

Amt der Tiroler Landesregierung
Verfassungsdienst
z.H. Herrn Dr. Gerhard Thurner
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
per E-Mail an: verfassungsdienst@tirol.gv.at

Präsidium
Wirtschaftskammer Tirol
Wilhelm-Greil-Straße 7 | 6020 Innsbruck
T 05 9090 5-1249 | F 05 9090 5-1431
E praesidium@wktiroel.at
W <http://wko.at/tirol>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
VD-289/354-2024	AVP/MMag.K./hu	1258	23.01.2024
VD-289/6/1-2024			

**Entwurf eines Gesetzes, mit dem das Tiroler Straßengesetz geändert wird;
Entwurf eines Gesetzes über die Fernpassstraße GmbH;**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie im Betreff angeführt, sollen das Tiroler Straßengesetz geändert und das Gesetz über die Fernpassstraße GmbH neu geschaffen werden. Dabei geht es im Wesentlichen um die Einräumung der Möglichkeit, für die Benützung von bestimmten Landesstraßen eine Maut- bzw. Benutzungsgebühr festlegen zu können. Die geplante Änderung steht damit in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einführung einer Fernpassmaut. Daher werden wir auch, wenngleich die Fernpass-Maut nicht unmittelbar Inhalt dieser Begutachtung ist, darauf Bezug nehmen und eine Stellungnahme zu beiden Gesetzen abgeben. Zu den geplanten Änderungen im Tiroler Straßengesetz möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

1. Möglichkeit der Einführung von Maut- und Benutzungsgebühren

Die nunmehr geplante Änderung und die damit verbundene Einräumung der Möglichkeit für bestimmte, in § 57 Abs. 1 lit a und b näher definierte, Landesstraßen eine Maut- und Benutzungsgebühr einheben zu können, birgt die Gefahr in sich, dass von dieser Möglichkeit auch abseits der Fernpass-Strecke, z.B. aufgrund fehlender Budgetmittel im Landeshaushalt, Gebrauch gemacht wird.

Aus Sicht der Tiroler Wirtschaftskammer sind die in § 57 Abs. 1 lit a und b enthaltenen Bestimmungen, die eine Einhebung von Maut- und Benutzungsgebühren ermöglichen, sehr allgemein formuliert und würden schon jetzt auf eine Vielzahl von Landesstraßen in Tirol (insbesondere jene in die touristischen Täler) zutreffen:

- a) *überwiegend dem Ausflugsverkehr zu Naturschönheiten dient oder*
- b) *wegen besonderer Kunstbauten, wie Brücken, Tunnels, Stützmauern, Schutzbauten gegen Lawinen oder Steinschlag und dergleichen, wegen eines besonders hohen Verkehrsaufkommens oder wegen der Notwendigkeit eines verstärkten Winterdienstes einen besonders hohen Bau- bzw. Erhaltungsaufwand erfordert.*

Wir sehen darin eine große Gefahr, zukünftige Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen auf Landesstraßen vermehrt über Maut- bzw. Benutzungsgebühren zu finanzieren.

Daher braucht es dringend eine entsprechende Nachschärfung der bestehenden Formulierungen oder die Aufnahme einer lit c, die die Anwendungsmöglichkeit entsprechend einschränkt und nur in berechtigten Ausnahmefällen ermöglicht. Dies muss sowohl für Sanierungen als auch für etwaig notwendige Neuerrichtungen von Kunstbauten gelten, es sei denn diese wären der Höhe nach mit jenen der Fernpass-Strecke vergleichbar (Kostenschätzung alleine für die Errichtung von insgesamt über 400 Mio. Euro). Die vorliegenden Änderungen des Tiroler Straßengesetzes lassen klar den Wunsch des Landes erkennen, Ausgaben für die Errichtung und Instandhaltung von Straßen vermehrt auf Dritte abwälzen zu wollen. Dies zeigt sich auch in der Tatsache, dass eine frühere Kann-Bestimmung betreffend Gemeindestraßen in eine Muss-Bestimmung umgewandelt werden soll.

2. Fruchtgenussrecht

Problematisch sehen wir als Tiroler Wirtschaftskammer die Gründung eines privaten Rechtsträgers, der die Straßenbaulast sowie die Straßenverwaltung übernehmen soll, da ein eingeräumtes Fruchtgenussrecht vom Land Tirol wohl gegen Entgelt abgetreten werden wird und damit, wie in § 57 Abs. 8 ausgeführt, zu einer höheren Maut führen wird, da diese Kosten miteingerechnet werden können:

Die Maut- oder Benutzungsgebühr ist insbesondere unter Bedachtnahme auf die Art und die Größe der Kraftfahrzeuge so festzusetzen, dass die voraussichtlichen Einnahmen daraus die vom Straßenverwalter zu tragenden Aufwendungen für die Straßenbaulast, für die Verwaltung der Straße und für die Bereitstellung von Parkplätzen nicht übersteigen. Im Fall einer Übertragung nach § 9 Abs. 4 umfassen die Aufwendungen für die Straßenbaulast auch ein allfälliges Entgelt für die Einräumung des Fruchtgenussrechtes. Benutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge dürfen die im Anhang II der Richtlinie 1999/62/EG festgelegten Höchstsätze nicht übersteigen.

Wir sprechen uns daher klar gegen die Einbeziehung des Entgeltes für ein eingeräumtes Fruchtgenussrecht aus. Die beiden Bezirke Reutte und Imst wären ohnehin schon überproportional von einer etwaigen Maut belastet. Aus diesem Grund sollte diese, alle Möglichkeiten ausschöpfend, auch möglichst niedrig gehalten werden. Die Einbeziehung von Kosten die für die Einräumung eines Fruchtgenussrechtes werden daher klar abgelehnt.

Zudem sollte eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, die verhindert, dass die Einnahmen aus der Region abfließen oder gar für zweckfremde Maßnahmen verwendet werden. Dies könnte z.B. durch die Einrichtung einer Regionalentwicklungs-Gesellschaft, die mit Vertretern aus den jeweiligen Regionen besetzt ist, sichergestellt werden. So ist gewährleistet, dass etwaige Einnahmen für regionale Projekte verwendet werden. Weiters braucht es ein klares Bekenntnis, dass etwaige Mauteinnahmen nicht nur für die Instandhaltung der B179 (Fernpassstraße), sondern auch für die B189 (Mieminger Straße) verwendet werden. Im Falle der Mieminger Straße soll dies darüber hinaus auch für etwaige Begleitmaßnahmen wie z.B. die Errichtung von Lärmschutzwänden, die Schaffung von Fußgängerunterführungen oder dergleichen gelten.

3. Ausschöpfung aller Möglichkeiten, um die Belastungen für Betriebe und die betroffene Bevölkerung möglichst gering zu halten

Die Einführung von Maut- bzw. Benutzungsgebühren mag zwar dazu beitragen, die Bau- und Erhaltungskosten von besonders teuren Kunstbauten wie in § 57 Abs. 1 lit b formuliert zu

finanzieren, die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Regionen (im Fall des Fernpasses sind das die Bezirke Reutte und Imst und wohl auch Teile des Bezirks Landeck) wird dadurch jedoch stark geschwächt.

Dies gilt insbesondere für Handwerksbetriebe, Betriebe des Bau- und Baunebengewerbes sowie Händler insbesondere Großhändler die regelmäßig bezirksübergreifend z.B. in den Bezirken Imst und Landeck Aufträge wahrnehmen. Diese würden durch eine Maut in ihrer Wettbewerbsfähigkeit stark geschwächt, denn diese Kosten müssen natürlich bei Ausschreibungen und den diesbezüglichen Angeboten eingepreist werden. Betriebe aus anderen Bezirken haben diese Kosten nicht zu berücksichtigen. Besonders stark betroffen sind aber auch alle anderen Betriebe, die aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit bzw. ihrer Kunden teilweise mehrmals täglich mit LKW oder anderen Fahrzeugen den Fernpass passieren müssen, insbesondere einzelne Industrie- und Handelsbetriebe. Diesbezüglich müssen dringend alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Belastung sowohl für Betriebe als auch Pendlerinnen und Pendler aus bzw. in die Bezirke Reutte und Imst, so gering wie möglich zu halten. Dies gilt insbesondere für die Möglichkeit, die die Richtlinie 1999/62 EG für nachstehende Fahrzeuge, die umgangssprachlich als Werkverkehr bezeichnet werden, vorsieht:

Fahrzeuge, die nur gelegentlich im öffentlichen Straßenverkehr des Mitgliedstaats eingesetzt werden, in dem sie zugelassen sind, und die von natürlichen oder juristischen Personen eingesetzt werden, deren Hauptgewerbe nicht der Güterverkehr ist, sofern die mit den Fahrzeugen durchgeführten Transporte keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen und die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

Um jedoch diese Ausnahmemöglichkeiten auch tatsächlich ausschöpfen zu können, braucht es eine gesetzliche Verankerung im jeweiligen Nationalstaat. Das Land Tirol hat die dafür notwendige gesetzliche Verankerung im Bundesstraßen-Mautgesetz beim zuständigen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Vehemenz einzufordern. Bisher ist dort lediglich eine verpflichtende Evaluierung bis spätestens 31. Dezember 2025 im § 33 Abs. 18 z 10 vorgesehen.

Nebst der Ausschöpfung aller Ausnahmemöglichkeiten von einer Maut- und Benutzungsgebühr muss auch die Höhe dieser auf ein Minimum reduziert werden (vor allem bei den Vielfahrern). In diesem Zusammenhang möchten wir auf die in der Richtlinie 2022/362 angeführten Erwägungsgründe 17 und 18 hinweisen und den Mitgliedsstaaten sogar nahelegen für Vielfahrer entsprechende Maßnahmen zu setzen, um der oftmals unausweichlichen finanziellen Mehrbelastung entgegenzuwirken:

(17) Den Mitgliedstaaten sollte nahegelegt werden, bei der Anwendung von Systemen zur Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen für Personenkraftwagen sozioökonomischen Faktoren Rechnung zu tragen. Um beispielsweise eine übermäßige Belastung von Häufignutzern zu vermeiden, könnte die Höhe der Gebühren für Personenkraftwagen angepasst werden.

(18) Es ist besonders wichtig, dass die Mitgliedstaaten ein gerechtes Gebührenerhebungssystem einführen, mit dem insbesondere Nutzer von Privatfahrzeugen, die aufgrund ihres Wohnorts in einem ländlichen oder schwer erreichbaren oder abgelegenen Gebiet häufiger gebührenpflichtige Straßen benutzen müssen, nicht benachteiligt werden.

Die im derzeitigen Entwurf enthaltenen Mautsätze in § 57 Abs. 6 und 7 sind aus unserer Sicht noch deutlich zu hoch und sollten auch hier alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Dazu könnte auch die Einführung eines Tagedickets beitragen. Dieses wäre wohl insbesondere für Tagesausflügler sehr interessant und würde die Belastung durch die Maut auf ein verträgliches Maß reduzieren. Die Einführung von weiteren Staffeln z.B. 50, 100, 200 Fahrten könnten die Akzeptanz bei Vielfahrern erhöhen und den wirtschaftlichen Schaden abschwächen.

4. Digitalisierung nutzen, um Staus zu vermeiden

Eine etwaige Maut muss dringend und möglichst weitgehend digitalisiert werden. Dies trägt maßgeblich zur Vermeidung von Staus an den Mautstellen bei. Ansonsten käme es nicht zur gewünschten Entlastung bzw. Verbesserung des Verkehrsflusses, sondern würde die Staupunkte nur verlagern. Zudem ermöglicht ein digitales Mautsystem wohl aufgrund der gesammelten Daten auch besser und zielgerichteter etwaige Begleitmaßnahmen zu setzen (z.B. temporäre Abfahrverbote, ...). Dabei könnte man auch Anreize setzen und die digitale, im Vorfeld gebuchte Maut entsprechend günstiger machen, als jene die man unmittelbar bei der Mautstation zu entrichten hat. Auch eine Kombination aus Ein-Tages-Vignette und Fernpass-Tagesmaut (zu einem vergünstigten Tarif) könnte maßgeblich dazu beitragen.

Fernpass-Maut

Nachdem die geplante Änderung des Tiroler Straßengesetzes in direktem Zusammenhang mit der geplanten Einführung einer Fernpass-Maut steht, möchten wir nachstehend direkt darauf eingehen:

Die Tiroler Wirtschaftskammer sieht die Errichtung der zweiten Tunnelröhre beim Lermooser-Tunnel als dringend notwendige Maßnahme an, um die dort lebende Bevölkerung nachhaltig verkehrstechnisch zu entlasten. An starken Reisetagen wurde nebst des eingeführten Tempolimits von 50 km/h zusätzlich eine Blockabfertigung eingeführt. Trotz dieser Maßnahmen leidet die dort lebende Bevölkerung sehr stark unter der Verkehrsbelastung. Durch die zweite Tunnelröhre sollte es zu einer deutlich spürbaren Entlastung kommen. In diesem Zusammenhang sollten jedoch die getroffenen Verkehrsmaßnahmen nach Fertigstellung der zweiten Tunnelröhre auch entsprechend evaluiert und auf ihre Notwendigkeit überprüft werden. Es ist davon auszugehen, dass das derzeit bestehende Tempolimit dann wohl nicht mehr notwendig sein wird.

Der Bau des Fernpass-Tunnels ist eine langjährige Forderung der Tiroler Wirtschaft, um eine Schlüsselstelle der Fernpass-Strecke, die immer wieder für Staus gesorgt hat zu entschärfen. Trotz der damit verbundenen Entlastung der Strecke und somit auch der Bevölkerung im Bezirk Reutte hat sich die Tiroler Wirtschaft immer klar gegen die Einführung einer Maut für diese Strecke ausgesprochen.

Die Baukosten für die Errichtung werden vom Land Tirol mit 250 Mio. Euro (Lermooser-Tunnel) und 160 Mio. Euro (Fernpass-Tunnel) beziffert, die über die Maut für die Fernpass-Strecke vereinnahmten Mittel sollen sich jährlich auf ca. 50 Mio. Euro belaufen und sowohl die Bau- als auch Instandhaltungs- und Wartungskosten der Strecke finanzieren.

Durch die Einführung einer Maut auf der Fernpassstraße ist davon auszugehen - Beispiele aus Deutschland zeigen dies bereits - dass es zu Ausweichverkehren kommen wird. Die bisher medial

kommunizierten Ausweichrouten über den Zirler Berg, im Sommer über das Hahntennjoch und wohl auch jene über den Achensee müssen mit Begleitmaßnahmen vor Mautflüchtlingen geschützt werden, um negative Auswirkungen zu vermeiden. Alle besagten Strecken sind bereits jetzt, zumindest zu gewissen Zeiten, deutlich überlastet.

Da trotz größtmöglicher Bemühungen und bestmöglicher Planung im Vorfeld wohl derzeit noch nicht alle Auswirkungen einer etwaigen Mauteinführung absehbar sind, sprechen wir uns auch klar für eine verpflichtende Evaluierung einer etwaigen Mauteinführung für die Fernpassstraße aus um Begleitmaßnahmen auch entsprechend adaptieren zu können.

Zusammenfassend begrüßt die Tiroler Wirtschaftskammer ausdrücklich die Entscheidung des Landes die zweite Tunnelröhre beim Lermooser-Tunnel sowie den Fernpass-Tunnel endlich umzusetzen. Wie ausgeführt hat sich die Tiroler Wirtschaft seit jeher gegen eine Fernpass-Maut ausgesprochen, sieht jedoch auch die für diese Maßnahmen projektierten Kosten, die vom Land Tirol zu tragen sind und mit reinen Baukosten in Höhe von 400 Mio. Euro beträchtlich sind. Eine etwaige Maut muss aber auch der Tatsache Rechnung tragen, dass die Betriebe der Bezirke Reutte und Imst (teilweise auch Landeck) dadurch in ihrer Wettbewerbsfähigkeit deutlich geschwächt werden.

Daher möchten wir unsere zentralen Forderungen nochmals anführen und um dringende Beachtung dieser ersuchen:

- Klares Bekenntnis zu einer restriktiven Auslegung des § 57 Abs. 1 lit a und b durch eine Nachschärfung von lit a und b oder der Aufnahme einer lit c mit nähergehenden Ausführungen.
- Ausschöpfung aller rechtlichen Möglichkeiten. Dies gilt sowohl für Ausnahmen von Maut- und Benutzungsgebühren, die Höhe dieser Gebühren sowie Ausgleichsmaßnahmen für die besonders davon betroffenen Bevölkerungsgruppen.
- Deutliche Reduktion der derzeit angedachten Tarife (siehe Ausführungen zur Fernpassmaut).

Freundliche Grüße

TIROLER WIRTSCHAFTSKAMMER



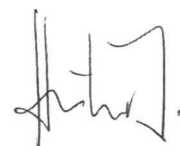
Barbara Thaler
Präsidentin



Mag. Evelyn Geiger-Anker
Direktorin



Ing. Christian Strigl
Obmann der Bezirksstelle Reutte



Ing. Josef Huber
Obmann der Bezirksstelle Imst