

# Vorwort

Der Wohlstand, den wir gewöhnt sind, verlangt, dass Güter in jeder Menge zu jeder Zeit an jedem Ort zur Verfügung stehen. Selbst tragen möchten wir sie nicht mehr, diese Güter. Und ökologisch sollen sie auch transportiert werden.

Auch im Güterverkehr sind die Dimensionen der Nachhaltigkeit gefragt: sozial gerecht, ökologisch verträglich und wirtschaftlich effizient. Das vor Augen, sollte es möglich sein, das jeweils optimale Transportmittel für die von uns gewünschten Güter zu wählen. Für die Feinverteilung in die Fläche bis ins Geschäft ums Eck braucht es den Lkw. Vom Nordseehafen in das östliche Mittelmeer fahren die Güter besser Bahn oder Schiff.

Politisch sind noch wichtige Rahmenbedingungen erforderlich, damit die Bahn die gleichen Chancen hat wie der Lkw. Während bei der Bahn Sozialgesetze abgesichert sind, Trassenentgelte und selbst Energiesteuer bezahlt werden, fährt es sich auf der Straße mit Sozialdumping, nicht verrechneten externen Kosten und Befreiung der Treibstoffe von der Energiesteuer ausgesprochen billig und kann uns die Luftfracht dank fehlender Kerosinsteuer um die Ohren fliegen.

Die Folgen spürt die Bevölkerung hautnah: Es sind deutlich mehr Lkw auf unseren Straßen unterwegs, als für die Menschen gesund ist, für die Umwelt verträglich wäre und für eine florierende Wirtschaft gebraucht werden. Und diese Schäden werden auch nicht in ganzer Höhe vom Lkw-Verkehr bezahlt. Nicht die Bahn, der Straßengüterverkehr ist hoch defizitär. Und die Gemeinschaft der Steuerzahler greift tief in die Tasche. Die leidige Lkw-oder-Bahn-Diskussion lässt dann auch die Schifffahrt in den Hintergrund treten und lässt vergessen, dass in Österreich ein Drittel des Gütertransportes in Rohrleitungen erfolgt.

Die VCÖ-Publikation „Effizienter Güterverkehr – Profit für Wirtschaft und Umwelt“ bietet einen Überblick über die Fakten zum Güterverkehr Österreichs. EU-Erweiterung, Road Pricing und innerstädtischer Güterverkehr werden beleuchtet. Der seit Jahren anhaltende und staatlich geförderte Trend zu mehr und mehr Straßentransport wird aus volkswirtschaftlicher Sicht kritisch hinterfragt.

**Dr. Willi Nowak**  
VCÖ-Geschäftsführung



# Inhaltsverzeichnis

Volkswirtschaftliche Rolle des Güterverkehrs	9
Güterverkehr verlagert sich auf die Straße	11
Trend in der Transportwirtschaft schadet den Regionen	13
Wegekosten des Güterverkehrs	14
Klimabilanz des Güterverkehrs	16
Gesundheitsproblem Feinstaub	17
Lkw – ein tödlicher Unfallgegner	19
Rechtliche Rahmenbedingungen in der EU	21
TEN – Verkehrswege der Zukunft?	22
Technische Harmonisierung der Schiene ist notwendig	23
Der alpenquerende Güterverkehr nimmt stark zu	24
Auswirkungen der EU-Erweiterung auf den Güterverkehr in Österreich	26
Güterverkehrspolitik – Ziele und nachhaltige Maßnahmen	28
Wie Güter auf die Schiene kommen	29
Road-Pricing für einen ökonomisch effizienten Gütertransport	30
Lkw-Maut-Systeme in Europa	32
Wie die Lkw-Maut zur Nachhaltigkeit beiträgt	34
Logistik und Telematik – Schlüssel zum Erfolg im Güterverkehr	35
Neue Fahrzeugtechnologien	37
Vorzeigeprojekte beim Gütertransport	38
Innerstädtischer Güterverkehr	39
Wenn Güter Straßenbahn fahren	41
Pipelines – die stillen Teilnehmer am Güterverkehr	42
Bedeutung der Binnenschifffahrt im Güterverkehr	43
Literatur, Quellen, Anmerkungen	45
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	48