

Amt der Tiroler Landesregierung
Verfassungsdienst
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck

G.-Zl.: GLA-2024/21/HIPE/JG
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 07.02.2024

Betrifft: Entwurf eines Gesetzes, mit dem das Tiroler Straßengesetz
geändert wird
Entwurf eines Gesetzes über die Fernpassestraße GmbH;

Bezug: Ihre Schreiben vom 16.01.2024 und 25.01.2024
Ihre Zeichen: VD-289/354-2024 und VD-289/6/1-2024

Sehr geehrter Herr Dr. Thurner,

die Arbeiterkammer Tirol nimmt zum Entwurf über die Änderung des Tiroler Straßengesetzes sowie die Einführung des Gesetzes über die Fernpassestraße GmbH wie folgt Stellung:

Zum Gesetz über die Änderung des Tiroler Straßengesetzes

Kernstück dieser Änderung des Tiroler Straßengesetzes ist die Verankerung der Möglichkeit des Landes Tirol, den Bau, die Instandhaltung und die Verwaltung einer Landesstraße oder Teilen davon an einen privaten Rechtsträger auszugliedern, der zu diesem Zweck gegründet wird. Zu den Möglichkeiten dieser neuen Gesellschaft als Straßenverwalterin gehörten auch die Festsetzung und Einhebung von Mautgebühren. Darüber hinaus werden zur Umsetzung der jüngsten Novelle der EU-Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) Bestimmungen übernommen, wie die Maut oder Benutzungsgebühr zu gestalten ist.

Zu Art 9 Abs 4: Straßenverwalter, Straßenbaulast

Grundsätzlich sind das Land oder die Gemeinde der Straßenverwalter. Bei der nun vorgeschlagenen Ergänzung wird vorgeschlagen, dass die Aufgaben an einen zu

diesem Zweck gegründeten privaten Rechtsträger übertragen werden können. Allerdings wird nicht weiter ausgeführt, wer der Eigentümer dieser Gesellschaft (nicht) sein kann. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol ist es undenkbar, dass ein privater Investor heute oder in zukünftiger Zeit jemals Gesellschafter dieses privaten Rechtsträgers sein kann, egal wie klein sein Anteil auch sein mag. Aus diesem Grund ist dieser neuen Bestimmung unbedingt hinzuzufügen, dass der zu diesem Zweck gegründete private Rechtsträger zu 100 % im Eigentum des Landes Tirol und/oder Anrainergemeinden sein muss und somit jedenfalls im Besitz der öffentlichen Hand bleiben muss.

Zu Art 57 Abs 1: Maut- und Benutzungsgebühren

Die Neufassung zur Bestimmung der Maut- und Benutzungsgebühren umfasst eine Reihe von Grundsätzen und Vorgaben zur Festsetzung der Maut, die aus der EU-Wegekostenrichtlinie inhaltlich übernommen sind. Es fehlt aber die Festlegung, auf welche Art die Maut- oder Benutzungsgebühren festzulegen und kundzumachen sind. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol müssen die Maut- oder Benutzungsgebührensätze für die verschiedenen Fahrzeugklassen jedenfalls durch Verordnung des Landeshauptmannes inklusive des hierfür üblichen Begutachtungsverfahrens festgesetzt werden. Denkbar ist es, dass diese Mautgebührenverordnung des Landeshauptmannes auf Vorschlag der privaten Gesellschaft als Straßenverwalterin erfolgt. Das Erlassen der Mautgebührenordnung als Verordnung des Landeshauptmannes ist von zentraler Bedeutung, um ausreichend Transparenz und Kontrolle bei der Festsetzung der Höhe sicherzustellen und nicht Gefahr zu laufen, dass der private Rechtsträger neue Gebühren lediglich durch Änderung der entsprechenden Zahlen auf einer Homepage kommuniziert.

Zu Art 57 Abs 8: Höhe der Maut- und Benutzungsgebühren

Gemäß dem vorliegenden Gesetzesvorschlag sollen die Maut- und Benutzungsgebühren so festgesetzt werden, dass die voraussichtlichen Einnahmen die Aufwendungen für Straßenbaulast (Bau und Instandhaltung der Straße), die Verwaltung der Straße und die Bereitstellung der Parkplätze nicht übersteigen. Eine ähnliche Bestimmung findet sich auch in Art 7b der EU-Wegekostenrichtlinie. Der dort verankerte Grundsatz, dass sich die Infrastrukturgebühren an den Kosten für den Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des Verkehrswegenetzes zu orientieren haben, gilt jedoch ausschließlich für die Bemautung schwerer Nutzfahrzeuge. Außerdem ist diese Bestimmung gemäß Art 7 Abs 2 im Falle einer Maut oder Benutzungsgebühr abseits des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zu dem der Fernpass nicht zählt, gar nicht anzuwenden.

Da es somit keine rechtliche Verpflichtung gibt, diesen Grundsatz zur maximalen Mauthöhe im Gesetz zu verankern, spricht sich die Arbeiterkammer Tirol gegen die Einführung von Abs 8 aus. Denn auch ohne gesetzliche Verankerung dieses Grundsatzes, der vereinfacht besagt, dass die Einnahmen die Ausgaben nicht

überschreiten dürfen, kann er in der Praxis ja dennoch eingehalten werden. Als gesetzlich verpflichtende Vorgabe beinhaltet dieser Grundsatz jedoch eine entscheidende Problematik: Bei gleichbleibenden Kosten müsste die Maut bei zunehmendem Verkehr gesenkt werden, damit die Einnahmen ebenfalls gleich bleiben. Mehr Verkehr würde also eine geringere Mauthöhe bewirken. Das wäre natürlich ein fatales Signal an die ansässige Bevölkerung und auch die Konterkarierung des selbst gesteckten Zieles der Tiroler Landesregierung, mit Einführung der Maut die Zahl an Fahrten am Fernpass geringer zu halten.

Laut diesem Artikel kann auch ein „allfälliges Entgelt für die Einräumung des Fruchtgenussrechtes“ im Falle einer Einrichtung eines privaten Rechtsträgers als Straßenverwalter bei der Festsetzung der Mauthöhe berücksichtigt werden. Hierzu fehlt die Konkretisierung, wer Begünstigter dieses Fruchtgenussrechts sein soll. Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass unbedingt rechtlich klargestellt werden muss, dass derartige private Rechtsträger in 100%igem Eigentum der öffentlichen Hand bleiben müssen.

Zu Art 57 Abs 10: Mautschuldner

In dieser Bestimmung ist vorgesehen, dass zur Entrichtung der Maut- oder Benutzungsgebühr nicht nur der/die Lenker:in, sondern auch der/die Zulassungsbesitzer:in verpflichtet ist. Diese Bestimmung ist ausdrücklich zu befürworten, da im gewerblichen Transport das Unternehmen die Maut zu entrichten hat. Bei Problemen werden vor Ort jedoch die Fahrer:innen angehalten und gegen sie Strafen wegen Mautprellerei ausgesprochen. Somit führt diese Bestimmung zu mehr Gerechtigkeit im Sinne der Beschäftigten.

Zum Gesetz über die Fernpassstraßen GmbH:

Der Gesetzesentwurf enthält die Ermächtigung an die Landesregierung, die Fernpassstraße GmbH einzuführen und regelt ihre Aufgaben. Neben dem Bau und Erhaltung gehört auch die Festsetzung und Einhebung der Maut- oder Benutzungsgebühren zu ihren Aufgaben. Allerdings ist auch in diesem Gesetzesentwurf nicht weiter ausgeführt, in welcher Rechtsform die Festsetzung der Mautgebühren zu erfolgen hat. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol sollte – wie bereits ausgeführt – verankert werden, dass die Mautgebührenordnung jedenfalls in Form einer Verordnung des Landeshauptmannes inklusive Begutachtungsverfahren zu erfolgen hat.

Wie auch im Tiroler Straßengesetz als allgemeine Bestimmung sollte im Gesetz zur Fernpassstraßen GmbH im Konkreten festgelegt werden, dass diese private Gesellschaft in 100%igem Eigentum des Landes Tirol und/oder Anrainergemeinden und damit ausschließlich in öffentlicher Hand zu verbleiben hat. Eine Privatisierung dieser GmbH ist aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol undenkbar.

Darüber hinaus müssen wir den zeitlichen Ablauf dieser Gesetzesbegutachtung kritisieren, da die Grundlage für dieses Gesetz ja die Änderung des Tiroler Straßengesetzes ist, die vom Tiroler Landtag noch gar nicht beschlossen wurde. Da beide Gesetze gleichzeitig zur Begutachtung übermittelt wurden, bedeutet dies, dass es für das Gesetz zur Fernpassstraßen GmbH zum jetzigen Zeitpunkt keine rechtliche Grundlage gibt und damit der Landtag als Gesetzgebungsorgan sowie sämtliche Verhandlungen vorweggenommen werden. Dies bedeutet die Abwertung des Gesetzgebungsverfahrens sowie des Landtags als Gesetzgebungsorgan, die von der Arbeiterkammer Tirol in aller Deutlichkeit kritisiert wird.

Zum Fernpass-Paket als Auslöser für den Änderungsvorschlag des Tiroler Straßengesetzes und des Gesetzesvorschlages zur Fernpassstraßen GmbH

Auch wenn im Gesetzesvorschlag das Fernpass-Paket nicht weiter angesprochen wird, so sind die Pläne der Tiroler Landesregierung zum Bau des Fernpassstunnels, der zweiten Röhre für den Lermooser Tunnel und die geplante Bemaunung der Fernpassroute der Anlass für die Gesetzesänderung. Hierzu hält die Arbeiterkammer Tirol fest, dass das Außerfern aufgrund der Verkehrssituation entlang der B179 Fernpassstraße – neben dem Wipptal – jene Tiroler Region ist, die am stärksten vom Transitverkehr belastet ist und schon seit Jahren mit den negativen Auswirkungen von Lärmbelastung, Luftverschmutzung und eingeschränkter Mobilität aufgrund der allzu oft verstopften Straße zu leiden hat. Dementsprechend sind sämtliche Bemühungen der Tiroler Landesregierung, die Bevölkerung des Außerfern verkehrstechnisch zu entlasten, zu befürworten.

Beim vorgestellten Maßnahmenpaket ergeben sich für die Arbeiterkammer Tirol jedoch eine Reihe von Fragen und Bedenken, ob die geplanten Projekte tatsächlich auch zum gewünschten Ziel führen. Denn wir haben die Befürchtung, dass letztlich die negativen Auswirkungen durch die gesetzten Maßnahmen sogar überwiegen könnten.

Lkw-Fahrverbot auf der B179 Fernpassstraße

Derzeit ist auf der B179 von Nassereith bis Vils ein Fahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht verordnet. Ausgenommen davon sind Quell- und Zielfahrten für insgesamt 19 Gebiete, die von Bayern bis Südtirol reichen. Die Grundlage dieses Lkw-Fahrverbots ist § 43 Abs 1 lit b Z1 StVO, nach der Fahrverbote erlassen werden können, „wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs [...] erfordert“.

Mit Errichtung des Fernpassstunnels wird aber genau diese Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des bewegenden Verkehrs verbessert, indem der steilste Abschnitt mit den engsten Kurven des Fernpasses untertunnelt wird. Wir hegen deshalb große Bedenken, ob dieses Fahrverbot nach Fertigstellung des Tunnels vor nationalen und europäischen Gerichten aufgrund der geänderten baulichen Straßenverhältnisse

standhalten kann. Denn nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs als auch des Europäischen Gerichtshofes sind Eingriffe in den Gleichheitsgrundsatz sowie Beschränkungen des freien Personen- und Warenverkehrs nur als letztes Mittel und im geringstmöglichen Ausmaß zulässig, wie das Erkenntnis des VfGH zum Lkw-Fahrverbot am Fernpass von 2009 sowie die Urteile des EuGH zum sektoralen Fahrverbot im Unterinntal belegen. Wir sind daher der Rechtsauffassung, dass das Lkw-Fahrverbot am Fernpass nach Fertigstellung des Fernpassstunnels rechtlich nicht haltbar sein wird.

Bemautung der B179 Fernpassstraße

Bei der Errichtung des Fernpassstunnels und gleichzeitiger Einführung einer Maut ist einerseits mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen, da eine neue und bessere Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich immer zusätzlichen Verkehr verursacht. Andererseits besteht die Gefahr von Ausweichverkehren auf andere unbemautete Korridore von preissensiblen Autofahrer:innen.

Ersten Meldungen zufolge könnte Maut für die Fernpassstraße 14 Euro für die Einzelfahrt und 140 Euro für die Jahreskarte kosten – analog zur Brennerautobahn als „Mehrfahrtenkarte“ benannt, um der Ausnahmeregelung für Häufignutzer:innen gemäß Art 7i Abs 2a der EU-Wegekostenrichtlinie gerecht zu werden. Darüber hinaus gehende Ermäßigungen für Anrainer:innen sind mit Hinweis auf die 2022 in Kraft getretenen Änderungen der EU-Wegekostenrichtlinie (2009/62/EG) nicht mehr zulässig. Parallel dazu sollen der Außerferner Bevölkerung besondere Förderungen gewährt werden.

Ausgeblendet von der bisherigen Berichterstattung blieb bislang die Frage, in welcher Höhe Lkw auf der B179 bemautet werden. Über den Felbertauern werden aufbauend auf die Einzeltarife bis zu 70 Euro für Lkw über 3,5 Tonnen mit vier oder mehr Achsen sowie Vielfahrerrabatte angeboten.

Aus den zahlreichen wissenschaftlichen Untersuchungen zum Transitverkehr über den Brenner wissen wir, dass Spediteure lange Umwege in Kauf nehmen, nur damit Maut eingespart werden kann. Die Höhe der Maut stellt daher ein wichtiges Instrument zur Lenkung von Verkehrsströmen und daher auch zur Verhinderung einer drohenden Lkw-Lawine über die Fernpassstraße dar – dies gilt vor allem dann, falls das Lkw-Fahrverbot aufgehoben werden sollte. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol muss das Instrument der Lkw-Maut jedenfalls genützt werden, um einerseits die Zunahme von Lkw-Fahrten über die Fernpassroute zu vermeiden und andererseits die regionale Wirtschaft nicht übermäßig stark dadurch zu belasten.

Maßnahmen gegen die Verkehrsverlagerung auf alternative Routen

Bei der Errichtung des Fernpasstunnels und gleichzeitiger Einführung einer Maut ist einerseits mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen, da eine neue und bessere Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich immer zusätzlichen Verkehr verursacht. Andererseits besteht die Gefahr von Ausweichverkehren auf andere unbemautete Korridore von preissensiblen Autofahrer:innen.

Diese Ausweichverkehre werden einerseits das Hahntennjoch betreffen, für das ebenfalls eine Bemautung angekündigt ist. Andererseits ist mit zusätzlichem Verkehr über die B177 Seefelder Straße zu rechnen. Zusätzlicher Ausweichverkehr würde die Situation auf der B177 von Scharnitz über Seefeld bis nach Zirl noch weiter verschärfen und das zumutbare Ausmaß an Verkehrsbelastung überschreiten. Immerhin ist diese Strecke bereits heute durch ein hohes Verkehrsaufkommen von knapp 12.000 Kfz pro Tag an der Zählstelle Reith b. S. im Jahr 2022 gekennzeichnet; das sind nur etwa 1.000 Kfz weniger als bei den Zählstellen am Fernpass (Zählstelle Leermoser Tunnel und Nassereith-Feuerstein). Besonders betroffen sind jene Orte, bei denen der Verkehr durch das Ortszentrum oder in unmittelbarer Nähe vorbei führt und vor allem dann, wenn es sich gleich um mehrere zentrale Verkehrsrouten handelt, wie es in Zirl mit der Autobahn im Süden, der B177 im Norden und der B171 Tiroler Straße quer durch den Ortskern der Fall ist. Dementsprechend fordert die Arbeiterkammer Tirol, dass gleichzeitig auch an baulichen, tariflichen und/oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen entlang der B177 Seefelder Straße von Zirl bis Scharnitz gearbeitet wird.

Wir ersuchen höflich, unsere Argumente in den Stellungnahmen zu berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner