
Dringlichkeitsantrag

des NEOS-Landtagsklubs (Erstantragsteller Abg. Andreas Leitgeb) betreffend:

Permit-System für LKW auf dem Brennerkorridor

Der Landtag wolle beschließen:

„Die Tiroler Landesregierung wird aufgefordert, innerhalb der Europaregion Tirol, Südtirol und dem Trentino, sowie mit dem Freistaat Bayern und der Provinz Verona, ein länderübergreifendes Permit-System für transitierende LKWs auf dem Brennerkorridor zu erarbeiten. Mittels eines Tages-, Stunden- und Zeitkontingentes soll der transitierende, gewerbsmäßige Güterverkehr für LKWs über 7,5t einerseits eine Fahrzeugobergrenze erfahren, andererseits die Verkehrs- und Versorgungssicherheit, sowie die Gesundheit der Menschen sichergestellt werden.“

Zuweisungsvorschlag:

Bei Nichtzuerkennung der Dringlichkeit möge der Antrag gem. § 27 Abs. 3 GO-LT dem **Ausschuss für Wohnen und Verkehr** zugewiesen werden.

Begründung:

München – Brenner – Verona, der Brennerpass stellt eine der wichtigsten Transitstrecken des europäischen Binnenraums dar. Allein im Jahr 2020 rollten – trotz Pandemie - rund 2,5 Millionen LKW über den Brenner.^{1/2/3}

Unter der rapiden Zunahme an Transit-LKW der letzten Jahre zu leiden haben die Anrainer_innen entlang der Ostbayern-, Inntal- und Brennerautobahnen. Denn die auf allen politischen Ebenen versprochene Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene lässt auf sich warten. Ebenso wird seit über zehn Jahren an der

¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1031361/umfrage/lkw-abfertigungen-an-der-brenner-autobahn-in-oesterreich/>

² Ellrich, Bork, Hebold (2012) Transitverkehr in Österreich; Leipzig

Alpentransitbörse laboriert, zielte man im Rahmen der „Erklärung von Zürich“ auf die Verbesserung der Verkehrsverlagerung ab und scheiterte bislang jedoch am massiven Widerstand einzelner EU-Mitgliedsländer. Zeitnah umsetzbare Lösungen um die Auswirkungen des zunehmenden Schwerverkehrs - sinkende Verkehrssicherheit und steigende Umweltbelastungen - zu bekämpfen, sind also überfällig. Derzeit gibt es schlichtweg keine kurzfristige Möglichkeit abseits der Notmaßnahmen wie Fahrverbote und Blockabfertigung, den Schwerverkehr einzudämmen. Um eine grenzüberschreitende Verbesserung des Transitproblems zu erreichen, braucht es gemeinsame Anstrengungen innerhalb der Europaregion und mit den Bündnispartnern Bayern und Verona.⁴

Mittels eines Permit-Systems für LKW auf dem Brennerkorridor wäre es möglich, den überbordenden Schwerverkehr in geregelte Bahnen zu lenken. So soll durch eine Tages- und Stundenkontingentierung des gewerbsmäßigen Güterverkehrs für LKW über 7,5t eine nachhaltige Reglementierung des Schwerverkehrs ermöglicht werden. Die zeitlichen Kontingente für LKW-Fahrten sollen im Vorhinein kostenlos buchbar sein. Sind die zugewiesenen Kapazitäten erschöpft, müsste die Abwicklung der Warenlieferung über die Schiene, etwa die Rollende Landstraße erfolgen oder die Frächter eine andere Alpenroute nehmen, ähnlich der Systematik der Kontingentierung des gewerbsmäßigen Güterverkehrs mit EU-Drittstaaten.⁵

Der Zeitpunkt für die Umsetzung dieser Lösung des Transitproblems scheint ideal, denn Südtirols Landesregierung strebt aktuell die Digitalisierung der Brennerautobahn an und prüft derzeit die technische und rechtliche Umsetzbarkeit einer Neuregelung der Reglementierung für LKW.^{6/7} Seitens der Tiroler Landesregierung gibt es bereits Zuspruch für diese Initiative und eine etwaige Umsetzung auf dem gesamten Brennerkorridor.⁸

³ <https://www.derstandard.at/story/2000098575709/der-transitverkehr-auch-ein-hausgemachtes-problem>

⁴ <https://www.uibk.ac.at/projects/europa/frage-30.html>

⁵ https://www.vwgh.gv.at/rechtsprechung/vorabentscheidungsantraege_an_den_eugh/archiv/ra_2016030035.html

⁶ <https://www.vol.at/kompatscher-bringt-digitalisierte-autobahn-in-rom-ein/7251570>

⁷ <https://www.rainews.it/tgr/tagesschau/articoli/2022/01/tag-landeshauptmann-arno-kompatscher-will-digitalisierte-brennerautobahn-a22-604d0de2-0826-46da-9ac7-b0d88949ab6f.html>

⁸ <https://www.tt.com/artikel/30809231/lkw-bremse-fuer-gesamte-brenneroute-suedtirol-bastelt-an-slot-system>

Dringender Handlungsbedarf ist jedenfalls gegeben, denn aktuelle Verkehrsstatistiken liefern ein erschreckendes Bild: Rund ein Drittel der Transit-LKW – etwa 880.000 Fahrzeuge (!) - nimmt wegen der vergleichsweise billigeren Route einen Umweg in Kauf, dabei zieht der Brenner mehr Schwerverkehr an, als alle Schweizer Alpenübergänge in Summe.^{9/10}

Die Zusammenarbeit der angesprochenen Landesregierungen in dieser Sache würde die Entscheidungsfindung in zahlreichen weiteren Belangen über nationale Grenzen hinweg fördern können.

Diese gelebte Form der Kohäsionspolitik würde durch die Lenkung des Schwerverkehrs die Nachhaltigkeit im Verkehrssektor und Verbesserung der Netzinfrastrukturen begünstigen. Davon könnten neben den Frächtern, Logistikunternehmen, Fahrer_innen und Angestellten, im Besonderen die in diesen Regionen lebenden Menschen und Teilnehmer im Straßenverkehr profitieren.

Die Umsetzung eines oben beschriebenen Permit-Systems für LKW, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zum Wohle der Bevölkerung entlang dieses wirtschaftlich sensiblen Alpenkorridors, hätte langfristig positive Effekte für alle Beteiligten.

Die **Dringlichkeit** begründet sich in der prekären Verkehrssituation entlang des Brennerkorridors.



Innsbruck, am 10. März 2022



⁹ <https://www.tt.com/artikel/30810663/transit-ein-drittel-der-brenner-lkw-nehmen-umwege-in-kauf>

¹⁰ Abt. Mobilitätsplanung (2021) (...) Untersuchung der Routenwahl im alpenquerenden Straßengüterverkehr