

Presseinformationen

*Güterverkehr auf Straße und Schiene:
Entlastung der Bevölkerung statt Vorrang für die Frächter-Lobby*

Hintergrund: Wegekostenrichtlinie der Europäischen Union

Die Wegekostenrichtlinie gibt Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Möglichkeit, beim LKW-Verkehr Maßnahmen gegen klimaschädliches CO₂ und Verkehrswachstum zu setzen. Die neu ausgestaltete Fassung der Richtlinie musste mit 1. Jänner 2024 EU-weit in nationales Recht umgesetzt werden, so auch in Österreich. Die EU erlaubt erstmals einen Mautaufschlag, damit Mitgliedsstaaten die Einnahmen für einen Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsträger nutzen können. Dabei geht es beispielsweise um den Bau von Schieneninfrastruktur und Bahnhöfen oder den Ankauf von Elektro-LKW für den regionalen Lieferverkehr.

Während Deutschland ab dem 1. Dezember 2024 knapp 16 Cent Maut auf schwere Laster für jeden gefahrenen Kilometer einhebt, will Österreich nicht einmal 4 Cent verlangen. Österreich verschenkt hier bis 2026 1,4 Milliarden Euro, mehrheitlich an ausländische Frächter! Obwohl die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr in Österreich durch die Decke schießen, wurde der Kostenrahmen, den die Wegekostenrichtlinie ermöglicht, nicht annähernd ausgeschöpft. Dieses Geld fehlt uns nun bei der Stärkung des Schienengüterverkehrs und bei der Erreichung der EU-Klimaziele. Obwohl zwei Drittel aller LKW-Kilometer von ausländischen Unternehmen stammen, wird der Schwerverkehr mit diesem Gesetz durch die Inflation sogar noch verbilligt.

Noch unverständlicher ist die Verbilligung der LKW-Maut auf den Transitrouten. So reduziert Österreich die Maut etwa auf der Brenner-Autobahn um 7 Cent pro Kilometer, obwohl die Beschränkung des LKW-Transits EU-rechtlich immer schwieriger wird und Italien mit Klagen droht. Bei schon jetzt rund 7.000 LKW täglich am Brenner ist die Schmerzgrenze der Bevölkerung längst überschritten. Die Regierung muss daher den unionsrechtlichen Handlungsspielraum maximal ausnutzen.

Laut VCÖ verursachen LKW auf den Autobahnen Österreichs indirekte Kosten von 500 Millionen Euro, die von den Steuerzahler:innen getragen werden. Aufgrund des fehlenden Verursacherprinzips machen das LKW-Transporte zusätzlich billiger und trägt damit zu einer stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße bei.

Verhältnis von Straßen- zu Schienengüterverkehr

Auf Österreichs Straßen wurden 2022 rund 590 Millionen Tonnen transportiert, auf der Schiene nur 103,9 Millionen Tonnen.¹ Das ist verkehrspolitisch kontraproduktiv, denn der Straßengüterverkehr ist nicht energieeffizient, aufgrund der hohen CO₂-Belastung klimaschädlich und nicht kosteneffizient im Hinblick auf die Folgekosten und Schäden für die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt. Diese externen Kosten müssen von der Bevölkerung und den künftigen Generationen bezahlt werden. Dazu kommt: Die Berufskraftfahrer:innen im LKW-Transitverkehr sind trotz der Gewinnmargen der LKW-Frächterlobby mit schlechten Arbeitsbedingungen konfrontiert. Sie bleiben auch auf der Strecke, weil klare Regeln für die Autobahn-Infrastruktur wie kostenlose WCs und Duschen sowie günstige Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten fehlen.

Welche klimafreundlichen Investitionen wären möglich?

Die öffentliche Hand fördert den Schienengüterverkehr mit rund 150 Millionen Euro pro Jahr und vermeidet damit 3,5 Millionen LKW-Fahrten pro Jahr in Österreich.² Mit einer Verdoppelung der Schienengüterverkehrsförderung könnten 143,8 Millionen Tonnen Güter auf die Schiene verlagert werden, die derzeit in Österreich (noch) mit KW-Fahrten von über 500 Kilometer Distanz auf der Straße transportiert werden.

Woher soll das Geld für die Förderungen kommen?

Österreich kann mittels LKW-Maut auf die CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs auf den Autobahnen Einnahmen generieren. Allerdings wird das unionsrechtlich erlaubte Potential bei den Mauttarifen derzeit nicht ausgeschöpft. Bis zum Jahr 2026 bleiben so 1,4 Mrd Euro sprichwörtlich auf der Straße liegen. Über das Jahr 2026 hinaus fehlen in Österreich jegliche verbindlichen Beschlüsse zu einer Bemautung von CO₂-Emissionen auf der Autobahn. Vereinfacht ausgedrückt: Mit diesem „liegendebliebenen Geld“ könnte man die Förderung des Schienengüterverkehr mit einem Schlag um 450 Prozent erhöhen!

Wie steht es um die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs?

Der Güterverkehr ist das große Sorgenkind der österreichischen Klimapolitik und gefährdet die Erreichung der Klimaziele bis zum Jahr 2030 massiv. Der Straßenverkehr macht rund 28 Prozent der gesamten nationalen Treibhausgas-Emissionen (inklusive EH) aus. Der Anteil des Straßengüterverkehrs wiederum machte im Jahr 2021 elf Prozent der gesamten nationalen Treibhausgasemissionen Österreichs aus. Während der Personenverkehr in der

¹ Statistik Austria, Güterverkehr Straße

² Folgende Annahme für Verlagerungseffekte: Für den Vergleich mit der Schiene sind nur Straßentransporte mit Fahrzeugen ab 28 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht und einer Mindestfahrtstrecke von 60 km relevant, die mit der Schiene in Konkurrenz stehen. Die Verlagerungseffekte laut SCHIG beziehen sich auf eine durchschnittliche LKW-Beladung von 17,4 Tonnen, die Fördersätze variieren dabei nach Produktionsformen (Einzel-Wagen-Verkehr, unbegleiteter kombinierter Verkehr, rollende Landstraße, Terminalförderung). Nähere Details in: Norbert Sedlacek, Herry Consult GmbH: Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienengüterverkehr 2021, Wien, 2021.

Periode 1990 bis 2021 um 25 Prozent gestiegen ist, wuchs der LKW-Verkehr in diesem Zeitraum noch dramatischer: Die Fahrleistung verdoppelte sich, die Transportleistung in Tonnenkilometern stieg gar um 190 Prozent!³

Beim Straßengüterverkehr besteht dringender Handlungsbedarf, um der Verlagerung von der Schiene auf die Straße entgegenzuwirken und damit einen wichtigen Beitrag für die Erreichung der Klimaziele zu leisten.

³ Umweltbundesamt: Klimaschutzbericht 2023. Wien, 2024