



Bozen, 21.02.2025

Landtagsfraktion Für Südtirol mit Widmann
L.Abg. Thomas Widmannfsuedtirolwidmann@landtag-bz.orgPräsident des Südtiroler Landtages
Arnold SchulerZur Kenntnis: dokumente@landtag-bz.org**Schriftliche Antwort auf die Anfrage zur aktuellen Fragestunde Nr. 79/Februar/2025 – Güterverkehr über den Brenner: Kosten und Umwegverkehr**

Nachdem Ihre im Betreff angeführte Anfrage zur Aktuellen Fragestunde während der Landtagssitzung nicht behandelt wurde, reiche ich hiermit die Beantwortung gemäß Geschäftsordnung schriftlich nach.

1. Ist die Landesregierung über den Lkw-Umwegverkehr im Detail informiert? Wie lange sind die gefahrenen Umweg-Strecken im Durchschnitt, welche anderen Details sind hierzu relevant?

Es gibt verschiedene Erhebungen zum Phänomen „Umwegverkehr“, wobei es keine einheitliche Definition des Begriffes und auch keine einheitliche, von allen Nationalstaaten anerkannte, Erhebungsmethodik gibt. Seit mehr als 20 Jahren wird in Zusammenarbeit zwischen Österreich, Schweiz und Frankreich die „Cross Alpine Freight Transport“ (kurz CAFT) Studie erhoben. Im Rahmen dieser Studie wird auch der Ziel- und Quellverkehr erhoben. Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Italien nehmen an dieser Erhebung nicht teil, womit die Zahlen nicht ganzheitliche Aussagekraft haben. Es gibt somit keine von allen Seiten anerkannten Zahlen zum Umwegverkehr.

2. Ist die Landesregierung über die diesbezüglichen Kostenunterschiede informiert? Wie hoch sind die aktuellen Kosten getrennt nach Maut und anderen Kosten für Lkws über den Brenner, wie hoch im Vergleich bei den anderen alpenquerenden Pässen?

Auf der Strecke Kufstein – Affu beträgt die Maut für einen EURO6-LKW bis zu 184,43€. Wie Sie als ehemaliger Verkehrslandesrat sicherlich wissen, wird die Maut für Schwerfahrzeuge in der EU seit 1999 durch die EU-Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignette-Richtlinie) geregelt. Die Richtlinie wurde 2022 durch die EU-Richtlinie 2022/362 aktualisiert. Die Maut für Schwerfahrzeuge wird in der EU aufgrund von Kriterien wie Fahrzeugtyp und Gewicht sowie zurückgelegter Strecke definiert. Es besteht außerdem die Möglichkeit nach Emissionsklassen zu differenzieren. Zusätzlich kann unter bestimmten Bedingungen ein Mark-Up von bis zu 25% eingeführt werden. Alle betroffenen Mitgliedstaaten müssen der Einführung eines Mark-Ups in grenzüberschreitenden Regionen zustimmen. Die Schweiz ist nicht Mitglied der EU und muss sich somit auch nicht an die Eurovignetten-Richtlinie halten. Aus diesem Grund ist die LKW-Maut in der Schweiz höher als in den anderen alpenquerenden Routen. Die Landesregierung unterstützt, im Rahmen des geltenden EU-Rechts, die Einführung einer Umweltkorridormaut und einer variablen Maut auf der Brennerachse.

3. Ist die Landesregierung darüber informiert, ob Mauterhöhungen geplant sind?



Das italienische Verkehrsministerium hat in Absprache mit dem italienischen Wirtschaftsministerium und der Aufsichtsbehörde ART mitgeteilt, dass im Jahr 2025 keine Erhöhungen der Maut in Italien geplant ist. Im Rahmen der Konzessionsvergabe der Brennerautobahn ist die Einführung einer Umweltkorridormaut angestrebt.

Daniel Alfreider
LH-Stv. und Landesrat
(mit digitaler Unterschrift unterzeichnet)