

Josef Falkner

Geschäftszahl: 2024-0.269.523

17. April 2024

Sehr geehrte:r Josef Falkner!

Das Servicebüro des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) dankt für Ihr Schreiben vom 08. April 2024.

Seit 2005 gibt es in Österreich den ÖBB-Rahmenplan, der jährlich fortgeschrieben wird und der die Infrastrukturinvestitionen der nächsten sechs Jahre im Voraus festlegt. Damit wird Planungssicherheit für den umfangreichen Ausbau der Schieneninfrastruktur hergestellt. Der ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 sieht für die kommenden sechs Jahre 21,1 Milliarden Euro an Investitionen in ein modernes Eisenbahnnetz vor. Schwerpunkte des Ausbaus der Schieneninfrastruktur sind neben der Umsetzung großer Bauprojekte auch die Herstellung von Barrierefreiheit, die Schaffung von besseren Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene und der Ausbau der Anschlussbahnen.

Der **aktuelle Rahmenplan (2024-2029)** kann z.B. auf der Website des BMK abgerufen werden:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html

Wichtige Fragen in Zusammenhang mit dem ÖBB-Rahmenplan werden ebenfalls unter dem obenstehenden Link beantwortet.

Im Zusammenhang mit der Problematik im Bereich des Straßengüterverkehrs verfügt die österreichische Verkehrspolitik über eine Reihe verschiedener Maßnahmen, um umweltfreundliche Verkehrsarten zu fördern:

Durch diverse Fahrverbote und Verordnungen, wie das Immissionsgesetz-Luft, die Nacht- und Wochenendfahrverbote, die Geschwindigkeitsbeschränkungen für LKWs, sowie die Fahrverbote für bestimmte Euroklassen und das sektorale Fahrverbot, wird versucht, den LKW-Verkehr einzuschränken. Dennoch müssen alle Verordnungen EU-Rechtskompatibel sein

und dürfen nicht den freien Warenverkehr in der EU beeinträchtigen. Durch die Bepreisung des CO₂-Ausstoßes im Zuge der ökosozialen Steuerreform, sollte auch das Tanken von Transit-PKW in Österreich zurückgehen.

Das BMK spricht sich darüber hinaus dafür aus, auf besonders umweltbelasteten Strecken, wie den europäischen Transitkorridoren, durch eine angemessene Gebührenpolitik einen Beitrag zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und zur nachhaltigen Bewältigung des verbleibenden Verkehrs zu erreichen, um insbesondere auch die in den sensiblen Alpenregionen verursachten negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt spürbar und nachhaltig zu reduzieren. Aus diesem Grund unterstützt das BMK den kombinierten Verkehr, dem eine zentrale Bedeutung bei der Lösung der Probleme im Bereich des Straßengüterverkehrs beigemessen wird, und damit auch die Rollende Landstraße seit vielen Jahren durch ein sehr umfangreiches Maßnahmenpaket. Diese Maßnahmen umfassen:

- Finanzielle Förderungen (Investitionsbeihilfen, Finanzierung der Terminalinfrastruktur, Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen),
- Steuerliche Maßnahmen (Begünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer),
- Ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (zum Beispiel Liberalisierungen, Ausnahmen von temporären Fahrverboten für Vor- und Nachlauf),
- Infrastrukturmaßnahmen (für den Schienenverkehr und den Kombinierten Verkehr).

Die Bedeutung des kombinierten Verkehrs ist vor allem darin zu sehen, dass dieser eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Verkehrsverteilung herbeiführen kann, in der die spezifischen Vorteile der Verkehrsträger Straße (Punktgenauigkeit) und Schiene bzw. Wasserstraßen (Umweltverträglichkeit) in einer Verkehrsart kombiniert und die Nachteile weitgehend vermieden werden können. Damit kann – und soll – der Kombinierte Verkehr einen wesentlichen Beitrag zu einer auf Dauer tragbaren Mobilität (sustainable mobility) leisten. Ein europaweit vergleichsweise sehr hoher Bahnanteil am Modal Split belegt, dass die Bemühungen des BMK durchaus Wirkung zeigen und die angebotenen Fördermöglichkeiten, wie etwa auch die Rollende Landstraße, durchaus wahrgenommen werden.

Zum angesprochenen Brennerbasistunnel (BBT) möchten wir Ihnen nach Rücksprache mit der zuständigen Fachabteilung folgendes mitteilen: Um die im Regierungsprogramm gesetzten Ziele im Kampf gegen die Klimakrise zu erreichen – nämlich Klimaneutralität bis spätestens 2040 – wird es eine gemeinsame Anstrengung des Bundes, der Länder und der Gemeinden brauchen. Einer der Schlüssel, nämlich ein starkes öffentliches Verkehrsangebot, stellt dabei eine zukunftsorientierte, ökologische und sozial verträgliche Art der Mobilität dar. Hier spielt ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr – insbesondere mit der Schiene als dessen Rückgrat – eine wesentliche Rolle.

Seitens der Projektgesellschaft BBT SE wurde den Planungen und Genehmigungsverfahren ein Betriebsprogramm als Basis für die Dimensionierung des Brenner Basistunnels zu Grunde gelegt. Dieses Betriebsprogramm gemäß Einreichunterlagen beinhaltet durchschnittlich 400 Züge pro Tag am Querschnitt Brenner (Bestandsstrecke über den Brenner und BBT), wovon 264 Züge durch den BBT fahren sollen. Dabei war die folgende Aufteilung nach Zuggattungen vorgesehen: 222 Güterzüge und 42 Personenfernverkehrszüge.

Als Vorbereitung für die Inbetriebnahme und Hochlaufphase des BBT wurde im Rahmen der trilateralen Brenner Corridor Platform in der Arbeitsgruppe Infrastruktur für den gesamten Korridor von München bis Verona eine Güter- und Personenverkehrsstudie durchgeführt (Dezember 2021).

Die Erkenntnisse daraus dienen als Grundlage für die trilaterale Koordination der Erstellung von Kapazitätsmodellen durch die Infrastrukturbetreiber zur Sicherstellung marktkonformer Kapazitäten und Trassen zum jeweiligen Planungshorizont. Für den Planungshorizont 2030 wurden für den Querschnitt Brenner 300 Züge und für den Planungshorizont 2040 376 Züge prognostiziert. Es wird demgemäß angenommen, dass davon im Planungszeitraum 2030 180 Züge (148 Güterverkehr und 32 Personenfernverkehr) und im Planungszeitraum 2040 252 Züge (212 Güterverkehr und 40 Personenfernverkehr) durch den BBT fahren werden.

Die Klimaneutralität 2040 im Verkehrssektor zu erreichen, ist ein Jahrhundertprojekt. Mit dem Zielbild 2040 wurde eine wünschenswerte Zukunft gezeichnet, die als Basis für die Planungsmethode Backcasting – vom Ziel herdenken – dient. Denn in der Konzeption für diesen Mobilitätsmasterplan 2030 wurde schnell klar, es braucht ein verbindendes Element das das Zielbild 2040 mit der Gegenwart von heute verbindet. Ein Hochrechnen auf Basis vergangener und heutiger Trends konnte dem Anspruch dieses Jahrhundertprojekts – die Klimaneutralität 2040 zu erreichen – alleine nicht gerecht werden. Die Notwendigkeit der Dekarbonisierung bis 2040 verdeutlicht, dass es nicht nur Prognosen darüber braucht, wie sich Verkehr entwickeln wird, sondern klare Konzepte, die die Erreichung des Ziels sicherstellen.

Die Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wesentliches Ziel der österreichischen Verkehrspolitik. Dieses Ziel ist auch im kürzlich veröffentlichten Masterplan Güterverkehr, der auf dem Mobilitätsmasterplan 2030 aufbaut und die Ziele „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ verfolgt, festgehalten. Gerade am Brennerkorridor werden mit dem Bau des Brennerbasistunnels samt Zulaufstrecken erhebliche Investitionen getätigt, die ganz im Sinne des Verlagerungsziels stehen.

Ausgangspunkt des Mobilitätsmasterplans 2030 ist deshalb ein Backcasting-Modell, das von einem sinnvollen Mix aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzverbesserung bei den einzelnen Verkehrsträgern ausgeht und einen deutlichen Anstieg der Energieeffizienz des gesamten Verkehrssystems innerhalb des zur Verfügung stehenden CO₂-Budgets hinterlegt. Hierfür wurden anhand von Studien (beispielsweise des Projektes Transition 2040 des Umweltbundesamtes im Auftrag des BMK) Einschätzungen von Fachleuten und Plausibilitätsüberlegungen – wie zum Beispiel zu Verkehrs- und Transportleistungen, Besetzungsgraden, Endenergieverbrauch oder Modal Split-Grenzen definiert, innerhalb derer sich die Verkehrsnachfrage weiterentwickelt.

Um das Verlagerungsziel zu erreichen, sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern erforderlich. Die Herstellung der Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern und das Verursacherprinzip sind zentrale Grundsätze, an denen sich die österreichische Verkehrspolitik stets orientiert. Diese Grundsätze werden auch im europäischen und internationalen Kontext – und insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Bau des Brennerbasistunnels – konsequent verfolgt.

Dementsprechend hat sich Österreich auch im Rahmen der Diskussionen um die Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie für Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr eingesetzt. Österreich

nutzt die unionsrechtlichen Möglichkeiten bei der Höhe der LKW-Maut auf dem österreichischen Streckenabschnitt des Brennerkorridors bereits heute weitgehend aus. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, müssen aber auch Deutschland und Italien einen entsprechenden Beitrag dazu leisten, die Alpenquerung auf der Straße über den Brenner im gesamten Korridor durch eine Anhebung der Mauttarife zu verteuern und damit weniger attraktiv zu machen. Österreich spricht die Notwendigkeit von Mauterhöhungen auf dem deutschen und dem italienischen Abschnitt des Brennerkorridors bei jeder Gelegenheit an und forderte Deutschland und Italien zuletzt etwa im Rahmen der trilateralen Gespräche auf hoher Beamt:innenebene unter Vermittlung der Europäischen Kommission dazu auf, eine wirksame Erhöhung der LKW-Maut am Brennerkorridor vorzunehmen.

Die Stellschrauben Vermeiden, Verlagern und Verbessern wurden so variiert, dass sich ein plausibler Zustand für ein nachhaltig CO₂-freies Verkehrssystem einstellt und klare Maßnahmen abgeleitet werden können. Die genannten Zahlen sind als Indikatoren für die Dimensionen und die Richtung von Veränderungen zu sehen.

Weitere Informationen zum Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK erhalten Sie unter dem folgenden Weblink:

https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

Um bereits vor der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels eine Verlagerung auf die Schiene zu erreichen, gibt es zudem weitreichende – von der Europäischen Kommission genehmigte – Förderungsprogramme für den Schienengüterverkehr, um bestehende Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße zu verringern. Zudem gibt es Bestrebungen, die bestehenden Hemmnisse für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr abzubauen und die Terminalinfrastruktur entlang des Brennerkorridors auszubauen.

Ebenfalls gibt es in Tirol bereits heute mehrere Maßnahmen zur Entlastung der Verkehrssituation am Brenner und der damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit (u.a. Euroklassenfahrverbot, Sektorales Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Dosiersystem), die auch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewirken. Darüber hinaus setzt sich Österreich für höhere Sozialstandards im Straßengüterverkehr ein, um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von Sozialdumpings zu unterbinden und dadurch auch den bestehenden Wettbewerbsvorteil der Straße zu verringern.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit dieser Information behilflich sein konnten und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Servicebüro

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

