



Medienunterlage

Innsbruck, am 3. Jänner 2019

Telefon +43 (0) 512/508-1901

Fax +43 (0) 512/508-741905

pr@tirol.gv.at

DVR:0059463

Auszug aus dem Regierungsprogramm 2020-2024 der künftigen Bundesregierung:

Güter in Einklang mit dem Klima transportieren & Transitproblem bekämpfen

- Masterplan Güterverkehr für Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung des Modalsplit im Güterverkehr, insbesondere durch Verlagerung auf die Schiene im Sinne der Klimaziele und in Weiterentwicklung des Logistikkaktionsplans durch Schaffung eines Gesamtkonzepts, das im Ergebnis zu einer **Entlastung der Bevölkerung insbesondere entlang der Transitrouten** führt. Dies bedarf einer **Neubewertung** der insgesamt **bestehenden steuer- und gebührenrechtlichen sowie eisenbahn- und straßenrechtlichen Normen**.
- Gütertransport auf der Schiene und Verlagerung voranbringen
 - **Schienengüterverkehr finanziell attraktiver gestalten** (Anpassung der Förderungen bis EU-genehmigte Höhe, Einsatz v.a. für kostenintensive Flächen-Bedienung, Unternehmen mit geringen Transportvolumina, Verlagerung, Förderung des Einzelwagenverkehrs)
 - Zielsetzung ist das Einfrieren der Preise (IBE) für Trassen im Güterverkehr für drei Jahre
 - **Sicherung und Ausbau von intermodalen Verlademöglichkeiten**, um die Effizienz des Gütertransports auf der Schiene zu steigern: Forcierung und Förderung betrieblicher Gleisanschlüsse, inkl. Instandhaltung und Betrieb; bei Neuwidmung von Industrie- und Gewerbegebieten sollen Anschlussbahnen forciert werden.
 - **Verstärkter Transport bahnaffiner Güter auf der Schiene**
- Österreich setzt sich vor dem Hintergrund der Klimaziele und der Transitfrage proaktiv für eine **EU-Wegekostenrichtlinie II mit verlagerungswirksamen Eckpunkten wie Mindest- statt Höchstmautsätzen** ein. Folgende Punkte sind dabei von besonderer Bedeutung:
 - **Kostenwahrheit durch eine der verursachten Umwelt- und Klimabelastung entsprechende LKW-Maut** inkl. Mindestsätze. Verbesserung des EU-Rechts und in Österreich die bestehende mögliche Einberechnung für Luftschadstoffe und Lärm in Maut-Tarife voll nutzen
 - Einsatz auf EU-Ebene für die Ermöglichung wirksamer Maßnahmen für weniger **Transitfahrten bzw. zu deren Verlagerung auf die Bahn** (z.B. **Alpentransitbörse**, um Lizenzen für eine **umweltverträgliche Obergrenze an LKW-**

- Transitfahrten** zu handeln, **sektorales Fahrverbot**), dazu Aufnahme von Gesprächen mit der EU-Kommission und der Schweiz
- **Korridor-Maut:** Erarbeitung eines Vorschlags an die Europäische Kommission zur Überarbeitung der Europäischen Richtlinien (Wegekostenrichtlinie, Eurovignette), um eine größere Flexibilität bei der Mauttarifgestaltung für LKW zu erreichen, die bei besonders belasteten Räumen Aufschläge mit nachhaltiger Lenkungswirkung gestattet. Ziel der Lenkungswirkung ist es – unter anderem anhand des Beispiels des Brenners –, eine deutliche Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen und Umweg-Transit zu verhindern.
 - **Brenner-Maut: Ziel einer Korridormaut zwischen München und Verona, um Kosten an andere Transitstrecken über die Alpen anzupassen (z.B. über die Schweiz)**
 - Einsatz von intelligenten **LKW-Leitsystemen entlang wichtiger Transit-Knotenpunkte** (aufbauend auf laufende Bemühungen im Bereich Brenner–München)
 - Schwerverkehrsbelastung reduzieren durch **Bekennnis der Bundesregierung zu und Unterstützung der Bundesländer bei ihren Notmaßnahmen zur Bekämpfung des LKW-Transitverkehrs und Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit, wie die Sektorale Fahrverbote (auch außerhalb von Luftsanierungsgebieten), LKW-Dosierungen an den Außengrenzen, LKW-Nachtfahrverbote, LKW-Wochenendfahrverbote, Euroklassen-Fahrverbot, Samstagsfahrverbote im Sommer und Winter**
 - **Bekämpfung des Tanktourismus sowie der Ausweich- und Umwegverkehre im internationalen Schwerverkehr** durch Beseitigung von wettbewerbsverzerrenden Privilegien und Berücksichtigung externer Kosten zur Angleichung der Preiskonditionen entlang Transit-Routen
 - Beibehaltung der gesetzlichen Grundlage für Länder, um **zur Eindämmung des Tanktourismus LKW-Abfahrverbote** aussprechen zu können (mit Ausnahme Ziel- und Quellenverkehr)
 - Aufrechterhaltung bestehender **LKW-Fahrverbote im niederrangigen Straßennetz bzw. Weiterentwicklung der notwendigen Verkehrslenkung** durch tarifliche Regelungen (Ökologisierung der bestehenden LKW-Maut, z.B. durch stärkere Spreizung nach Euroklassen)
 - **Gesetzliche Präzisierung der PKW-Abfahrverbote zur Vermeidung von Ausweichverkehr** auf die untergeordneten Straßennetze
 - **Verstärkte Kontrollen der Abfahrverbote durch ASFINAG** und Exekutivbeamtinnen und -beamte
 - Initiative auf europäischer Ebene zur Kooperation mit führenden Anbietern von GPS-Navigation zur besseren Kommunikation von Abfahrverboten
 - **Pilotprojekt und möglicher Ausbau automatischer Abfahrverbote für LKW mit digitalen Straßenschildern** (aufbauend auf Messung der Verkehrsdichte im niederrangigen Straßennetz)
 - Einsatz der Bundesregierung bei **allen europäischen Institutionen für die Ergreifung aller geeigneten Maßnahmen zur Verhinderung der Umgehung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für LKW-Transporte durch den Einsatz von Klein-LKW im Transitverkehr**
 - Entwicklung City-Logistik zur Reduktion des stadtinternen Güterverkehrs
 - **Bedarfsgerechter Ausbau des Lärmschutzes unter Miteinbeziehung von Kriterien wie Topographie, Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und bestehenden Schutzmaßnahmen für effizientere Lärmschutzmaßnahmen in beson-**

ders sensiblen und von Verkehr geplagten Regionen sowie die Nutzung der Lärmschutzwände für Photovoltaik-Anlagen

- Gerechte Entlohnung in den Branchen Transport und Logistik sicherstellen
- Mit stringenten LKW-Kontrollen sicherstellen, dass Sozialstandards und Lenkzeiten, Tempolimits und Höchstgewicht sowie Kabotage eingehalten werden und so das heimische Frächtergewerbe und den Logistikstandort stärken
- Keine Gigaliner auf Österreichs Straßen