PRESSE-KONFERENZ
5.11.2026

LKW-Transitentschädigung

Österreich lässt Lkw-Transit zu billig durchs Land

Studie im Auftrag der AK zeigt: Rund 450 Mio. Euro an Lkw-Maut lässt die Regierung auf der Straße liegen, trotz drohender Aufhebung von Transitbeschränkungen durch den EuGH

RENATE ANDERL
Präsidentin der Bundesarbeitskammer

ERWIN ZANGERL
Präsident der Arbeiterkammer Tirol

STEPHANIE KIRCHMAYR-NOVAK
Studienautorin, Österreichisches Institut für Raumplanung

AK ÖSTERREICH

GELD IN ZEITEN KNAPPER BUDGETS NICHT LIEGEN LASSEN

Seit Jahren kämpft Österreich gegen eine regelrechte Transitlawine. Trotz der Corona-Pandemie und des schwachen Wirtschaftswachstums ist die Lkw-Fahrleistung auf unseren Autobahnen seit 2008 kontinuierlich gestiegen – mittlerweile auf 3,8 Milliarden Kilometer jährlich. Besonders betroffen sind das Wipptal über den Brenner, das Inntal und der Donaukorridor zwischen Ost- und Westösterreich. Hinzu kommt, dass ein demnächst erwartetes EuGH-Urteil droht, Fahrbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung – darunter auch das Nachtfahrverbot im Inntal – aufzuheben. Das ist für die Arbeiterkammer Anlass, EU-rechtskonforme Ausgleichszahlungen für die Schäden durch den Transit einzufordern, die insbesondere von ausländischen Transportunternehmen geleistet werden müssen.

Eine vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) durchgeführte Studie der AK zeigt: Durch eine gezielte Lkw-Maut könnten jährlich rund 450 Millionen Euro eingenommen werden. Diese zusätzlichen Mauteinnahmen haben keine Auswirkungen auf die Endverbraucherpreise und die heimische Wirtschaft, verteuern aber den Transit durch Österreich und helfen so, ihn zu beschränken.

„Es kann nicht sein, dass aktuell Arbeitnehmer:innen mit geringem Einkommen durch das Budget belastet werden, während beim Lkw-Transit das Geld buchstäblich auf der Straße liegen bleibt“, fordern Renate Anderl, Präsidentin der Bundesarbeitskammer, und Erwin Zangerl, Präsident der Arbeiterkammer Tirol.

Schwierige Ausgangslage für weniger Lkw-Transit

Aufgrund der verfehlten Verkehrspolitik der EU ist Österreich ein Transitland für den Schwerverkehr. So stößt beispielsweise der freie Warenverkehr mit jährlich 2,5 Millionen Lkw-Fahrten über den Brenner in den engen Alpentälern an seine natürlichen Grenzen. Der fehlende Wille zu mehr Kostenwahrheit und einer leistungsfähigen Infrastruktur für den Schienengüterverkehr im EU-Binnenmarkt – insbesondere bei den Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel in Deutschland und Italien – sowie das politische Versagen im Kampf gegen Ausbeutung und menschenunwürdige Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrer:innen heizen diese Transitlawine seit Jahrzehnten an.

Österreich und allen voran Tirol versucht, mit Fahrbeschränkungen dem Transit Einhalt zu gebieten. Kernstück ist ein Nachtfahrverbot für Lkw mit einem Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen sowie eine verpflichtende Verlagerung von bahntauglichen Massengütern auf die Schiene (sektorales Lkw-Fahrverbot) auf der A 12 Inntalautobahn. Diese Maßnahmen basieren EU-rechtlich auf der Einhaltung des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO_2). Damit diese Lkw-Fahrverbote bei einem EuGH-Verfahren aber weiterhin Bestand haben, muss der ab 2030 geltende EU-Grenzwert von 20 Mikrogramm NO_2 pro Kubikmeter so rasch wie möglich im österreichischen Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) umgesetzt werden. Nur so kann der Handlungsspielraum für EU-konforme Fahrbeschränkungen genutzt werden. Ein demnächst erwartetes EuGH-Verfahren droht allerdings, diese ohnehin bescheidene Maßnahmen zu kippen.

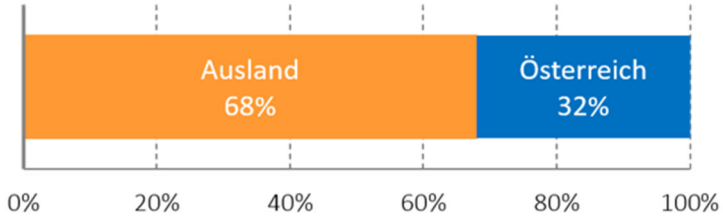
Über die besonders stark betroffene Brennerautobahn sind rund ein Drittel jährlich 2,5 Millionen Lkw-Fahrten im Umwegtransit unterwegs, sie müssten aufgrund der Länge der Fahrtstrecke eigentlich über andere Alpenpässe, insbesondere über die Schweiz, abgewickelt werden. Sie fahren jedoch wegen der niedrigeren Mautkosten durch Österreich. Während der Brenner-Basistunnel in Österreich laut neuesten Erkenntnissen der BBT erst bis 2034 fertiggestellt sein

soll, gibt es in Deutschland noch nicht einmal ein Datum für die parlamentarische Genehmigung des Planungsverfahrens zu einer leistungsfähigen Zulaufstrecke Nord.

Mehr Kostenwahrheit bei ausländischen Frächtern und Lkw-Transit ist möglich

Abgase, Lärm und Klima: Der Lkw-Schwerverkehr belastet Österreich stark. Welche Entschädigung für Umwelt- und Klimakosten verlangt werden kann, ist in der Wegekosten-Richtlinie über die Lkw-Maut aus dem Jahr 2022 geregelt. Österreich schöpft diese EU-rechtlichen Möglichkeiten bei den Umwelt- und Gesundheitskosten über Mautaufschläge aber nicht aus. Die neue AK-Studie „Mehr Kostenwahrheit auf Österreichs Autobahnen – Möglichkeiten bei der Lkw-Maut und ihre Preiswirkungen" zeigt dies erstmals auf. Es könnten zusätzlich rund 450 Millionen Euro eingehoben werden: 350 Millionen Euro für Mautaufschläge bei Luftverschmutzung, Lärm und CO_2 sowie 100 Millionen Euro zur Querfinanzierung von Maßnahmen bei belasteten Autobahnabschnitten, etwa durch Bestellung von zusätzlichem öffentlichem Verkehr. Im Detail müssen hierzu bei den Mauttarifen Lkw mit fünf Achsen sowie Bergregionen besonders berücksichtigt werden. Dies eröffnet neue Möglichkeiten bei der Budgetkonsolidierung und der Mobilitätswende für alle.

Verteilung der Mauteinnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut nach Herkunft der Fahrzeuge im Jahr 2024 [in %]

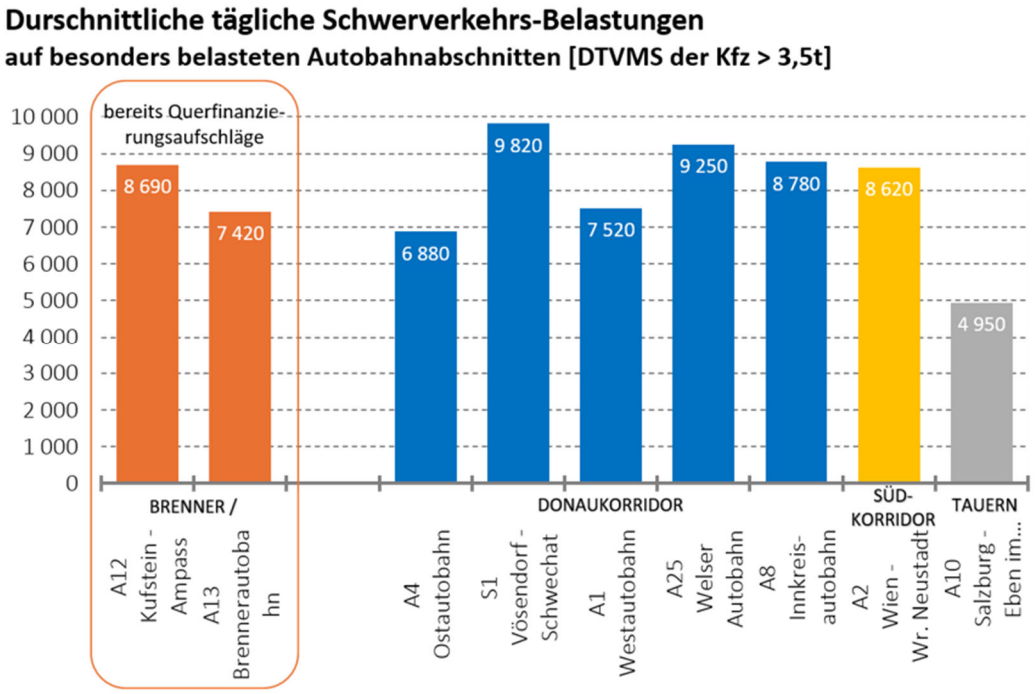


ÖIR Quelle: Wirkungsorientierte Folgenabschätzung der Mauttarifverordnung 2026

Für österreichische Frächter, die überwiegend regionale Binnenverkehre auf nicht-bemauteten Landes- und Gemeindestraßen ausführen, ist dies nur eine moderate Belastung, da vor allem jener Transitverkehr betroffen ist, der fast ausschließlich auf Autobahnen stattfindet. Rund zwei Drittel des Schwerverkehrs auf Autobahnen wird von ausländischen Lkw erbracht.

Auch Autobahnen in Ost-Österreich sind vom Schwerverkehr betroffen

Transit- und Schwerverkehr findet nicht nur auf der Nord-Süd-Achse am Brenner und im Tiroler Inntal, sondern auch auf dem Donaukorridor zwischen Ost- und Westösterreich statt. Die OIR-Studie liefert hierzu insbesondere für die stark befahrenen Autobahnen A 1 Westautobahn und A 8 Innkreisautobahn Zahlen. Sie sind stärker befahren als die A 13 Brennerautobahn. Daher ist bundesweit ein Umdenken erforderlich, und es müssen Entschädigungen für die Belastung der Menschen entlang der Autobahnen eingehoben werden.



Durchschnittliche Lkw-Fahrleistungen auf österreichischen Autobahnen

Mehr Lkw-Maut hat keine Auswirkungen auf Endverbraucherpreise

In der Öffentlichkeit werden Mauterhöhungen als Kosten dargestellt, die automatisch an die Endverbraucher abgewälzt werden. Dem ist jedoch nicht so. Ob höhere Mautkosten von den Transporteuren weitergegeben werden können, hängt vielmehr von der Marktmacht der Transportunternehmen gegenüber Abnehmern aus Industrie und Handel, dem Wettbewerb im Transportmarkt und der allgemeinen Wirtschaftslage ab. Die OIR-Studie zeigt: Es gibt schlicht keine Evidenz für eine Abwälzung. Obwohl in vielen EU-Staaten die Lkw-Maut in den letzten Jahren erhöht wurde, zeigen einschlägige Frachtratenanalysen keine abgewälzten Mautkosten in den Endverbraucherpreisen. Besonders prägnant ist, dass die Lkw-Maut in Deutschland, die 2023 um 83 Prozent erhöht wurde, keine preistreibende Wirkung zeigte.

Grundsätzlich gilt: Der Anteil der Transportkosten am Endverbraucherpreis ist gering. Laut der OIR-Studie beträgt dieser bei Nahrungs- und Futtermitteln beispielsweise 2,4 Prozent. Davon machen die Mautkosten maximal 15 Prozent aus. Rein rechnerisch könnte eine Maut-Erhöhung um das EU-rechtlich mögliche Potenzial den Endverbraucherpreis um 0,05 Prozent (das wären 5 Cent auf einen Einkauf von 100 Euro) erhöhen, sofern eine volle Abwälzung stattfindet, was jedoch nicht zuletzt aufgrund des Wettbewerbs im Sektor unrealistisch ist.

Geringe Lkw-Maut bremst den Umstieg auf klimafreundliche Lkw

Batteriebetriebene Lkw sind auf Österreichs Autobahnen nach wie vor eine absolute Ausnahme. Transportunternehmen wechseln nur dann von fossil betriebenen Lkw auf emissionsärmere Alternativen, wenn sie wirtschaftliche Vorteile sehen. Besonders bei ausländischen Lkw besteht für Österreich nur dann Handlungsspielraum, wenn die möglichen Mautaufschläge im Rahmen der Wegekosten-Richtlinie voll ausgeschöpft werden.

Forderungen der AK

Aus Sicht der AK muss die Österreichische Bundesregierung alle europarechtlich zulässigen ordnungs- und abgabenrechtlichen Maßnahmen setzen, um den Transit und die daraus resultierenden Schäden zu minimieren.

Die AK fordert folgende Maßnahmen:

- **Rasche Beschlussfassung des neuen Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L)-Luft** (in Verhandlung, Update am Montag) mit ausreichendem Handlungsspielraum als rechtliche Basis für EU-konforme Lkw-Fahrbeschränkungen

- **Lkw-Maut-Potenzial auf Basis der EU-Wegekosten-Richtlinie ausnützen.** Lkw-Mautzuschläge für CO2, Lärm und Luftverschmutzung mit Verdoppelungsfaktor in Berggebieten müssen in voller Höhe eingehoben werden. Das könnte auch ein entscheidender Beitrag sein, um den im Doppelbudget 2027/28 festgelegten Abbau „klimaschädlicher Förderungen“ umzusetzen.

- **Konsequente Lkw-Kontrollen gegen Sozialdumping und Verstöße gegen die Verkehrssicherheit sowie gegen die bestehenden Fahrverbote.** Die Unternehmen und nicht die Lenker:innen müssen die Verkehrsstrafen zahlen. Nur eine lückenlose Kontrolle verbunden mit abschreckenden Strafen für die Unternehmen ermöglicht die wirksame Durchsetzung dieser Vorschriften.

- **Güterverkehr auf die Schiene verlagern: Deutschland muss endlich handeln** Österreich bringt den Brenner-Basistunnel zwar auch erst bis 2034 ans Netz – doch in Deutschland fehlt nach wie vor ein klarer Fahrplan für die dringend nötigen Schienenanschlüsse. Bis jetzt gibt es nicht einmal einen Bundestagsbeschluss für die Planung, geschweige denn den Ausbau und Fertigstellung vor 2040. Der Ausbau droht zur Endlosbaustelle zu werden. Eine spürbare Lkw-Maut in Österreich könnte helfen, in Berlin Bewegung in die Sache zu bringen und Tempo zu machen.

- **Ausbau einer menschenwürdigen Sozialinfrastruktur für Lkw-Lenker:innen auf allen Autobahnen:** Ein Cent bei der Lkw-Maut muss für Sanitärräume, Sozialräume und Erholungsmöglichkeiten für Lkw-Lenker:innen zweckgewidmet werden.

BAK Präsidentin Renate Anderl: „Frachtunternehmen verursachen unbestritten Schaden, den sich Österreich bisher zu gering abgelten lässt. So bleiben 450 Millionen Euro liegen, die in Zeiten knapper Budgets dringend nötig sind. Das wären auch wichtige Mittel, um den Kampf gegen die Klimakrise große Schritte voranzubringen. Der Großteil der neuen Einnahmen würde auch nicht heimische Frächter treffen, sondern von Frachtunternehmen aus anderen Ländern getragen werden.“

AK Tirol Präsident Erwin Zangerl: „Die Bundesregierung muss dringend EU-rechtskonforme Ausgleichszahlungen für die Schäden durch den Transit auf den Weg bringen. Luftverschmutzung, Lärm und CO2 Belastung sind eine Zumutung für die Anrainerinnen und Anrainer, vom Brenner bis nach Ostösterreich. Die Einnahmen könnten Möglichkeiten bei der Budgetkonsolidierung und der Mobilitätswende eröffnen, das darf man nicht liegen lassen.“

ÖSTERREICH LÄSST LKW-TRANSIT ZU BILLIG DURCHS LAND.

Rückfragehinweise:
Nani Kauer, Mediensprecherin Renate Anderl
T: +43 1 50165 13733
M: +43 664 6145915
E-Mail: nani.kauer@akwien.at

Armin Muigg, Mediensprecher Erwin Zangerl
T: 0800 225522 1280
E-Mail: armin.muigg@ak-tirol.com