



Endbericht

Km-abhängige Maut

**für KfZ über 3,5 t hzG auf Landes- und Gemeindestraßen
Mögliche Einnahmen und Einnahmenverteilung
Aktualisierung 2014**

Im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung
Wien, Juni 2014



Auftraggeber:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung für Gesamtverkehrsplanung
3109 St Pölten
Landhausplatz 1
RU 7, Haus 16
Tel.: (02742) 9005 - 14320
Fax: (02742) 9005 - 14330
e-mail: post.ru7@noel.gv.at

Auftragnehmer:

HERRY Consult GmbH
A-1040 Wien
Argentinierstraße 21
Tel.: (01) – 504 12 58
Fax: (01) – 504 35 36
e-mail: office@herry.at
<http://www.herry.at>

Bearbeitungsteam:

Dr. Max Herry
DI Norbert Sedlacek

Dokument: Herry Consult - Lkw-Maut Aktualisierung - Endbericht - 14-06-06.doc
GZ: 11041
Stand: Juni 2014

Vorwort

Im Jahr 2012/2013 wurden die potenziellen Einnahmen aus einer flächendeckenden km-anhängigen Lkw-Maut und deren mögliche Verteilung auf die Bundesländer und Gemeinden basierend auf Daten für das Jahr 2011 ermittelt.

In der vorliegenden Arbeit wird auf die Ergebnisse dieser Studie zurückgegriffen und die Einnahmen und Einnahmenverteilung basierend auf den aktuellen Mauttarifen auf dem ASFINAG-Netz und einer Fahrleistungsprognose für 2014 jedoch ohne aktualisierte Ermittlung der Infrastrukturkosten aktualisiert.

Eine detaillierte Methodenbeschreibung findet sich im Endbericht der Arbeit aus 2013 (Herry Consult: Km-abhängige Maut für KfZ über 3,5 t hzG auf Landes- und Gemeindestraßen - Mögliche Einnahmen und Einnahmenverteilung auf Bundesländer, Wien Jänner 2013).

Der vorliegende Bericht legt die Ergebnisse für 2014 dar.

Wien, im Juni 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnisse.....	3
1.1	Fahrleistungen 2014.....	3
1.2	Infrastrukturkosten.....	4
1.3	Durchschnittstarife nach Achsklassen	5
1.4	Einnahmen und Einnahmenaufteilung	6

1 Ergebnisse

1.1 Fahrleistungen 2014

Die Fahrleistungen für 2014 wurden nach folgenden Unterscheidungsmerkmalen ermittelt:

- je Bundesland
- nach Straßentypen (A+S-Netz, Landesstraßen und Gemeindestraßen)
- nach Fahrzeugtypen
 - Kfz bis inkl. 3,5 t hzG,
 - Busse über 3,5 t hzG
 - Lkw über 3,5 t hzG mit 2 Achsen
 - Lkw über 3,5 t hzG mit 3 Achsen
 - Lkw über 3,5 t hzG mit 4 und mehr Achsen

Basis für die Ermittlung sind die im Bericht aus 2013 angeführten Fahrleistungen für 2011, die Fahrleistungen auf dem ASFINAG-Netz 2011 bis 2013 sowie folgenden Annahmen:

- Steigerung der Fahrleistung am ASFINAG-Netz um durchschnittlich 1,5% von 2013 auf 2014
- Steigerung der Fahrleistung auf den Landesstraßen um 20% geringer als auf dem ASFINAG-Netz
- Steigerung der Fahrleistung auf den Gemeindestraßen um 40% geringer als auf dem ASFINAG-Netz

Daraus ergeben sich folgende Fahrleistungen:

prognostizierte Fahrleistung 2014 (Mio. Fzg.-km)								
		L	G	L+G		L	G	L+G
Burgenland	Lkw mit 2 Achsen und Busse	67,4	14,0	81,4	Lkw mit 3 Achsen	7,1	0,9	7,9
Kärnten		91,5	32,7	124,2		12,5	2,8	15,3
Niederösterreich		299,8	79,6	379,5		38,4	7,1	45,5
Oberösterreich		184,7	63,7	248,4		28,1	5,0	33,1
Salzburg		92,8	28,6	121,5		17,1	2,7	19,9
Steiermark		177,7	72,4	250,1		27,0	6,2	33,2
Tirol		103,4	27,6	131,0		20,4	4,1	24,5
Vorarlberg		43,1	22,9	65,9		7,3	2,4	9,8
Wien		89,2	22,5	111,7		14,9	2,1	17,0
Burgenland	Lkw mit 4 und mehr Achsen	53,3	0,8	54,1	Alle Fahrzeuge	127,7	15,6	143,4
Kärnten		64,7	2,9	67,7		168,8	38,4	207,2
Niederösterreich		263,1	12,3	275,4		601,3	99,0	700,3
Oberösterreich		183,5	8,6	192,1		396,3	77,3	473,7
Salzburg		76,0	1,6	77,6		185,9	33,0	218,9
Steiermark		187,4	12,2	199,6		392,1	90,8	482,9
Tirol		62,0	3,0	65,1		185,8	34,8	220,5
Vorarlberg		19,2	2,0	21,2		69,6	27,3	96,9
Wien		37,7	0,1	37,7		141,8	24,6	166,4

Herry Consult 2014

Tabelle 1: Fahrleistungen in den Bundesländern nach Fahrzeugtypen und Straßentypen 2006

1.2 Infrastrukturkosten

Die für 2011 ermittelten Infrastrukturkosten werden direkt übernommen. Da sie keinen Einfluss auf die Tarifhöhe haben, sondern ausschließlich für die Ermittlung des Aufteilungsschlüssels für die Einnahmenaufteilung (auf Länder und Gemeinde) genutzt werden, wird auf eine Aktualisierung verzichtet. Damit wird unterstellt, dass sich die Infrastruktur zwischen 2011 und 2014 in den unterschiedlichen Ländern nicht unterschiedlich weiterentwickelt hat und damit das Kostenverhältnis zwischen den Bundesländern gleich geblieben ist.

Wiederbeschaffungswerte, Kapitalkosten und Erhaltungs- und Verwaltungskosten 2011 in Mio. EUR					
Straßen- typ	Bundesland	Wieder- beschaffungs- wert	Kapitalkosten	Erhaltungs- und Ver- waltungs- kosten	Summe Infrastruktur- kosten
Landesstraßen B	Burgenland	703	36	11	47
	Kärnten	2.216	118	40	158
	Niederösterreich	5.397	298	68	366
	Oberösterreich	2.209	132	39	171
	Salzburg	1.673	99	20	119
	Steiermark	2.017	114	38	152
	Tirol	3.690	182	26	208
	Vorarlberg	585	32	11	43
	Wien	1.499	91	244	335
	Summe	19.988	1.103	496	1.599
Landesstraßen L	Burgenland	614	29	24	53
	Kärnten	1.400	66	23	89
	Niederösterreich	5.827	274	249	524
	Oberösterreich	4.058	191	79	271
	Salzburg	855	40	13	53
	Steiermark	4.332	204	52	256
	Tirol	2.068	98	23	120
	Vorarlberg	568	27	20	47
	Wien	0	0	0	0
	Summe	19.722	929	483	1.412
Gemeindesstraßen	Burgenland	986	46	50	96
	Kärnten	2.832	133	71	204
	Niederösterreich	7.378	347	429	777
	Oberösterreich	9.448	446	264	710
	Salzburg	3.017	142	49	192
	Steiermark	9.584	452	149	601
	Tirol	7.053	333	115	448
	Vorarlberg	1.699	80	44	124
	Wien	2.849	134	109	244
	Summe	44.845	2.114	1.280	3.394
Summe B+L+G (niederrangiges Straßennetz)	Burgenland	2.302	112	84	196
	Kärnten	6.447	317	134	451
	Niederösterreich	18.603	919	747	1.667
	Oberösterreich	15.715	769	383	1.152
	Salzburg	5.545	282	82	363
	Steiermark	15.933	770	239	1.009
	Tirol	12.810	613	163	776
	Vorarlberg	2.852	139	75	214
	Wien	4.348	225	354	579
	Summe	84.555	4.147	2.259	6.406

Herry Consult 2012

Tabelle 2: Infrastrukturkosten des niederrangigen Straßennetz 2011

1.3 Durchschnittstarife nach Achsklassen

In der folgenden Tabelle werden die 2014 gültigen Tarife auf dem ASFINAG-Mautnetz nach den Achsklassen und den Emissionsklassen angeführt und mit der für 2014 prognostizierten

Fahrleistung auf diesem Netz verknüpft. Die Tarife der Sondermautstrecken werden bei dieser Ermittlung der Durchschnittstarife nach Achsklassen nicht berücksichtigt.

Mauttarife 2014 auf dem ASFINAG-Netz nach Tarifklasse und ermittelte Durchschnittstarife				
Tarifklasse		EURO- Klassen	Tarif 2014 (EUR)	Fahrleistun P2014 (MioFzg- km)
Achse	Umwelt			
2	A	VI	0,162	14,5
	B	EEV	0,167	109,3
	C	IV, V	0,185	168,1
	D	0 - III	0,208	193,0
3	A	VI	0,2268	25,2
	B	EEV	0,2338	70,6
	C	IV, V	0,259	78,3
	D	0 - III	0,2912	64,5
4+	A	VI	0,3402	349,6
	B	EEV	0,3507	787,0
	C	IV, V	0,3885	900,1
	D	0 - III	0,4368	289,7
2 (fahrleistungsgewichtet)			0,1894	485
3 (fahrleistungsgewichtet)			0,2568	239
4+ (fahrleistungsgewichtet)			0,3745	2.326
Alle Schwerfahrzeuge			0,3358	3.050

Quelle: ASFINAG

Herry Consult 2014

Tabelle 3: Ermittlung der fahrleistungsgewichteten Durchschnittstarife je Achsklasse 2014

1.4 Einnahmen und Einnahmenaufteilung

Mittels Verknüpfung der fahrleistungsgewichteten Durchschnittstarife nach Achsklassen mit den Fahrleistungen können die möglichen Einnahmen generiert durch Lkw und Busse mit mehr als 3,5 t hzG abgebildet werden.

Fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge > 3,5 t hzG Auf Landes- und Gemeindestraßen Mögliche Einnahmen							
Fahrzeugklasse	Durchschnitts- tarif (EUR/km)	Fahrleistung 2014 (Mio. km)			Einnahmen 2014 (Mio. EUR)		
		L	G	L+G	L	G	L+G
Busse *)	0,1894	452	148	600	86	28	114
Lkw mit 2 Achsen	0,1894	698	216	913	132	41	173
Lkw mit 3 Achsen	0,2568	166	33	198	44	9	53
Lkw mit 4 und mehr Achsen	0,3745	923	43	966	355	16	371
Summe Lkw		1.786	291	2.078	531	66	597
Summe Fahrzeuge > 3,5 t hzG		2.238	439	2.678	617	94	711
*) da die Fahrleistung der Busse nicht nach Fahrzeugen mit 2 und 3 Achsen unterschieden werden kann, werden alle Busse mit dem Tarif der 2-Achser bewertet							

Herry Consult 2014

Tabelle 4: Erzielbare Einnahmen 2014

Für die Verteilung der möglichen Einnahmen einer solchen flächendeckenden fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge über 3,5 t hzG auf die 9 Bundesländer und auf die unterschiedlichen Straßentypen (und damit auch Gebietskörperschaften) wird, wie bereits erwähnt, auf den in der Vorgängerstudie vorgeschlagenen Ansatz der Berücksichtigung sowohl der Nachfrageseite (Fahrleistungen) als auch der Angebotsseite (Infrastrukturkosten) zurückgegriffen.

Damit ergeben sich folgende Aufteilungen auf die Bundesländer und die Straßentypen (Landesstraße und Gemeindestraße):

Aufteilung der möglichen Einnahmen einer Flächendeckenden Maut auf Bundesländer und Gemeinden									
	Anteil Fahrleistung		Anteil Infrastrukturkosten		Gemittelter Anteil		aufgeteilte Einnahmen (Mio. EUR)		
	L	G	L	G	L	G	L	G	Summe
BL									
Burgenland	4,7%	0,6%	1,5%	1,5%	3,1%	1,1%	22	8	30
Kärnten	6,2%	1,4%	3,8%	3,2%	5,0%	2,3%	36	17	52
Niederösterreich	22,1%	3,7%	13,8%	12,3%	18,0%	8,0%	128	57	185
Oberösterreich	14,6%	2,9%	6,5%	11,3%	10,5%	7,1%	75	50	125
Salzburg	6,8%	1,2%	2,6%	3,1%	4,7%	2,2%	34	16	49
Steiermark	14,4%	3,4%	6,2%	9,8%	10,3%	6,6%	73	47	120
Tirol	6,8%	1,3%	4,9%	6,3%	5,9%	3,8%	42	27	69
Vorarlberg	2,6%	1,0%	1,3%	1,8%	2,0%	1,4%	14	10	24
Wien	5,2%	0,9%	4,7%	5,3%	5,0%	3,1%	35	22	58
Summe							458	252	711

Herry Consult 2014

Tabelle 5: Einnahmen aufgeteilt auf Bundesländer und Straßentypen

Darüber hinaus kann dargelegt werden, welchen Beitrag die Busse in den einzelnen Bundesländern zu den Einnahmen leisten.

Beitrag der Lkw bzw. Busse zu den Einnahmen (Mio. EUR)					
BL	Einnahmen Schwer- verkehr	Anteil Bussen	Anteil Lkw	Einnahmen Busse	Einnahmen Lkw
Burgenland	30	15%	85%	4,4	25,2
Kärnten	52	16%	84%	8,3	44,0
Niederösterreich	185	15%	85%	28,0	156,5
Oberösterreich	125	14%	86%	17,3	107,8
Salzburg	49	15%	85%	7,2	42,1
Steiermark	120	15%	85%	18,2	101,7
Tirol	69	20%	80%	13,6	54,9
Vorarlberg	24	25%	75%	5,9	17,9
Wien	58	22%	78%	12,9	44,7
Summe	711	16%	84%	115,8	594,8

Herry Consult 2014

Tabelle 6: Einnahmen aufgeteilt auf Bundesländer getrennt nach Busse und Lkw

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrleistungen in den Bundesländern nach Fahrzeugtypen und Straßentypen 2006	4
Tabelle 3: Infrastrukturkosten des niederrangigen Straßennetz 2011	5
Tabelle 5: Ermittlung der fahrleistungsgewichteten Durchschnittstarife je Achsklasse 2014	6
Tabelle 6: Erzielbare Einnahmen 2014	7
Tabelle 7: Einnahmen aufgeteilt auf Bundesländer und Straßentypen.....	7
Tabelle 8: Einnahmen aufgeteilt auf Bundesländer getrennt nach Busse und Lkw.....	8