

28. Oktober 2009

Aussendung des Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

## **VCÖ-Studie: Globaler Güterverkehr stellt Europa und Österreich vor Herausforderungen**

### **Internationale und nationale Regulierungen sind notwendig**

Mit der zunehmenden Globalisierung geht ein Anstieg des weltweiten Güterverkehrs einher – mit Auswirkungen auf den Verkehr in Europa und in Österreich. Das zeigt eine heute präsentierte VCÖ-Studie. Rahmenbedingungen, die die Auswirkungen des Güterverkehrs auf ein für Mensch und Umwelt verträgliches Maß reduzieren, sind jetzt zu setzen, betont der VCÖ.

„Eine internationale Einkaufspolitik und arbeitsteilige Produktionsverfahren sind in der globalen Wirtschaft heute nicht mehr wegzudenken. Damit einher geht ein starker Anstieg des Warenverkehrs“, so VCÖ-Experte Martin Blum bei der Präsentation der aktuellen VCÖ-Studie „Globaler Güterverkehr – Herausforderung für Europa“.

Ein Fünftel der weltweiten Warenströme entfällt auf die EU. Die EU27 exportierte im Jahr 2007 Güter im Wert von 1.240 Milliarden Euro, die Importe beliefen sich auf 1.426 Milliarden Euro. Besondere Bedeutung beim weltweiten Außenhandel der EU kommt den Häfen zu: Mehr als 3,3 Milliarden Tonnen an Gütern wurden im Jahr 2008 in den Seehäfen Europas umgeschlagen. Der Güterumschlag an den Containerterminals und Seehäfen ging mit der Wirtschaftskrise zwar weltweit zurück, mittelfristig wird aber wieder mit einem Anstieg gerechnet. „Der wieder steigende Warenumsatz in den Häfen wird sich wiederum auf den Verkehr innerhalb Europas auswirken“, betont VCÖ-Experte Blum.

Ein Zuwachs beim Güterverkehr führt in der EU vor allem zu einem Anstieg des Straßengüterverkehrs, wie die VCÖ-Studie zeigt. Der EU-Gütertransport auf der Straße, gemessen in Tonnenkilometern, stieg zwischen den Jahren 2000 und 2007 um rund 27 Prozent. Der Transport mit Binnenschiffen nahm um fünf Prozent zu, jener mit der Bahn um zwölf Prozent zu. Rund 46 Prozent der Transportleistung in der EU werden derzeit auf der Straße von Lkw zurückgelegt. „Eine hohe Belastung für Mensch und Umwelt sind die Folgen“, macht VCÖ-Experte Blum aufmerksam.

In Österreich verursachte im Jahr 2007 der Lkw-Verkehr 10,1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> – und ist damit für rund 12 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Landes verantwortlich. Neben hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen belastet der Straßengüterverkehr Mensch und Umwelt auch durch Lärm, andere Schadstoffemissionen und führt zu einem höheren Unfallrisiko. Dadurch verursacht der Lkw-Verkehr in Österreich jährlich 5,7 Milliarden Euro an Kosten. Diese Kosten sind nur zu etwa 36 Prozent durch Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr gedeckt.

„Eine Verschiebung des Modal Splits im Güterverkehr hin zur Bahn und weg vom Lkw kann die Klimabilanz des Güterverkehrs wesentlich verbessern und die externen Kosten senken“, betont VCÖ-Experte Blum. Das Potenzial für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist groß, so die aktuelle VCÖ-Studie: 39 Prozent der Transporte im Straßengüterverkehr in der EU erfolgen über Distanzen von mehr als 500 Kilometer, in Österreich sind es 46 Prozent. „Entscheidend für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind Rahmenbedingungen, damit die Bahn ihre Wirkung in der Fläche erzielen kann“, sagt VCÖ-Experte Blum.

Innerhalb der EU und in Österreich können Maßnahmen, die die Kostenwahrheit erhöhen, einen wesentlichen Beitrag zu einem nachhaltigeren Güterverkehr leisten. Dazu gehört etwa die Anpassung der Wegekostenrichtlinie, die die Miteinbeziehung externer Kosten in die Maut regelt. Auch CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Kraftfahrzeuge, wie sie heute von der EU-Kommission für Klein-Lkw vorgeschlagen werden, sind wichtige Maßnahmen.

Der VCÖ spricht sich für die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut auf Österreichs Straßen aus. Die Schweiz hat im Jahr 2001 eine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut auf allen Straßen eingeführt, die Infrastrukturkosten und externe Kosten einbezieht. Für einen 40-Tonnen-Lkw beträgt die Maut zwischen 90,4 Rappen (60 Cent) bis 122,8 Rappen (81 Cent) pro Kilometer. Der Wirtschaftsstandort Schweiz wurde durch die Einführung der flächendeckenden Maut nicht gefährdet. Laut Weltwirtschaftsforum ist die Schweiz im Jahr 2009 die wettbewerbsfähigste Volkswirtschaft der Welt.

„Wenn Lkw auch in Österreich nicht nur auf Autobahnen und Schnellstraßen, sondern im gesamten Straßennetz Maut bezahlen, wären mehr Kosten gedeckt. Mit den Mauteinnahmen könnten zudem Investitionen am Bahnnetz getätigt werden und das Angebot des Öffentlichen Verkehrs weiter verbessert werden“, so VCÖ-Experte Blum.

Auch für den alpenquerenden Güterverkehr sind Maßnahmen notwendig. Der VCÖ fordert gemeinsam mit der Alpen-Initiative die rasche Umsetzung einer Alpentransitbörse. Die Alpen-Initiative setzt sich für den Schutz des Alpenraums ein. „Um die begrenzte Kapazität im Alpenraum bei global steigendem Güterverkehr handhaben zu können, braucht es ein intelligentes Managementsystem für den Güterverkehr“, betont Toni Aschwanden von der Schweizer Alpen-Initiative. Im Rahmen der Alpentransitbörse legen die Alpenstaaten eine Maximalzahl an Lkw-Fahrten über die Alpen fest. Eine begrenzte Anzahl von Transifahrten wird jährlich versteigert. Die vertretbare Fahrtenzahl wird dabei nicht nur durch die Straßenkapazität, sondern vor allem auch durch die Umweltkapazität bestimmt. „Für Österreichs Bevölkerung ist die Alpentransitbörse ein Schutz gegen zukünftige Transilawinen. Die Umsetzung der Alpentransitbörse muss daher so schnell wie möglich gestartet werden,“ betont VCÖ-Experte Blum abschließend.

#### **VCÖ: Modal Split des Güterverkehrs in der EU von der Straße bestimmt (Modal Split Tonnenkilometer)**

Straße: 45,6 %

Seeschifffahrt\*: 37,3 %

Schiene: 10,7 %

Öl-Pipelin: 3 %

Binnenschifffahrt: 3,3 %

Luftfracht\*: 0,1 %

\*nur Inland- und Intra-EU27-Transporte berücksichtigt

Quelle: EU-Kommission, VCÖ 2009

#### **VCÖ: Straßengüterverkehr wächst in der EU am stärksten (Tonnenkilometer im Jahr 2007, in Klammer Veränderung gegenüber Jahr 2000)**

Straße: 1.927 Mrd. Tonnenkilometer (+26,9 Prozent)

Schiene: 452 Mrd. Tonnenkilometer (+11,9 Prozent)

Binnenschiff: 141 Mrd. Tonnenkilometer (+5,2 Prozent)

Rohrleitungen: 129 Mrd. Tonnenkilometer (+ 1,6 Prozent)

Quelle: EU-Kommission, VCÖ 2009

#### **VCÖ: Potential für Verlagerung auf Schiene ist groß (Anteil der Transportentfernungen am Straßengüterverkehr)**

0 bis 49 km: 8,8 Prozent

50 bis 149 Kilometer: 15,5 Prozent

150 bis 499 Kilometer: 36,4 Prozent

500 bis 999 Kilometer: 20,9 Prozent

1.000 bis 1.999 Kilometer: 13,1 Prozent

2.000 bis 5.999 Kilometer: 5,3 Prozent

Quelle: Eurostat, VCÖ 2009

Link: [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)