



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Positionspapier

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

zur „Schaffung einer Korridormaut“ von München nach Verona

Frankfurt am Main, den 28.06.2019

Bereits im Rahmen einer Entschließung am 3. Oktober 2018 hat der Tiroler Landtag die Tiroler Landesregierung zur Schaffung einer Korridormaut von München bis Verona aufgefordert. Begründet wird diese Forderung damit, der Brennerpass sei im Vergleich mit den anderen alpenquerenden Pässen die billigste Nord-Süd-Route. Tirol erhebe im Unterschied zu Bayern und Italien bereits den maximalen Mauttarif für den Schwerverkehr und könne erst mit der Umsetzung einer neuen Wegekostenrichtlinie weitere Schritte zur Erreichung der Kostenwahrheit auf der Straße setzen. Daher gelte es, Bayern und Italien zu einer aktuell bereits möglichen Anhebung der Maut auf das Tiroler Niveau zu bewegen, um auf dem gesamten Korridor von München nach Verona ein mindestens gleiches Niveau mit anderen alpenquerenden Übergängen herzustellen und damit unnötige Umwegverkehre zu vermeiden.

Diese Forderung hat die Europäische Kommission aufgegriffen. In einem Antwortschreiben zu Problemen im Österreich-Transit teilte Verkehrskommissarin Bulc dem BGL mit, sie suche in intensivem Austausch mit den Behörden in Österreich, Deutschland und Italien nach gemeinsamen Lösungen. „Dazu zählen auch Gespräche über mögliche Wege hin zu einer einheitlicheren Mautpolitik entlang des Korridors (Stichwort ‚Korridormaut‘), denen sich Deutschland und Italien aber bislang verweigern“, so Kommissarin Bulc.

Vereinbarkeit mit EU-Recht

Nach Auffassung des BGL ist eine „Korridormaut“, also eine Maut von München bis Verona sowohl auf Höhe des Tiroler Niveaus als auch auf Höhe des Schweizer Niveaus aktuell EU-rechtlich ausgeschlossen.

Derzeit liegt der Mautsatz für einen 40 t-Sattelzug/Lastzug der Emissionsklasse Euro VI in Deutschland bei 18,7 C/km, in Österreich auf der Strecke Kufstein bis Innsbruck (= 75 km) bei 48 C/km, auf der Strecke Innsbruck bis Brenner (35 km) bei 127 C/km (jeweils tagsüber zwischen 5 und 22 Uhr). Sowohl in Deutschland als auch in Österreich enthält die Maut neben den Infrastrukturkosten, die sich an den tatsächlichen Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren müssen, eine Anlastung externer Luftverschmutzungs- und Lärmkosten. Die Schweizer Gebühren (Transitstrecke Basel – Chiasso 288 km) liegen nach aktuellem Devisenkurs SFr/€ vom 27.06.19 bei rund 82 C/km. (jeweils netto).

Daraus folgt:

1. Im Transit durch Österreich über den Brenner liegt der nach Kilometeranteilen gewichtete durchschnittliche Mautsatz für die o.g. 40 t-Fahrzeuge bei 73 C/km und damit bei 90 % der entsprechenden LSVA in der Schweiz (82 C/km). In Verbindung mit der längeren Transitstrecke durch die Schweiz ergibt sich dort in Summe eine Transitgebühr in Höhe von 236 €, beim Transit durch Österreich von 81 €. Für die Strecke München bis Verona ist derzeit eine Gesamtmaut in Höhe von 125 € zu zahlen.
2. Wollte man die deutsche Maut auf einem in Kiefersfelden auf deutscher Seite endenden Korridor auf der A 93 ab Rosenheim, gegebenenfalls auch auf der A 8 ab München an österreichisches Niveau (Inntalautobahn und Brennerautobahn) angleichen, müsste der deutsche Mautsatz auf dieser Strecke vervierfacht werden (von 18,7 auf 73 C/km). Bei einer Anpassung des Mautsatzes an das Niveau auf der Inntalautobahn wäre eine Mautsaterhöhung um über 150 % (auf das Zweieinhalbfache), bei einer Angleichung an die Maut auf der Brennerautobahn um knapp 580 % (auf das Siebenfache) notwendig. Aufgrund des doppelten Nachttarifs von Innsbruck bis zur Staatsgrenze Brenner müsste die Maut zwecks Anpassung an die Brennermaut sogar auf das 14fache steigen!

Zwar lässt die aktuelle Wegekostenrichtlinie Mautaufschläge von 15 bzw. 25 % auf die Infrastrukturmaut (für die o.g. 40 t-Fahrzeuge beträgt diese 17,4 C/km) zu, allerdings nur in sog. „Bergregionen“ bei „akuter Verkehrsüberlastung“ oder „erheblichen Umweltschäden durch Fahrzeugnutzung“. Zum einen treffen diese Voraussetzungen für die Strecke München – Kiefersfelden nicht zu, Zum zweiten wäre ein solcher Aufschlag bei weitem nicht ausreichend für eine „einheitliche Korridormaut auf österreichischem Niveau“.

Schaffung eines Präzedenzfalls für andere Korridore und Regionen in Deutschland und der EU

Im Falle der Einführung einer Korridormaut auf einem Teilstück des deutschen Autobahnnetzes, das noch nicht einmal zu den am stärksten belasteten Autobahnabschnitten in Deutschland zählt, schüfe natürlich Begehrlichkeiten auch in anderen Korridoren/Regionen. Unter Berücksichtigung der föderalistischen Struktur Deutschlands werden sich Bürger und Politiker z.B. in Nordrhein-Westfalen (z.B. Autobahndreieck Heumar), in Hessen (z.B. Autobahnkreuz Frankfurt/M.), im Großraum Köln/Düsseldorf/Ruhrgebiet, zwischen Hamburg und Hannover und zwischen Hannover und Frankfurt/Oder wo weitaus höheren Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag und

Position des deutschen Transportgewerbes zu einer Korridormaut von München nach Verona (Lkw/Tag) zu verzeichnen sind, melden und auf höhere Lkw-Mautsätze auf „ihren“ Autobahnen pochen.

Sollte darüber hinaus, wie von Österreich beabsichtigt, auch die Maut durch Österreich – gegebenenfalls nach einer Neufassung der EU-Wegekostenrichtlinie – nochmals deutlich erhöht werden mit dem Argument, damit würden bisherige Lkw-Verlagerungen vom Schweiz- auf den Österreichstransit wieder „zurückgeführt“, würde dies zu einer „Kaskade“ an Verkehrsverteuerungen in der gesamten Alpenregion und darüber hinaus führen. Schließlich steht die Schweizer Verkehrspolitik unter Druck, da sie das Ziel einer Verringerung des Alpentransitverkehrs auf jährlich 600.000 Lkw Jahr für Jahr verfehlt.

Auswirkungen auf das deutsche Transportgewerbe

Aufgrund von Berichten aus Unternehmerkreisen gehen wir davon aus, dass eine Korridormaut auf der bayerischen Zulaufstrecke zur Inntal-/Brennerautobahn keine erheblichen Verkehrsverlagerungen auf Ausweichstrecken nach sich ziehen wird. Schließlich ist für den Transportunternehmer die zu zahlende Maut keineswegs die einzige und letztlich auch nicht die entscheidende Bestimmungsgröße für die Wahl einer Transportroute. Mautkosten gehen 1:1 in die Kalkulation der Transportpreise ein und sind letztlich vom Transportkunden/vom Verbraucher zu tragen. Natürlich kann ein Transportkunde die Nutzung einer Alternative – also einer Ausweichstrecke oder die Nutzung einer Rollenden Landstraße - fordern. Eine RoLa, mit der Unternehmen eine Korridormaut vermeiden könnten (z.B. Regensburg – Trento) besteht allerdings derzeit nicht.

Ausweichrouten durch Österreich für den deutsch-italienischen Verkehr existieren nicht, da entsprechende Routen entweder für den Lkw-Transitverkehr gesperrt sind (Reschen) oder nach Slowenien führen. Damit verbleibt allein der bereits erwähnte Schweiz-Transit als Alternative.

Es ist naheliegend, dass Ausweichrouten nur dann für Transportunternehmen und deren Kunden in Frage kommen, wenn es sich um möglichst langströmige Verkehre handelt. Ein in Südbayern angesiedeltes Transportunternehmen hat ohnehin keine Möglichkeit, eine dort eingeführte Korridormaut auf der Autobahn zu vermeiden. Relevant für diese Alternativbetrachtungen sind daher Verkehre z.B. von Hamburg oder Berlin nach Mailand oder Verona.

Eine Sensitivitätsanalyse, welche Ausweichrouten vermehrt genutzt würden, falls eine Korridormaut eingeführt wird, ist uns nicht möglich. Modellberechnungen setzen voraus, dass die Höhe

Position des deutschen Transportgewerbes zu einer Korridormaut von München nach Verona
einer beabsichtigten Korridormaut in C/km (auf derzeitiges Schweizer oder auf Inntal-/Brennenniveau?) und die relevante Strecke (ab München, ab Rosenheim, bis Verona?) definiert werden. Grundsätzlich lässt sich aber Folgendes festhalten:

1. Für Verkehre aus Bayern nach Italien existieren keine in Frage kommenden Ausweichstrecken.
2. Je weiter der Abgangs-/Zielort eines Transportes auf deutscher Seite von Kiefersfelden und auf italienischer Seite von Verona entfernt ist, bietet sich die Ausweichroute über den Gotthard an.
3. Durch den seit Jahren zunehmenden europaweiten Fahrermangel wird die verfügbare Lenkzeit der Lkw-Fahrer zu einem begrenzenden Faktor. Schon dies allein verhindert Umwegverkehre.

Allerdings ist die Maut für die Summe aller variablen Kosten und damit für die Routenwahl nur im Zusammenspiel mit anderen variablen Kosten, dazu zählen insbesondere Treibstoffkosten und Kosten durch Zeitverluste im Zusammenhang mit Verkehrsbehinderungen, Grenzaufenthalten und unvorhersehbaren Fahrtunterbrechungen, zu sehen. Mit hoher Priorität für die Routenwahl im alpenquerenden Verkehr sind dabei folgende Tatsachen:

- Die Kraftstoffpreise in Österreich bieten aufgrund der im europäischen Vergleich niedrigen Energiesteuer auf Dieselmotorkraftstoff (39,7 C/l, z.B. in Deutschland 47,04 C/l) Anreize, im deutsch-italienischen Verkehr auf österreichischem Gebiet zu tanken. Dies führt zu Kostenersparnissen z.B. gegenüber einer Betankung in Deutschland (Tankmenge bis zu 1200 l) in Höhe von 80 € und mehr. Dieses oftmals als „Tanktourismus“ bezeichnete Phänomen bringt dem österreichischen Staat zwar erhebliche Einnahmen. Allerdings dürften durch eine Anhebung des Dieselmotorkraftstoffsteuersatzes auf mittleres EU-Niveau deutlich mehr verlagerte Lkw-Verkehre auf die Schweiz zurückgeführt werden als durch eine Korridormaut.
- Im Gegensatz zu Österreich ist die Schweiz ein Drittland. Dies führt zu Zeitverlusten durch die Abfertigung und gegebenenfalls Rückstaus an den Grenzen, sowie zu Zusatzkosten im Rahmen der Zollabwicklung. Dies wird bei Routenplanungen berücksichtigt werden und gegen den Schweiz-Transit sprechen.

Belastung der Wirtschaft durch eine Korridormaut

Die Einführung einer Korridormaut auf einem Teilstück des Streckennetzes belastet insbesondere Produktionsstätten und Handelsbetriebe, die im Einkauf und Vertrieb auf die Nutzung der

Position des deutschen Transportgewerbes zu einer Korridormaut von München nach Verona betroffenen Autobahn, sowohl als Auftraggeber für den gewerblichen Straßentransport als auch im Werkverkehr angewiesen sind. In der von einer möglichen Korridormaut betroffenen Region befinden sich zahlreiche Industrie- und Handelsunternehmen. Diese Betriebe würden durch eine Korridormaut zusätzlich belastet und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Konkurrenten außerhalb der Region benachteiligt.

Fazit

Der BGL lehnt eine Korridormaut im Zulauf zum Österreich-Transit nachdrücklich ab. Eine solche Korridormaut

- **ist schon aufgrund der geographischen Gegebenheiten des betreffenden Streckenabschnittes EU-rechtlich nicht oder zumindest nicht im von Tirol gewünschten Umfang möglich,**
- **wird zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen (weder auf die Schiene noch auf Alternativstrecken) führen,**
- **schüfe einen Präzedenzfall für eine Verteuerung des Lkw-Verkehrs, die entsprechende Forderungen anderer Regionen in Deutschland und anderer Länder im Alpen transit nach sich ziehen würde und**
- **belastet die Wirtschaft in der betroffenen Region.**

Grundsätzlich stellt sich eine Erhöhung der Dieselmotorensteuer auf europäisches Durchschnittsniveau als geeignetere Lösung dar, um Lkw-Verlagerungen auf den Österreichstransit zu vermeiden.

Übrigens: Wenn Österreich bzw. Tirol weiterhin zur Vermeidung von Schadstoffemissionen ausschließlich den Lkw-Verkehr im Fokus behalten wollen, stellt sich die Frage, weshalb z.B. die Tiroler Landesregierung oder das österreichische Verkehrsministerium nicht dem deutschen Beispiel folgt und alternative Techniken, z.B. durch Oberleitungsstrecken für Lkw, pilotiert.