Betrifft: Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) - Überarbeitung der Leitlinien

Bezug: Ihr Schreiben vom 29.03.2021

zust. Referent: DI Gregor Lahounik

Sehr geehrter Herr DI Lahounik,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur öffentlichen Konsultation zur Folgenabschätzung der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung wie folgt Stellung:

Wie bereits in unseren letzten Stellungnahmen zu den Transeuropäischen Netzen (GZ: WP-IN-2020/4514) sowie zur nachhaltigen und intelligenten EU-Mobilitätsstrategie (GZ: WP-IN-2020/4691) festgehalten, benötigt es weitreichende Maßnahmen der Dekarbonisierung im Verkehrsbereich, um die von der EU-Kommission festgelegte Reduzierung der Treibhausgase bis 2030 im Vergleich zu jenen Emissionen vom Jahr 1990 von mindestens 55 % zu erreichen.

Die Europäische Kommission ist sich, zumindest laut den im November 2020 vorgelegten Unterlagen, bewusst, dass der Verkehrsbereich ein entscheidender Faktor für die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele sein wird. Somit sollen den Transeuropäischen Netzen eine entscheidende Rolle zukommen, um den Weg für neue Transport- und Mobilitätslösungen zu ebnen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung innerhalb der EU nachhaltig zu verändern.

Trotz der öffentlichkeitswirksamen Verkündung des europäischen „Green Deals“ sowie der ambitionierteren Klimaziele, hat es den Anschein, dass für die Europäische Union die Liberalisierung und der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr nach wie vor an oberster Stelle stehen, während den gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrs immer noch viel zu wenig Beachtung zuteil wird.

Diese Tatsache lässt sich zum einen an den vergangenen Verkehrsberichten des Landes Tirol veranschaulichen. Wie aus dem Verkehrsbericht 2016 zu entnehmen ist, stieg der Güterverkehr auf den heimischen Autobahnen (A12 Inntalautobahn sowie A13 Brennerautobahn) von 2015 auf 2016 um durchschnittlich 7,3 % an. Von 2016 auf das Jahr 2017 belief sich der Zuwachs des Lkw Verkehrs auf durchschnittlich 3,9 %. Auch vom Jahr 2017 auf das Jahr 2018 nahm der Güterverkehr auf den Tiroler Autobahnen um durchschnittlich 4,4 % zu. Ein neuer trauriger Rekord wurde im Jahr 2019 verzeichnet, als 2,5 Millionen Lkw den Alpenübergang Brenner Richtung Italien überquerten. Auch im vergangenen Jahr wurde die zwei Millionen Marke erneut überschritten. Trotz des teilweisen Einbruchs des Schwerverkehrs aufgrund der Corona-Pandemie sind im Jahr 2020 mehr als 2,3 Millionen Lkw durch Tirol gefahren.

Zum anderen lässt sich die sekundäre Priorisierung der gesundheitlichen Aspekte am Kompromissvorschlag zur Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie (EurovignettenRL) im Dezember 2020 erkennen. Künftig wäre eine Anhebung der Mautaufschläge in Tirol nur möglich, sofern die Nachbarländer Deutschland und Italien zustimmen würden. In der realpolitischen Praxis werden diese beiden Länder bei etwaigen Plänen die Mautaufschläge zu erhöhen, von ihrem de facto Vetorecht Gebrauch machen. Dieser Plan stellt für die stark verkehrsbelastete Region rund um Tirol leider erneut einen enormen Rückschlag dar.

Vor allem der in der Konsultation festgehaltene Punkt A.1. *„Verringerung der mit dem Verkehr verbundenen Umweltkosten, etwa des Verlusts an biologischer Vielfalt, der Luftverschmutzung oder des Lärms“* ist für das Bundesland Tirol von immenser Bedeutung. Im Bereich des Lärmschutzes gibt es nach Ansicht der Arbeiterkammer Tirol nach wie vor deutliches Verbesserungspotenzial. Schon seit einigen Jahren macht sich die AK Tirol auf nationaler Ebene dafür stark, dass sich die Lärmschwellenwerte in erster Linie an der Gesundheit des Menschen bzw. am letzten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse orientieren. Dies würde eine Festlegung von 50 dB Lden sowie 40 dB Lnight bedeuten. Außerdem wäre es sinnvoll und praxisrelevant, Lärmquellen nicht einzeln zu betrachten, sondern eine Gesamtlärmbetrachtung durchzuführen, da in der Praxis die lärmgeplagte Bevölkerung auch keine Differenzierung von der jeweiligen Lärmart wahrnimmt, sondern der Lärm als Ganzes eine gesundheitliche Beeinträchtigung und Belastung darstellt.

Im Zusammenhang mit der in Punkt B.3. ausgeführten Verringerung der Luftschadstoffemissionen muss erneut Folgendes angemerkt werden: Emissionsfreie sowie emissionsarme Fahrzeuge, speziell jene im Güterverkehr, können und sollen nur ein Teil der Strategie sein. Das übergeordnete und langfristige Ziel der Europäischen Union betreffend des Schwerverkehrs muss vielmehr die ständige Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sein, da das Verkehrsproblem bei Niedrig-emissionsfahrzeugen, wie bei Elektro- oder Wasserstoffantrieben, nicht abschließend gelöst wird. Wenn nämlich die gleich hohe Anzahl an tagtäglich durch Tirol fahrenden fossilbetriebenen LKW durch „grünere“ Lastkraftwagen ersetzt wird, ändert dies am bestehenden Verkehrsproblem entlang der Brennerroute nichts.

Wie bereits ausführlich in der Stellungnahme zur nachhaltigen und intelligenten EU-Mobilitätsstrategie vom 11.01.2021 erläutert, benötigt es betreffend des Punktes A.1. *„Schaffung grenzüberschreitender Infrastrukturen“* vor allem im Schienenbereich eine deutliche Kapazitätssteigerung sowie eine bessere grenzüberschreitende Koordinierung. Um jedoch eine spürbare Verlagerung zu erreichen, muss eine große Menge an multimodalen Verladeterminals entlang der stark beanspruchten Verkehrsrouten, wie beispielsweise in Bayern bzw. in Südtirol/Trentino, errichtet werden und die Effizienz bei der Verladungszeit erhöht werden, um hier einen wesentlichen Vorteil gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße zu bieten. Hier ist vor allem die Europäische Kommission mit nachdrücklicher Einbeziehung der betreffenden Mitgliedsstaaten gefordert, Maßnahmen zur Umsetzung der vorgebrachten Vorschläge zu setzen, um ein leistungsfähiges Schienennetz im Güterverkehrsbereich zu schaffen.

Diesbezüglich wird abermals auf die Problematik rund um die Entstehung des Brennerbasistunnels (BBT) – bekanntlich ein von der Europäischen Union kofinanziertes Megaprojekt im Verkehrsbereich mit grenzüberschreitender Dimension – hingewiesen. Bekanntermaßen soll mit dem BBT eine Verkehrsverlagerung von der Straße hin zur Schiene auf der Achse Berlin-Palermo im Skandinavisch-Mediterranen Kernkorridor erfolgen. Unter anderem ist der BBT für die Vollendung des TEN-Verkehrsnetzes von großer Bedeutung. Der Europäische Rechnungshof veröffentlichte im Sommer 2020 einen Sonderbericht zu *„EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten“* und kritisierte dort neben unzähligen anderen Aspekten die Verzögerung bei der Fertigstellung des dringend notwendigen BBT und der dazugehörigen Zulaufstrecken. Gemäß den derzeitig verfügbaren Informationen ist es unwahrscheinlich, dass sämtliche deutsche Zubringerstrecken bzw. die Anschlussstrecken auf italienischer Seite bis zum Jahr 2030 vollständig errichtet werden. Hierzu ist in aller Deutlichkeit festzuhalten, dass die Kommission die allgemeine Verantwortung dafür trägt, dass die Mitgliedstaaten ihre jeweiligen Netzkorridore bis zur geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2030 fertigstellen. Diese Verzögerung ist im Sinne der dringend benötigten Verkehrsverlagerung und der Gesundheit der Tiroler Bevölkerung nicht akzeptabel.

Man läuft hier Gefahr aufgrund der nach wie vor anhaltenden Diskussionen um die Zulaufstrecken u.a. in Bayern eine weitere jahrelange Verschiebung der Fertigstellung der Brenner-Achse in Kauf zu nehmen und dies obwohl der Tunnel samt Zulaufstrecken verkehrspolitisch dringend erforderlich sind. Für die Zukunft hat die Europäische Kommission einerseits Sorge zu tragen, dass die Mitgliedsstaaten die jeweilig benötigten Zulauflaufstrecken umgehend fertigstellen und andererseits auf europäischer Ebene Vorkehrungen zu treffen, damit diese neue Infrastruktur nach Fertigstellung auch tatsächlich genutzt wird und es somit zu einer Verlagerung des Güterverkehrs kommt.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte ersucht um Berücksichtigung der vorgebrachten Argumente.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident: Der Direktor:

Erwin Zangerl Mag. Gerhard Pirchner