

# CORONAVIRUS

INFO-SERVICE FÜR BETRIEBE



## WKÖ-Klaccka: Wenn wir Klimaziele erreichen wollen, müssen Grundvoraussetzungen stimmen

Verkehrswirtschaft präsentiert Mobilitätsmasterplan 2030 – wie klimafreundliche Mobilität funktionieren kann

22.10.2020, 13:26



© WKÖ

Spartengeschäftsführer Erik Wolf und Spartenobmann Alexander Klaccka

“Wir brauchen eine wirtschaftlich erfolgreiche österreichische Mobilitätswirtschaft, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern sowie die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu garantieren”, so Alexander Klaccka, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), anlässlich der Präsentation des Mobilitätsmasterplans 2030 heute vor Journalisten. Darin hat die Verkehrswirtschaft ihr Konzept, wie klimafreundliche Mobilität funktionieren kann, zusammengefasst und in der Vorwoche auch bereits an die zuständige Ministerin Leonore Gewessler übergeben. “Wir sind bereit, unseren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Wir harren der Dinge, dass die Frau Bundesministerin uns zu Gesprächen über konkrete, rasch umsetzbare Punkte einlädt”, sagt Klaccka.

Im Mobilitätsmasterplan hat die Verkehrswirtschaft sieben Handlungsfelder definiert, in denen Maßnahmen notwendig sind. Diese sieben Handlungsfelder sind nachhaltige Energieversorgung sicherstellen, Infrastruktur ausbauen, Infrastruktur effizient nutzen, Digitalisierung vorantreiben, Raumordnung zielgerecht koordinieren, langfristige Finanzierung sicherstellen und Bildung zukunftsorientiert gestalten.

## So viel wie 65 Wasserkraftwerke in der Größenordnung von Freudenau

"Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, müssen die Grundvoraussetzungen stimmen", sagt Klaccka und rechnet vor: "Derzeit wird der Energiehunger in Österreich zu 20 Prozent aus Strom gestillt. Das ist für die Energiewende nicht viel mehr als ein Gruß aus der Küche. Will man zum Beispiel den gesamten Verkehrssektor elektrifizieren, dann bedeutet das einen zusätzlichen Strombedarf in der Höhe von ca. 71.000 GWh. Das entspricht 65 Wasserkraftwerken in der Größe von Freudenau oder 11.000 zusätzlichen Windkraftanlagen." Aus diesem Grund seien raschere Verfahren, um für die Energiewende wichtige Projekte wie etwa die 380kV-Leitung in Salzburg umsetzen zu können, unabdingbar. Aber auch ein Energiemapping, sprich eine Energielandkarte für die jeweils am besten geeigneten Antriebe und die vorhandene Tankinfrastruktur sei nötig.

© WKÖ

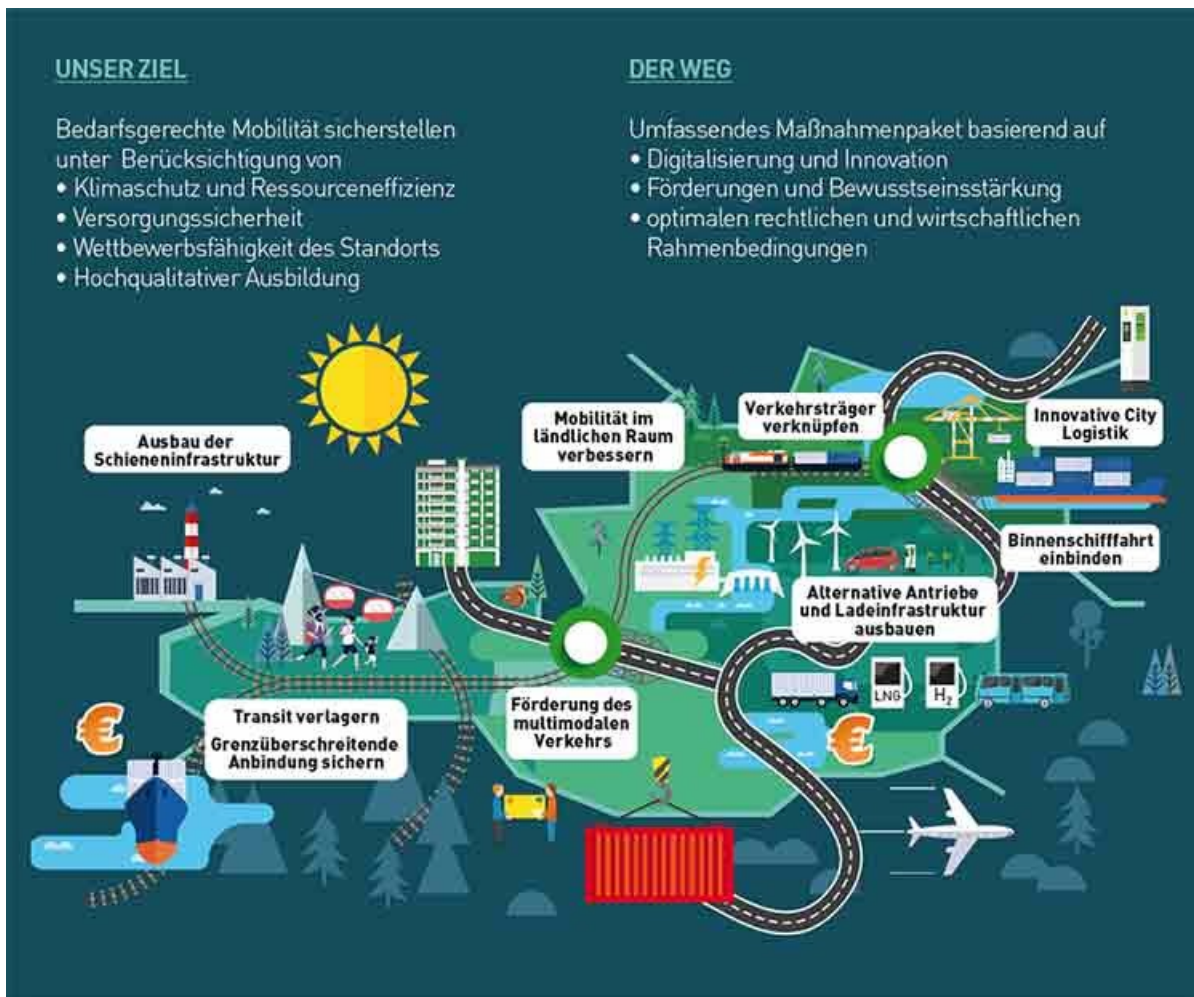
Eine weitere Grundvoraussetzung sei der Ausbau der Schieneninfrastruktur. Denn eine Studie von Herry Consult bestätigt, dass bei Verlagerung von 50 Prozent oder auch nur von 30 Prozent des Transitverkehrs auf die Schiene diese an ihre Kapazitätsgrenzen bringt. "Wir brauchen einen Ausbau der Trassen sowie der Terminals, um den Umstieg auf die Schiene zu erleichtern", fordert Erik Wolf, Geschäftsführer der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr. Dies bezieht auch grenzüberschreitende Anbindungen mit ein. "Es muss zum Beispiel auf der Brennerstrecke die nötigen Anbindungen geben. Den Verkehr erst an der Grenze auf die Schiene zu bringen, ist ungleich schwieriger", sagt Wolf. Und auch die effiziente Nutzung der Infrastruktur, etwa indem Fahrverbote harmonisiert werden, sei essentiell. Im Bereich Wasserstraßen müsse dafür gesorgt werden, dass Versandungen rasch entfernt werden können und die Donau ganzjährig genutzt werden kann.

## Finanzierung sicherstellen und Planbarkeit ermöglichen

"Um Unternehmen zu Investitionen in klimafreundliche Technologien zu motivieren, brauchen sie Planbarkeit", betont Klaccka. Daher muss etwa die Finanzierung des 1-2-3-Ticket längerfristig sichergestellt sein und bei der Maut braucht es Anreize für CO<sub>2</sub>-schonende Antriebe: "Unser Mautkonzept liegt am Tisch. Dieses sieht eine eigene Mautkategorie für gasbetriebene Fahrzeuge vor, damit wir uns dem deutschen Modell zumindest annähern. Dort gibt es eine Mautbefreiung für gasbetriebene Lkw. Die Unternehmen erreichen damit den Break Even Point für ihre Investition viel rascher als in Österreich", so Klaccka. Außerdem sollte die Maut für Busse sowie für CO<sub>2</sub>-arme Euro VI-Lkw reduziert werden. Zusätzlich fordert die Bundessparte eine Stilllegungsprämie für alte Lkw: "Wir sehen, dass aus Konjunkturgründen alte Lkw derzeit viel länger im Markt bleiben. Wenn wir eine Stilllegungsprämie einführen, werden Investitionen angekurbelt und wir verbessern gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck", sagt Klaccka.

Im Bildungsbereich fordert der Spartenobmann die Einführung des Lkw-Führerscheins ab 17: "Es muss möglich sein, dass junge Leute ab 16 mit Fahrstunden beginnen können, um dann – nach 30.000 gefahrenen Kilometern – mit 17 den Lkw-Führerschein zu machen. Das wäre auch eine Qualitätsverbesserung, denn auf 30.000 Kilometer kommt man bei der derzeitigen Ausbildung nicht", so Klaccka.

In Summe enthält der Mobilitätsmasterplan viele Punkte, die teilweise auch einfach durch reine legislative Maßnahmen umsetzbar wären. "Wichtig ist, dass wir es angehen. Denn wenn wir die Klimaziele 2030 erreichen wollen, müssen wir rasch in die Gänge kommen", betonen Klacska und Wolf. (PWK483/DFS)



© WKÖ

## Das könnte Sie auch interessieren



### Metall und Mechatronik: Globale Rohstoffknappheit stellt Betriebe vor Herausforderungen

Weltweite Engpässe und Teuerungen bei Alu, Kupfer oder Stahl halten derzeit die Mechatroniker sowie Metall- und Stahlbaubetriebe auf Trab [➤ mehr](#)



## Körpernahe Dienstleister: Verlängerter Lockdown in Ostregion ist eine bittere Pille

Betriebe haben als „Testvorreiter“ höchstmögliche Standards umgesetzt, betonen Innungsmeister Zeibig und Eder – jetzt rasch gemeinsam Öffnungsplan umsetzen > mehr

