

## **Nutzen und Kosten der Flächendeckenden Lkw-Maut**

110.000 km Landes- und Gemeindestraßen, aber auch Brücken, müssen in den nächsten Jahren saniert werden. Das wird jedes Jahr eine dreistellige Millionensumme kosten. Die größten Schäden werden vom Schwerlastverkehr verursacht.

Die Abnutzung der Straße durch ein Fahrzeug steigt exponentiell zur Achslast, so eine Faustregel im Straßenbau. Das heißt: Während ein Mittelklassewagen mit 1000 kg eine Achslast von 500 kg hat, hat ein 30-Tonnen-Lkw mit 4 Achsen eine Achslast von 7500 kg und schädigt die Straßen (Faktor  $15^4$ ) um mehr als das 50 000-Fache.

Deshalb sollen sich die Hauptverursacher an den Kosten der Straßenschäden beteiligen, ansonsten müssen öffentliche Haushalte und damit der Steuerzahler für alles aufkommen.

Rund 500 Millionen Euro könnte die flächendeckende Lkw-Maut nach Abzug der Mautbetriebskosten jährlich bringen, schätzt die AK.

Die Einführung jetzt wäre nicht nur notwendig sondern auch zeitlich günstig: Zinslage, Treibstoffpreise, niedrige Inflationsrate begünstigen eine Einführung zu möglichst niedrigen Folgekosten, sagt eine Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung im Auftrag der AK.

### **1. Weil der Transportkostenanteil an Lebensmitteln niedrig ist, wird die Einführung der Lkw-Maut für die KonsumentInnen kaum spürbar sein.**

Der Anteil der Transportkosten an der Wertschöpfung von Lebensmitteln ist ausgesprochen gering und macht bei 100 Euro Ausgaben für Lebensmitteln nur 3 Euro aus. Weil Transportkosten nicht gleich Mautkosten sind, würde eine Erhöhung der Maut die Transportkosten nur anteilig erhöhen. Bei den Warenpreisen wäre dieser Effekt dann kaum noch spürbar.

Selbst bei Lebensmitteln, die viele Transportwege benötigen, wie etwa die Milch, ist mit keiner spürbaren Verteuerung durch die Lkw-Maut zu rechnen. Die Studie zeigt: Auch bei der Milch sind im schlimmsten Fall Preissteigerungen von rund 0,2 Prozent am Endverbraucherpreis zu erwarten. Wenn ein Liter Milch etwa 1 Euro kostet, würde der Milchpreis von derzeit 1 Euro auf 1,002 Euro steigen.

Ein Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung im Auftrag der AK rechnet vor: Im Durchschnitt steigen die Preise für den Endverbraucher alle Dienstleistungen und Produkte um 0,09 Prozent, Lebensmittel liegen mit 0,11 Prozent leicht darüber.

Beispiel Schweiz: Dort wurde 2001 die Flächendeckende Lkw- Maut eingeführt. Das Schweizer BFS (Bundesamt für Statistik) schätzte die dadurch entstandenen Preissteigerungen auf 0,1 Prozent, obwohl der Mautsatz doppelt so hoch wie der in Österreich geplante ist. Ein Großteil des möglichen Preiseffekts für österreichische KonsumentInnen ist ohnehin schon eingepreist, weil ein Großteil der Lkw-Fahrleistung auf bemauteten Autobahnen und Schnellstraßen erfolgt.

Auch Erfahrungen aus der Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen in Österreich 2004 zeigen: Die Lkw- Maut hat nur zu einer kaum spürbaren Preissteigerung geführt.

## **2. Nahversorgung am Land nicht gefährdet, Höhere Transportkosten können sogar die regionale Wirtschaft stützen**

Auch bei der Nahversorgung in abgelegenen Regionen ist der Transportkostenanteil vernachlässigbar klein. Die großen Einzelhandelsketten machen heute keinen Unterschied zwischen Stadt und Land und werden dies auch in Zukunft nicht machen, weil die mautbedingten Zusatzkosten einfach nicht ins Gewicht fallen, schätzt die Studie.

Tendenziell könnten regionale Produkte und Anbieter (zB Direktvermarkter, Ab Hof-Verkauf, lokaler Bäcker) profitieren. Ein lokaler Bäcker liefert im Regelfall im Unterschied zu Großbäckereien ohne Lkw aus. Eine Großbäckerei hat die 7 bis 15fache Transportkapazität im Vergleich zum lokalen Bäcker.

## **3. Mehr Anreize für umweltfreundlichen Verkehr werden geschaffen**

Nicht bei allen, aber bei einigen Gütern könnte die flächendeckende Lkw-Maut eine Rückverlagerung auf die Schiene begünstigen: Bei Gütern, die in großen Mengen und ohne Termindruck transportiert werden können: Erdäpfeln, Holz, Zuckerrüben. Im Übrigen muss auch heute schon auf der Schiene ein verursachergerechtes Mautentgelt - auch in ländlichen Regionen – bezahlt werden.

Erfahrungen aus der Schweiz, aber auch hier in Österreich zeigen: höhere Transportkosten führen zu weniger Leerfahrten und entlasten Umwelt und Straßen spürbar:

Bei der Einführung der Lkw-Maut auf Österreichs Autobahnen ging der Anteil der Leerfahrten um ein Viertel zurück. Erfolgreich abgewickelte Musterbaustellen zeigen aber das wahre Potential bei mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr auf. Im kommunalen Wohnbau in Wien etwa konnten die gefahrenen Lkw-Kilometer in der Aushub- und der Rohbauphase gegenüber einem im Jahr 1994 untersuchten, herkömmlich abgewickelten Bauvorhaben um 80 % reduziert werden, so Berechnungen der AK.

Die Bauunternehmen organisieren dann um: So wird beispielsweise durch die Verarbeitung von Aushubmaterial zu Beton direkt an der Baustelle der Beton für den Wohnbau heute in Aspern und im neuen Bahnhofsviertel billiger als der, der früher per Anlieferung durch Lkws beschafft wurde. Damit wird der Beton und damit Wohnungen billiger.

## **4. Wer wird die Einführung der Lkw-Maut spüren?**

Leichte Preiseffekte könnte es beim Bauen geben: Hier sind die Lkw-Transporte unumgänglich. Hier könnten die Preise für verarbeitete Steine und Erden um 0,7 Prozent teurer werden, schätzt die Studie. Gleichzeitig könnten höhere Transportkosten in der Bauwirtschaft endlich auch innovativen Logistikkonzepten zum Durchbruch verhelfen. Hier muss durch Logistikkonzepte entgegengesteuert werden. Beispiel: kommunaler Wohnbau in Wien.

UnternehmerInnen warnen vor der Lkw-Maut und drohen auch mit Arbeitsplatzverlusten.

Diese Drohungen sind rechnerisch nicht haltbar, so die Studie.

Es gibt etwa 140.000 BerufskraftfahrerInnen in Österreich. Neben den 59.000 Beschäftigten bei gewerblichen Güterbeförderern fahren etwa 80.000 FahrerInnen im Werkverkehr und damit im Güternahverkehr.

Etwa 30.000 Beschäftigte arbeiten in Betrieben mit weniger als 20 Beschäftigten. Vor allem diese kleineren Unternehmen sind es, die auf den Landes- und Gemeindestraßen fahren.

Für diese Unternehmen im Güternahverkehr mit geringeren Fahrleistungen machen aber die Fixkosten rund 90 Prozent der Kosten aus, beim Güterfernverkehr sind es 62 Prozent.

Die Studie zeigt: Variable Kosten wie die Lkw-Maut, die pro gefahrenen Lkw-Kilometer gezahlt wird, machen etwa 10 Prozent der Kosten für die kleineren Unternehmen aus. An diesen 10 Prozent macht die Maut nur einen Anteil aus.

### **5. Wer wird von der Einführung der Lkw-Maut profitieren?**

Alle VerkehrsteilnehmerInnen, weil sie mit einer zeitnahen Reparatur der Landes- und Gemeindestraßen (weniger Schlaglöcher) und mit mehr Verkehrssicherheit rechnen dürfen, und

Die Bauwirtschaft, weil durch die Straßeninstandhaltung sich ein breites Beschäftigungsfeld auf tut.

Abeitnehmer durch Beschäftigungseffekte aus zusätzlichen Aufträgen für die Bauwirtschaft vor allem in ländlichen Regionen

Die SteuerzahlerInnen: Weil sie nicht allein die Kosten des Schwerlastverkehrs tragen müssen. Der Lkw-Verkehr war bisher nicht kostenlos, SteuerzahlerInnen, haben aber bisher dafür aufkommen müssen.

Die AK fordert

+ Die Landeshauptleute haben eine Pflicht zur Instandhaltung der Landes- und Gemeindestraßen. Sie müssen dafür sorgen, dass dafür auch die Mittel zur Verfügung stehen.

+ Die Lkw-Maut muss auf Landes- und Gemeindestraßen ausgedehnt werden. Die Einnahmen sollen in einem Infrastrukturfonds fließen und zweckgewidmet für die bauliche Instandhaltung der Landes- und Gemeindestraßen und für ein zusätzliches Angebot im Öffentlichen Verkehr verwendet werden.

+ Bund und Länder müssen eine Lkw-Bemautung aus einem Guss und nach einheitlichen Kriterien einführen. Das neue Mautsystem muss sich mit dem bestehenden Mautsystem auf der Autobahn gut ergänzen.