

Stoppt die Lkw-Lawine

Immer mehr Lkw donnern durch Ostösterreich. Besonders dramatisch nimmt der Ausweichverkehr neben den Autobahnen zu.

Pardorf, Dienstagvormittag. Wie auf einer bunten Perlenkette aufgefädelt, schlängeln sich die schweren Laster durch die burgenländische Gemeinde. Dazwischen vereinzelt Pkw. Der Verkehrsstrom auf der B 10 scheint niemals abzubrechen. Seit 2004 die Lkw-Maut auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen eingeführt worden ist, ist der Verkehr im Ort konsequent angestiegen. Ausweichverkehr über das niederrangige Straßennetz, nennen das die Expertinnen.

Bei Pardorf stieg der Lkw-Verkehr um 720 Laster täglich, zwei in der Minute. Das spüren die AnrainerInnen. „Lärm und Abgase sind eine Belastung“, erklärt Paul Biringer, der etwas abseits der Hauptdurch-

zugsstraße lebt: „Am schlimmsten ist, dass man die Kinder nicht mehr allein mit dem Fahrrad auf die Straße lassen kann.“

Lkw-Maut ausdehnen!

Angesichts der Zunahme des Lkw-Verkehrs ist es kein Wunder, dass entlang der B 10 viele heruntergelassene Jalousien zu sehen sind. Da oder dort steht auch ein Schild vor einem Haus: „Zu verkaufen.“ Wie viele Pardorfer hofft Paul Biringer auf die geplante Erweiterung der A4-Anschlussstelle Neusiedl am See.

Helfen wird das nur begrenzt. Bereits 44 Prozent aller Lkw-Kilometer werden auf niederrangigen Straßen zurückgelegt – nicht zuletzt auch auf Grund der Autobahnmaut. Für die Frächter ist das Aus-



Lasterkarussell auf der B 10 bei Pardorf: Ausweichverkehr nahm in den letzten drei Jahren um täglich 720 Laster zu

weichen auf Landes- und Gemeindestraßen zwar zeitaufwändiger. Die ersparte Maut rentiert sich aber. Den Preis zahlt dafür die Bevölkerung. Wenn Lkw durchs Ortsgebiet donnern und vermehrt Freilandstraßen nutzen, steigt das Unfallrisiko um das Dreifache und die Lärmbelastung um das Achtfache.

Die AK will, dass die Lkw-Maut bis 2010 auf das gesamte Straßennetz aus-

CO hintergrund

Lkw-Maut, Gütertransport: So machen es die Nachbarn

EIN BLICK ÜBER DIE GRENZE ZEIGT: Wird in Österreich die Lkw-Maut erhöht und auf das gesamte Straßennetz ausgedehnt, wären wir nicht allein. Und das

wäre durchaus positive Folgen für die Menschen und die Umwelt.

■ **In der Schweiz** muss seit 2001 für jedes Kraftfahrzeug über 3,5 Tonnen abhängig von Fahrleistung, Achslast und Luftschadstoffausstoß eine Maut auf allen Straßen gezahlt werden. Die Maut beträgt im Durchschnitt 65 Cent pro Kilometer und ist damit zweieinhalb Mal so

teuer wie in Österreich. Das hat zur Folge, dass sich ein Drittel der Transportleistung auf die Bahn verlegt hat – in Österreich wird nur ein Fünftel auf den Schienen transportiert.

■ **Auch bei unseren tschechischen Nachbarn** denkt man um. Seit 1. Jänner 2007 wird dort auf allen Autobahnen eine Maut für alle Kraftfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht, ge-

staffelt nach Achszahl und Lkw-Emissionsklasse, eingehoben. Ab 1. Juli 2007 wird diese Maut auch auf Teile des untergeordneten Straßennetzes ausgedehnt.

■ **Ungarn und die Slowakei planen**, Anfang 2008 eine Lkw-Maut auf Autobahnen einzuführen. Die seit 1973 auf Sloweniens Autobahnen eingeführte Lkw-Maut wird 2012 auf alle Straßen ausgedehnt.



Transport auf der Bahn: Bei uns rollt nur ein Fünftel der Güter auf der Schiene, in der Schweiz ein Drittel

NOCH FRAGEN? <http://wien.arbeiterkammer.at>



Geplagt vom Lkw-Verkehr bei Parndorf: Anrainer Paul Biringer kann „Kinder nicht mehr allein auf die Straße lassen“

gedehnt wird – zusätzlich zur Erhöhung der Maut um 4 Cent je Kilometer. Denn derzeit zahlen auf dem niederrangigen Straßennetz vor allem die Steuerzahler für die Straßenbenützung durch Lkw.

Vorbild Schweiz

Die Abgaben der Lkw decken auf den ehemaligen Bundesstraßen nur 47 Prozent, auf den Landes- und Gemeindestraßen gar nur 13 Prozent der von ihnen verursachten Kosten für die Straßenerhaltung. Zusätzlich Unfallfolgekosten und Kosten durch Schäden an Umwelt und Gesundheit ist der Kostendeckungsgrad noch viel geringer.

Die Wirtschaft argumentiert, dass sich eine höhere Lkw-Maut auf die Endverbraucherpreise auswirkt. Dass das nicht sein muss, zeigt ein Blick über die Grenze. Die Schweizer heben seit 2001 eine mehr als doppelt so teure Lkw-Maut wie Österreich ein – auf allen Straßen. Und trotzdem kam es dort zu keinem Preisanstieg. Vielleicht auch deswegen, weil es – wie hierzulande nach der Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen – zur Vermeidung von Leerfahrten, zur besseren Auslastung und zum Verlagern des Güterverkehrs auf die Schiene kommt.

Gut für die Umwelt

Das dankt auch die Umwelt. Immerhin hat sich in den letzten 15 Jahren der Ausstoß von Klimagasen durch Lkw verdreifacht. Gleichzeitig nimmt der Straßengüterverkehr zu. Durch den Gütertransport auf der Straße werden 27-mal mehr Treibhausgas pro Tonnenkilometer ausstoßen als durch den Transport auf der Schiene. Eine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut auf allen Straßen würde die heimische Treibhausgasbilanz allein durch die Vermeidung von Leerfahrten um mehr als 300.000 Tonnen CO₂ entlasten. ■ KATHARINA KLEE



ÖBB-Frachtenbahnhof Wien 2: Lkw-Maut soll mehr Güter auf die Schiene bringen

Eine Bremse für den Lkw-Verkehr

DURCH DIE LKW-MAUT AUF AUTOBAHNEN und Schnellstraßen seit 1. Jänner 2004 hat sich einiges verbessert. Auf Autobahnen und Schnellstraßen kommt es zu weniger Leerfahrten – und so mancher Gütertransport hat sich auf die Schiene verlagert. Für die EndverbraucherInnen hat das kaum Mehrkosten bedeutet. Aber noch nimmt der Lkw-Verkehr zu. Die AK will ein umfassendes Lkw-Maut-Paket bis 2010:

- **Die Lkw-Maut** soll auf das niederrangige Straßennetz ausgedehnt werden – das bringt rund 430 Millionen Euro jährlich, bremst die Zunahme des Lkw-Verkehrs und entlastet die Bevölkerung.
- **Rasche Anhebung** der Lkw-Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen um vier Cent im Ausgleich zur geplanten Senkung der Kfz-Steuer für Lkw.
- **Der flächendeckende Lkw-Mauttarif** soll einheitlich auf Basis des Gewichtes, der Achslast und der Lkw-Abgasnormen festgelegt werden.
- **Die Lkw-Maut** soll als Bundesabgabe eingehoben und mittels eines Verteilungsschlüssels zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt werden.
- **Das Mautaufkommen** soll – zusätzlich zu den bestehenden Budgetmitteln – zweckgebunden und beschäftigungswirksam zur Finanzierung der Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie des öffentlichen Nahverkehrs ausgegeben werden.
- **In die Lkw-Maut** einberechnet werden sollen auch Kosten durch Unfallfolgen und Umweltschäden. Das soll im EU-Recht verankert werden.