



Großes Klimaschutz-Potenzial beim Güterverkehr

Österreich verfügt über einen der höchsten Bahnanteile am Güterverkehr in Europa. Doch für eine entscheidende Reduktion des Lkw-Verkehrs braucht es weitere Maßnahmen zur Verlagerung auf die klimafreundlichere Schiene.

Die Treibhausgas-Emissionen des Lkw-Verkehrs haben sich in Österreich seit dem Jahr 1990 mehr als verdoppelt. Zuletzt verursachte der Gütertransport auf Straßen bereits rund neun Millionen Tonnen klimaschädliches CO₂, das sind 43 Prozent der Treibhausgas-Emissionen des Straßenverkehrs.

Der Bahngüterverkehr auf Österreichs Schienen vermeidet derzeit rund 2,8 Millionen Lkw-Fahrten pro Jahr. Auch wenn Österreich im EU-Vergleich einen hohen Anteil der Schiene am Gütertransport hat, auf der Straße werden mehr als viermal so viele Güter transportiert und fast doppelt so viel Transportleistung abgewickelt wie auf der Schiene.

Güterverkehr auf Klimakurs bringen

Der Lkw-Transport verursacht pro Tonnenkilometer rund 15-mal so viele Treibhausgase wie der Transport mit der Bahn. Die Verlagerung bahnaffiner Güter wie etwa Erze, Abfall oder Rundholz auf die Schiene durch ein sektorales Fahrverbot für Lkw hat sich in Tirol bereits einmal bewährt und soll demnächst wieder eingeführt werden. Zudem würde ein umfassenderes Lkw-Nachfahrverbot nach Schweizer Vorbild die von Österreich angestrebte Verlagerung der Güter auf die Schiene unterstützen. Gleichzeitig ist das Angebot im Schienengüterverkehr auszuweiten und betriebliche Gleisanschlüsse sind stärker zu fördern.





Durch ein sektorales Fahrverbot können über den Brenner rund 200.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert werden.

Im Jahr 2014 wurden in Österreich rund 450 Millionen Tonnen Güter auf der Straße transportiert und 98 Millionen auf der Schiene. An der Transportleistung (Tonnenkilometer) von Straße und Schiene hat der Straßengüterverkehr einen Anteil von rund 64 Prozent. Im europäischen Vergleich erreicht die Schiene in Österreich mit rund 36 Prozent einen hohen Anteil an der Transportleistung. Die Bahnen in Österreich kamen im Jahr 2014 auf eine Transportleistung von 20,5 Milliarden Tonnenkilometer. Dadurch wurden im Vergleich zum Lkw-Transport mehr als 1,5 Millionen Tonnen CO₂ vermieden. Bei grenzüberschreitenden Transporten betrug der Anteil der Schiene an der Transportleistung zuletzt mehr als 40 Prozent.

Hohe Kosten durch den Lkw-Verkehr

Ein 40-Tonnen-Lkw nutzt die Straße rund 40.000-mal so stark ab wie ein Pkw. Die Bevölkerung in vielen Regionen Österreichs leidet unter dem Lärm und den Abgasen der Lkw. Der Straßentransport verursacht außerhalb des Verkehrssystems mit 32,8 Euro je 1.000 Tonnenkilometer fünfmal so hohe Kosten für die Allgemeinheit, sogenannte „externe Kosten“, wie der Transport auf der Schiene (6,1 Euro je 1.000 Tonnenkilometer). Pro Milliarde Tonnenkilometer, die von der Straße auf die Schiene verlagert werden, werden die externen Kosten des Verkehrs um rund 27 Millionen Euro verringert.

In der Schweiz werden 67 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene transportiert. In Österreich sind es nur 32 Prozent.

Ambitionierte Ziele brauchen konsequente Lenkungsmaßnahmen

Österreichs Gesamtverkehrsplan strebt für das Jahr 2025 einen Anteil des Schienengüterverkehrs von 40 Prozent an. Dazu braucht es neben den bestehenden Instrumenten und Förderungen weitere Lenkungsmaßnahmen.

Verstärkte Lkw-Fahrverbote in der Nacht bei gleichzeitigem Ausbau der Kapazitäten der Schiene führen zu einer Verlagerung auf die Bahn, die auch im EU-Weißbuch Verkehr angestrebt wird.

Schweiz schaffte Reduktion des Lkw-Verkehrs

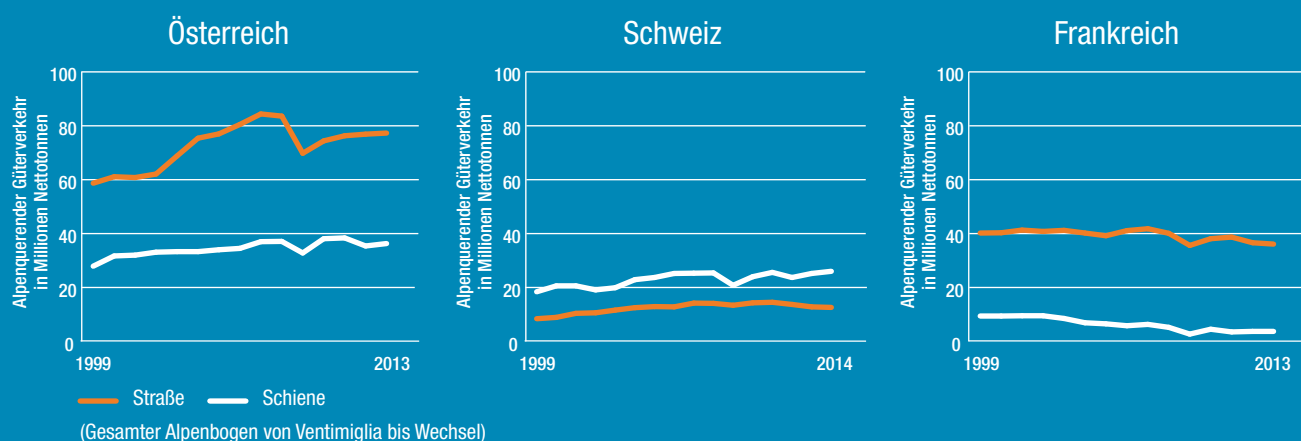
In der Schweiz werden im alpenquerenden Güterverkehr 67 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert. In den Jahren 1981 bis 2014 stieg durch politische Begleitmaßnahmen der Anteil des kombinierten Verkehrs am Schienenverkehr von 17 auf 72 Prozent.

Die Zahl der Lkw-Fahrten über die schweizerischen Alpen hatte sich in den Jahren 1981 bis 2000 vervierfacht. Maßnahmen wie die Einführung der flächendeckenden leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Erhöhung des Gewichtslimits führten zu einem Rückgang der Lkw-Fahrten um 26 Prozent. In Österreich nahmen die Lkw-Fahrten im alpenquerenden Güterverkehr seit dem Jahr 2000 hingegen um 14 Prozent zu. Da die EU eine Mauthöhe wie in der Schweiz nicht erlaubt, sind andere zusätzliche Maßnahmen umzusetzen.

Sektorales Fahrverbot wirkte

Im Jahr 2007 wurde auf Basis des Immissionsschutzgesetz-Luft IG-L für die A12 (Inntal-Autobahn) eine „sektorale Fahrverbot-Verordnung“ erlassen, die den Ferntransport von Gütern verbot, die leicht mit der Bahn befördert werden können, wie Abfall, Schrott oder Rundholz. Für Ziel- und Quellverkehr gab es Ausnahmen. Fahrten in einem

Österreich hat den meisten alpenquerenden Güterverkehr





Betriebe, die ihre Güter direkt am Betriebsstandort auf die Schiene bringen, leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Entlastung der Straßen.

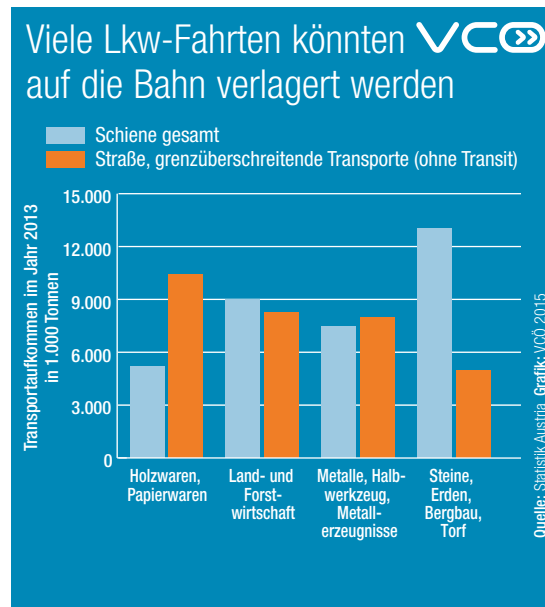
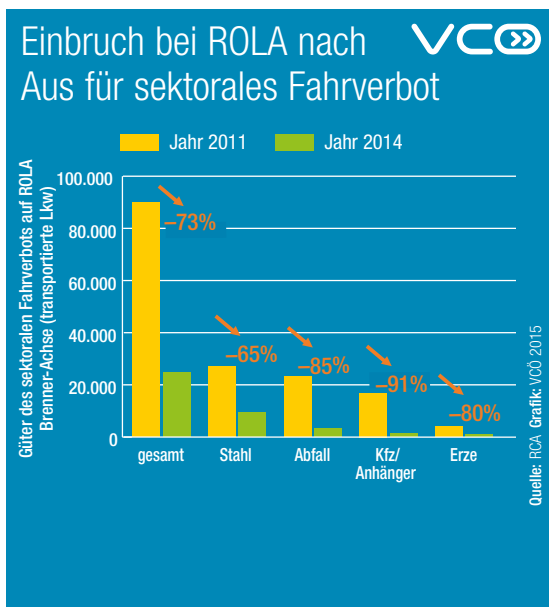
gewissen Umkreis sowie Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr waren weiterhin erlaubt. 6,6 Prozent der Lkw waren vom sektoralen Fahrverbot betroffen. Als Alternative stand die Bahn auch mit der „Rollenden Landstraße“ (ROLA) zur Verfügung. Gemessen am Lkw-Aufkommen am Brenner vor Einführung des sektoralen Fahrverbots lag der Anteil der ROLA-Lkw im ersten Quartal des Jahres 2008 bei 8,1 Prozent und stieg auf rund 13 Prozent im Jahr 2010. Aufgrund eines Urteils des EuGH musste das sektorale Fahrverbot aufgehoben werden. Der Anteil der ROLA-Lkw sank deutlich und lag im Jahr 2014 knapp unter 8 Prozent. Die Landesregierung Tirol plant eine Neuauflage des sektoralen Fahrverbots, mit der sie rund 200.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagern möchte. Die Transportmenge der vom Fahrverbot betroffenen Güter auf der Rollenden Landstraße war im Jahr 2014 um 73 Prozent niedriger als im Jahr 2011.

Der Rückgang der betroffenen Güterklassen auf der Rollenden Landstraße nach Aufhebung des sektoralen Fahrverbots zeigt dessen Verlagerungspotenzial.

Lkw-Nachfahrverbot ausweiten

In Österreich gilt ein allgemeines Nachfahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen. Doch es gibt Ausnahmen etwa für bestimmte Transportgüter wie leicht verderbliche Lebensmittel oder Vor- und Nachlaufverkehr zur Bahnverladung sowie für „lärmarme Kraftfahrzeuge“.

In der Schweiz besteht seit mehr als 60 Jahren ein flächendeckendes und generelles Lkw-Nachfahrverbot, das weder zu Verkehrsballungen außerhalb der Nachtstunden noch zu Versorgungsproblemen für Bevölkerung und Wirtschaft führt. Das generelle Lkw-Nachfahrverbot verringert den Lkw-Verkehr in der Schweiz deutlich. Würde es aufgehoben werden, käme es zu einer Verlagerung im Ausmaß von 200.000 Lkw-Fahrten vom unbegleiteten kombinierten Verkehr auf die Straße. Zusätzlich würden bis zu 120.000 Lkw pro Jahr, die derzeit aufgrund des Nachfahrverbots Routen durch andere Staaten nutzen, wieder durch die Schweiz fahren. Auch von der Rollenden Landstraße würde sich viel Verkehr auf die Straße verlagern (tagsüber beträgt der Anteil der ROLA am Straßenverkehr 3 bis 4 Prozent).



Viele Lkw sind mit Gütern unterwegs, die auch sehr gut mit der Bahn transportierbar sind.

Alternativen zum Lkw-Transport fördern



Um Österreichs Ziel von 40 Prozent Schienenanteil im Güterverkehr zu erreichen, spielt der Einzelwagenverkehr der Bahn eine zentrale Rolle.

Ganzzüge sind distanzunabhängig günstiger als Lkw-Fahrten, Einzelwagentransporte hingegen aufgrund der höheren Kosten erst ab Distanzen über 250 Kilometer. Aufgrund der regionalen Streuung der Betriebe in Österreich und deren mittelständischen Größe kann die Industrie nur begrenzt Volumen für Ganzzüge aufbringen. Ohne Ausgleichszahlungen der Öffentlichen Hand wäre die aufwändigere Einzelwagenbedienung unrentabel. Dennoch ist es betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll, den Einzelwagenverkehr zu betreiben. Einzelwagentransporte tragen zur

Deckung der Fixkosten von Verladestellen und des Streckennetzes für Ganzzugtransporte bei.

Bahngüterverkehr weiter elektrifizieren

Ein Großteil (etwa 90 Prozent) der Zugkilometer im Bahngüterverkehr wird elektrisch zurückgelegt. Doch im Verschub und auf Anschlussbahnen entfällt ein hoher Anteil auf Dieselloks. Statt einer Elektrifizierung von Anschlussbahnen können auch Hybridloks eingesetzt werden. Das rasche Umschalten zwischen Elektro-Antrieb und Diesel-Hilfsantrieb spart Zeit und Kosten, da keine aufwändigen Lokwechsel mehr nötig sind.

In der Schweiz verfügt die SBB Cargo bereits über 30 Hybrid-Lokomotiven. Die Hybridloks verkehren zu über 90 Prozent elektrisch und nur auf Anschlussgleisen ohne Fahrleitung mit Diesel-Hilfsmotor, eine jährliche CO₂-Reduktion von mehr als 4.000 Tonnen wird erwartet.



Die VCÖ-Publikation „Klima und Energie – Potenziale im Verkehr“ zeigt anschaulich, wie Österreich den Verkehr auf Klimakurs bringen kann. Die Publikation kann beim VCÖ um 30 Euro bestellt werden.

T: +43-(0)1-893 26 97

E: vcoe@vcoe.at

www.vcoe.at

Quellen: VCÖ, „Klima und Energie – Potenziale im Verkehr“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft, Wien 2015; VCÖ, „Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität“, Wien 2014; Statistik Austria; Rail Cargo Austria AG

VCÖ-Empfehlungen

Ausweitung des Lkw-Nachtfahrverbots

- Auch Lkw mit geringeren Tonnagen und Klein-Lkw sollen davon erfasst sein
- Streichung der generellen Ausnahme für „lärmarme“ Lkw
- Bei Ausnahmen: Beibehaltung von Tempo 60 für Lkw in der Nacht und konsequente Geschwindigkeitskontrollen

Verpflichtende Verlagerung bestimmter Güterarten auf die Bahn

- Sektorales Fahrverbot auch außerhalb des IG-L für bahnaffine Güter wie beispielsweise Abfall, Schrott, Erze oder Rundholz

Verbesserung der Chancengleichheit der Schiene gegenüber dem Lkw

- Einzelwagenverkehr: Anpassung der Fördermittel bis zur von der EU genehmigten Höhe
- Anschlussbahnen: Ausweitung der Förderung von Investitionen, Erhalt und Betrieb
- Widmung von Industrie- und Gewerbegebieten nur mit der Bereitstellung und Nutzung von Anschlussbahnen als bundesweite Regelung
- Förderung des Ankaufs von umweltverträglichen Schienenfahrzeugen für die Fläche
- Intensivierung der Kontrollen des Lkw-Verkehrs (Sozialvorschriften, Tempo, Gewicht, Fahrverbote, Kabotage, Fahrtenschreiber)
- Ausweitung der Lkw-Maut auf Landes- und Gemeindestraßen zur Abdeckung der Straßenschäden durch den Schwerverkehr
- Ökologische Steuerreform: Diesel soll gleich hoch besteuert werden wie Benzin, Senkung lohnbezogener Steuern und Abgaben



Mag. Markus Gansterer,
VCÖ-Verkehrspolitik

„Sektorales Fahrverbot in Tirol und generelles Lkw-Nachtfahrverbot in der Schweiz zeigen, dass noch viele Straßentransporte auf die klimafreundliche Schiene gelenkt werden können. Dazu braucht es natürlich einen flächen-deckenden Bahngüterverkehr.“

Der VCÖ-Einsatz für eine Mobilität mit Zukunft braucht die Unterstützung durch Spenden.
Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto:
Erste Bank. IBAN:
AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAATWWXXX