



WKÖ-Reder: „Flächendeckende Lkw-Maut ist kein Treiber für Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene“

Fachverband Güterbeförderung warnt: Maut auch abseits von Autobahnen und Schnellstraßen reduziert den Verkehr nicht, sondern verteuert ihn nur

16.12.2021, 12:29



© WKÖ

“Wir haben als Interessensvertretung der österreichischen Transportunternehmen bereits mehrfach schlüssig dargelegt, dass die Ziele weniger Durchzugsverkehr, weniger Schäden an den Fahrbahnen und mehr Verkehrssicherheit mit einer flächendeckenden Maut nicht erreicht werden können. Daher haben wir null Verständnis, wenn nun neuerlich Forderungen nach einer flächendeckenden Lkw-Maut laut werden“, sagt Günther Reder, Obmann des Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Das Transportaufkommen würde schließlich nicht weniger werden, dafür aber die Transporte teurer. “Das würden vor allem die Endverbraucher zu spüren bekommen. Und das, obwohl durch die CO₂-Bepreisung ab dem nächsten Jahr ohnehin mit einem massiven Preisanstieg zu rechnen ist“, so Reder.

Natürlich kann es einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes leisten, wenn Transitverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. "Allerdings müssen dazu erst ausreichend Kapazitäten auf dem Schienennetz zur Verfügung gestellt werden", sagt Reder. Und er rechnet vor: "Bereits im Jahr 2018 gab es auf allen wichtigen Schienenkorridoren Teilstücke, die an der Auslastungsgrenze waren. Wenn man ein Szenario annimmt, das 50 Prozent des Straßengüterfernverkehrs über 300 km bis 2030 auf die Schiene verlagert, dann werden ohne entsprechender Anpassung der Infrastruktur auf allen wichtigen Schienenkorridoren großräumige Überlastungen bis hin zum Verkehrskollaps auf der Schiene auftreten." Das Szenario berücksichtigt dabei bereits die derzeit geplanten Ausbauprojekte des Schienennetzes.

Hinzu kommt, dass in Österreich das Schienennetz sowohl vom Güterverkehr als auch vom wachsenden Personenverkehr genutzt wird. In vielen Fällen wird bei Kapazitätsengpässen Personenzügen gegenüber Güterzügen der Vorrang gegeben. Dies verschärft die Kapazitätsprobleme im Schienengüterverkehr zusätzlich.

Wachstum auf Schiene und Straße prognostiziert

Laut Prognosen soll der Güterverkehr in Österreich bis 2040 um rund 45 Prozent zunehmen. "Dieses Transportvolumen kann nicht mit der Schiene allein abgedeckt werden. Die Straße bleibt auch in Zukunft der wichtigste Verkehrsträger für den Güterverkehr. Wir fordern daher ein Ende des gegeneinander Ausspielens der einzelnen Verkehrsträger. Wenn man eine Dekarbonisierung erreichen will, braucht es alle zur Verfügung stehenden Maßnahmen. Dazu zählen die Förderung von alternativen Antrieben genauso wie das Überarbeiten von ökologisch fragwürdigen Fahrverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen", so Reder abschließend.

Das könnte Sie auch interessieren



WKÖ-Rudorfer: "Weltspartag ist auch Tag des nachhaltigen Veranlagens"

"Motive und angesparte Summen können sich ändern, der Weltspartag bleibt" – Dank an die Mitarbeiter:innen der Banken > mehr



KV-Verhandlungen 2022 unter schwierigen Vorzeichen

Metalltechnische Industrie erwartet Wachstumsrückgang, globale Preissteigerungen belasten Betriebe ebenso wie Bürgerinnen und Bürger > mehr



Chemische Industrie: Ausbau der heimischen Penicillin-Produktion stärkt Wirtschafts- und Gesundheitsstandort

Sandoz erhöht mit seiner Investition in Kundl/Tirol die Versorgungssicherheit mit Antibiotika [➤ mehr](#)