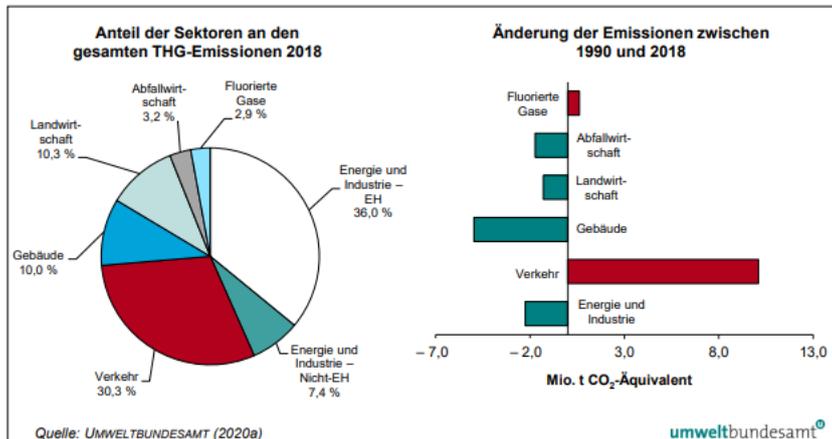


Ausgangspunkt

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen seit 1990 gestiegen sind (inklusive Emissionshandel) und auch die pro Kopf Emissionen sind im Verkehrssektor gestiegen (Umweltbundesamt, S. 70). Und, wie auf der Graphik des Umweltbundesamt (S.70) ersichtlich, jener Bereich der mit der Industrie gemeinsam den höchsten CO² Ausstoß verursacht:



Der Verkehrssektor ist daher jener Bereich, in dem die Transformation am massivsten und auch am zeitkritischsten ist. Die sektorale erlaubte Emissionsmenge wird im Verkehrssektor konstant überschritten (Umweltbundesamt, S. 104).

Während der Personenverkehr in der österreichischen Politik auf Bundes- und Landesebene und auch in der medialen Berichterstattung entsprechende Aufmerksamkeit erhält, gilt dies für den Güterverkehr nicht.

Unter anderem liegt das unserer Meinung nach daran, dass die bisher vorliegenden und sehr umfassenden Vorschläge zur Transformation im Güterverkehrsbereich von der Industrie und den Frächtern abgelehnt und auch ganz massiv bekämpft wurden. An dieser Stelle sei die „Mega -Maut“ Kampagne, der Wirtschaftskammer gegen eine flächendeckende LKW-Maut aus dem Jahr 2016 in Erinnerung gerufen (WKÖ, 2016).

Dennoch bekennen sich beide Sozialpartner im Verkehrswesen dazu, dass im Verkehrswesen eine Transformation stattfinden soll.

Lösungsvorschlag

Als Gewerkschaft vida haben wir versucht einen Weg zu finden, wie alle Seiten gewinnen können.

Dabei gehen wir von folgenden Prämissen aus:

- 1) Der technologische Wandel auf Seiten der LKW-Hersteller wird nicht schnell genug gehen, um die Klimaziele zeitgerecht zu erreichen. Daher braucht es eine Lösung, die schnell und mit bestehenden Technologielösungen funktionieren kann.
- 2) Für Unternehmen ist es derzeit in den meisten Produktgruppen unterhalb von 300km preislich nicht attraktiv sich vom LKW in Teilen oder zur Gänze abzuwenden. Dies trifft überproportional bei kleinen Transportmengen zu.
- 3) Wir haben gerade jetzt v.a. ein Arbeitsmarktproblem. Es muss also Beschäftigung gehalten und geschaffen werden. Die Pandemie ist NICHT vorbei und wird Österreich und die wesentlichen Wirtschaftsräume für den österreichischen Warenverkehr noch länger beschäftigen.

Wir bringen einen pragmatischen Vorschlag ein, den wir einerseits zur Diskussion stellen und andererseits auch um konkrete Unterstützung und rasche Umsetzung werben. Der Vorschlag soll folgendes leisten:

- 1) Beschäftigung in Österreich halten und sichern.
- 2) Mit vergleichsweise geringen Infrastruktur- und Technologieinvestitionen sollen schnelle erste Wirkungen hinsichtlich CO² Reduktion erzielt werden können.
- 3) Er soll Impulse im Güterverkehrsbereich initiieren, die zu einer anderen Verkehrsplanung und zu einem Innovationsschub im Verkehrssektor führen.
- 4) Es soll sich um eine betriebswirtschaftliche Lösung handeln, da innerhalb kapitalistischer Strukturen MarktteilnehmerInnen nur durch Regeln oder Anreize zu Handlungen animiert werden. Die Regelungsebene findet in vielen Punkten keinen politischen Konsens. Daher bleibt die Ebene der Anreize.

Konkrete Umsetzung

Das betriebswirtschaftliche Delta zwischen Schienen- und Straßengüterverkehr soll durch eine Bundesförderung geschlossen werden. Wir haben daher Econsult (vgl. Econsult) damit beauftragt ein Fördermodell zu erarbeiten, das dem Branchenkenner als geeignet erscheint (vgl. vida 2021). Es soll sich um eine echte Förderung handeln, also keine Rückzahlungsverpflichtung daraus erwachsen.

Unser Konzept richtet sich an die verladende Industrie. Also jene Unternehmen, die Nachfrager bzw. Auftraggeber für Transport- und Logistikdienstleistungen sind. Laut Verkehrsrundschau werden „in der Regel [...] Industrie- und Handelsunternehmen als verladende Industrie bezeichnet.“ (Verkehrsrundschau, 2021)

Es wird vorgeschlagen einen Fixbetrag (Verlagerungsbonus) zu Verfügung zu stellen, damit eventuelle Infrastrukturinvestitionen bzw. Umstellungskosten für Neuverkehre abgedeckt werden können.

Über eine entfernungsbezogene Förderung, die am Anfang höher ist, soll der Transport innerhalb Österreichs für bis zu 300km attraktiver gemacht werden. Selbstverständlich können die Verkehre auch länger sein, allerdings werden zusätzliche Kilometer nicht gefördert. Hier wird ein Fixbetrag mit der zurückgelegten Entfernung multipliziert.

Fördersumme: obliegt der Förderstelle. Wir glauben aber, dass in Summe 250 Mio. € in den nächsten Jahren notwendig sein werden. Im ersten Jahr schlagen wir 45 Mio. € vor. Wir gehen aber davon aus, dass durch die Strafzahlungen bei Verfehlen der Klimaziele und eine im Raum stehende CO² Bepreisung die Fördersumme sich selbst finanziert. Eine schrittweise Einführung erleichtert das.

Quellen:

Econsult (2021): <https://www.econsult.at/de/>

Umweltbundesamt (2020), Klimabericht 2020:
<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0738.pdf>

Verkehrsrundschau (2021): Verkehrsrundschau: <https://www.verkehrsrundschau.de/lexikon/verlader-694491.html#:~:text=Der%20Verlader%20ist%20im%20allgemeinen,Handelsunternehmen%20als%20verladende%20Wirtschaft%20bezeichnet.>

Vida (2021): Quickcheck Econsult für vida. Unveröffentlichte Vorarbeiten zu dem Konzept.

WKÖ (2016): <https://www.wko.at/Content.Node/kampagnen/Mega-Maut/index.html#:~:text=Die%20Mega%2DMaut%20bedeutet%20einen,Landes%2D%20und%20Gemeindestra%C3%9Fen%20eingef%C3%BChrt%20werden.>