

Diskussionspapier

**Ausweitung sektoraler Fahrverbote
auf der Inntal-Autobahn in Tirol sowie
Überlegungen einer Korridormaut auf
der Brennerautobahn**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Einleitung

Die Tiroler Landesregierung setzt ihre Politik der konsequenten Behinderung des freien Warengüterverkehrs zwischen Deutschland, Österreich und Italien über den Brennerpass durch sogenannte Blockabfertigungen sowie sektorale Fahrverbote weiterhin fort. Durch den Erlass dreier Änderungsverordnungen sollen die seit 2016 für maßgebliche Abschnitte der Inntal-Autobahn (A 12) geltenden Regelungen zu Lkw-Fahrverboten ab Oktober 2019 verschärft werden.

Der im Rahmen des Begutachtungsverfahrens veröffentlichte Entwurf für eine Änderung der Verordnung für ein sektorales Fahrverbot sieht unter anderem vor, das geltende Verbot um fünf Gütergruppen auszuweiten. Neu hinzukommen sollen (1) Papier und Pappe, (2) flüssige Mineralölerzeugnisse, (3) Zement, Kalk und gebrannter Gips, (4) Rohre und Hohlprofile sowie (5) Getreide. Weiter sollen die sektoralen Fahrverbote erstmals auch für Fahrzeuge der derzeit saubersten Euroklasse VI gelten. Damit würden zahlreiche heute stattfindende Transporte untersagt, die dank des Einsatzes moderner Euro-VI-Fahrzeuge bislang zulässig sind. Hierzu zählen die Gütergruppen (1) Abfälle, (2) Steine, Erden und Aushub, (3) Rundholz und Kork, (4) diverse Kraftfahrzeugtypen, (5) Nichteisen- und Eisenerze, (6) Stahl, (7) Marmor und Travertin sowie (8) Fliesen. Tirol will mit diesen beiden Maßnahmen noch umfassender als bisher festlegen, welche Gütergruppen besser über die Schiene als über die Straße transportiert werden können. Kapazitäten der Schiene und logistisch sinnvolle Transportwege scheinen aber bei der Beurteilung nicht von Relevanz zu sein.

Bewertung

Offensichtlich dient die beabsichtigte Ausweitung der sektoralen Fahrverbote dem Ziel, politischen Druck auf die Nachbarstaaten Deutschland und Italien auszuüben, damit diese beschleunigt bereits begonnene Schienenprojekte zur Umleitung des Güterverkehrs durch den Brennerbasistunnel zur Entlastung des Brennerpasses umsetzen. Darüber hinaus will Tirol durch Einführung einer sich an österreichischen Maßstäben orientierenden Korridoraut auf der Strecke zwischen München und Verona den Straßengüterverkehr künstlich verteuern. Die eng gesteckten Grenzen einer infrastrukturkostenbasierten Nutzerfinanzierung werden dabei möglicherweise weit überschritten.

1. Aus Sicht des BDI stellt die geplante Ausweitung der Fahrverbote eine Beschränkung des freien Warenverkehrs in der EU in nicht unerheblichen Umfang dar. Aufgrund der Ausnahme für Quell- und Zielverkehre sind insbesondere in den Grenzregionen Wettbewerbsverzerrungen zu erwarten. Darüber hinaus sind in Ermangelung geeigneter Transportalternativen erprobte grenzüberschreitende Wertschöpfungsmodelle in ihrem Bestand gefährdet.
2. Insbesondere die vorgesehene Ausweitung der Fahrverbote auf Euro-VI-Lkw wird viele Unternehmen unvorbereitet treffen: Diese nach wie vor sauberste Fahrzeugklasse für den Schwerlastverkehr im Jahr 2016 nicht in die durch die Vorgänger-Verordnungen geregelten Fahrverbote einzubeziehen, war wesentlicher Inhalt der diesbezüglich zwischen EU-Kommission und der österreichischen Bundesregierung getroffenen Übereinkunft. Die damals gefundene Lösung signalisierte den Verladern und Transportunternehmen Planungssicherheit und ist auch nach Ablauf von drei Jahren weiterhin als sachgerecht zu bewerten. Die jüngst ins Spiel gebrachten, vermeintlich erleichternden Ausnahmeregelungen für Euro-VIc-Lkw gehen dagegen an der Realität vorbei, da diese Fahrzeuge beginnend erst ab September 2019 überhaupt in den Markt gebracht werden und einzig beim Kaltstart Vorteile gegenüber den seit drei Jahren im Markt befindlichen Euro-VIc-Lkw bieten.
3. Darüber hinaus ist die in der Begründung der Verordnung für Güter etwa der Papier- und Baustoffindustrie pauschal unterstellte „Bahnaffinität“ nicht stichhaltig, zum Beispiel im Hinblick auf Erzeugnisse, für die kundenspezifische Qualitäten innerhalb kurzer Fristen nachgefragt werden. Entscheidend für ein Funktionieren des Europäischen Binnenmarktes ist die Verfügbarkeit von Waren und Dienstleistungen. Wenn der Transport über die Schiene für Verloader als nicht zuverlässig genug für beispielsweise dringende Transporte eingestuft wird, so muss der Straßengütertransport weiterhin möglich sein. Dass mit der Ausweitung der Fahrverbote möglicherweise nicht nur Ziele der Luftreinhaltung verknüpft werden, deutet sich darin an, dass gemäß den vorliegenden Entwürfen der Transport von Gütern, die nicht vom sektoralen Fahrverbot erfasst sind, mit Euro-V-Fahrzeugen noch bis zum Jahr 2021 zulässig sein soll.
4. Die Einführung einer Korridormaut widerspricht der europäischen Wegekostenrichtlinie, da hierbei lediglich die Infrastrukturkosten und im engen Rahmen Kosten durch Lärm- und Luftverschmutzung kompensiert werden können. Tirol möchte aber offenbar durch eine Korridormaut eine stärkere Lenkungswirkung erzielen, für deren Wirksamkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Transportalternativen feh-

len. Andere Lenkungsinstrumente, wie beispielsweise die Angleichung der Energiesteuern auf Kraftstoffe, sind vor weitergehenden und möglicherweise diskriminierenden Maßnahmen auszuschöpfen.

Eine wesentliche Ursache für unterschiedliche Auffassungen zur Mauthöhe dürfte auch daraus resultieren, dass die Steuersätze auf Dieselkraftstoff sehr unterschiedlich sind. Deutschland erhebt mit 0,47 Cent/Liter und Italien mit 0,62 Cent/Liter deutlich höhere Steuern auf den Dieselkraftstoff als beispielsweise Österreich mit 0,41 Cent/Liter. Da auf die Energiesteuer noch zusätzlich Umsatzsteuer entfällt, liegen die Kraftstoffpreise in den drei Ländern weit auseinander. Österreich könnte beispielsweise auch seine Energiesteuern auf Kraftstoffe an die der Nachbarländer anpassen, anstatt durch Maßnahmen wie Blockabfertigung und Fahrverbote massiv in den freien Warenverkehr einzugreifen und sich immer wieder Diskriminierungsvorwürfen auszusetzen. Eine Korridormaut wird daher aus Gründen der mangelhaften Transparenz der erforderlichen Einnahmen zur Infrastrukturfinanzierung und einer möglichen missbräuchlichen Absicht der Verkehrsvermeidung abgelehnt.

Alternativen

Neben den zahlreichen Bemühungen, die Attraktivität der Schiene bei der Alpenquerung zu erhöhen, kann nach wie vor auch der Straßengüterverkehr umweltfreundlicher ausgestaltet werden. Hierzu zählen folgende Möglichkeiten:

1. Sektorale Fahrverbote unterscheiden lediglich nach Güterarten, nicht aber nach Transit- und Verteilverkehren. Diese sind aber typisch bei den Gütergruppen Papier, Stahl und Baustoffe, da diese in der Regel aufgrund der Kostenrelation zwischen Produktpreis und Logistikkosten ohnehin überwiegend im Nahverkehr bis 150 Kilometer transportiert werden. Sobald sinnvolle Alternativen auf der Schiene bestehen, wird auch die Schiene bevorzugt.
2. Sektorale Fahrverbote greifen unnötig in den freien Warenverkehr ein. Zur Erhöhung der Attraktivität der Schiene stellen sie ein gesamtwirtschaftlich nachteiliges, wettbewerbsrechtlich fragwürdiges und daher insgesamt ungeeignetes Mittel dar. Ihre Folge sind höhere Kostenbelastungen für Unternehmen in Norditalien und Süddeutschland aufgrund der nur schleppend voranschreitenden Bauvorhaben sowie höhere Lagerungskosten aufgrund reglementierter Warenströme.
3. Die Verpflichtung, ab dem 1. Januar 2020 nur noch Euro-VI-Lkw zum Transport der vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Güter einsetzen zu müssen, kommt faktisch einem Totalverbot gleich. Diese

Schadstoffklasse wird erst ab September 2019 verfügbar sein und unterscheidet sich von der Norm Euro VIc lediglich dadurch, dass bereits beim Kaltstart die Grenzwerte für Stickoxidemissionen eingehalten werden. Im Normalbetrieb sind die Emissionswerte von Euro VIc und Euro VIId dagegen nahezu identisch. Euro-VIc-Lkw sind aber bereits seit Januar 2017 verfügbar.

4. Im Sinne zielführender Umweltschutzmaßnahmen in Abwägung zu einer ökonomisch machbaren und sinnvollen Güterversorgung wäre eine Beschränkung auf Euro VIc sowie LNG-Lkw für vom sektoralen Fahrverbot betroffenen Gütern ab dem 1. Januar 2020 darstellbar. Weitere Verschärfungen sollten frühestens in drei Jahren erfolgen, wenn ein entsprechender Durchsatz mit Euro-VIId-Lkw in den Lkw-Flotten möglich ist.
5. Eine zusätzliche Korridormaut auf der Brenner-Autobahn verteuert die auf dem Brenner transportierten Güter und trifft letztlich die Konsumenten. Ein intelligentes Steuerungsinstrument könnte helfen, moderne und umweltfreundliche Technologien im Straßengütertransport zum Einsatz zu bringen. Ab 2025 dürften marktreife Konzepte und Fahrzeuge für elektrisch betriebene Schwerlastverkehre zur Verfügung stehen, die auch auf der Brennerautobahn zum Einsatz kommen könnten.
6. Voraussetzung für den Einsatz batterieelektrischer, wasserstoffbetriebener oder durch Oberleitungen angetriebene Lkw ist aber die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur. Durch den frühzeitigen Aufbau einer Lade-, Tank- oder Oberleitungsinfrastruktur kann bereits auf der Brennerautobahn frühzeitig der Wechsel zu elektrischen Antrieben vorangebracht werden. Hierfür müssen aber Österreich, Italien und Deutschland gemeinsam an einem Strang ziehen, um umweltfreundliche und moderne Technologien im Straßengüterverkehr anzureizen.
7. Vorbild für einen hochgradig wirksamen Mechanismus zur Emissionssenkung im Straßengüterverkehr ist die deutsche Lkw-Maut, die aufgrund ihrer Spreizung zwischen den Schadstoffklassen deutliche Anreize zur Verwendung sauberer Lkw gibt. In Deutschland werden daher nahezu 95 Prozent der Verkehrsleistung durch Lkw der Emissionsklassen Euro V und Euro VI erbracht. Auch für die Brennerautobahn scheint es überlegenswert, Niedrigemissionsfahrzeuge wie Euro-VIc- oder LNG-Lkw bei der Maut stärker als bisher zu begünstigen. Des Weiteren böte sich ein Anreizsystem an, dass schwere Lkw mit elektrischen Antrieben von der Maut gänzlich befreit. Grundsätzlich sollte ein Monitoring erfolgen, das die Wirksamkeit ergriffener Maßnahmen evaluiert und Optimierungspotenziale aufzeigt.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Jürgen Hasler
Leiter der Abteilung Mobilität und Logistik
T: +49 30 2028-1436
j.hasler@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1062