



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol  
Maximilianstraße 7, Postfach 243, 6010 Innsbruck  
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0800/22 55 22-1459  
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com  
www.ak-tirol.com

Bundesarbeitskammer  
Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2015-11435 Bei Rückfragen MMag. Peter Hilpold/Kn Klappe 1461 Innsbruck, 20.05.2015  
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

**Betreff:** Weißbuch - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum -  
Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden  
Verkehrssystem

**Bezug:** Ihr Mail vom 06.05.2015  
zust. Referent: Thomas Hader

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol hält fest, dass das Weißbuch Verkehr der EU-Kommission gerade für Tirol eine große Bedeutung hat, da die Verkehrsbelastung des Landes maßgeblich durch den internationalen Güterverkehr entstanden ist und die europäischen Grundfreiheiten den Handlungsspielraum für eine vernünftige Verkehrspolitik auf Landesebene erheblich einschränken. Aus diesem Grund ersuchen wir um Berücksichtigung der für uns zentralen Kritikpunkte bei der Konsultation zur Halbzeitbewertung des Verkehrsweißbuches von 2011, zu der die Kommission aufgerufen hat:

Teil B: Analyse der Ist-Situation

Zu B1:

Folgende Aspekte sind aus unserer Sicht besonders wichtig

- Öl- und Energiepreise
- Fahrgastrechte Arbeitsbedingungen
- Internalisierung externer Kosten
- Multimodaler Transport

## Teil C: Einschätzung der bisherigen Fortschritte

### Zu C1 und C2:

Die bisherigen Fortschritte in Bezug auf das Weißbuch Verkehr 2011 bewerten wir als sehr niedrig. Vor allem in Bezug auf die Ziele, die Stimmigkeit der Maßnahmen und die Klarheit der Strategie verweisen wir auf die Stellungnahme zum Weißbuch Verkehr vom 20.04.2011, in der wir auf diese zahlreichen Unzulänglichkeiten ausführlich hingewiesen haben. Die dort geäußerten Kritikpunkte haben bedauerlicherweise immer noch Gültigkeit. Leider ist im Weißbuch kein roter Faden zu erkennen, wie sich der Verkehr entwickeln soll, sondern es stellt vielmehr den Versuch dar, den Status Quo der Verkehrspolitik fortzuführen in der Hoffnung, dass es durch die Weiterentwicklung der technischen Standards und der Optimierung des Verkehrsmanagements dennoch zu einer Senkung der Belastungen kommt.

### Zu C3:

Wir finden die dringendsten Herausforderungen der europäischen Verkehrspolitik nur unzureichend wieder. So sollte es unbestrittenes Ziel der europäischen Verkehrspolitik sein, die Belastungen für die Menschen in Hinblick auf die Luftverschmutzung, Lärm und sonstige Belastungen zu senken, indem ein klares Bekenntnis zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene angestrebt wird. Auch in der Energiestrategie der Europäischen Union vom 25.02.2015 ist festgehalten, dass 30 % des Endenergieverbrauchs in Europa auf den Verkehrssektor entfällt, und dass es erforderlich ist, „*das gesamte Verkehrssystem schrittweise umzustellen*“. In den textlichen Ausführungen zum Weißbuch Verkehr wird das Ziel der Verlagerung zwar angedeutet, doch konkrete Maßnahmen hierzu suchen wir weiterhin vergeblich.

Umso erstaunlicher ist, dass weiterhin die Stadtmobilität bis 2050 gänzlich ohne PKW gewährleistet werden soll, im Gütertransport ist für das gleiche Jahr nur ein Anteil von 50 % für die Schiene angestrebt, und auch das nur für Fahrten über 300 km. Dieses Ungleichgewicht macht deutlich, wie stark die Interessen der Transportwirtschaft gewahrt werden sollen. Mit den vorliegenden Maßnahmenvorschlägen wird deshalb das Ziel zur Senkung der Emissionen um 60 % gegenüber 1990 bis zum Jahr 2050 nicht erreicht werden können.

### Zu C4:

Die zentrale Unstimmigkeit in diesem Papier sehen wir weiterhin darin, dass eine Reduzierung des Straßengüterverkehrs nach wie vor nicht vorgesehen ist und deshalb den Mitgliedstaaten kaum Möglichkeit geboten wird, verkehrslenkende Maßnahmen in diese Richtung zu setzen. Vor allem für Regionen mit einem hohen Anteil des Transitverkehrs wäre dies aber dringend notwendig. Derartige verkehrslenkende Maßnahmen könnten Maximalkontingente und die Alpentransitbörse sein.

Zu C5:

Die bisherige Verkehrspolitik zielt weiterhin darauf ab, dass der Großteil des Gütertransports auf der Straße erfolgt. Doch gerade durch den Transport der Waren auf der Straße entstehen für die Bürger entlang der Verkehrswege die größten Belastungen durch hohen Schadstoffausstoß und Lärm. Hinzu kommt Überlastung des Straßennetzes, was häufigere Sanierungen nötig macht und der Ruf nach neuen Verkehrswegen stärker wird. Es ist geradezu paradox, dass im Inntal seit 2002 ein Sanierungsgebiet ausgewiesen ist, das nachweislich aufgrund der Schadstoffausstöße vom Güterverkehr auf der Autobahn resultiert. Dennoch wurde das sektorale Fahrverbot vom Europäischen Gerichtshof als EU-rechtswidrig eingestuft, da es den freien Warenverkehr zu stark beschneiden soll.

Zu C6:

In Anbetracht dessen, dass im Weißbuch Verkehr sämtliche Themenbereiche angesprochen werden, die im Zusammenhang mit Verkehr stehen, ist automatisch jede Maßnahme auch in Einklang mit dem Weißbuch. Es ist aber weiterhin nicht nachvollziehbar, warum Verkehr als das Lebenselixier des Binnenmarktes dargestellt wird, wenn die negativen Auswirkungen des Verkehrs hinlänglich bekannt sind.

Zu C7:

Seit der Veröffentlichung konnten wir keine nennenswerten Neuerungen in der Europäischen Verkehrspolitik erkennen. Die Initiative, die mit Hinweis auf das Weißbuch gestartet wurde, war der Versuch der Zulassung von überlangen LKW im grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Maßnahme wurde aber glücklicherweise vom Europäischen Parlament verhindert. Wir sehen es als bezeichnend, dass die bisher einzige erkennbare Diskussion zum Weißbuch zu einer Maßnahme geführt wurde, die den Straßengüterverkehr stärkt und damit dem grundsätzlichen Ziel, eine Verlagerung zu erzielen, entgegenläuft.

Teil D: Zu erwartende Auswirkungen und Umsetzung

Zu D3:

Die Tarifierung der internationalen Transportachsen ist weiterhin das wichtigste Kriterium, warum Verkehrsrouten gewählt werden. Dementsprechend wäre es auch das wichtigste Instrument zur Verkehrsverlagerung. In Anbetracht dessen, dass sich die Maut auf den Autobahnen an den Infrastrukturkosten zu richten haben, ist eine automatische Deckelung gegeben, weshalb beispielsweise Deutschland die LKW-Maut senken musste.

Wir rufen in Erinnerung, dass in Tirol der Bau des Brennerbasistunnels (BBT) weiter vorschreitet. Am 19. März diesen Jahres erfolgte der Spatenstich zum Bau des Hauptstollens, und die Eröffnung ist weiterhin für 2026 geplant. Wenn der Tunnel also in 11 Jahren für den Verkehr freigegeben wird, so stellt sich die Frage, wer diese Infrastruktur tatsäch-

lich nutzen wird. Natürlich wird es einzig und allein von den Kosten abhängen, ob Frächter die Straße oder die Schiene wählen.

Die Errichtung des BBT kostet nach heutigem Stand 9 Milliarden Euro. Somit kann die Benützungsgebühr für den Tunnel gar nicht niedriger festgesetzt werden als die Maut auf der Autobahn. Das bedeutet, dass es zu keiner Verlagerung kommen kann. Wir warnen deshalb eindringlich davor, dass der Brennerbasistunnel zum Symbol einer verfehlten europäischen Verkehrspolitik wird, die in der Hoffnung auf den freien Markt neue und teure Infrastrukturen schafft, die dann aber nicht angenommen werden.

Um das Worst-Case-Szenario eines ungenützten Brennerbasistunnels zu vermeiden, müssen den Mitgliedstaaten sehr wohl Möglichkeiten eingeräumt werden, verkehrspolitische Maßnahmen durch Mautabgaben und Kontingente zu setzen. Vor allem für jene Abschnitte müssen diese Möglichkeiten gelten, auf denen parallel verlaufende Verkehrswege bestehen oder in der Zukunft errichtet sind.

Keine Option darf es sein, über öffentliche Zuschüsse die Verwendung des BBT zu verbilligen. Das wäre nicht nur ein Widerspruch zum Verursacherprinzip, sondern auch eine indirekte Förderung des Transportgewerbes, was wiederum neuen Verkehr fördern würde.

Zu D4:

Das dritte der nun definierten zehn Ziele der Europäischen Verkehrspolitik, bis zum Jahr 2030 insgesamt 30 % des Straßengüterverkehrs von mehr als 300 km Länge auf die Schiene und Wasserstraßen zu verlagern, ist zu wenig ambitioniert. Vor allem in Hinblick auf den Stadtverkehr, der bis 2050 gänzlich ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoß erfolgen soll, ist hier ein massives Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern gegeben, wie die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erreicht werden soll. Der Straßengüterverkehr muss aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol einen deutlich höheren Anteil übernehmen.

Teil E: Zukünftiger Weg

E4:

In der Energieunion sind klare Ziele zur Senkung des Energiebedarfs festgehalten. In diesem Bereich will die Kommission, dass gleichzeitig Wirtschaftswachstum und ein sinkender Energieverbrauch erzielt werden.

Diesen Zugang benötigen wir auch im Verkehrsbereich: Verkehr darf nicht als Lebenselixier unseres wirtschaftlichen Handelns gesehen werden, sondern wir benötigen vielmehr Wirtschaftswachstum bei gleichzeitiger Senkung des Verkehrsaufkommens. Es ist keine nachhaltige Wirtschaftsstrategie, wenn unsere arbeitsteilige Wirtschaft darauf aufbaut, Güter in allen Stadien quer durch Europa zu transportieren. Die Betonung der kleinräumigen

Wirtschaft bedeutet nicht nur Vorteile für die regionale Wirtschaft, sondern trägt auch maßgeblich dazu bei, weniger Verkehr zu produzieren.

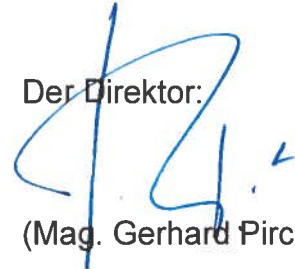
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)