

➤ *Gastkommentar von Andreas Pfeiler*

Die Lösung liegt auf der Straße

Mit einer optimalen und effizienten Auslastung des Fuhrparks könnten in der heimischen Baustoffbranche jedes Jahr 1,2 Millionen LKW-Fahrten und 60.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Es scheitert an der Gesetzgebung.



Die heimischen LKW dürfen nicht die Mengen transportieren, für die sie ausgelegt sind.

Mehr als 50 % aller LKW-Fahrten in Österreich fallen auf die Güter »Steine-Erden-Baustoffe«. Der Großteil davon ist der unmittelbaren Umgebung der Abbaustellen (Steinbrüche, Sand- und Kiesgruben), Zementwerke oder anderer Produktionsstätten, denn die Unternehmen sind Regionalversorger.

Reduktion angestrebt

Die österreichischen Produzenten von mineralischen Roh- und Baustoffen haben sich das Ziel gesetzt, die jährlichen LKW-Fahrten um 15 % zu reduzieren. Die einfachste und umweltfreundlichste Lösung ist die optimale und effizientere Ausnutzung des bestehenden Fuhrparks. Viele Unternehmen stehen vor dem Dilemma, dass sie die von ihnen genutzten LKW vielfach nicht effizient beladen können. Die LKW sind technisch für höhere Nutzlasten ausgelegt, die aber aufgrund der österreichischen gesetzlichen Vorschriften nicht ausgenutzt werden



»Bei einer effektiveren Nutzung des Fuhrparks könnten alleine in der Baustoffbranche 22 Millionen Liter Diesel eingespart werden. Der Erhaltungsaufwand für Österreichs Straßen würde dabei nur um 0,06 % steigen«, erklärt Andreas Pfeiler.

können. Dies führt zu Mehrverkehr, der weder aus verkehrs- noch umweltpolitischer Sicht notwendig ist.

1,2 Mio. Fahrten und 60.000 t CO₂ weniger – ein Beitrag zum Klimaschutz

Der Fachverband Steine-Keramik hat eine Studie von der TU Wien/Institut für Verkehrswissenschaften erstellen lassen, der zufolge eine leichte Anhebung des höchstzulässigen LKW-Gesamtgewichts um 10 % allein in der Branche österreichweit eine Einsparung von 1,2 Mio. Fahrten pro Jahr oder 74,4 Mio. Straßenkilometer bringt. Dadurch können jährlich 60.000 Tonnen CO₂-Emissionen und 22 Mio. Liter Diesel eingespart werden. Zur Belastung der Straßen wurde am Beispiel des besonders häufig eingesetzten vierachsigen Fahrmischers errechnet, dass der Erhaltungsaufwand um lediglich 0,06 % steigt. Die positiven Effekte, wie Diesel- und CO₂-Einsparungen, Verringerungen der Fahrten und des Verkehrslärms, überwiegen jedoch bei weitem.

Positive Auswirkungen vor allem in den Regionen

Am größten wären die Positiveffekte der Transportoptimierung in den Regionen der Unternehmen, bei den Anwohnern und Anrainern, denn die durchschnittliche Transportdistanz von Roh- und Baustoffen liegt bei 30 Kilometern. Die Reduzierung der Fahrten bringt damit eine Entlastung von Lärm, Staub und Verkehr vor allem im regionalen Bereich.

Längere Distanzen sind für mineralische Baustofftransporte ökonomisch nicht mehr rentabel, weil die Transportkosten die Produktionskosten übersteigen. Hinzu kommt, dass ein Umstieg auf die Bahn aufgrund der kurzen Transportwege und der Schließung vieler Verladestationen nicht möglich ist. Aber auch die Verderblichkeit vieler Produkte – z.B. Beton – macht einen Bahntransport unmöglich.

Lösung ist schon auf der Straße

Es geht weder um höhere noch längere noch breitere LKW, die Lösung ist schon auf der Straße: die effizientere Nutzung der bestehenden Fuhrparks. □

➤ **Dr. Andreas Pfeiler** ist Geschäftsführer des Fachverbandes Steine-Keramik.