

Warum der Warenverkehr nicht auf Schiene ist

Eine Studie des VCÖ über den steigenden Lkw-Verkehr sorgt in der Transportbranche für Unmut. Warum sich die Frächter angegriffen fühlen.

12.05.2021, 16:01



Transportbranche wehrt sich gegen Vorwürfe, nicht nachhaltig den Warenverkehr auf Schiene zu bringen.

Die Fakten: Eine aktuelle VCÖ-Studie, der gemeinwohlorientierte, ÖBB-nahe Verein ist auf Mobilität und Transport spezialisiert - auf Basis der Daten der Asfinag hat folgendes Ergebnis geliefert: In den ersten drei Monaten des heurigen Jahres ist der Autoverkehr auf den steirischen Autobahnen und Schnellstraßen deutlich zurückgegangen, während der Lkw-Verkehr zugenommen hat.

Ohne Lkw funktioniert kein einziges Terminal

Das hat den VCÖ auf den Plan gerufen, das Verantwortungsbewusstsein der Transportbranche „einzumahnen“, den Umstieg auf die Schiene und den Einstieg in die E-Mobilität stärker zu forcieren. Peter Fahrner, Fachgruppenobmann für das Güterbeförderungsgewerbe, zeigt sich über den erhobenen Zeigefinger einigermaßen verwundert, „weil unsere Lkw an den Terminals die Züge füttern und dort auch Ladungen abholen. Ohne Lkw würde kein einziges Terminal funktionieren.“ Das rechtfertigt – so Fahrner – auch das gestiegene Lkw-Aufkommen auf der A9 rund um das dort ansässige Cargo Center, das zu einer unverzichtbaren Umschlagszentrale gewachsen ist. Insgesamt – und das bestätigt auch die Asfinag, zeichnen zu 70 Prozent ausländische Unternehmen für den zunehmenden Schwerverkehr verantwortlich. Den Fernverkehr, der die Schiene attraktiv macht, übernehmen seit der Ostöffnung ausländische Frächter, vorwiegend aus Rumänien, Bulgarien, Polen, Tschechien, Slowenien und Kroatien, mit deren Preisen heimische Anbieter nicht mithalten können. 30 Prozent lokale Transporteure bedienen überwiegend den Handel, Baustellen, Industrie, Tankstellen und Landwirte (Milchsammeltransporte). Fahrner: „Destinationen, zu denen keine Schienen führen, die Transportgut Huckepack nehmen könnten.“

Nicht alle Destinationen sind auf Schiene

Das belegt indirekt auch der VCÖ in einer Presseaussendung: 90 Prozent der inländischen Transporte von heimischen Lkw sind kürzer als 150 Kilometer, rund 80 Prozent der Transportmengen sind weniger als 80 Kilometer unterwegs. Was vom VCÖ als Argument für mehr E-Mobility im Schwerverkehr gedacht war, ist für Fahrer ein klares Bekenntnis dafür, „dass Lkw als Nahversorger überwiegend auf Kurzstrecken unterwegs sind, auf denen der Umstieg auf Schiene gar nicht möglich ist“. Auch die Forderung des VCÖ nach mehr E-Lkw kann Fahrer nicht nachvollziehen, „weil ich noch keinen Anbieter kenne, der strombetriebene Betonmischer oder Container-Lkw anbietet. Wie also auf etwas umsteigen, was es gar nicht gibt.“

Euro-6-Motoren sind eine echte Alternative

Fahrer hält dem Wunsch nach mehr E-Mobility den Einsatz modernster Lkw-Flotten mit dem Euro-6-Motor entgegen, der mehr schmutzige Luft ansaugt, als er abgibt: „Der Taschentuchtest – wenn man es vor den Auspuff hält, bleibt es weiß – sagt wohl alles.“

Nicht zuletzt entkräftet Fahrer auch den Vorwurf des VCÖ, dass die Steuerbegünstigung für Diesel kontraproduktiv für die Umwelt sei: „Jede Erhöhung von Treibstoffkosten schlägt sich schlussendlich auf die Taschen der Konsumenten.“ In diesem Zusammenhang wundert sich Fahrer auch über den Ankauf von 200 MAN-Lkw für das Bundesheer: „Jetzt wurden die ersten 35 Fahrzeuge geliefert, die die nächsten 40 Jahre als dieselbetriebene Fahrzeuge im Einsatz stehen werden. Nachhaltigkeit wird wohl mit zweierlei Maß gemessen.“

Das könnte Sie auch interessieren



Schülerbeförderung in Gefahr: WKO und Gemeinden starten Petition

Die Tarife für die Schülerfreifahrt decken oft nur mehr 50 Prozent der tatsächlichen Kosten. Für Unternehmen und Kommunen eine „nicht länger tragbare Situation“. Gefordert werden eine finanzielle Absicherung sowie eine Überarbeitung der Zumutbarkeitsregeln. [➤ mehr](#)



Postgebühren und hohe Preise bringen Drucker unter Druck

Geänderte Bedingungen bei Postsendungen und steigende Papierpreise bringen die heimischen Drucker in Bedrängnis. [➤ mehr](#)



Betriebe machen Lust auf Technik

Das Programm „Technik in den Betrieben der Region“ bringt Jugendliche und Betriebe zusammen. Jetzt folgt das große Finale. [➤ mehr](#)