



## **Antrag**

**an die 177. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol  
am 25. Oktober 2019**

### **Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut auf dem niederrangigen Straßennetz sowie strengere Kontrollen bei der gewerblichen Verwendung von Traktoren**

Generell leidet Europa und im Besonderen Tirol unter dem großen Transit- und Verkehrsaufkommen. Für Tirol ist nicht nur die geografische Lage zwischen Deutschland und Italien problematisch, sondern auch die Tatsache, dass durch die Einhebung besonders niedriger Mauttarife, Tirol als Transitland noch attraktiver gemacht wird.

Die Arbeiterkammer Tirol hat sich bereits in unzähligen Gesetzesbegutachtungen ausführlich zu diesem Thema geäußert und sich immer wieder für eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ausgesprochen, um die enorme Verkehrsbelastung für die Tiroler Bevölkerung zu drosseln. Leider ist bis heute weder der Personen- noch der Güterverkehr auf den Tiroler Straßen zurückgegangen, sondern stieg sogar kontinuierlich an.

Wie dem Tiroler Verkehrsbericht 2018 zu entnehmen ist, wurde ein Anstieg des LKW-Verkehrs auf den Tiroler Autobahnen um durchschnittlich 4,4% verzeichnet. Auch auf den Landesstraßen nahm der Güterverkehr um 0,5% gegenüber 2017 zu. Bereits von 2016 auf 2017 betrug der Anstieg beim LKW-Verkehr 2,9%. Betrachtet man die letzten Verkehrsberichte des Landes Tirol, lässt sich klar erkennen, dass Güterbeförderungen vermehrt auf Landesstraßen ausgewichen sind. Konkret wird festgehalten, dass, beispielsweise auf der Mieminger Straße B189, der Tiroler Straße B171, der Reschenstraße B180, der Seefelderstraße B177, der Lofererstraße B178 oder der Pass Thurn Straße B161, das Aufkommen des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren immer wieder angestiegen ist. Aufgrund dieser Zunahme kam es in weiterer Folge auch vermehrt zu Staubbildungen rund um Ein- und Ausfahrten von Ortschaften.

In Österreich umfasst das Autobahn- und Schnellstraßennetz rund 2.223 km. Im Vergleich dazu, erstreckt sich das Landes- wie auch Bundesstraßennetz über rund 122.000 km. Im Rahmen der Benützung der heimischen Autobahnen verzeichnet die ASFINAG, als Straßenerhalter, rein aus der LKW-Maut, einen Erlös in Höhe von 1,46 Milliarden Euro. Paradoxerweise müssen jedoch die Kosten für die Instandhaltung, der durch das erhöhte LKW-Aufkommen beanspruchten Landesstraßen, von den jeweiligen Bundesländern alleine getragen werden.

Die Folgen der verstärkten Inanspruchnahme der Landesstraßen, durch den Ausweichverkehr von Gütertransporten, sind für die betroffenen Gemeinden sowie deren Anrainer mitunter dramatisch: deutliche Steigerung der Lärmbelastung, um ein Vielfaches stärkere statische Inanspruchnahme, Senkung der Verkehrssicherheit, sowie eine verstärkte Abnutzung, um nur einige zu nennen.

Aufgrund all dieser Umstände ist es aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol unumgänglich, neben der Autobahn- auch eine LKW-Maut auf dem heimischen, niederrangigen Straßennetz einzuführen. Die aus der Maut resultierenden Einnahmen müssen in der Folge für die Erhaltung der Landes- und Bundesstraßen zweckgebunden verwendet werden.

Hinsichtlich der Güterbeförderungen ergibt sich noch ein weiteres Problem: Immer häufiger kommt es zu missbräuchlichen Verwendungen von Traktoren, indem diese für Tätigkeiten und Transporte verwendet werden, die nicht im direkten Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung stehen. Beispielsweise werden in Tirol Baumaterialien sowie Bauschutt mittels Traktoren befördert und zwar – mangels entsprechender Regelungen – oft genug auch an Wochenenden. Von wenigen Einzelfällen kann in diesem Zusammenhang nicht mehr gesprochen werden. Es handelt sich dabei um eine klare Umgehung von (LKW-) Fahrtverbotsbestimmungen. Außerdem stellt dies in gewisser Weise eine Wettbewerbsverzerrung innerhalb der Transportbranche dar. Tatsache ist, dass für LKWs einige Verkehrsbeschränkungen gelten, von denen Traktoren, nach wie vor, nicht umfasst sind. Zudem haben Lenker von Lastkraftwagen strengere Vorschriften als Traktorlenker zu erfüllen. Auch müssen LKWs mit einem Tachographen ausgestattet sein, um eine Überprüfung von Seiten der Exekutive zu ermöglichen. Mangels entsprechender Regelungen für Traktoren bleibt dem Missbrauch Tür und Tor geöffnet und ist eine notwendige Kontrolle nahezu unmöglich.

**Die 177. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol fordert daher das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie das Amt der Tiroler Landesregierung auf eine Maut für Kraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht einzuführen, sowie die Ausnahmetatbestände für die Nutzung von Traktoren auf land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten einzuschränken und entsprechend im Kraftfahrgesetz zu verankern.**

