

Korridormaut

Möglichkeiten und Voraussetzungen einer Erhöhung

- Eine Erhöhung der Mautsätze ist lt. EU-Recht nach oben gedeckelt, maximal ist eine Erhöhung um 50% möglich. Ein Aufschlag über 25% bedarf u. a. der Zustimmung aller EU-Mitgliedsstaaten, die Teil des Korridors sind und an den beaufschlagten Abschnitt angrenzen.
- **Österreich** erhebt auf der **A12** Kufstein/Staatsgrenze-Knoten Innsbruck und auf der **A13** Innsbruck-Brenner bereits jeweils einen **Aufschlag von 25%** zur Mitfinanzierung des Brennerbasistunnels (sog. Bergzuschlag).
Quelle: <https://www.wko.at/service/verkehr-betriebsstandort/LKW-Maut-Oesterreich-GO-Box.html> (hier allerdings die Mautgebühren bis 2022).
- Nach der neuen **EU-Wegekostenrichtlinie** Art. 7f(1)b dürfte Österreich noch einen **zusätzlichen Aufschlag von bis zu 25%** auf besonders von Staus und fahrzeugbedingten Umweltschäden betroffenen Abschnitten erheben.
Voraussetzung: Auch Italien oder Deutschland oder beide erheben einen Aufschlag zwischen 25 und 50% und beide sind mit Österreichs Aufschlag einverstanden.
Quelle: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L0362&from=EN>
- Hier die neuen **Mauttarife ab 2023 für Österreich** <https://traktuell.at/news/mauttarife-2023-fuer-lkw-und-bus-in-oesterreich/> und die **Mauttarif-VO** inkl. Brennerautobahn A13 https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2022_II_448/BGBLA_2022_II_448.pdfsig

Zu berücksichtigen ist weiterhin:

- Die oftmals kürzeren Strecken über die Schweiz sind für LKWs nicht nur teurer, sondern erfordern auch einen wesentlich höheren logistischen Aufwand (Zoll-Formalitäten).
- Hinzu kommen strikte Schweizer Kontrollen des Fahrzeugzustandes und der Einhaltung von arbeitsrechtlichen Bestimmungen für die Fahrer (sollte Vorbild für Deutschland sein).
- Die erhöhte Korridormaut müsste ab Kreuz München Süd erhoben werden, um Ausweichverkehr zu vermeiden.
- Die durch Mautaufschläge erzielten Mehreinnahmen sollten bevorzugt für die Ertüchtigung der Eisenbahninfrastruktur im Brennerkorridor verwendet werden.

Unsere Meinung:

- Eine hohe Korridormaut ist notwendig, aber nicht die alleinige Lösung, um mehr LKWs auf die Schiene zu bringen. Hierzu bedarf es vielmehr der Bündelung verschiedener Maßnahmen.
- Das im 10-Punkte-Plan von Berlin vereinbarte LKW-Leitsystem muss umgehend geplant, realisiert und auch in Bayern mit einer Dosierfunktion ausgestattet werden, um die verkehrlichen Auswirkungen der Dosiermaßnahmen bei Kufstein Nord zu minimieren.
- **Langfristig muss eine Alpentransitbörse entwickelt und umgesetzt werden, um auf stark belasteten Alpenübergängen, wie dem Brenner, den LKW-Transit zu deckeln.**
- Auf Grund der geplanten Sanierung der Luegbrücke ab 2025 (später auch der Europabrücke) mit einspuriger Befahrbarkeit muss kurzfristig eine Verlagerung der LKWs auf die Schiene erfolgen, einschließlich eines Rund-um-die-Uhr-Service wie bei der RoLa von Freiburg (D) nach Novara (I).
- **Schluss mit Sozialdumping im Straßengüterverkehr!**
- **Durch die Bündelung dieser Maßnahmen könnte schnell eine spürbare Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erfolgen, ein 3.u.4. Gleis als Hochleistungsstrecke ist hierzu nicht erforderlich.**