

10./11. März 2007  
Der Standard

## **"Lukrative Einnahmen" erhöhen Transit Transitforum-Obmann Gurgiser: Bund und Land Tirol "profitieren" von der Zunahme des Lkw-Verkehrs am Brenner**

Innsbruck - Finanzielle Interessen seien wesentlich für die Zunahme des Lkw-Transits am Brenner verantwortlich - und für die neuerlich gestiegene Schadstoffbelastung, sagt Transitforum-Obmann Fritz Gurgiser. Und nicht etwa eine Belebung der Konjunktur, wie Verkehrslandesrat Hans Lindenberger (SP) erst kürzlich gemeint hat.

Gurgiser nannte am Freitag in einer Pressekonferenz drei "lukrative Einnahmequellen". Die Hauptmautstelle Schönberg als "Goldesel" der Asfinag; das dichte Netz an "Billigdiesel-Tankstellen" entlang der 78-Kilometer-Strecke zwischen dem Brenner und Kufstein; drittens die Strafgelder, die bei schadhaften oder überladenen Lkws kassiert werden und die zu 52 Prozent in Tirols Sozialhilfepotf fließen.

### **Steuergeld**

Rund eine Milliarde Euro hochgerechnet würde das Finanzministerium durch die Tiroler Billigtankstellen jährlich an Steuern einnehmen. Wenn ein 1400-Liter-Tank eines alpenquerenden Lkws in Tirol und nicht in Italien oder Deutschland gefüllt werde, sei dies eine Ersparnis von 150 bis 250 Euro. Gurgisers Rechnung: "Wenn jeder der zwei Millionen Transit-Lkws nur einmal im Jahr im Inntal tausend Liter tankt, koste dies rund zwei Milliarden Euro. Davon ist die Hälfte an Steuern abzuführen."

Die Asfinag, so Gurgiser, habe in Schönberg allein in den vergangenen drei Jahren seit dem Wegfall der Ökopunkte im Jahr 2004 durch die Brenner-Sondermaut und Einführung des Road-Pricing 150 Millionen Euro an Mehreinnahmen zu verzeichnen. "Aber sie weigert sich bisher bei Amras neben Innsbruck fünf bis sieben Millionen Mehrkosten für eine Einhausung auszugeben, wo täglich 78.000 Fahrzeuge, davon rund 12.000 Lkws, zehn Meter vor der Siedlung vorbeifahren."

Das Bündel an finanziellen Interessen erkläre, warum der Transit steige: "Man verdient viel, deshalb gibt es nur halbherzige Maßnahmen." Etwa das Verbot von alten Fahrzeugtypen, "die es nicht mehr gibt". Die "hoch gehaltenen" Lkw-Zahlen dienten gleichzeitig als Argument für den Brennerbasistunnel, von dem nur die Bauwirtschaft profitiere und der das Transit-Problem nicht löse.

Gurgiser: "Heute würde keiner den Tunnel benützen", angesichts der günstigen Straße. Auf der Brenner-Achse Rosenheim - Verona koste der Kilometer 30 Cent, der Abschnitt Basel - Chiasso das Doppelte. Verantwortlich für den Brenner-Tarif sei die niedrige Maut in Italien, "wo es einen Bonus für Vielfahrer gibt". (Benedikt Sauer, DER STANDARD print, 10./11.3.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2799548>