



Fairen Wettbewerb im Güterverkehr umsetzen

Der Straßengüterverkehr ist in Österreich für rund 40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs verantwortlich und verursacht zudem hohe externe Kosten. Schlechte Arbeitsbedingungen und Übertretungen von gesetzlichen Regelungen sind im Lkw-Verkehr verbreitet und verzerren die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zusätzlich.

Die CO₂-Emissionen des Lkw-Verkehrs haben sich in Österreich seit dem Jahr 1990 mehr als verdoppelt.¹ Der steigende Transportaufwand macht das notwendige Erreichen von Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 für den Güterverkehr zur großen Herausforderung. Österreichs Masterplan Güterverkehr 2030 sieht die Strategie „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ vor. Dazu sollen verkehrsreduzierende Raumplanung und regionale Produktion Transporte vermeiden, Wege sollen von der Straße auf die Schiene verlagert werden und energieeffiziente Technologien sollen die Klimabilanz verbessern.

Verlagerung braucht fairen Wettbewerb

Entgegen dem bisherigen Trend sind Wirtschaftswachstum und Gütertransportaufwand zu entkoppeln und eine Verlagerung in Höhe von fünf bis zehn Prozentpunkten des Straßentransportanteils auf die Schiene ist zu realisieren.² Um das Ziel eines klimaverträglicheren Gütertransports erreichen zu können, sind einerseits mehr Kapazitäten und bessere Konditionen bei der Bahn zu schaffen sowie andererseits ökologische und soziale externe Kosten des Straßengüterverkehrs verursachungsgerecht zu verrechnen, um faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen.

Externe Kosten sind von verschiedenen Faktoren abhängig und umfassen unter anderem Gesundheits- und Umweltschäden durch Schadstoffe, CO₂-Emissionen, Lärm und Unfälle. Derzeit werden sie größtenteils nicht von den Verursachenden bezahlt, sondern von der Allgemeinheit. Im Jahr 2019 verursachte der Lkw-Verkehr in Österreich externe Kosten im Ausmaß von rund vier Milliarden Euro.³ In Zukunft werden insbesondere die Kosten für CO₂-Emissionen für das Erreichen von Klimaneutralität stark steigen. Die Bandbreite der zukünftigen Kosten von CO₂ ist hoch und liegt, je nach Gewichtung der Wohlfahrt zukünftiger Generationen, im Jahr 2030 zwischen 250 und rund 800 Euro pro Tonne CO₂.⁴

Diesel-Lkw verursachen hohe externe Kosten

Diesel-Lkw verursachen externe Kosten in Höhe von rund 4,6 Cent pro Tonnenkilometer. Die externen Kosten für Unfälle, Stau, Luftverschmutzung, Lärm, Vorkettenemissionen, Habitatverlust und CO₂ von Diesel-Lkw sind damit rund viermal so hoch wie jene des Schienengüterverkehrs.⁵ Mit steigenden CO₂-Kosten werden diese Kosten von Diesel-Lkw zukünftig im Vergleich zur energieeffizienten Bahn weiter steigen. Damit zwischen den Verkehrsträgern fairer Wettbewerb besteht, sollen alle verursachten externen Kosten internalisiert werden.

Externe Kosten unzureichend internalisiert

Im Unterschied zur Schweiz, wo es eine Lkw-Maut am gesamten Straßennetz gibt, zahlen Lkw in Österreich nur auf Autobahnen und Schnell-

straßen Maut. Seit dem Jahr 2024 werden in Österreich CO₂-Kosten in die Lkw-Maut einberechnet. Die Höhe des CO₂-Aufschlags ist deutlich niedriger als die tatsächlich verursachten CO₂-Kosten. Laut Umweltbundesamt steigen die nicht-internalisierten Kosten für Lärm, Abgase und CO₂ des Lkw-Verkehrs auf Autobahnen und Schnellstraßen auf 161 Millionen Euro im Jahr 2025.⁶ Ab dem Jahr 2027 wird der Verkehr vom EU-Emissionshandelssystem umfasst. Damit müssen Inverkehrbringer von Brennstoffen Emissionsberechtigungen abgeben. Der zukünftige CO₂-Preis ist von vielen Faktoren abhängig, und ob damit die von CO₂ verursachten Schäden gedeckt werden, ist noch unklar.⁷ Zudem umfassen bestehende Maßnahmen nicht sämtliche externen Kosten, wodurch diese weiterhin von der Allgemeinheit und den nachfolgenden Generationen bezahlt werden.

Sozialstandards leiden unter Preisdruck

Der Schienenverkehr ist durch streng kontrollierte technische sowie arbeitsrechtliche Vorschriften reglementiert. Dadurch ist die Nichteinhaltung von Regelungen nahezu unmöglich. Im Gegensatz dazu sind im Straßengüterverkehr Praktiken wie Ausflaggen, illegale Kabotage sowie Lohn- und Sozialdumping verbreitet.^{8,9} Gründe dafür sind vor allem geringere Arbeitskosten und niedrigere Steuern in osteuropäischen EU-Staaten. Unternehmen profitieren von der unterschiedlichen Höhe sowie Zusammensetzung der Arbeitskosten. In Österreich sind 80 Prozent des Einkommens fix, in Rumänien hingegen betragen Diäten, welche als steuerfreie Aufwandsentschädigung nicht für Sozialleistungen wie Kranken- und Arbeitslosengeld oder Pension berücksichtigt werden, bis zu 70 Prozent des Gesamteinkommens.¹⁰

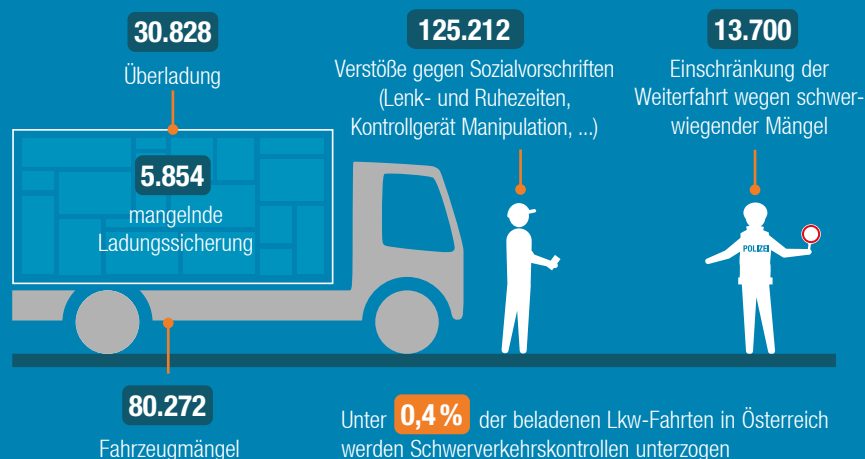
Schlechte Arbeitsbedingungen weit verbreitet

Ein niedriges Einkommensniveau und die oftmals prekären Arbeitsbedingungen führen zu zunehmendem Mangel an Lkw-Lenkenden. Unternehmen suchen verstärkt nach Arbeitskräften in Drittstaaten, die niedrige Einkommen und Sozialstandards akzeptieren. Ein Grund dafür ist, dass Lkw-Lenkende aus Drittstaaten in einem starken Abhängigkeitsverhältnis zu Arbeitgebenden stehen, da bei Verlust der Anstellung

Kosten werden im Straßengüterverkehr oft durch Nichteinhaltung von Vorschriften gesenkt, zulasten der Lkw-Lenkenden sowie der Umwelt und Verkehrssicherheit.

Geringe Kontrolldichte, aber zahlreiche Regelverstöße bei kontrollierten Lkw

Anzahl der Delikte bei Schwerverkehrskontrollen im Jahr 2022 in Österreich



auch die Fahrbescheinigung, und damit die Aufenthaltsgenehmigung in der EU erlischt. Eine im Jahr 2022 durchgeführte Befragung zeigt starke Missstände bei Lkw-Fahrenden aus Drittstaaten auf. 95 Prozent verbringen die Wochenruhezeit in der Fahrkabine, 80 Prozent sind pro Einsatz mindestens acht Wochen von Zuhause weg, 63 Prozent haben keine Arbeitslosenversicherung und 30 Prozent geben an, während der Fahrt müde zu sein.¹¹ Arbeitszeit- und Mindestlohnregelungen sind national meist unterschiedlich geregelt. In der Praxis sind sie schwer überprüfbar und werden oft umgangen. Gründe dafür sind vielfältig: Zeit- und Kostendruck oder schlechte Bedingungen an Raststätten. Lange Fahrzeiten und zu kurze Pausen führen zu Aufmerksamkeitsdefiziten und Müdigkeit bei den Lenkerinnen und Lenkern.¹² Gepaart mit Geschwindigkeitsübertretungen aufgrund von Zeitdruck, Überladung oder technischen Mängeln steigt das Unfallrisiko.

Lücken in EU-Rahmenbedingungen

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr hat die EU im Jahr 2020 ein Mobilitätspaket beschlossen. Das Paket enthält EU-weit geltende Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten, sowie Regelungen für die internationale Entsendung von Fahrenden. Transit und bilaterale Transporte sind allerdings ausgenommen. Zudem mangelt es an Kontrollen, sodass die Arbeitsbedingungen durch diese Regelungen nicht im nötigen Ausmaß verbessert werden.^{13,14}

Geringe Kontrolldichte und viele Übertretungen

Im Jahr 2022 wurden bei rund 40,7 Millionen beladenen Fahrten in Österreich 142.602 technische Unterwegskontrollen und 83.454 Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten durchgeführt.^{15,16} Damit werden zwar die EU-Vorgaben erfüllt, die Zahl der Delikte ist jedoch hoch. Im Jahr 2022 wurden 239.459 Anzeigen nach dem Kraftfahrzeuggesetz erstattet. Der Hauptanteil davon betraf die Nichteinhaltung von Lenk- und Ruhezeitvorgaben, gefolgt von technischen Fahrzeugmängeln an Karosserie, Bremsen und Reifen, Überladung und mangelnder Ladungssicherung.¹⁷ Problematisch sind zudem Geschwindigkeitsübertretungen. Schwere Lkw fahren auf Autobahnen im Durchschnitt 88 km/h anstatt der erlaubten 80 km/h.



Foto: Kanton Uri

Schwerverkehrszentrum Uri: mehr Kontrollen, weniger Unfälle, fairer Wettbewerb

Im Kanton Uri steht das größte Schwerverkehrskontrollzentrum der Schweiz. Fast fünf Prozent aller Schwerfahrzeuge, die die Gotthardstrecke passieren, werden auf ihre Abmessungen, korrekte Beladung, technische Ausstattung und mögliche Manipulationen kontrolliert. Auch die Lenk- und Arbeitszeiten der Fahrerinnen und Fahrer werden überprüft. Wie wichtig rigorose Kontrollen sind, zeigt die Statistik: Im Jahr 2021 wurde bei jedem dritten kontrollierten Lkw ein Verkehrsregelverstoß festgestellt.²¹ Diese intensiven Kontrollen sorgen nicht nur für erhöhte Verkehrssicherheit, sondern auch für fairen Wettbewerb zwischen den Logistikunternehmen und zwischen Straße und Schiene.²²

Dadurch steigen Geräuschpegel, Luftschadstoffe, Treibhausgas-Emissionen sowie Anzahl und Schweregrad von Verkehrsunfällen.¹⁸ Die Praxis zeigt zudem, dass Umweltstandards durch illegale Abgasmanipulation umgangen werden.¹⁹

Mehr Lkw-Kontrollen in Österreich notwendig

Geschwindigkeitskontrollen können automatisiert in Form von stationären Messanlagen als Radargeräte sowie Section Control durchgeführt werden. Im Gegensatz dazu besteht bei Gewichtskontrollen während der Fahrt Aufholbedarf. Im Jahr 2023 wurde in Österreich die erste geeichte Fahrzeugwaage für den Fließverkehr in Betrieb genommen, um Überladungen während der Fahrt feststellen zu können.²⁰ Die Überprüfung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Umwelt- und Sozialstandards ist ein komplexer Prozess, der das direkte Einschreiten von Kontrollorganen und die übergreifende Zusammenarbeit unterschiedlicher Behörden erfordert. Damit die Einhaltung von Regelungen ausreichend kontrolliert werden kann, braucht es verstärkte Kapazitäten der Kontrollbehörden und der technischen Einrichtungen.

Fairen Wettbewerb im Transport schaffen

Der EU-Straßengüterverkehr ist von hohen externen Kosten und Nichteinhaltung von gesetzlichen Regelungen geprägt. Damit der Güterverkehr nachhaltiger werden kann, gilt es, Kostenwahrheit durch verursachergerechte Bepreisung zu schaffen und die EU-weite Einhaltung von Standards sicherzustellen. Damit entsteht Fairness für jene Speditionen, die sich an Regeln halten, in Folge verbessern sich die Arbeitsbedingungen für die Lkw-Lenkenden. Zudem gewährleistet die verstärkte Einhaltung von Vorschriften im Lkw-Verkehr faireren Wettbewerb gegenüber dem Schienengüterverkehr. Dieser ist stärker reglementiert und Über-

tretungen von Umwelt- und Sozialstandards sind aus betrieblichen und technischen Gründen im Gegensatz zum Straßengüterverkehr nahezu unmöglich. Dieses Niveau ist auch im Lkw-Verkehr anzustreben. Damit die Wettbewerbsfähigkeit der klimaverträglicheren Schiene verbessert wird, möchte die EU unter anderem den internationalen Einsatz des Triebfahrzeugpersonals erleichtern. Die Einhaltung von Sozialstandards im Straßen- und Schienengüterverkehr ist unabdingbar. Zudem ist die Leistungsfähigkeit des Bahngüterverkehrs in Europa durch Ausbau der Schienen-Infrastruktur, Digitalisierung und mehr Angebote zu erhöhen.

Quellen online unter:

www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets



VCÖ-Empfehlungen

Wettbewerbsverzerrungen durch Kostenwahrheit und mehr Kontrollen abbauen

- Lkw-Maut nutzen, um Kostenwahrheit zu schaffen.
- Kontraproduktive Subventionen wie das Dieselpriprivileg abschaffen.
- Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Straßenverkehr forcieren: Kontrollkapazität erhöhen, neue Technologien verstärkt einsetzen, Tempokontrollen und Abstimmung der Kontrollinstanzen verbessern.
- Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch Kapazitätsausbau und Digitalisierung erhöhen.

Auf EU-Ebene Rahmenbedingungen verbessern

- Faire und transparente Arbeitsbedingungen vor allem für Lkw-Lenkende aus Drittstaaten sowie bei Transit- und bilateralen Transporten sicherstellen.
- Transparente nationale Mindestlöhne, Spesen als Lohnbestandteile untersagen.
- Digitalisierung für EU-weite Erfassungssysteme für bessere Kontrolle nutzen.
- Einheitliche Mindesthöhe von Bußgeldern durchsetzen.
- Harmonisierung und Digitalisierung des EU-Schienenverkehrs vorantreiben.



Foto: Katharina Jaschinsky

Katharina Jaschinsky

VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Für nachhaltigeren Güterverkehr sind Kostenwahrheit und die EU-weite Ausweitung und Einhaltung von Regelungen entscheidend. Dies schafft im Straßengüterverkehr mehr Fairness für regeltreue Speditionen, verbessert Arbeitsbedingungen und ermöglicht einen fairen Wettbewerb gegenüber dem Schienengüterverkehr.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!

Spenden-Konto:

Erste Bank. IBAN:

AT11 2011 1822 5341 2200

BIC: GIBAAWXXXX



Jetzt online spenden!

