



VCÖ: Lkw-Transit über Österreichs Alpen nimmt am stärksten zu

Über Österreichs Alpen fahren fünfmal mehr Lkw als durch die Schweiz. In den vergangenen 15 Jahren hat sich die Zahl der Lkw über Österreichs Alpenpässe nahezu verdoppelt. Abhilfe kann die Alpentransitbörse schaffen.

Der Lebensraum Alpen wird durch den zunehmenden Güterverkehr stark belastet. Der Lkw-Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa führt hauptsächlich über die Alpenübergänge. Im Jahr 2007 überquerten den Brennerpass mehr als zwei Millionen Lkw – gegenüber dem Jahr 1994 fast eine Verdoppelung. Auch die übrigen Alpenpässe und Alpentunnel verzeichnen starke Zunahmen. Der durch den Lkw-Verkehr verursachte Lärm wird von den umgebenden Bergen verstärkt. Um Umwelt und Bevölkerung zu schützen, ist eine stärkere Verlagerung der Güter auf die Schiene dringend nötig.

Die Alpentransitbörse verringert Verkehr

Der VCÖ empfiehlt die Einführung einer Alpentransitbörse. Dabei wird eine Maximalzahl an Lkw-Fahrten über die Alpen festgelegt und eine begrenzte Anzahl jährlich versteigert. Danach kann unter den Frachtunternehmen frei gehandelt werden. Durch die Beschränkung der Alpenüberquerungen nehmen Lärm und Schadstoffbelastung ab. Der Preisunterschied zwischen Straße und Schiene schrumpft, der Güterverkehr verlagert sich stärker auf die Bahn. Eine länderübergreifende Umsetzung verhindert ein Ausweichen des Lkw-Verkehrs auf Nachbarstaaten.



Alpentransitbörse ermöglicht nachhaltigen Transitverkehr

Der alpenquerende Güterverkehr hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Pro Jahr wurden zuletzt über den gesamten Alpenbogen von Frejus

in Frankreich bis zum Wechsel in Österreich rund 190 Millionen Tonnen transportiert, im Jahr 1994 waren es noch 120 Millionen Tonnen. Vor allem der Transport auf der Straße hat in diesem Zeitraum massiv zugenommen, nämlich von 72 auf rund 122 Millionen Tonnen, das

entspricht einer Zunahme von 69 Prozent.

Auffallend ist, dass der Güterverkehr über Österreichs Alpenübergänge besonders stark gestiegen ist. Über Österreich hat sich der Transport auf der Straße um rund 85 Millionen Tonnen mehr als verdoppelt, über Frankreich und die Schweiz zusammen wurden 36,7 Millionen Tonnen transportiert, um 3,9 Millionen Tonnen mehr als im Jahr 1994.

Sensibles Naturjuwel:

Die Alpen sind als sensible Region besonders vor Lärm und Abgasen des Verkehrs zu schützen.

Hauptlast:

Der Großteil der Güter wird über Österreichs Alpen transportiert – deutlich mehr als über Frankreich und die Schweiz.

Zahl der Lkw-Fahrten ist massiv gestiegen

Diese Transportmengen schlagen sich auch in den Lkw-Fahrten nieder: Über die Alpenpässe Semmering, Wechsel, Schoberpass, Tauern, Brenner und Reschenpass rollten im Jahr 2007 rund 6,5 Millio-

nen Lkw. Allein über den Brenner fahren bereits mehr als zwei Millionen Lkw, 88 Prozent davon sind Transit-Lkw. Zum Vergleich: Über alle Alpenübergänge der Schweiz wurden im Jahr 2007 insgesamt 1,26 Millionen Lkw gezählt.

Grenze der Belastbarkeit ist erreicht

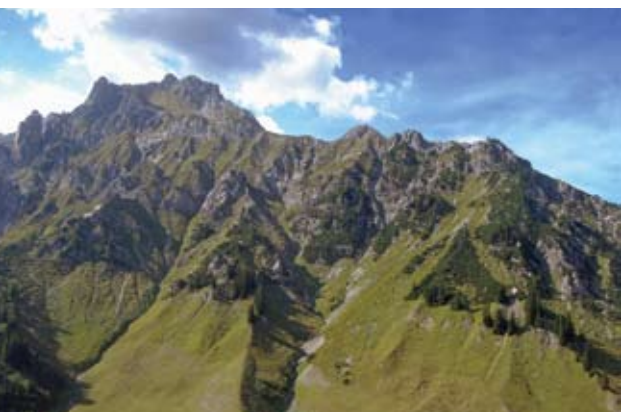
Gerade in den Alpen macht sich die enorme Belastung durch den Lkw-Verkehr bemerkbar. Auf den Straßen kommt es immer wieder zu Staus. Entlang der Straßen leiden die Menschen unter hoher Abgas- und Lärmbelastung. Bei Inversionswetterlagen verbleiben die Schadstoffe in den Tälern, der Schadstoffgehalt ist besonders hoch. Vor allem für Kinder steigt das Risiko, an Atemwegserkrankungen oder im späteren Leben an Krebs zu erkranken. Bei Erwachsenen sind entlang der Transitrouten in Tirol mittlerweile vier Prozent der Krebserkrankungen auf Dieselruß zurückzuführen. Landesweit sterben laut einer Studie der Weltgesundheitsorganisation WHO doppelt so viele Menschen an den vom Verkehr verursachten Abgasen wie durch Verkehrsunfälle.

Verkehrslärm macht krank

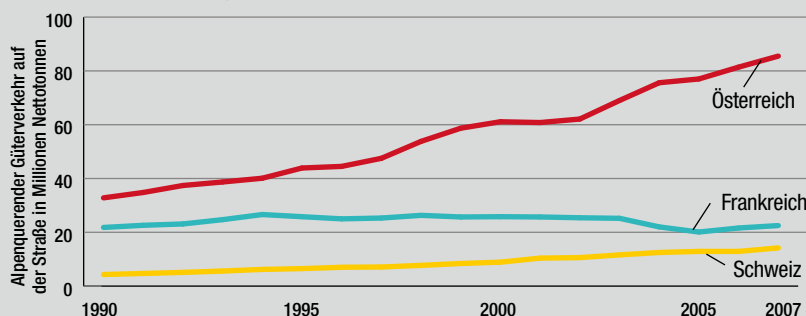
Der Lärm-Echo-Effekt trägt dazu bei, dass Verkehrslärm in Tälern als noch störender empfunden wird. Kreislauferkrankungen und Bluthochdruck sind die Folgen. Das Herzinfarktrisiko steigt bei einem mittleren täglichen Lärmpegel von über 65 Dezibel gegenüber einem Pegel von weniger als 60 Dezibel um 20 bis 30 Prozent. Auch die Leistungsfähigkeit bei Schulkindern sinkt. Der Lebensraum Alpen beheimatet zudem eine sensible Tier- und Pflanzenwelt, die durch äußere Störungen leicht aus dem Gleichgewicht kommt.

Alpentransitbörse dient der Verkehrssteuerung

Die Alpentransitbörse ist ein wirksames Instrument, um den wachsenden Güterverkehr zu begrenzen. Jedes Jahr stellen staatliche Stellen eine bestimmte Anzahl an Alpentransitrechten zur Verfügung, sei es durch Zuteilung, Verkauf oder Versteigerung. So



Die meisten Güter werden in den Alpen durch Österreich transportiert



Quelle: Schweizer Bundesamt für Verkehr. Grafik: VCO 2008

wird die vertretbare Fahrtenzahl nicht nur durch die Straßenkapazität, sondern vor allem auch durch die Umweltkapazität bestimmt. Die Transitgenehmigungen werden zweckmäßig auf verschiedene Zeiträume und Alpenübergänge verteilt, um Staus sowie unnötige Lärm- und Schadstoffbelastungen für Bevölkerung und Umwelt zu vermeiden.

Verlagerung auf die Schiene wird attraktiver

Wer Transitrechte besitzt, kann diese nach Belieben weiterverkaufen, beispielsweise über eine eigene Handelsplattform im Internet. Das begrenzte Angebot wirkt sich auf den Kaufpreis aus und erzielt den gewünschten Effekt: Die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene wird attraktiver. Damit der Lkw-Verkehr nicht auf andere Länder ausweicht, muss dieses Konzept von allen Alpenländern gemeinsam umgesetzt werden.

Infrastruktur für Alpentransitbörse vorhanden

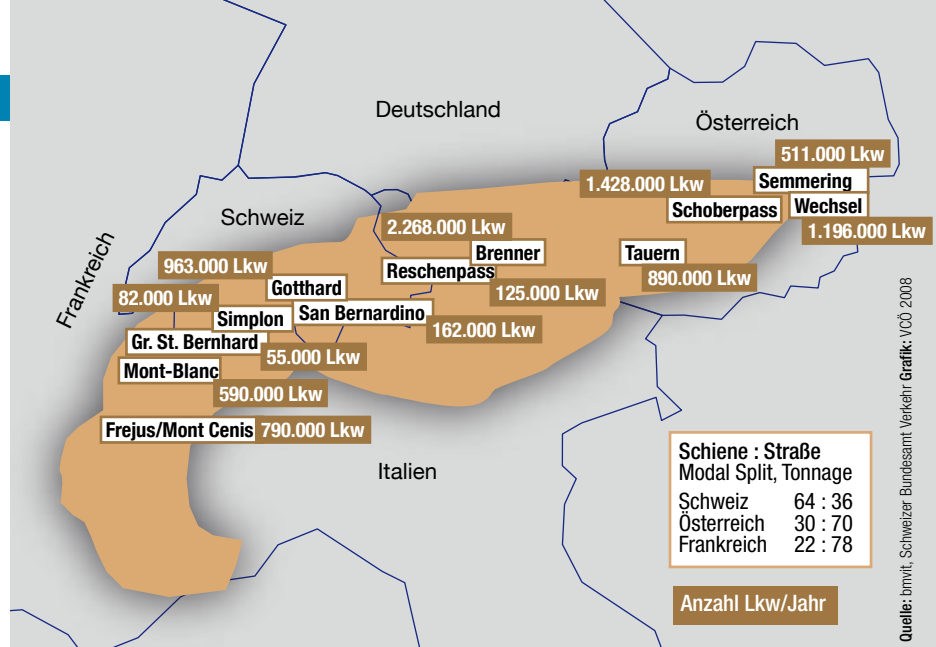
Aufgrund der Lkw-Maut ist in Österreich bereits ein großer Teil der für die Alpentransitbörse nötigen Infrastruktur im Einsatz. Die zur Einhebung der Maut benutzten On-Board-Geräte können ebenso wie die automatischen Kontroll- und Abbuchungsstellen entlang der Transitrouten nach kleineren Anpassungen für die Alpentransitbörse verwendet werden. Lediglich die Einrichtung eines Hintergrundsystems zur Verwaltung der Transitrechte ist erforderlich.

650.000 Lkw-Fahrten weniger in der Schweiz

In der Schweiz wurde eine Studie über die Machbarkeit und Praxistauglichkeit der Alpentransitbörse erstellt, die grünes Licht für die Umsetzung gibt. Demnach kann mit der Alpentransitbörse in der Schweiz das Ziel erreicht werden, die Lkw-Fahrten auf 650.000 pro Jahr zu begrenzen, was einer Halbierung entspricht.

Mit freiem Warenverkehr vereinbar

Die EU hebt in ihrem „Weißbuch über die Zukunft des Verkehrs“ die besondere Sensibilität des Le-



bensraumes Alpen hervor und fordert Maßnahmen zu dessen Schutz. Die Alpentransitbörse steht dem EU-Ziel des uneingeschränkten Warenverkehrs nicht im Weg. Sie wird von der EU ausdrücklich als mögliche Maßnahme genannt. Denn bei der Alpentransitbörse hat jedes Transportunternehmen die Möglichkeit, Transitrechte zu erwerben. Somit liegt keine Schlechterstellung Einzelner vor.

Regionalverkehr braucht Ausnahmen

Der überwiegende Anteil des alpenquerenden Güterverkehrs ist Transitverkehr. Durch die Erwerbspflicht von Alpentransitrechten würde der Kurzstreckenverkehr unverhältnismäßig verteuert werden. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig mit den EU-Richtlinien konform zu sein, welche eine Bevorzugung von Fahrzeugen aus einer Region verbieten, wurde eine Reihe von Lösungsvorschlägen erarbeitet. Eine Möglichkeit ist die Ausnahme von Fahrzeugen bis zu einer bestimmten Achsenzahl oder Gewichtsklasse, was dem Nahverkehr mehr nützt als dem Fernverkehr. Alternativ könnten Transitrechte an die Streckenlänge gekoppelt sein. So könnte ein Transitrecht etwa für 100 Kilometer gelten.

Über den Brenner fahren **VCO** mehr Lkw als durch die Schweiz

Lkw in Millionen	Schweizer Alpenpässe	Brenner	Österreichs Alpenpässe
Jahr 2007	1,26	2,26	6,52
Jahr 2006	1,18	2,08	6,22
Jahr 2005	1,20	1,99	5,98
Jahr 2004	1,25	1,98	5,94
Jahr 2000	1,40	1,56	5,27
Jahr 1994	0,98	1,16	3,60

Quelle: Schweizer Bundesamt Verkehr, bmvit
Tabelle: VCO 2008

Alpendonnern:

Der Alpenbogen ist das meist befahrene Gebirge in Europa.

Lkw-Kolonnen:

Durch Österreich fahren fünfmal so viele Lkw wie durch die Schweiz.

Alpentransitbörse nützt Mensch und Umwelt



Unerträgliche Belastung:

Der Lkw-Verkehr hat für die Bevölkerung in der Alpenregion das Maß des gesundheitlich Erträglichen bereits überschritten.

Der Lkw-Verkehr über die Alpen ist in den letzten Jahren enorm gestiegen, vor allem über Österreichs Pässe. Den Alpenbogen zwischen Reschenpass und Wechsel haben im Jahr 2007 rund 6,5 Millionen Lkw überquert – fünfmal so viele wie über die Alpenpässe der Schweiz führen. Der Schweiz ist es dank hoher Lkw-Maut, strengen Lkw-Kontrollen und Verbesserung der Bahn gelungen, die Lkw-Lawinen zu bremsen. Der schnell wachsende Güterverkehr hinterlässt Spuren: Die Alpenregionen verzeichnen hohe Schadstoffwerte. Ein Umdenken in der Verkehrspolitik ist nötig.

Die Alpentransitbörse steuert den Verkehr

Die Einführung einer Alpentransitbörse ermöglicht eine nachhaltige Steuerung des Verkehrs. Die Alpentransitbörse erreicht politische Zielsetzungen mit den Mitteln des freien Marktes. Im Rahmen von Auktionen können Transitrechte ersteigert werden, die die Überquerung der Alpen erlauben. Durch die Begrenzung der Anzahl der Lkw-Fahrten und der Anzahl von Transitrechten pro Übergang würde sich der Güterverkehr verringern. Staus könnten so vermieden werden, was für Transportunternehmen eine genauere Zeitplanung ermöglicht. Ein weiterer positiver Nebeneffekt wäre die stärkere Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene. Eine umfangreiche Machbarkeitsstudie hat für die Schweiz grünes Licht zur Umsetzung der Alpentransitbörse gegeben.

Quelle: VCÖ-Hintergrundbericht Alpentransitbörse, Wien 2008

Grundsätze der alpentransitbörse

- Alle Lkw mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen müssen für die Fahrt über die Alpen ein Alpentransitrecht vorweisen. Dafür sind Alpentransiteinheiten zu erwerben.
- Die Alpentransiteinheiten sind für eine definierte Zeitperiode (etwa 15 Monate) gültig.
- Die Anzahl der nötigen Alpentransiteinheiten ist nach Gewicht und Schadstoffkategorie zu staffeln.
- Die Alpenländer einigen sich auf Mengenziele für jedes Land, damit keine Verlagerung zwischen den Ländern passiert. Die jährlichen Mengenziele werden für mindestens vier Jahre im Voraus festgelegt.
- Für den Lokalverkehr gibt es EU-konforme Ausnahmen.
- Dem Bund obliegt die Gesamtaufsicht über das System.
- Die Alpentransiteinheiten werden bei regelmäßigen Auktionen versteigert. Ein einzelnes am Transportmarkt teilnehmendes Unternehmen darf pro Auktion maximal 25 Prozent der Einheiten erwerben.
- Die Alpentransiteinheiten dürfen frei erworben und gehandelt werden.
- Die Entwertung der Einheiten erfolgt elektronisch mittels On-Board-Units, die in Österreich für die Lkw-Maut bereits vorhanden sind.



DI Martin Blum,
VCÖ-Verkehrspolitik:

„Die Bevölkerung und die Umwelt leiden unter dem massiven Wachstum des alpenquerenden Lkw-Verkehrs. Die Alpentransitbörse berücksichtigt, dass Lkw-Fahrten über die Alpen ein knappes Gut sind. Für Österreich bringt die EU-konforme Alpentransitbörse viele Vorteile. Im Regierungsprogramm aus dem Jahr 2007 ist die Alpentransitbörse enthalten. Die Regierung ist gut beraten, sich für eine rasche Umsetzung einzusetzen.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut
sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714