



Landtagsdirektion
Eingelangt am
30. JAN. 2020
55/20



Die neue SPÖ Tirol.



Antrag

der Abgeordneten Mag. Michael Mingler BA, DI Mag. Florian Riedl, Philip Wohlgemuth, Andreas Leitgeb, Dr.ⁱⁿ Andrea Haselwanter-Schneider und DIⁱⁿ Evelyn Achhorner

betreffend:

Mit der Alpentransitbörse Tirol von der Transitlewne befreien

Der Landtag wolle beschließen:

„Der Tiroler Landtag spricht sich für die ehestmögliche Umsetzung einer Alpentransitbörse – spätestens vor der Eröffnung des Brennerbasistunnels - aus, mit der die jährlichen LKW-Fahrten über den Brennerkorridor auf 1 Million Fahrten limitiert werden sollen. Weiters wird die Bundesregierung hiermit aufgefordert, bei der Europäischen-Kommission dafür einzutreten, auf europäischer Ebene einen entsprechenden Entwurf einer Richtlinie vorzulegen sowie insbesondere im Rat die Umsetzung einer solchen Richtlinie voranzutreiben.“

Es wird beantragt, den Antrag dem Ausschuss für Wohnen und Verkehr zuzuweisen.

Begründung:

Im ganzen Jahr 2018 fuhren laut dem aktuellen Verkehrsbericht des Landes Tirol insgesamt 2,517 Mio. LkwGV über den Brenner. Dies bedeutet im Jahresvergleich einen Anstieg von 6,6

% . Im Vergleich dazu stieg der KfZ-Verkehr auf der A13 um 1,3 % an. Der LKW-Verkehr auf der Brennerautobahn steigt also überdurchschnittlich.

Auf Tiroler Ebene wurde bereits sehr viel unternommen, diese Transitlawine zu stoppen. Zu den ergriffenen Maßnahmen zählen unter anderem die Ausweitung des Sektorales Fahrverbotes und des Euroklassenfahrverbotes, die Beibehaltung des Lufthunderterers als Voraussetzung für das sektorale Fahrverbot, Verhandlungen mit den Nachbarstaaten und der Europäischen Kommission zur Einführung einer Korridormaut von München bis Verona, die Forcierung der Rollenden Landstraße, das Dosiersystem in Kufstein oder die Abfahrverbote für Billig-Diesel-Tankstellen, aber die Verkehrswende und die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene ist alleine auf Tiroler Ebene nicht zu schaffen. Wenn wir unser Ziel einer Halbierung des Transits entlang der Brennerachse erreichen wollen, dann muss über nationale Grenzen hinweg zusammengearbeitet und europäische Lösungen angestrebt werden. Die Koalitionspartner haben im Regierungsprogramm 2018 – 2023 vereinbart, im transitierenden Verkehr eine LKW-Obergrenze von 1 Mio. Fahrten pro Jahr bis spätestens 2027 zu erreichen und eine jährliche Verlagerung von über 1,5 Mio. Tonnen auf die Schiene anzustreben.

Ein Schlüssel zu dieser Verkehrsverlagerung stellt der Brenner-Basistunnel dar. Aber der BBT alleine wird nicht reichen. Es braucht zudem Konzepte zur Verlagerung des LKW-Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Das effektivste Mittel der Verkehrsverlagerung und somit auch des Ziels einer LKW-Obergrenze von 1 Million Fahrten/Jahr ist die Umsetzung einer sog. „Alpentransitbörse“.

Dieses Konzept sieht vor, die Durchfahrten über die verschiedenen Alpenkorridore auf ein ökologisch verträgliches Maß zu begrenzen. Für jeden Alpenkorridor (Tauernachse, Brennerachse, Gotthardachse usw.) werden Durchfahrtsrechte festgelegt, wobei auf der Brennerachse 1 Million Fahrten angepeilt werden sollen. Diese Durchfahrtsrechte können erworben und am freien Markt gehandelt werden. Eine Möglichkeit wäre auch, diese Durchfahrtsrechte an Frächter im Austausch für eine gewisse Anzahl an Fahrten auf der Schiene zu vergeben. Wer über kein Durchfahrtsrecht verfügt, muss auf die Bahn ausweichen. Die Alpentransitbörse stellt also de facto ein äußerst effektives LKW-Dosiersystem auf einem für Umwelt und Infrastruktur erträglichen Niveau dar.

Die Vorteile eines solchen Modells liegen auf der Hand: Durch die Deckelung der Fahrten kommt es nicht nur zu einer Angleichung der Preise sondern in der Folge auch zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Dadurch kann die Bevölkerung sowie die Umwelt und das Klima nachhaltig von den Emissionen des LKW-Transits entlastet werden. Auch für die Wirtschaft bringt ein solches Modell Vorteile, nämlich langfristige Planbarkeit des Transports dadurch, dass eine Überlastung des Verkehrssystems garantiert ausgeschlossen werden kann.

Die Alpentransitbörse ist also marktwirtschaftlich, gewährt die freie Wahl des Verkehrsmittels und ist nicht diskriminierend; weder Nationen noch Gruppierungen werden bevorzugt behandelt.

Q. Lee N. J.

Edna M.

Barbara Schweigof

John Lee

Wendy

J. J.

G. Adams