voller Höhe anzulasten. Es wird nämlich die vorhandene Infrastruktur von Elektro- bzw. Wasserstofffahrzeugen gleich wie bei einem Diesel-LKW in Anspruch genommen. Ähnlich verhält es sich bei der verkehrsbedingten Luftverschmutzung. Es muss die Tatsache berücksichtigt werden, dass zwei Drittel der Belastung durch Feinstaub (PM 2,5 bzw. PM10) eines Lastkraftwagens, und dies völlig unabhängig von den definierten EURO-Emissionsklassen, durch Aufwirbelung von Staub und Brems- und Reifenabrieb verursacht werden. Es trägt also auch ein LKW der EURO-Klasse VI bzw. künftig auch der EURO-Klasse VII ebenso wie ein LKW mit

einem Elektro- bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb zur Feinstaubbelastung bei. Diese Ansicht teilt sogar das österreichische Umweltbundesamt, denn dieses definierte Feinstaub als besonders gesundheitsgefährlich, da diese Teilchen über den Kehlkopf bis tief in die Lunge gelangen können. Das Grundproblem der Luftverschmutzung liegt also nicht nur bei den herkömmlichen Motoren, sondern zu einem großen Anteil auch an den Bremsen und Reifen der Fahrzeuge.

Die in der Leitinitiative 8 („Stärkung des Binnenmarktes“) formulierte Ankündigung, dass für die fristgerechte Fertigstellung des TEN-V alle erforderlichen Schritte unternommen werden müssen, ist aus verkehrspolitischer Sicht zu begrüßen und schon längst überfällig. Unter anderem ist der BBT für die Vollendung des TEN- Verkehrsnetzes von großer Bedeutung. Gemäß den derzeitig verfügbaren Informationen ist es unwahrscheinlich, dass sämtliche deutsche Zubringerstrecken bzw. die Anschlussstrecken auf italienischer Seite bis zum Jahr 2030 vollständig errichtet werden können. Hierzu ist in aller Deutlichkeit festzuhalten, dass die Kommission die allgemeine Verantwortung dafür trägt, dass die Mitgliedstaaten ihre jeweiligen Netzkorridore bis zur geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2030 fertigstellen. Es benötigt hier jedoch nicht nur eine theoretische Ankündigung, sondern den Willen auf europäischer Ebene, auf beide Mitgliedsstaaten (Deutschland und Italien) ausreichend politischen Druck auszuüben, um die Zulaufstrecken so schnell wie möglich fertigzustellen, damit eine Verlagerung weg von den umweltschädlichen Verkehrsträgern hin zur Schiene erreicht werden kann. Ansonsten läuft man hier Gefahr, eine weitere jahrelange Verschiebung der politisch dringend notwendigen Fertigstellung des Brennerkorridors in Kauf zu nehmen.

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