



**Amtssigniert.** SID2023091122315  
Informationen unter: [amtssignatur.tirol.gv.at](mailto:amtssignatur.tirol.gv.at)

Amt d. Tiroler Landesreg., Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, Österreich

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

p.a. [maria.benedikt@bmk.gv.at](mailto:maria.benedikt@bmk.gv.at)

Amt der Tiroler Landesregierung  
**Abteilung Verfassungsdienst**

**Dr. Gerhard Thurner**  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck  
+43 512 508 2212  
[verfassungsdienst@tirol.gv.at](mailto:verfassungsdienst@tirol.gv.at)  
[www.tirol.gv.at](http://www.tirol.gv.at)

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und  
Datenschutz unter [www.tirol.gv.at/information](http://www.tirol.gv.at/information)

Geschäftszahl – beim Antworten bitte angeben

VD-256/1/7-2023

Innsbruck, 13.09.2023

Zu Zl. 2023-0.585.566 vom 31.08.2023

## **Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme**

Zum übersandten Entwurf eines Gesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

### **I. Allgemeines:**

Eingangs sei festgehalten, dass Mauten im Ergebnis nicht nur Straßeninfrastruktur finanzieren. Insbesondere fahrleistungsabhängige Mauten setzen Anreize, Wege zu verkürzen und Leerfahrten zu reduzieren. Damit ist die Maut nicht nur ein zentrales verkehrslenkendes, sondern auch ein verkehrsvermeidendes Instrument. Gerade im hochsensiblen und transitgeplagten Alpenraum gilt es, dieses Instrument bestmöglich und in vollem Umfang zu nutzen. Die Tiroler Routenwahlstudie 2019 hat aufgezeigt, dass am Brenner insgesamt 33 Prozent und somit jährlich über 880.000 Lkw eine um mehr als 60 Kilometer kürzere Alternative über einen anderen alpenquerenden Pass gehabt hätten und damit als Umwegverkehr einzustufen sind. Nur 40 Prozent der Transit-Lkw über den Brenner sind bei diesem Kriterium am Bestweg unterwegs. Unter dieser Verkehrsbelastung leiden Infrastruktur, Mensch und Umwelt gleichermaßen. Dem Grundgedanken des Verursacherprinzips folgend, sollten zur Herstellung von Kostenwahrheit sämtliche unionsrechtlich zulässige Regelungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden.

### **II. Zu den einzelnen Bestimmungen wird bemerkt:**

#### Zu Artikel 1 Z 10 (§ 9):

Eine überproportionale finanzielle Unterstützung für saubere Lkw sollte vermieden werden, da diese dem Hauptziel der Stärkung der Verkehrsverlagerung auf die bereits heute äußerst energieeffiziente und elektrifizierte Schiene zuwiderläuft. Dem Ansatz der Nachhaltigkeitsstrategie „Vermeiden - Verlagern – Verbessern“ folgend sollte der Verkehrsverlagerung als effizienteste Dekarbonisierungsstrategie Vorrang vor der Dekarbonisierung der Straßenverkehrsflotte gegeben werden. Kritisch zu sehen ist in diesem Zusammenhang auch das Aussetzen der Valorisierung der Tarife für das Jahr 2024.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Landesregierung:

Dr. Forster  
Landesamtsdirektor