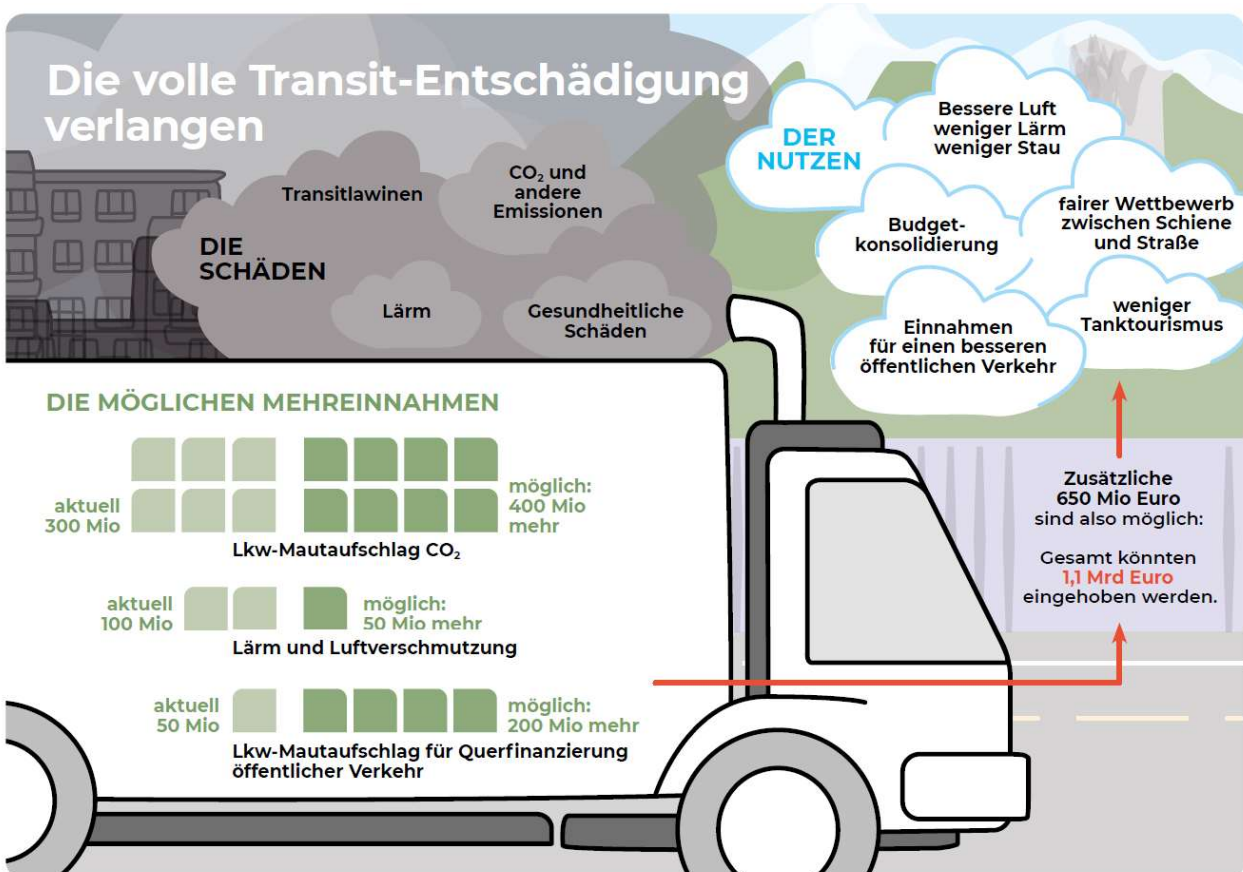


## DIE VOLLE ENTSCHÄDIGUNG FÜR TRANSIT-BELASTUNGEN VERLANGEN

**Abgase, Lärm, Stau: Der Lkw-Güterverkehr belastet Österreich stark. Welche Entschädigungen dafür verlangt werden können, regelt die EU-Wegekostenrichtlinie. Österreich lässt bislang rund 650 Mio. Euro an Lkw-Maut liegen. Um Mobilitätswende und Budgetkonsolidierung voranzubringen, müssen wir dieses Geld einheben.**

Der Straßengüterverkehr stellt für Österreich ein erhebliches Problem dar. Lkw verschlechtern unsere Klima-Bilanz, verursachen Transitlawinen und belasten die Allgemeinheit mit Umwelt- und Gesundheitskosten. Als Entschädigung dafür dient die Lkw-Maut. Wie hoch diese sein darf, regelt die EU-Wegekostenrichtlinie. In ihrer aktuellen Fassung [2022/362] erlaubt sie Zuschläge, die Österreich nicht ausschöpft.

**Österreich verzichtet derzeit auf 650 Mio. Euro und begnügt sich mit einem Drittel der vollen Entschädigung.** Profiteur ist die Frächter-Lobby, Geschädigte die Bevölkerung. Wir können es uns nicht länger leisten, auf diese Einnahmen zu verzichten. Die dagegen vorgebrachten Argumente erweisen sich bei näherer Betrachtung als haltlos.



## WIE DIE VOLLE ENTSCHÄDIGUNG MÖGLICH WIRD

---

Die EU-Wegekostenrichtlinie erlaubt drei Mautaufschläge für Lkw, die im Bundesstraßenmautgesetz geregelt sind. Insgesamt wären daraus 1,1 Mrd. Euro an Einnahmen möglich. Davon verzichtet Österreich derzeit auf 650 Mio. Euro, begnügt sich also mit weniger als einem Drittel der vollen Entschädigung.

- **Entschädigung für CO<sub>2</sub>-Ausstoß:** Österreich hebt derzeit nur 60 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ein. In Deutschland sind es 200 Euro. Verlangt Österreich dieselbe Entschädigung wie Deutschland, würde das zu **Mehreinnahmen von 400 Mio. Euro** führen. Das würde darüber hinaus die Anschaffung von Strom- und Wasserstoff-Lkw fördern, die kein CO<sub>2</sub> ausstoßen.
- **Entschädigung für Luftverschmutzung und Lärm (externe Kosten):** Österreich hebt diese Entschädigung bereits ein, könnte sie aber in Gebirgsregionen verdoppeln. Luftverschmutzung und Lärm sind in diesen Gebieten schließlich besonders belastend. Das würde **Mehreinnahmen von 50 Mio. Euro** bringen.
- **Beitrag Querfinanzierung Entlastungsprojekte:** Diese Entschädigung kann auf Autobahnabschnitten mit besonders hohen Umweltbelastungen verlangt werden. Die Einnahmen müssen in Entlastungsprojekte fließen, also etwa in mehr Züge, Busse oder Sammeltaxis in der Region. Bisher wird diese Entschädigung nur auf der Inntal- und Brennerautobahn eingehoben und finanziert den Brennerbasistunnel mit. Tatsächlich dürften aber weite Teile des Autobahnnetzes die Grenzwerte überschreiten, ab denen die Umweltbelastung als besonders hoch gilt. Nach entsprechenden Messungen und Studien könnte Österreich die Entschädigung auch dort einheben. Das würde laut AK-Schätzungen **Mehreinnahmen von bis zu 200 Mio. Euro** einbringen.

## DIE WIRTSCHAFTLICHEN AUSWIRKUNGEN

---

- **Wer die Entschädigung bezahlt:** Zwei Drittel der Lkw-Maut stammen von Lkw mit ausländischen Kennzeichen. Das sind zum einen Transit-Lkw, die Österreich durchqueren. Der Transit-Verkehr ist bereits stärker als der Inlands-Lkw-Verkehr, Tendenz weiter steigend. Zum anderen stammen etliche Lkw mit ausländischen Kennzeichen von inländischen Firmen, die Tochterfirmen im Ausland gegründet haben, um von den dort schlechteren Löhnen und Arbeitsbedingungen zu profitieren. In beiden Fällen ist eine höhere Entschädigung für die Belastungen, die Österreich durch den Lkw-Verkehr entstehen, gerechtfertigt. Das verbleibende Drittel würde bei inländischen Lkw anfallen. Deren Eigentümer könnten im Gegenzug zB Förderungen für E-Lade-Infrastruktur erhalten. Insgesamt wären die Folgen einer vollen Transit-Entschädigung für die österreichische Wirtschaft vernachlässigbar.
- **Keine Auswirkungen auf die Preise:** Transportkosten machen nur rund 3 Prozent der Endverbraucherpreise aus. Von diesen 3 Prozent entfällt ein Großteil auf Fahrzeuge und die Fahrer:innen. Die Maut macht nur einen Bruchteil aus und kann keinen Preisanstieg rechtfertigen. Als 2004 die aktuelle Lkw-Maut eingeführt wurde, konnte die Statistik Austria keinerlei Auswirkung auf die Preise feststellen.
- **Verwendung ist politisch gestaltbar:** Nur der Beitrag zur Querfinanzierung von Entlastungsprojekten ist zweckgebunden. Die beiden anderen Entschädigungen werden von der ASFINAG eingehoben und gehen in den Bundeshaushalt. Die Mehreinnahmen fließen also nicht zwangsläufig in den Straßenausbau, sondern können auch für die Mobilitätswende oder die Budgetkonsolidierung verwendet werden.

## DIE AUSWIRKUNGEN AUF VERKEHR UND UMWELT

---

- **Tirol und Brenner entlasten:** 2,6 Mio. Lkw überqueren jährlich den Brenner-Korridor. Laut einer Studie der Tiroler Landesregierung hätten 60 Prozent eine kürzere Alternativroute, vor allem über die Schweiz - nehmen diese aber nicht, weil die Kosten dort höher und die Kontrollen strenger sind. Verlangt auch Österreich die volle Entschädigung, werden der sensible Brenner und die dort lebenden Menschen deutlich entlastet.
- **Tanktourismus beenden:** In Österreich ist Diesel aufgrund des Dieselprivilegs günstiger als im benachbarten Ausland. Verlangt Österreich dieselbe Entschädigung wie Deutschland für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, verschwindet der Anreiz für Transit-Lkw, wegen des Tankens über Österreich zu fahren.
- **Benachteiligung der Bahn beenden:** Die Bahn bezahlt auf allen Strecken ein Infrastruktur-Benützungsentgelt, das in die Ticket- und Transportpreise einfließt. Von Lkw wird dagegen nur ein Teil der möglichen Entschädigung verlangt. Das stellt eine klimaschädliche Subvention dar und untergräbt die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.
- **Klima-Problemzone verkleinern:** Der Lkw-Verkehr ist für rund 40 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Seit 1990 sind seine Emissionen nicht gesunken, sondern sogar gestiegen. Eine höhere Entschädigung für CO<sub>2</sub>-Ausstoß hilft dabei, gegenzusteuern.

---

### KONTAKT

AK Wien  
Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr  
Franz Greil  
franz.greil@akwien.at