

## **Effizienter Güterverkehr nützt der Wirtschaft und der Umwelt**

**Das enorme Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße schadet der Umwelt und belastet die Anrainer und die Wirtschaft. Eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene brächte der Volkswirtschaft deutlich erhöhten Nutzen. Eine flächendeckende Lkw-Maut ist dringend nötig.**

Im Jahr 2004 wurden in Österreich auf Schiene und Straße rund 450 Millionen Tonnen Güter transportiert, davon 90 Millionen Tonnen mit der Bahn. Die Transportleistung, also die Tonnage der Güter multipliziert mit der zurückgelegten Strecke beträgt bei der Bahn 17,6 Milliarden Tonnenkilometer und beim Lkw-Verkehr rund 30 Milliarden Tonnenkilometer. Der Lkw-Verkehr wächst ungebrems, der Anteil auf der Schiene stagniert. Hauptursache für das Wachstum beim Lkw ist die fehlende Kostenwahrheit. Der Lkw-Verkehr trägt nur 32 Prozent der von ihm verursachten Kosten.

### **VCÖ: Lkw-Verkehr wälzt den Großteil der von ihm verursachten Kosten auf die Allgemeinheit ab**

Mit rund 3,1 Milliarden Euro belastet der Lkw-Verkehr in Österreich die Allgemeinheit. Jede Person in Österreich, vom Baby bis zum Greis, wird vom Lkw-Verkehr mit 385 Euro im Jahr belastet. Die Bahn bezahlt auf allen Strecken Schienenmaut, egal ob Regionalbahn oder Hauptstrecke. Lkw sind dagegen in Österreich auf allen Freilandstraßen und im Ortsgebiet von der Maut befreit. Österreich muss sich dafür stark machen, dass die neue EU-Mautrichtlinie eine Lkw-Maut auf allen Straßen erlaubt.

### **Lkw für die Allgemeinheit vier Mal so teuer wie Güterzug!**

Der Lkw-Verkehr trägt die von ihm verursachten Kosten nicht. Die vom Straßengüterverkehr verursachten Infrastrukturkosten belaufen sich in Österreich derzeit auf 2,5 Milliarden Euro im Jahr. Durch verkehrsspezifische Steuern, Abgaben und Lkw-Maut kommt der Lkw-Verkehr nur für 1,3 Milliarden Euro auf. Die fehlenden 1,2 Milliarden Euro werden auf die Autofahrer abgewälzt. Hinzu kommen nicht von den Lkw gedeckte Kosten durch Lärm, Abgase, Unfälle und Klimabelastung in der Höhe von 1,86 Milliarden Euro im Jahr. In Summe belastet der Lkw-Verkehr in Österreich die Allgemeinheit mit Kosten von jährlich rund 3,1 Milliarden Euro, das sind pro Person und Jahr 385 Euro.

Pro 1.000 Tonnenkilometer verursachen Lkw Kosten in der Höhe von durchschnittlich 193 Euro, ein Güterzug von 56 Euro. Der Transport von Gütern mit dem Lkw kommt der Allgemeinheit fast viermal so teuer wie mit der Bahn.

### **Lkw verursachen 15-Mal so viel CO<sub>2</sub>-Emissionen wie die Bahn**

Österreich entfernt sich immer weiter von seinen Kyoto-Klimaschutzzielen. Im Jahr 2003 lagen die Treibhausgas-Emissionen in Österreich um 23,2 Millionen Tonnen über dem Kyoto-Ziel. Gegenüber dem Basisjahr 1990 sind die Treibhausgas-Emissionen in Österreich um 16,6 Prozent auf 91,6 Millionen Tonnen gestiegen. Die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs sind sogar um 83,5 Prozent auf 21,9 Millionen Tonnen angewachsen. Besonders dramatisch ist die Zunahme der Emissionen des Lkw-Verkehrs: Gegenüber dem Jahr 1990 haben sich die Emissionen des wichtigsten Treibhausgases CO<sub>2</sub> (Kohlendioxid) von 3 Millionen Tonnen auf 9,4 Millionen Tonnen verdreifacht! Je 1.000 Tonnenkilometer

verursachen Lkw im Durchschnitt 107,8 kg CO<sub>2</sub> – das ist mehr als 15-Mal so viel wie die Bahn mit 7 kg. Nur der Gütertransport mit dem Flugzeug ist noch umweltschädlicher: Pro 1.000 Tonnenkilometer werden beim Fliegen 239,3 kg CO<sub>2</sub> verursacht.

### **Mehr Güter auf die Schiene bringen**

Im Jahr 2004 wurden in Österreich rund 90 Millionen Tonnen auf der Schiene transportiert. Die Transportleistung der Bahn beträgt rund 17,6 Milliarden Tonnenkilometer. Damit liegt Österreich im EU-Vergleich beim Bahn-Güterverkehr hinter den baltischen Staaten an guter 4. Stelle. Die meisten Güter der Bahn werden auf langen Strecken transportiert. 76 Prozent der Bahn-Güter rollen über die Grenzen Österreichs. Im Lkw-Verkehr sind es lediglich 29 Prozent. Im Transitverkehr rollen 16,2 Millionen Tonnen auf der Schiene durch Österreich. Die Bahn ersetzt damit rund eine Million Lkw-Transitfahrten.

Gerade der Lkw-Transitverkehr ist seit dem Wegfall der Ökopunkteregelung sehr stark gestiegen. Im Jahr 2004 waren mehr als zwei Millionen Lkw über den Brenner unterwegs, das waren doppelt so viele wie im Jahr 1990! Allein im Jahr 2004 ist die transportierte Gütermenge um 17 Prozent auf 31,5 Millionen Tonnen gestiegen. Die Lärm- und Schadstoff-Belastung für die Anrainerinnen und Anrainer hat das Maß des gesundheitlich Erträglichen überschritten, wie medizinische Untersuchungen zeigen.

### **Dichtes Schienennetz ist unverzichtbar**

Mehr als drei Viertel der auf der Bahn transportierten Güter rollen über Anschlussgleise direkt von der Produktionsstätte auf das Schienennetz. 500 Betriebsstandorte sind auf diese Weise in Österreich direkt an das Bahnnetz angeschlossen. Viele Standorte liegen direkt an Regionalbahnen, die als defizitär gelten. Das Defizit des Lkw-Verkehrs auf Nebenstraßen, wo er nur zwölf Prozent seiner Kosten trägt, ist deutlich höher als bei Regionalbahnen. Die Öffentliche Hand finanziert die Nebenstraßen im Interesse der Allgemeinheit als Zubringer für die Hauptstraßen. Aus dem gleichen Grund muss das regionale Schienennetz erhalten bleiben. Mit einem forcierten Ausbau von Gleisanschlüssen kann der Lkw-Verkehr als Zubringer spürbar verringert werden. Eine Salzburger Brauerei transportiert beispielsweise pro Jahr 20.000 Tonnen auf den Anschlussgleisen, was rund 1.000 Lkw-Fahrten erspart.

### **VCÖ: Lkw-Maut auf allen Straßen**

Ein 40-Tonnen-Lkw nutzt die Straße 35.000 Mal stärker ab als ein Pkw. Auf den Autobahnen und Schnellstraßen trägt der Lkw-Verkehr dank Lkw-Maut die von ihm verursachten Infrastrukturkosten. Auf den Freilandstraßen und im Ortsgebiet ist die Kostenbilanz des Lkw-Verkehrs hoch defizitär. Auf den Landesstraßen B trägt der Lkw-Verkehr nur 43 Prozent seiner Infrastrukturkosten, auf den übrigen Landes- und Gemeindestraßen überhaupt nur 12 Prozent. Diese Kostenbilanz macht eine Lkw-Maut am gesamten Straßennetz, wie es sie in der Schweiz seit dem Jahr 2001 gibt, nötig. Österreich muss sich in der EU dafür einsetzen, dass die künftige EU-Mautrichtlinie eine flächendeckende Lkw-Maut erlaubt.

### **VCÖ: Lkw-Verkehr verringern!**

18.800 Lkw sind jeden Werktag auf der Westautobahn A1 bei Haid in Oberösterreich unterwegs. Das ist der Ort mit der höchsten Lkw-Belastung Österreichs. Bei St. Pölten sind täglich rund 13.000 Lkw unterwegs, auf der A12 bei Vomp 11.200. In den Alpentälern entlang der Tauernautobahn und der Brennerautobahn leidet die Bevölkerung besonders unter dem Lärm und den Abgasen der Lkw. Infolge der EU-Erweiterung hat der Lkw-Verkehr nach und aus Osteuropa stark zugenommen. Zwischen den Jahren 2003 und 2004 ist der Lkw-Verkehr an den östlichen Grenzen Österreichs um neun Prozent gestiegen.

## **VCÖ: Güter auf die Schiene bringen!**

Der Lkw-Verkehr kann durch den Einsatz von Telematik und Logistiksystemen effizienter werden. Die Leerfahrten sind auf diese Weise verringerbare.

Die fehlende Kostenwahrheit im Lkw-Verkehr begünstigt die Ineffizienz. Die Schweiz hat mit der Einführung einer Lkw-Maut auf allen Straßen das Wachstum des Lkw-Verkehrs gebremst. Die Leerfahrten gingen zurück. Der VCÖ fordert auch für Österreich eine Lkw-Maut auf allen Straßen. Die neue EU-Wegekostenrichtlinie soll eine Lkw-Maut am gesamten Straßennetz erlauben. Auf diese Weise werden faire Wettbewerbsbedingungen hergestellt, denn die Bahn zahlt seit Jahren auf Haupt- und Regionalbahnen eine Schienenmaut. Für eine Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene ist auch ein dichtes Schienennetz, die Beseitigung von Engpässen und die Forcierung von Gleisanschlüssen von Betrieben nötig.

## **VCÖ-Forderungen**

### **Lkw-Maut auf allen Straßen**

Die EU-Wegekostenrichtlinie soll eine Lkw-Maut auf allen Straßen erlauben. Österreich muss sich in der EU dafür stark machen.

### **Betriebliche Gleisanschlüsse forcieren**

Gleisanschlüsse für Betriebe sind von Seiten der Politik stärker zu fördern. Es ist im Interesse der Allgemeinheit, wenn Güter direkt vom Produktionsstandort auf die Schiene kommen.

### **Regional- und Nebenbahnen erhalten**

Im regionalen Schienennetz wird ein hoher Anteil von Gütern transportiert. Werden „Nebenbahnen“ eingestellt, steigt der Lkw-Verkehr in der Region.

### **Mit Telematik und Logistik Leerfahrten verringern**

Mit dem Einsatz von Telematik und Logistiksystemen gelang Großbritannien die Verringerung der Lkw-Leerfahrten von 34 auf 26 Prozent.

### **Diesel und Benzin gleich hoch besteuern**

Die Mineralölsteuer auf Benzin ist in Österreich um 38 Prozent höher als auf Diesel. In Italien ist die Mineralölsteuer auf Diesel um 10 Cent pro Liter höher als in Österreich, in Deutschland um 17 Cent und in Großbritannien um 37 Cent höher. Die Mineralölsteuer von Diesel und Benzin soll auch in Österreich gleich sein.

### **DI Wolfgang Rauh, VCÖ-Forschungsinstitut:**

„Von mehr Effizienz im Güterverkehr profitiert die Umwelt und die Wirtschaft. Derzeit wird die Allgemeinheit durch den Lkw-Verkehr enorm belastet. Das Ziel muss sein, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Dafür sind mehr Anschlussgleise bei Betrieben, ein dichtes Regionalbahnnetz und eine Lkw-Maut auf allen Straßen nötig.“

Quelle:

<http://www.vcoe.at>