

man die Förderung von einer Nutzung des Schienengüterverkehrs in einem bestimmten Ausmaß und für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Entfernungsklassen) abhängig, so ermöglicht dies, mit den Fördergeldern mehrere Ziele gleichzeitig zu verfolgen.

Da die Regionalförderung jedoch sehr oft auf die Förderung peripherer Gebiete abzielt und in solchen Gebieten oftmals kein oder kein adäquater Bahnanschluss zur Verfügung steht, kann eine solche Vorgabe für Wirtschaftsförderungen in Interessenskonflikt mit anderen Zielen der Wirtschaftsförderung kommen.

33. Senkung des IBE in der Fläche

Die Nutzung der Schiene in der Fläche scheitert oftmals an den Kosten für die EVUs, die Betrieb in der Fläche aufrecht zu erhalten. Einen Teil der Kosten ist das IBE. Der Staat als Infrastruktureigentümer kann zur Schienennutzung in der Fläche beitragen, indem er das IBE in der Fläche möglichst gering hält und so allen EVUs einen Anreiz bietet, auch die Fläche zu versorgen.

34. Wiederanhebung der Kfz-Steuer

Im Zuge der Einführung und der Erhöhungen der Maut wurde die Kfz-Steuer für LKW sukzessive reduziert und dabei auch dem durchschnittlichen Niveau in der EU angepasst. Mit dieser Reduktion reduziert sich der Einstieg in den Straßengüterverkehr. Eine Erhöhung kann eine Einstiegsbarriere wie sie für Anschlussbahnen existiert, zwar nicht ausgleichen, aber zumindest etwas annähern.

Mit einer solchen Maßnahme wird aber auch das Ausflaggen und somit auch das Sozialdumping erhöht. Eine nicht erwünschte gegenteilige Wirkung kann die Folge sein. Eine niedrige Kfz-Steuer schützt vor allem die AT-Transportbranche, eine Erhöhung würde im Gegenzug auch nur die heimische Transportbranche und damit auch die heimischen Arbeitnehmer dieser Branche treffen.

1.2 Analyse des Güterverkehrs in Österreich

1.2.1 Güterverkehrsaufkommen in Österreich

Die im vorigen Kapitel gelisteten Maßnahmen können in Abhängigkeit der unterschiedlichen Eigenschaften der Güterverkehre unterschiedliche Verlagerungswirkungen erzielen. Es ist daher notwendig, den österreichischen Güterverkehr nach seinen wesentlichen Eigenschaften mit Relevanz für die Verkehrsträgerentscheidung zu analysieren.

Neben der bestehenden Aufteilung der Güter auf Straße und Schiene, die einen wichtigen Hinweis auf die Affinität unterschiedlicher Güter zu den verschiedenen Verkehrsträgern aufzeigt, spielen die Güterart, die Entfernung und die Verkehrsart eine Rolle.

Dementsprechend wird der Güterverkehr in Österreich hinsichtlich dieser Merkmale analysiert. Dazu stehen detaillierte Daten zum Alpenquerenden Güterverkehr 2009 (Herry Consult et al. 2011), zum Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträger, Verkehrsarten und Warengruppen für 2009 aus Verkehr in Zahlen (BMVIT, Herry Consult 2012) und das Güterverkehrsaufkommen in Österreich im Detail im Jahre 2008 (Herry Consult 2011 unveröffentlicht) zur Verfügung.