



## **Eurovignette/Wegekostenrichtlinie: Falsche Anreize befeuern Transit**

Die Alpenschutzorganisation CIPRA Österreich sieht mit der neuen Wegekostenrichtlinie die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene gefährdet. Zudem stehe sie im Widerspruch zu den Zielen der Alpenkonvention.

[Mitte Juni haben sich die Verhandler des Rates und des EU-Parlaments auf die Ausgestaltung einer neuen Eurovignette \(Wegekostenrichtlinie\) verständigt.](#) Als zentraler Baustein soll die Mautkostenregelung künftig CO<sub>2</sub>-differenziert erfolgen. Das bedeutet für batterie- und wasserstoffbetriebene Lastkraftwagen: sie fahren um bis zu 75% billiger. Ein Punkt, der auf viel Kritik stößt. Zwar wird dadurch ein schnelleres Umrüsten auf emissionsreduzierte Antriebstechnologien gefördert, das bereits hohe Verkehrsaufkommen im alpinen Raum aber nicht weniger werden. Stephan Tischler, Vorsitzender der CIPRA Österreich, sieht den Entwurf als zu kurz gegriffen: **„Die nunmehrige Einigung beim Entwurf der Eurovignetten Richtlinie legt ihren Fokus auf die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Straßengüterverkehr durch entsprechende Bepreisung der Emissionen. Sie negiert aber sämtliche weiteren Emissionen – insbesondere Lärm – und bevorzugt unverhältnismäßig den Gütertransport auf der Straße durch vermeintlich saubere und leise Lkws mit Elektroantrieb.“**

Die neue Wegekostenrichtlinie stehe zudem im Widerspruch zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, dem sich die Alpenländer und die Europäische Union verpflichtet haben. **„Ein zentrales Ziel des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Schaffung marktkonformer Anreize und geeigneter Infrastrukturen, damit dieser Wechsel gelingen kann“**, sagt Tischler. Mit der neuen Wegekostenrichtlinie entferne man sich von diesem Ziel. Faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrsträgern seien nicht gegeben.

Der Verkehrswissenschaftler zeigt sich, ob des aktuellen Entwurfs, enttäuscht: **„Die Forderung nach der Einführung einer EU-weit einheitlichen Lkw-Maut, bei der auch die Schäden an Natur und Gesundheit mitberücksichtigt werden, wird durch die Wegekostenrichtlinie in ihrer angestrebten Form nicht erfüllt. Diese löst nicht das Transitproblem, im Gegenteil. Sie konterkariert vielmehr die längst überfällige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.“**

### **Vergünstigung des Straßengütertransports unter Deckmantel des Klimaschutzes**

Ein Blick auf die Brennerachse genügt, um festzustellen, dass der Transitverkehr auf der Straße schon heute nicht mehr tragbar ist. Jährlich passieren rund 2,4 Millionen Lkw die Brennerstraße – doppelt so viele, wie noch im Jahr 1998. Mit der Eurovignette dürfte sich die Lage weiter verschärfen. Noch ist die Zahl an batterie- oder wasserstoffbetriebenen Lastkraftwagen in der Flottenzusammensetzung verschwindend gering. Ähnlich wie im Pkw-Bereich sei aber von einem deutlich erhöhten Anteil in den kommenden Jahren auszugehen, prognostiziert Tischler.

**„Die Folge der neuen Wegekostenrichtlinie wäre eine massive Vergünstigung des Gütertransportes auf der Straße durch E-Lkw unter dem Deckmantel des Klimaschutzes.“** Zwar könnte Österreich die Mautzuschläge für sensible Gebiete wie den Alpenraum um bis zu 50 % erhöhen, es bräuchte dazu

## Presseaussendung

30.06.2021

aber die Zustimmung aller an der Transitachse gelegenen Anrainerstaaten. **„Für den Alpentransit würde die Wegekostenrichtlinie ein Abgehen von der seinerzeitigen Zielsetzung der Verlagerung auf die Schiene bedeuten, mittel- bis langfristig werden die bestehenden infrastrukturellen Kapazitäten nicht mehr mit dem Bedarf übereinstimmen.“**

Äußerst problematisch erscheint in dieser Hinsicht eine im Entwurf vorgesehene Festlegung betreffend Mittelverwendung: Demnach könnten EU-Länder die auf Basis der Richtlinie erhobenen Mauteinnahmen für die Beseitigung von Kapazitätsengpässen heranziehen und in den Ausbau der Straßeninfrastruktur investieren. **„Konkret könnte damit beispielsweise in Tirol eine dritte Fahrspur an der A12 beziehungsweise der A13 auf Basis dieser Richtlinie errichtet werden“**, erklärt Tischler. Wiederum ein Punkt, der laut CIPRA Österreich hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention kritisch zu hinterfragen sei.

„Die Eurovignette wird einen großen Anreiz bieten, Lkw-Flotten auf rein elektrisch betriebene Fahrzeuge umzurüsten“, resümiert der CIPRA Österreich Vorsitzende. „Sprichwörtlich unter die Räder gelangen jedoch die Verlagerungsziele auf die Schiene sowie eine dauerhafte Transitreduktion im Alpenraum. Fraglich ist, wie sich die Milliarden an Zuschüssen zum Ausbau der alpenquerenden Schieneninfrastruktur noch länger rechtfertigen lassen?“

Zur Nachlese: [Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr](#)

Kontakt für Rückfragen:

*CIPRA Österreich*

*Stephan Tischler*

+43 660/54 55 123

[stephan.tischler@cipra.org](mailto:stephan.tischler@cipra.org)