

Der Lkw-Sturm bricht los

Auf dem Brenner sollen heuer 50.000 Lkw mehr fahren. In Ostösterreich gibt es zweistellige Zuwachsraten. Die „Rollende Landstraße“ verliert immer mehr Kunden.

WIEN (SN-w.sch) - Mit heftiger Kritik an der Verkehrspolitik der Bundesregierung wartete Dienstag der Zentralverband Spedition und Logistik auf. Allein durch Fehlsteuerungen bei der Rollenden Landstraße (RoLa), dem Huckepackverkehr von Lkw auf Zügen, sollen heuer 50.000 Lkw mehr über den Brenner fahren, wurde gewarnt. Laut Max Schachinger, Geschäftsführer der Schachinger Logistik, ist bereits im März der Güterverkehr auf der RoLa über den Brenner um 34 Prozent zurückgegangen, während in den vergangenen fünf Jahren eine Verdoppelung stattgefunden habe.

Jährlich gibt es in Österreich im Güterverkehr 2,5 Millionen Transitfahrten, wovon 600.000 auf der Schiene abgewickelt werden. Davon werden wiederum 370.000 auf der RoLa bewerkstelligt. Dieser Wert werde sich bis Jahresende halbieren, meint Schachinger. Der Zentralverband geht überdies davon aus, dass der Lkw-Verkehr in Ostösterreich um einen zweistelligen Prozentsatz anschwellen wird, ohne diesen näher zu beziffern. Insgesamt sind in Österreich rund 30 Millionen Lkw pro Jahr unterwegs.

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) wies Dienstag darauf hin, dass der Lkw-Verkehr in den mittelosteuropäischen Ländern, die am 1. Mai der EU beitreten, seit 1993 um 96 Prozent zugenommen habe. Gleichzeitig sei der Gütertransport per Bahn um 25 Prozent gesunken. In der Slowakei ist der Straßengüterverkehr sogar um 338 Prozent gewachsen, in Tschechien um 145 Prozent. Die Spediteure und Logistiker warnen aber vor einer „Hatz“ gegen den Lkw-Verkehr. Die Regierung habe es „verschlafen“, Österreich zur Logistik-Drehscheibe für Ost- und Südosteuropa auszubauen, kritisierte die Präsidentin des Zentralverbandes, Heidegunde Senger-Weiss: „Wenn notwendig, verlagern wir unsere Kunden nach Ungarn.“ Die großen heimischen Spediteure hätten ja alle Niederlassungen in den neuen EU-Ländern. Kritik setzte es auch an der Lkw-Maut. Man nähere sich „relativ schnell einem Chaos“, meinte Schenker-Vorstandschef Elmar Wieland. Der Verwaltungsaufwand sei höher als befürchtet. Generaldirektor Friedrich Macher von Kühne & Nagel trat dafür ein, dass sich die Mauthöhe am Verkehrsaufkommen in einem Straßenabschnitt orientieren soll. Der Zentralverband ist gegen eine Lkw-Maut auf Ausweichrouten und generell auf Bundesstraßen, dafür sollte das Nachtfahrverbot fallen.

Grüne für Einführung der Pkw-Maut ab 2006

Der Bundessprecher der Grünen, Alexander Van der Bellen, trat Dienstag für die „aufkommensneutrale“ Einführung einer kilometerabhängigen Pkw-Maut ab 2006 ein. Dafür sollen die Autobahnvignette und die motorbezogene Versicherungssteuer gestrichen werden. Für Pendler sollte es Ausnahmeregelungen geben. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft der WU Wien, meinte, dass die Pkw-Maut „zumindest bei fünf Cent pro Kilometer liegen sollte“. Dies sei jener Tarif, der auf den meisten italienischen Autobahnen verrechnet werde. Grundsätzlich sollten die Tarife flexibel sein, je nach dem Verkehrsaufkommen. Verkehrsminister Hubert Gorbach (FP), die VP und die Autofahrerklubs sprachen sich gegen die Pkw-Maut aus.