



Regionalwirtschaftliche Auswirkungen einer flächendeckenden Maut für KFZ >3,5 t in Österreich

Bericht 22.01.2014



Österreichisches Institut für Raumplanung

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Methodik	3
2	Berechnung der Fahrleistung im Netz	7
3	Auswirkungen auf Fahrleistung und Transportkosten	25
4	Regionalwirtschaftliche Auswirkungen	35
5	Zusammenfassung	49

Titelbild: VCÖ

1 Aufgabenstellung und Methodik

Aufgabenstellung

- Die österreichischen Bundesländer haben in der Arbeitsgruppe „Flächendeckende Maut > 3,5t“ beschlossen, künftig die bestehende Maut für KFZ über 3,5t Gesamtgewicht auf das gesamte Straßennetz in Österreich auszuweiten.
- Die daraus zu gewinnenden zusätzlichen Einnahmen sind wesentlich für ausreichende Finanzierung der Erhaltung des Straßennetzes, ein Teil der Einnahmen soll auch für den Ausbau des ÖPNVs gewidmet werden.
- Die gegenständliche Studie fokussiert auf die Wirkungen der zusätzlichen Bemautung **auf die regionale Wirtschaft. Frage ist, wie sehr und wie unterschiedlich die Regionen Österreichs und ihre Wirtschaft von der Maßnahme betroffen sein werden.**
- Die Studie folgt einem globalen Ansatz, der durch die Verwendung vorhandener österreichweiter Datensätze und eines Österreich-Verkehrsmodells ein regionalisiertes Gesamtbild für das gesamte Bundesgebiet erstellt. **Es ist absehbar, dass damit Argumente zur volkswirtschaftlichen Verträglichkeit der Maßnahme gewonnen werden können.**

Methodik und Inhalte (1)

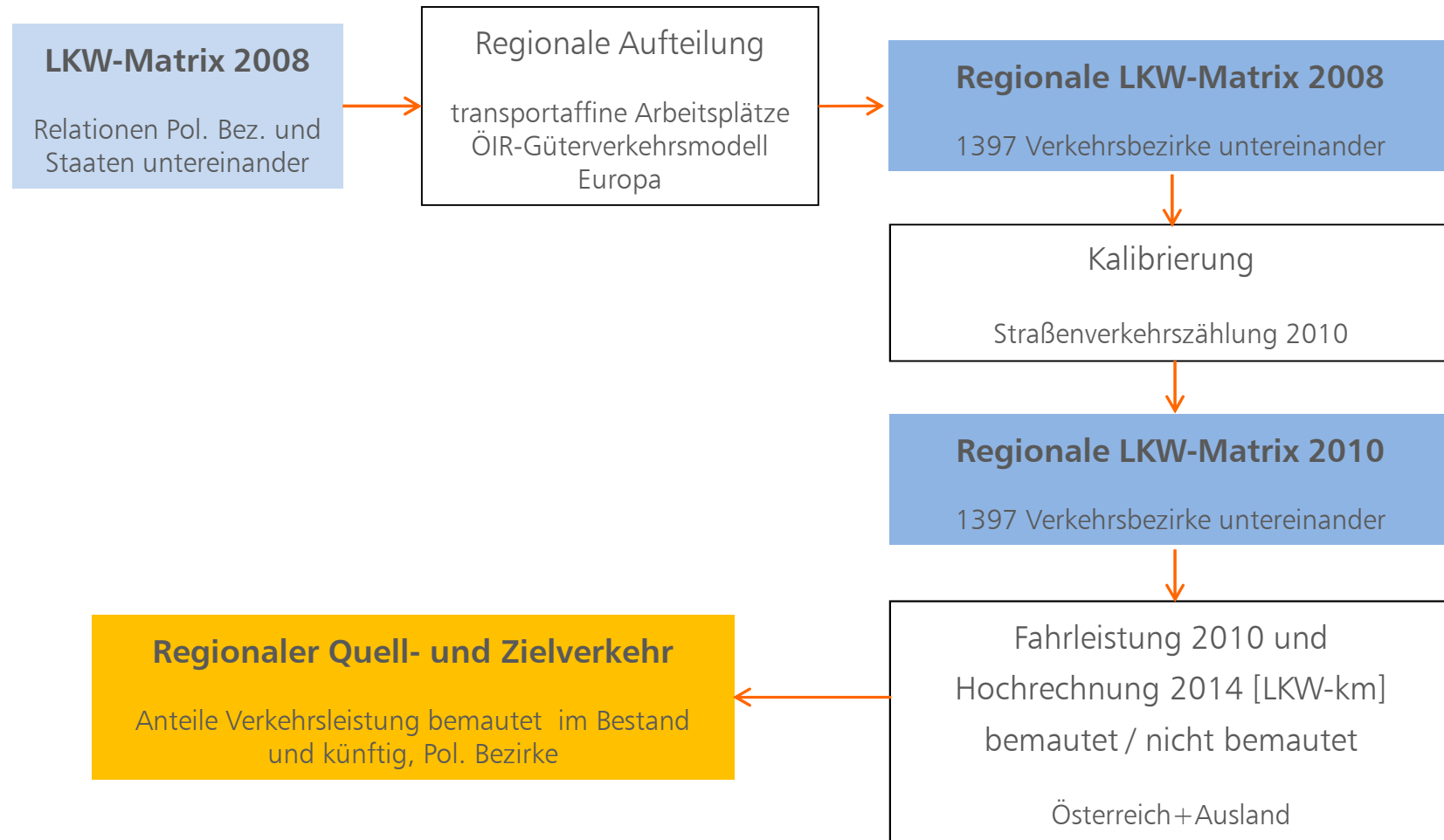
- Die Untersuchung gründet auf der **Auswertung vorhandener Datensätze** aus dem Bereich der Güterverkehrsstatistik und deren **Weiterverarbeitung im Verkehrsmodell**, sowie der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung sowie weiterer Transportstatistiken.
- Ausgangsdaten der Untersuchung sind die **Güterverkehrsverflechtungen** (Anzahl Lkw, Transportaufkommen nach Gütergruppen) zwischen den politischen Bezirken Österreichs untereinander sowie mit den Staaten des Auslands.
- Die letztverfügbaren Daten liegen für das Jahr 2008 vor. Allerdings nur in Rohform, das heisst nicht auf das Straßennetz kalibriert (nicht in Bezug auf die Zählergebnisse der Straßenverkehrszählungen geeicht).

Methodik und Inhalte (2)

- Um Aussagen zur regionalen Betroffenheit der Wirtschaft tätigen zu können, ist die realistische **Abbildung des Fahrverhaltens der Lkw im bemauteuten und nicht bemauteuten Straßennetz** erforderlich. Voraussetzung, um realistische Anteile der Lkw-Fahrleistung im derzeit bemauteuten Autobahn- und Schnellstraßennetz und im niederrangigen, künftig bemauteuten, Straßennetz abbilden zu können, ist eine Feingliederung der Güterverkehrsverflechtung (Raumgliederung) und deren **Kalibrierung im Verkehrsmodell** anhand der Straßenverkehrszählungen (Teil 1 der Untersuchung).
- Damit werden die Auswirkungen der durch die flächendeckende Maut bedingten **zusätzlichen Transportkosten** ermittelt und deren regionale Ausprägung gezeigt. Dargestellt werden somit die Auswirkungen auf den regionalen Quell-und Zielverkehr gezeigt (Teil 2 der Untersuchung).
- Schließlich werden die Auswirkungen auf die **regionale Wertschöpfung** mittels regionaler Strukturdaten und Input-Output-Verflechtungen ermittelt (Teil 3 der Untersuchung).
- Die Daten werden vereinheitlichend auf das Bestandsjahr 2014 berechnet.

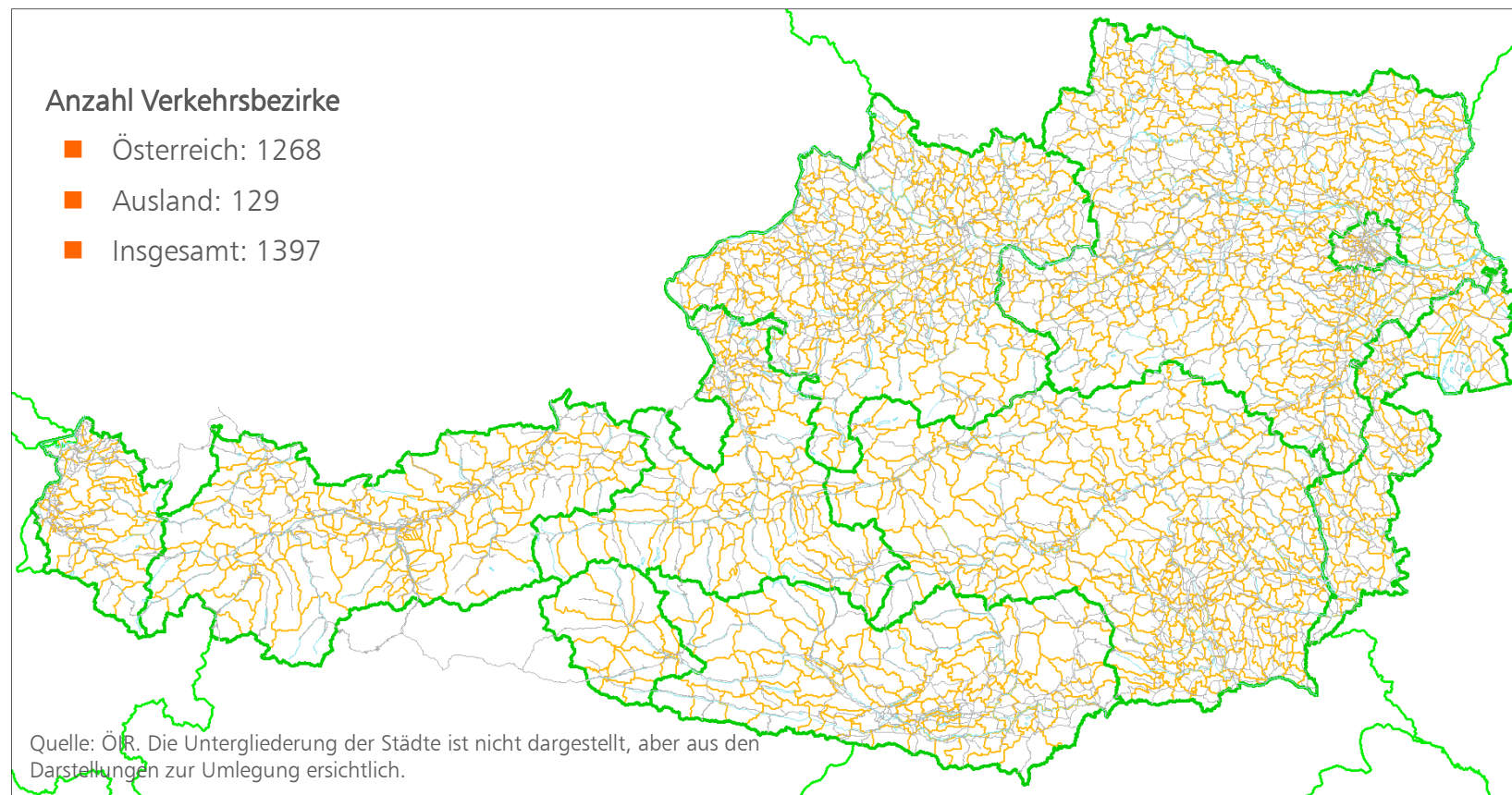
2 Berechnung der Fahrleistungen im Netz

Methodik, Übersicht

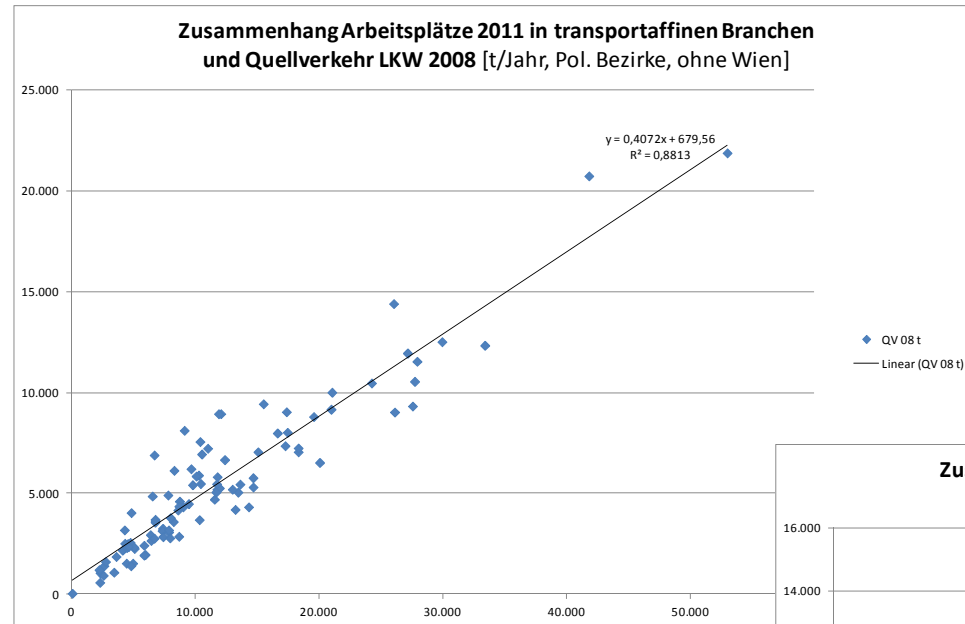


Raumgliederung

Um auch im niederrangigen Netz korrekte Lkw-Verkehrsmengen simulieren zu können, wird die nach Pol. Bezirken bzw. Staaten vorhandene Ausgangsmatrix **fein nach insgesamt 1397 Verkehrsbezirken** gegliedert. Dabei kann auf eine vorhandene Raumgliederung im Verkehrsmodell des ÖIR aufgebaut werden. Städte mit hohem Lkw-Verkehrsaufkommen wurden weiter gegliedert (Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Villach, St. Pölten, Wr. Neustadt, Wels, Leoben)

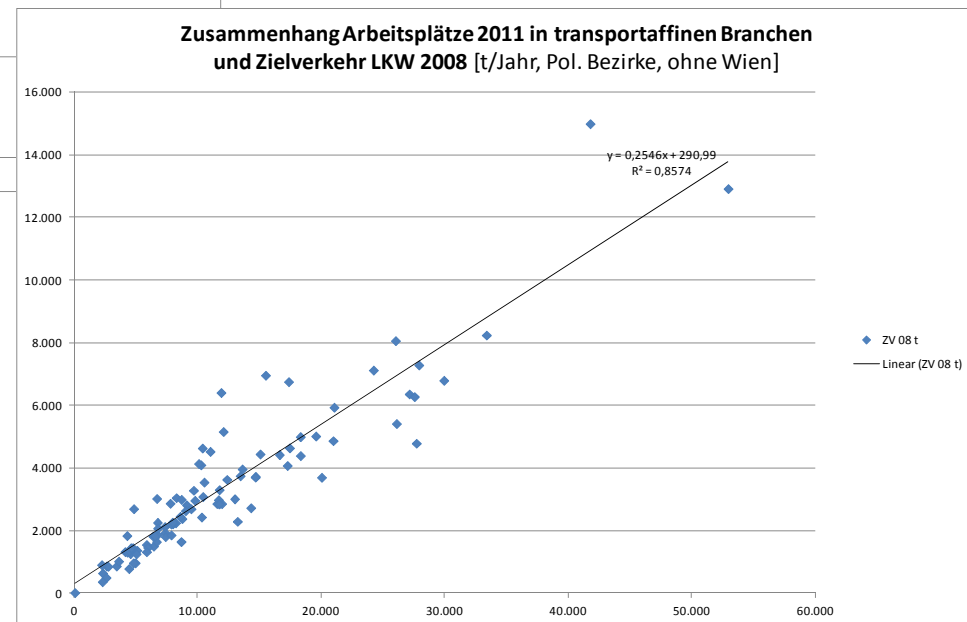


Regionale Aufteilung der Güterverkehrsmatrix



- Der eindeutig positive Zusammenhang ($r^2 > 0,85$) zwischen der Anzahl der Arbeitsplätze in transportaffinen Branchen (Bergbau, Produktion, Großhandel) und dem LKW-Transportaufkommen ermöglicht eine stichhaltige regionale Aufgliederung der Transportmatrix

- Die LKW-Verkehre im Ausland wurden anhand früherer Studien regional unterteilt (ALSO, 2004). Grundlage dieser Gliederung waren regionale Verkehrsstatistiken (Deutschland, Italien, Ungarn) sowie Modellrechnungen (regionales BIP).



Kalibrierung der LKW-Matrix

Methodik

Anhand der Zählwerte der Straßenverkehrszählung 2010 werden Netz und Matrix an den Kalibrierungsquerschnitten kalibriert,

- auf das werktägliche Lkw-Aufkommen 2010 (errechnet als Jahreswert/280),
- als Mittelwert aus beiden Fahrtrichtungen.
- Ergebnis ist das kalibrierte Verkehrsaufkommen an LKW im Straßennetz Österreichs für das Jahr 2010.

Um die Bestandssituation abbilden zu können, wurde im nächsten Schritt der

- zwischen Mitte 2010 und Anfang 2014 erfolgte Netzausbau berücksichtigt.
- Als Ergebnis wurden die Lkw-Fahrleistungen 2014 berechnet.

LKW-relevante Inhalte der Straßenverkehrszählung 2010

	Angaben zum Verkehrsaufkommen LKW	PKW mit Anhänger und Busse
A+S-Netz	enthalten	enthalten
Landesstraßen		
Oberösterreich, Salzburg, Steiermark	LKW-ähnliche abzüglich PKW+Anhänger und Busse	Abschätzung auf Grundlage der händischen Straßenverkehrszählung 2010 sowie von ÖV-Fahrplänen
Niederösterreich, Wien	enthalten, ergänzt mit Daten der Landesplanung	
übrige Bundesländer	enthalten	

Quelle: BMVIT/ASFINAG/Straßenverwaltungen der Bundesländer. Auswertung der Straßenverkehrszählung 2010 auf Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B.

Kalibrierung der LKW-Matrix (3)

Attributierung der Netzwiderstandsfunktion

Der Gesamtwiderstand setzt sich zusammen aus:

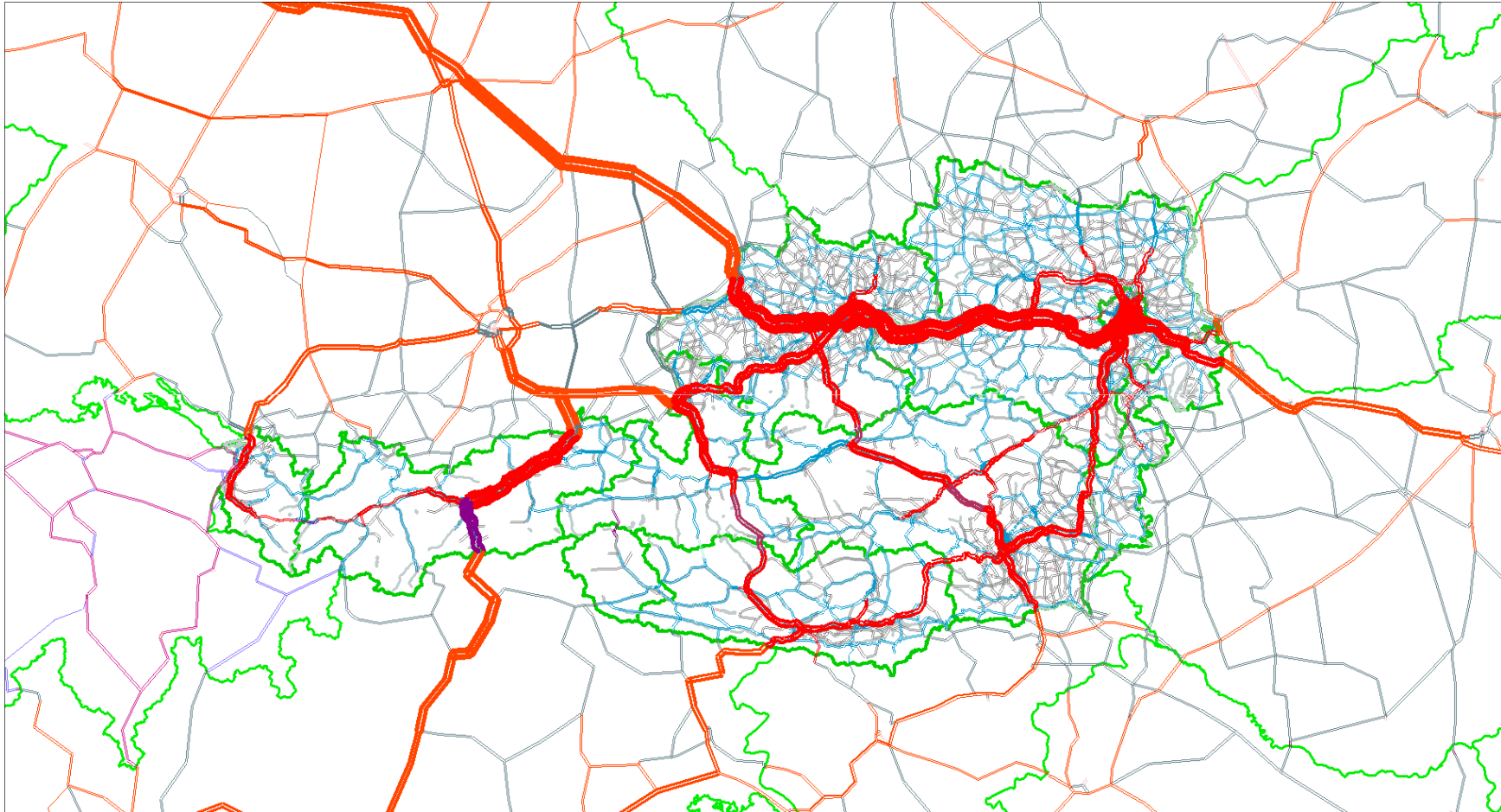
- LKW-Fahrzeit
- Mautkosten (Grundmaut, Sondermauten)
- Regionale Fahrverbote

Umlegung LKW-Aufkommen Bestand

Die folgenden Folien bilden das Ergebnis der Kalibrierung des LKW-Verkehrs ab:

- Die Breite der Balken stellt die LKW-Verkehrsmengen im österreichischen Straßennetz dar
- Die Größe der Kreise das LKW-Verkehrsaufkommen 2010 im Zielverkehr (in den vergrößerten Ausschnitten)
- Die Farben der Balken bilden den Mauttyp ab (Grundmaut, Sondermaut, Ausland, nicht bemaute).

Umlegung LKW-Aufkommen Bestand, Übersicht



Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

Ergebnisse der Kalibrierung

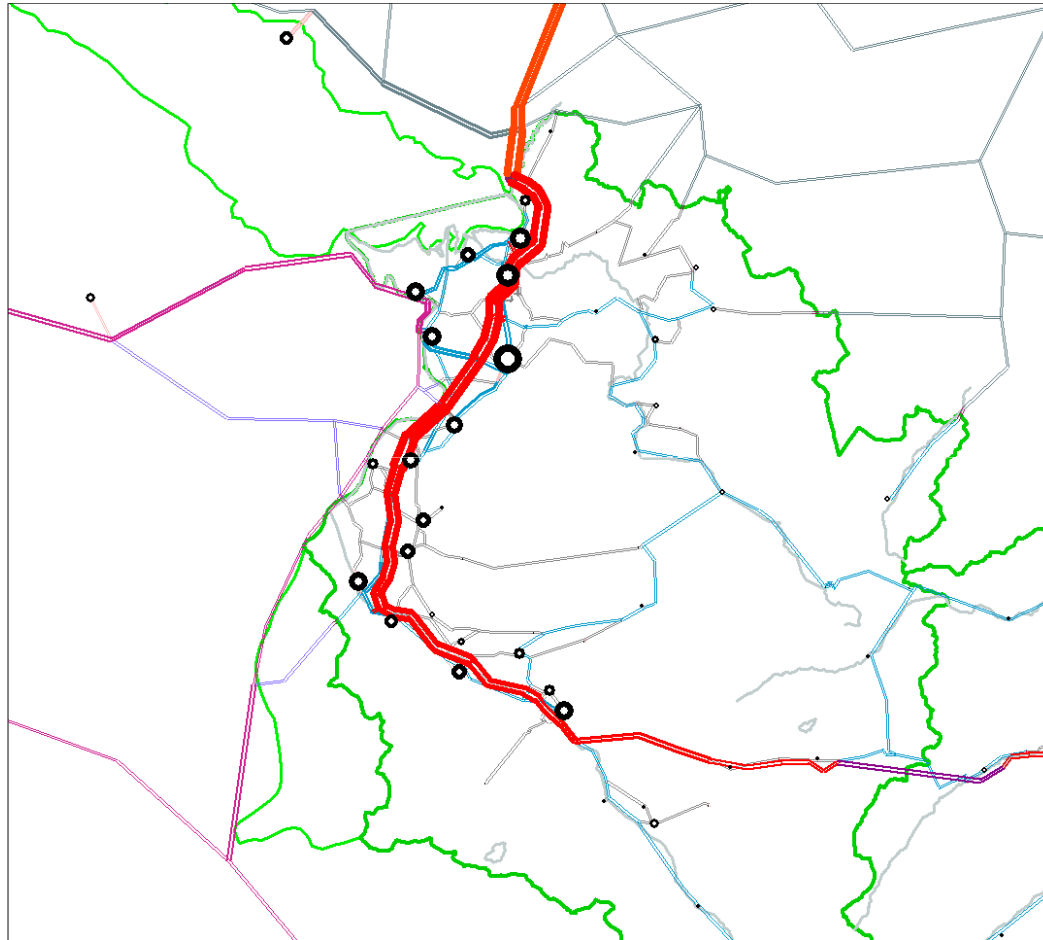
Ausweichverkehre

Ein Ergebnis der Kalibrierung ist, dass in einigen Region beträchtliche Ausweichverkehre vorhanden sind. Diese LKW nutzen das mautfreie niederrangige Netz anstatt das A+S-Netz, obwohl die Fahrzeiten annähernd gleich oder auch länger sind. Dies betrifft vor allem

- das Rheintal zwischen Bregenz und Hohenems
- den Raum Wels – Linz sowie
- den Raum Graz.

Auch in ländlichen Regionen sind Ausweichverkehre vorhanden, doch zumeist in geringem Ausmaß. Mit der Ausweitung des A+S-Netzes werden die Transitrouten zunehmend stärker von der Bemaufung erfasst (A5, S3, S5, S10).

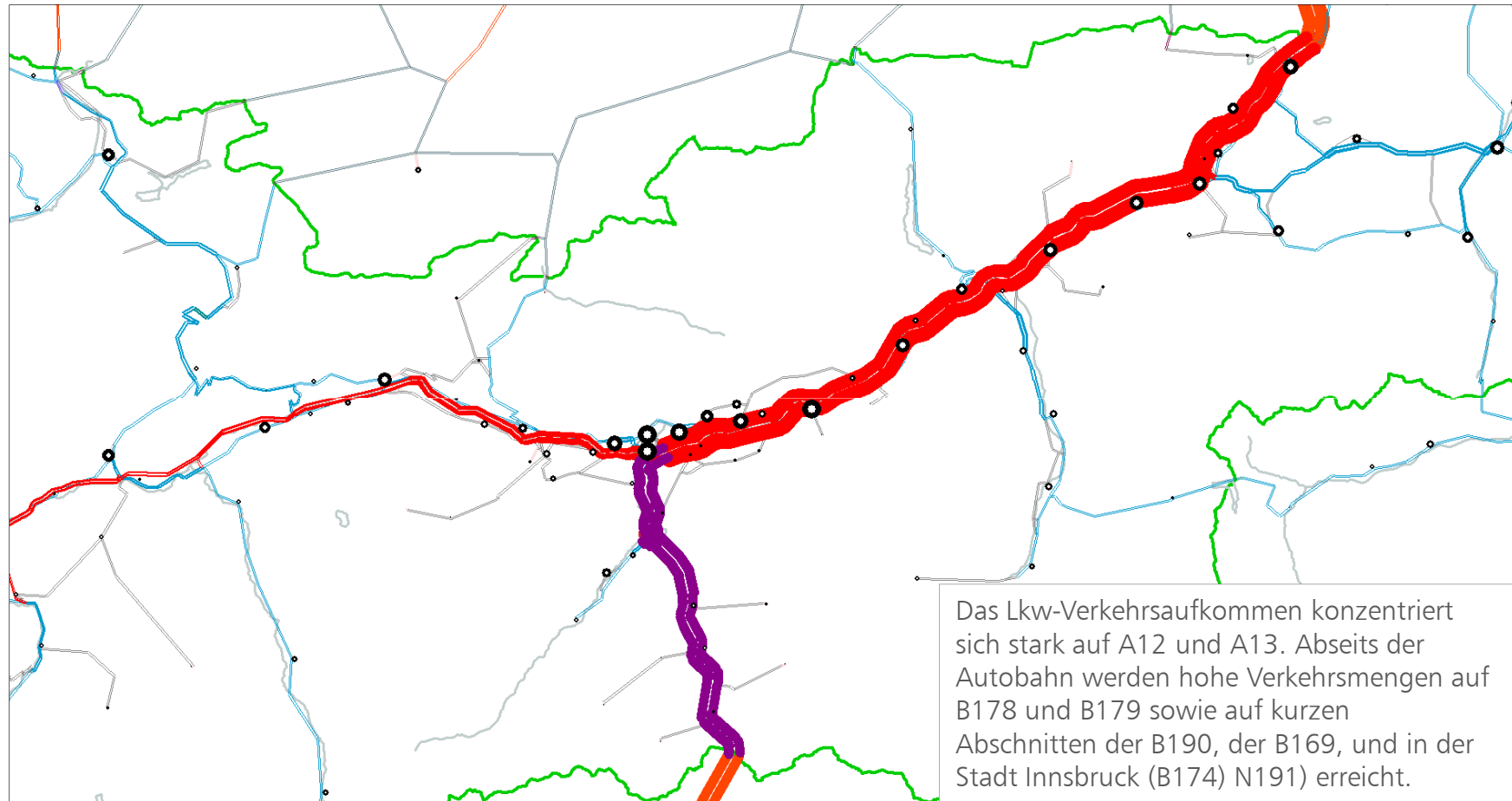
Umlegung LKW-Aufkommen Bestand, Vorarlberg



A14 und S16 übernehmen den Großteil des Lkw-Aufkommens im Straßennetz Vorarlbergs. Dennoch werden vor allem die L190, L202 und L203 stark vom Lkw-Verkehr frequentiert.

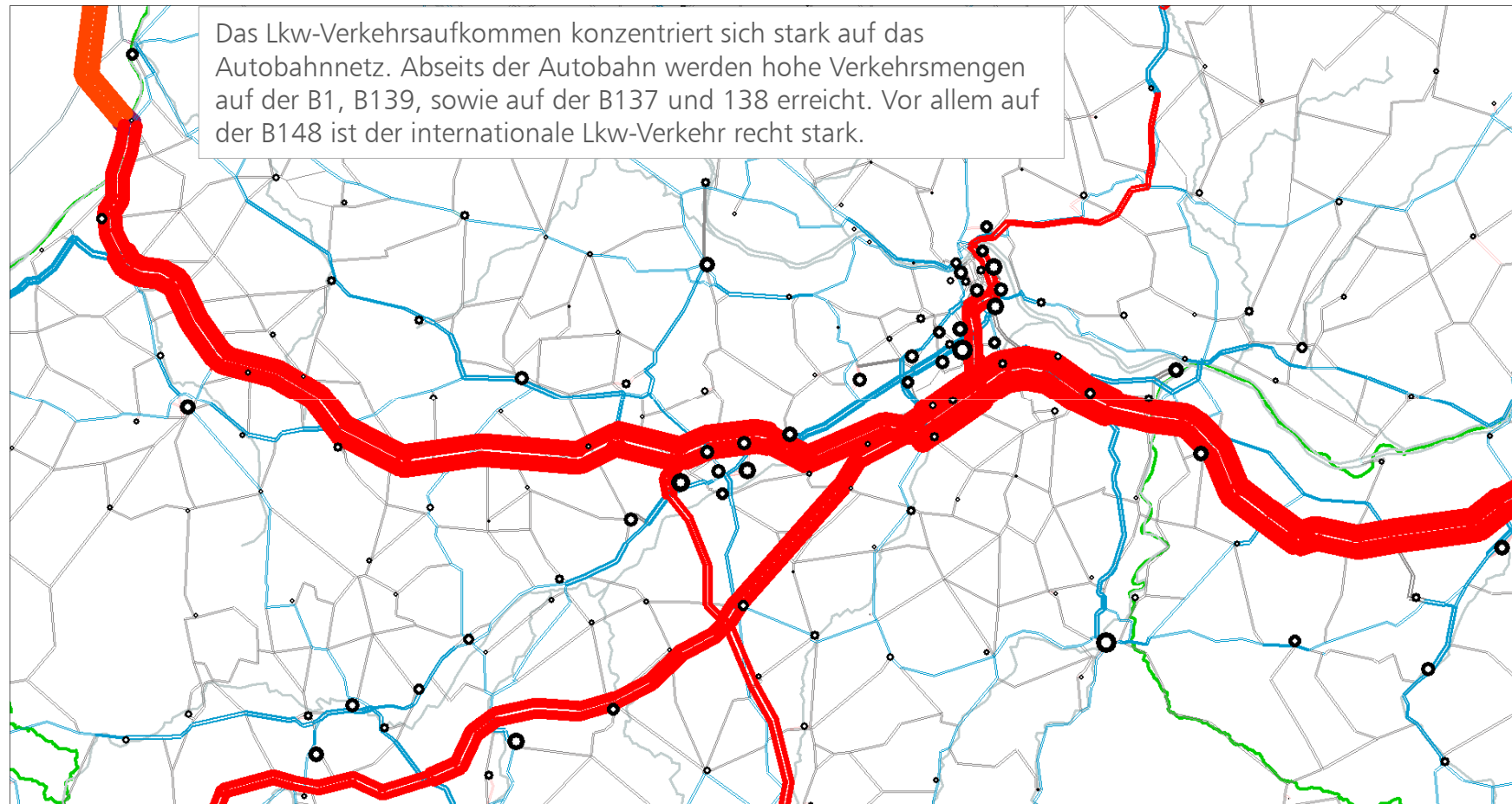
Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

Umlegung LKW-Aufkommen Bestand: Tirol, Ballungsraum



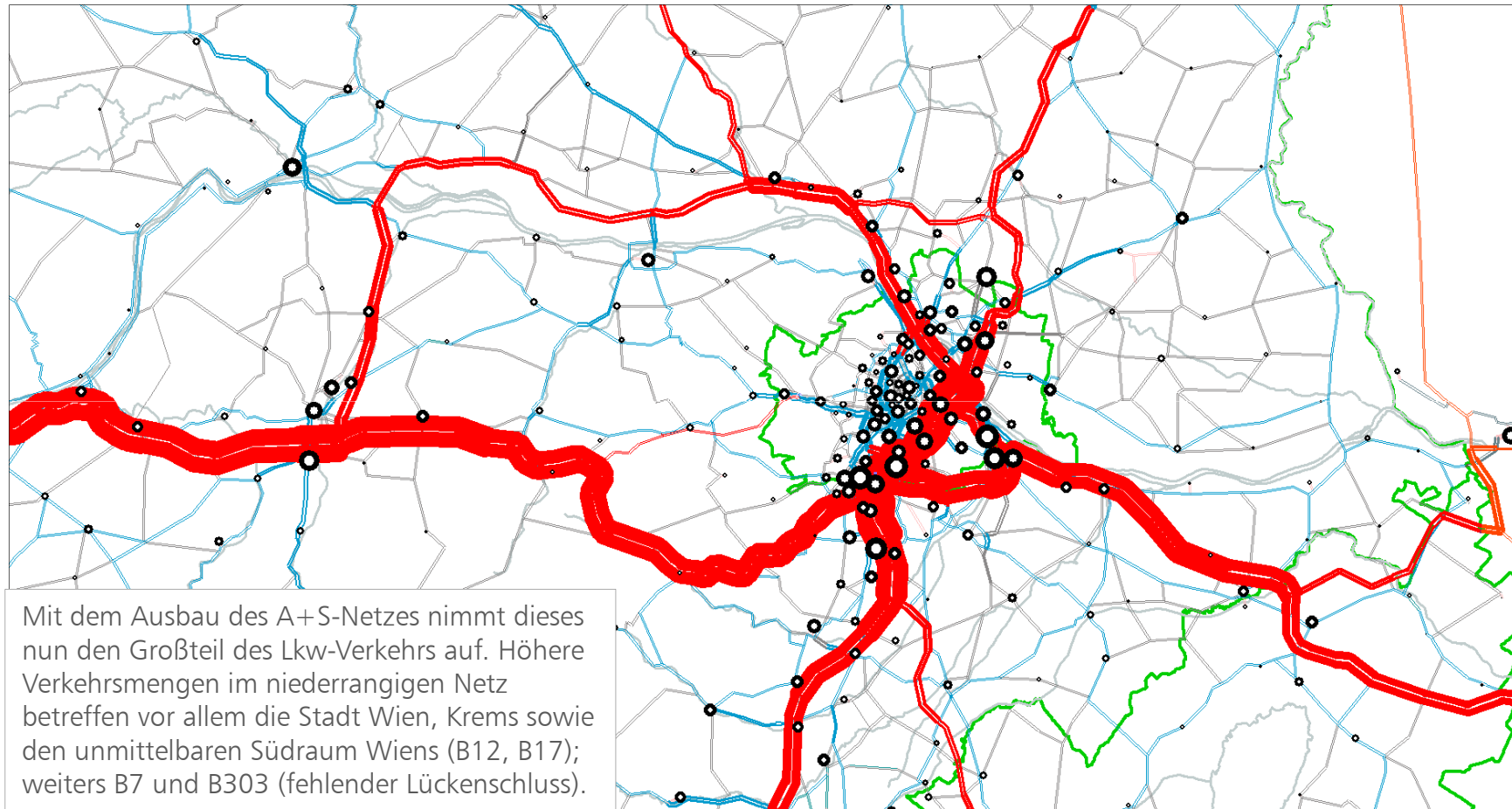
Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

Umlegung LKW-Aufkommen Bestand: Oberösterreich, Zentralraum



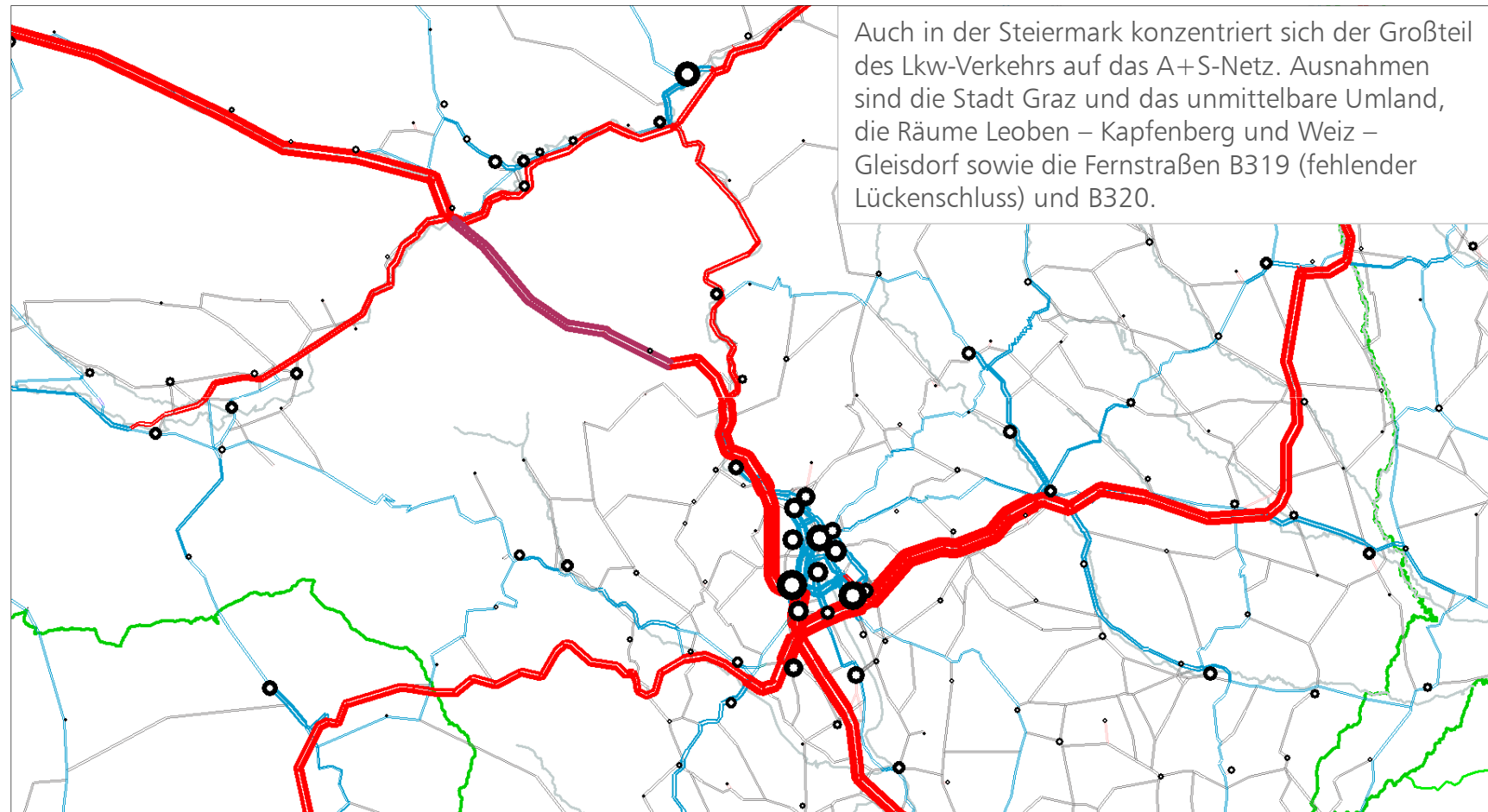
Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

Umlegung LKW-Aufkommen Bestand: Wien - St. Pölten, Ballungsraum



Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

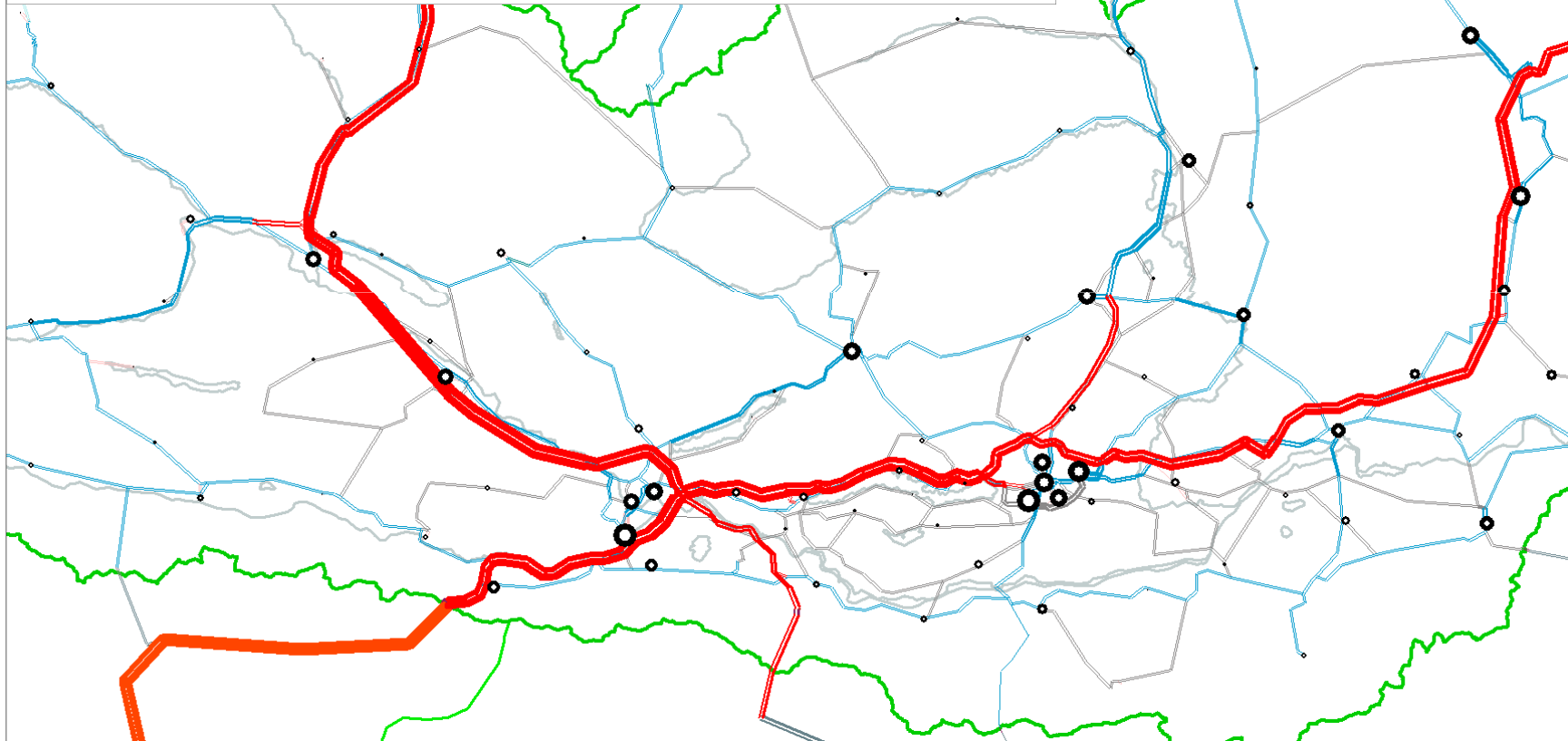
Umlegung LKW-Aufkommen Bestand, Steiermark, Graz - Leoben



Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

Umlegung LKW-Aufkommen Bestand: Kärnten, Villach - Klagenfurt

In Kärnten findet der Großteil des Lkw-Verkehrs auf dem A+S-Netz statt. Ausnahme ist die Stadt Klagenfurt. Höhere Verkehrsmengen im niederrangigen Netz betreffen die B317 sowie Abschnitte von B70, B94 und B100.



Quelle: ÖIR, Verkehrsmodell Österreich/Europa. Die Umlegung stellt die LKW-Verkehrsmengen 2010 auf dem Netz 2014 dar.

Berechnung der LKW-Fahrleistung

Berechnung LKW-Fahrleistung im Bestandsnetz

- Umlegung der kalibrierten Matrix 2010 (1397 Verkehrsbezirke) auf das Netz 2014
- Hochrechnung der Ergebnisse 2010-14 : im A+S-Netz +5,4% (Dauerzählstellen, Kfz > 3,5 t hzGG), sonstiges Netz: +1,9% (Grobschätzung)
- Distanz in km

LKW-Fahrleistung, Ergebnisse

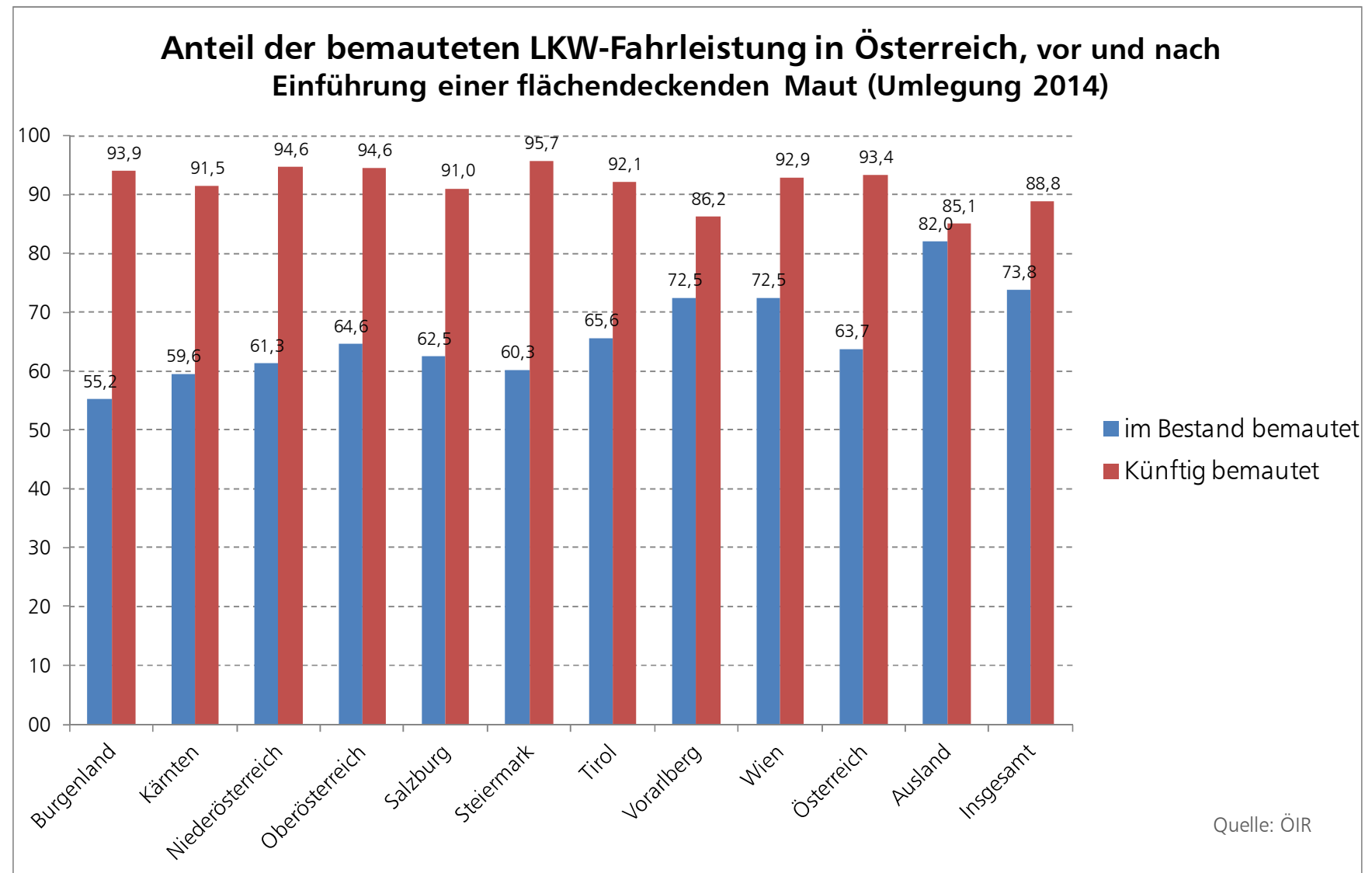
Bemauteter Anteil, Ergebnis

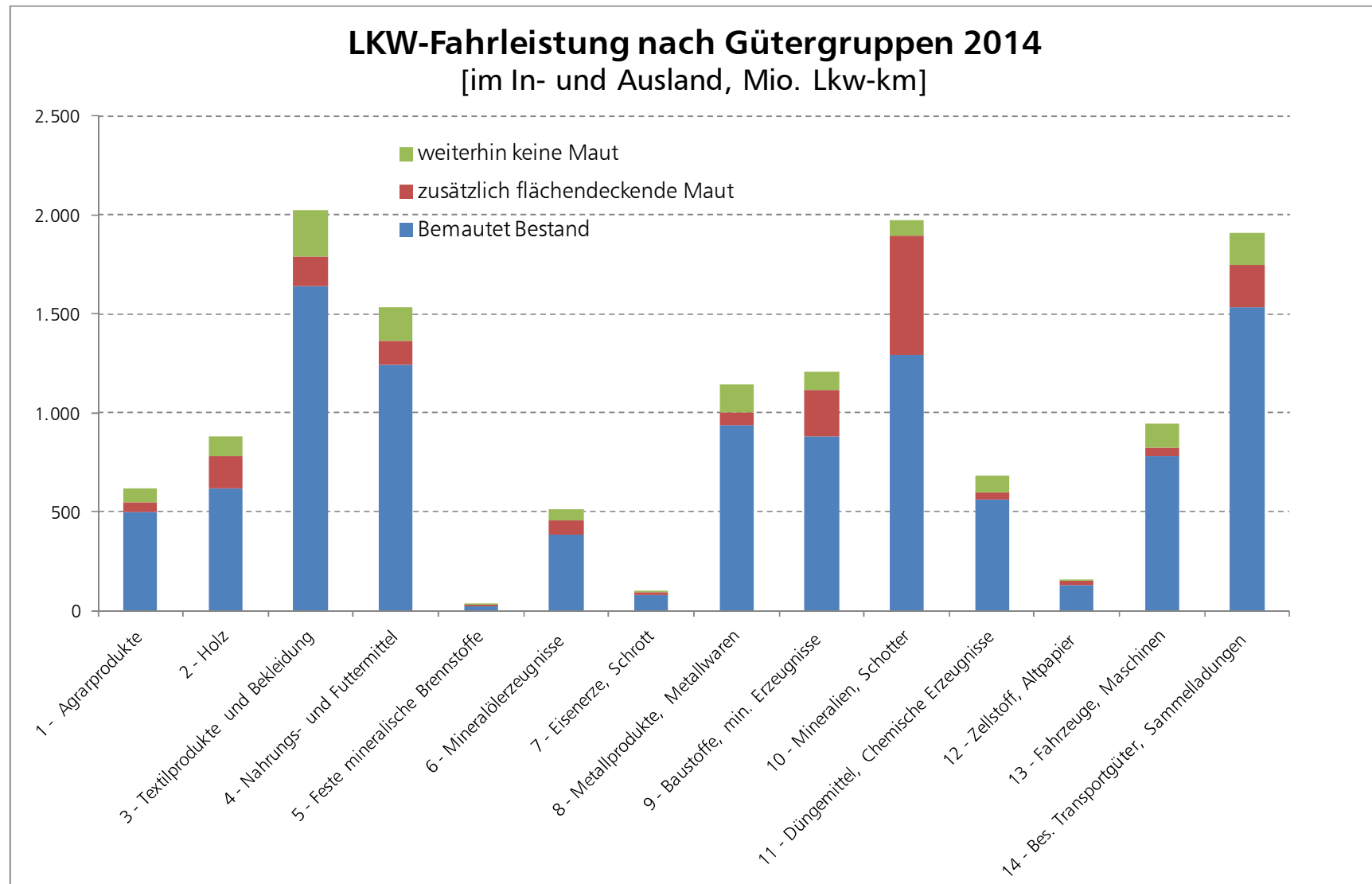
- Insgesamt werden derzeit durch die LKW-Maut rund 73,8% der LKW-Fahrleistung im In- und Ausland bemautet (Binnenverkehr, Bilateraler Verkehr und Transit). Dieser Anteil steigt bei einer flächendeckenden Maut auf künftig rund 88,8%.
- **Im Quell-Ziel-Verkehr Österreichs steigt der Anteil von 63,7% bemautet auf 93,4% bemautet.**
- 6,6% der LKW-km betreffen dann nicht bemautete Netzabschnitte im Ausland (siehe nächste Folie).

Lkw-Fahrleistung 2014 in Österreich [Mio. Fahrzeug-km]

	Go-Maut- Netz	Niederran- giges Netz	insgesamt		Go-Maut- Netz	Niederran- giges Netz	insgesamt
Österreich	1.948	1.591	3.540		63,2	88,7	72,5
Ausland	1.136	203	1.340		36,8	11,3	27,5
Insgesamt	3.085	1.795	4.880		100,0	100,0	100,0

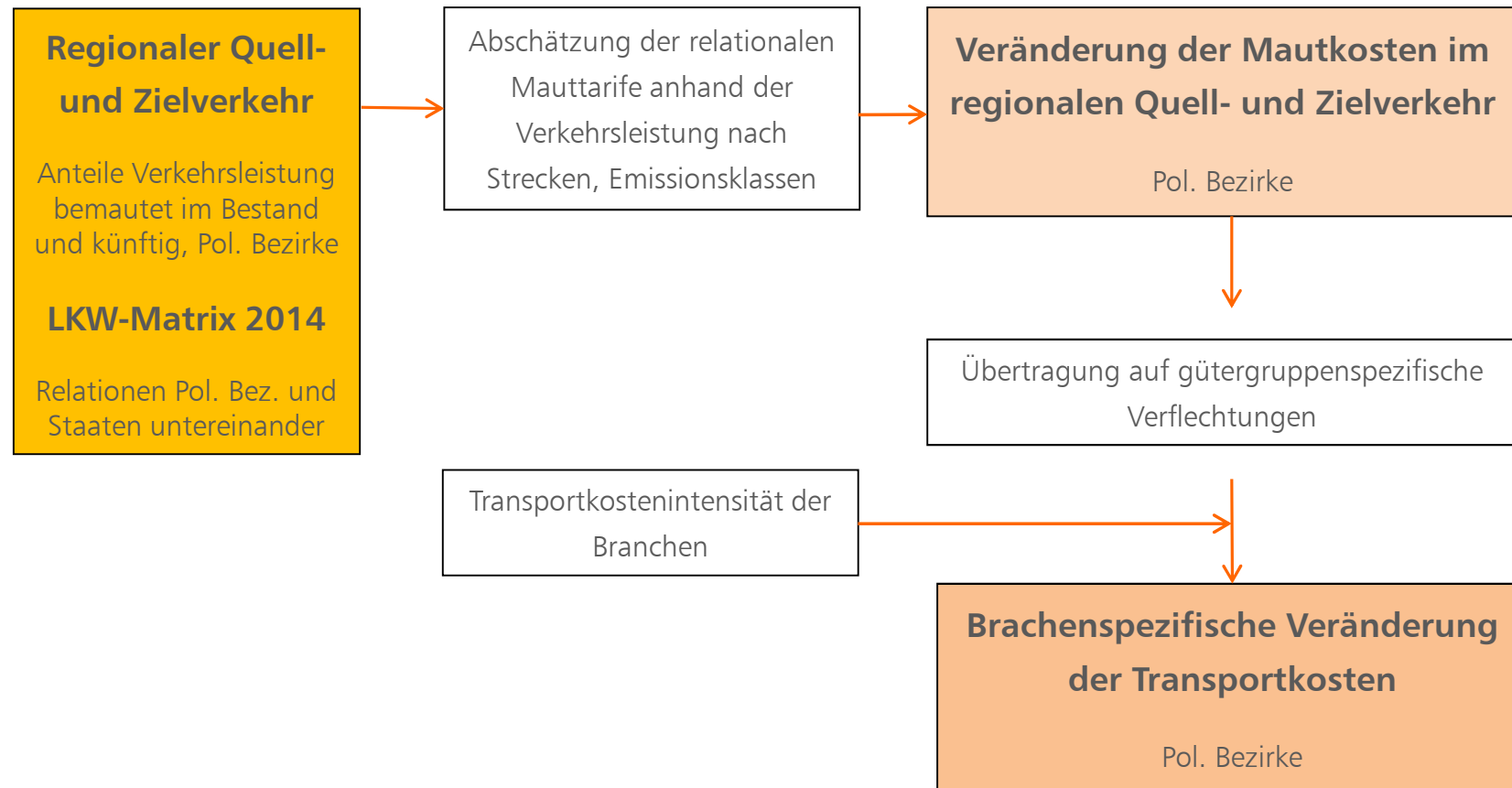
Quelle: ÖIR auf Grundlage ASFINAG und eigene Berechnungen.





3 Auswirkungen auf die Transportkosten

Methodik Transportkosten



Berechnung der Mautkosten

Annahmen

- Mauthöhe bei flächendeckender Lkw-Maut im niederrangigen Netz gleich wie Grundmaut A+S
- gleiches Fahrtenaufkommen nach Einführung der flächendeckenden Maut, allfällige Effizienzeffekte werden nicht berücksichtigt.

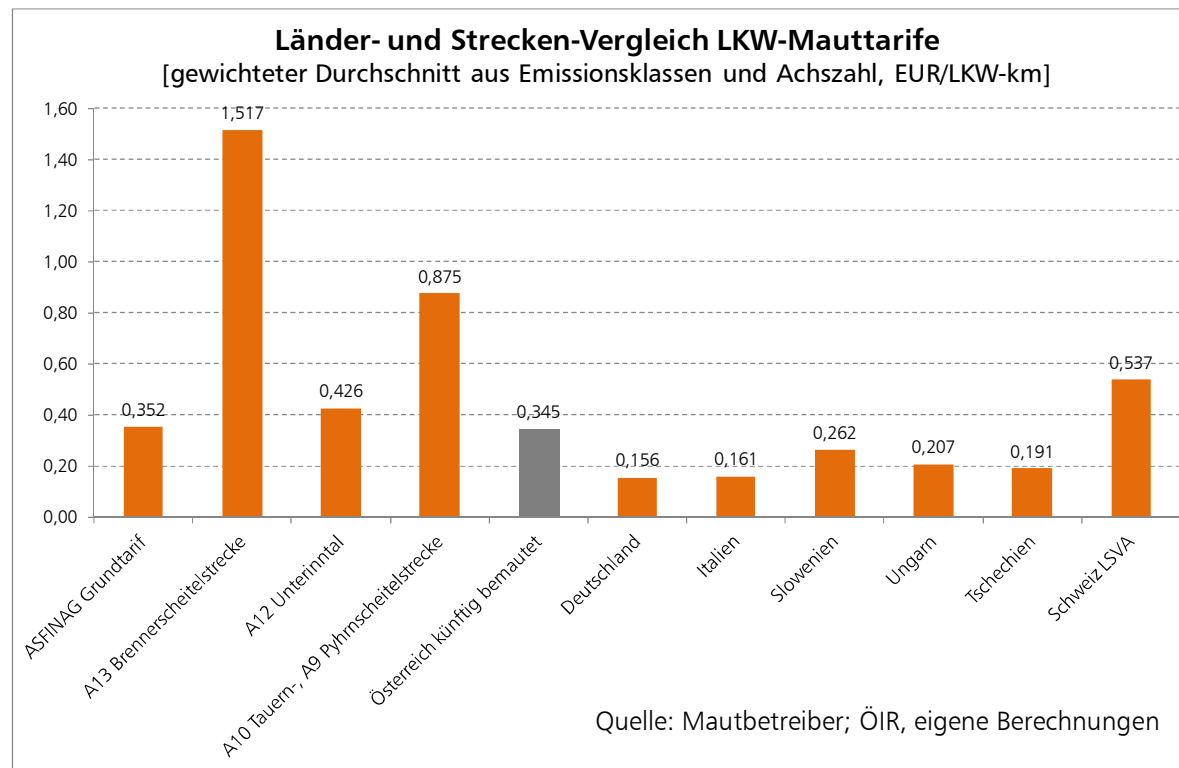
Kalkulation auf Basis von Umlegung und streckendifferenzierten Tarifen

- Im Gegensatz zur Grobkalkulation wurde die Verkehrsleistung im Bestand nunmehr kalibriert, auf das Jahr 2014 hochgerechnet und die Strecken, Fahrzeugklassen und Emissionsklassen differenzierten Mauttarife berücksichtigt.
- Als Ausgangspunkt wurden für 2014 durchschnittlich EUR 0,905 pro LKW-km angesetzt. Der für 2012 ausgewiesene Kostensatz wurde von HERRY/STEININGER übernommen und für 2014 als gleich hoch übertragen (gesunkene Treibstoffkosten, gestiegene sonstige Kosten, vgl. auch VPI Statistik Austria Verkehr 2012-2014 +0,1%)
- Entsprechend wurden auch die künftigen Transportkosten nach Strecken, Fahrzeugklassen und Emissionsklassen differenziert berechnet.

Berechnung der Mautkosten Bestand

Berücksichtigte Mauttarife

- Österreich: ASFINAG Grundmaut, Sondermauten
- Ausland: Maut Schweiz (LSVA), übriges Ausland (Mischtarif)
- Verteilung der Tarifklassen nach Achszahl und Emissionsklassen (Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr 2009)



Ergebnisse

Mauteinnahmen absolut

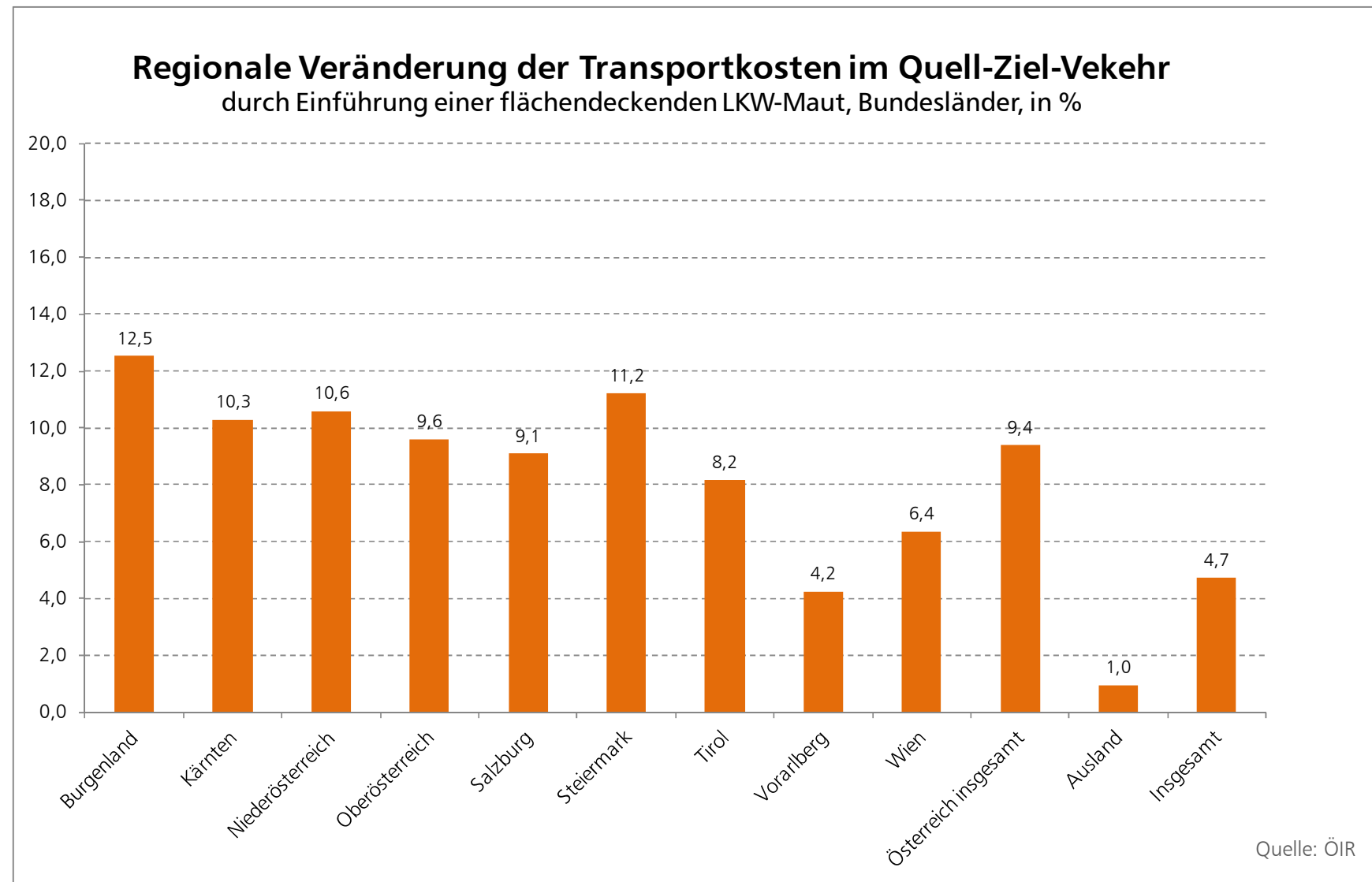
- Bei Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut in Österreich steigen die Mautkosten und somit auch die Transportkosten und die Mauteinnahmen um rund 619 Mio. EUR/Jahr (Basis 2014). Davon stammen 89% aus österreichischem Quellverkehr und 11% aus ausländischem.

	Bemautet Bestand	zusätzl. flächend.	Insgesamt
Quellverkehr Österreich	996,4	548,6	1.545,0
Quellverkehr Ausland	1.284,7	70,1	1.354,8
Insgesamt	2.281,1	618,7	2.899,8

Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen. Effizienzeffekte im Lkw-Verkehr, die voraussichtlich zu geringeren Kosten bzw. Einnahmen führen, sind dabei nicht berücksichtigt.

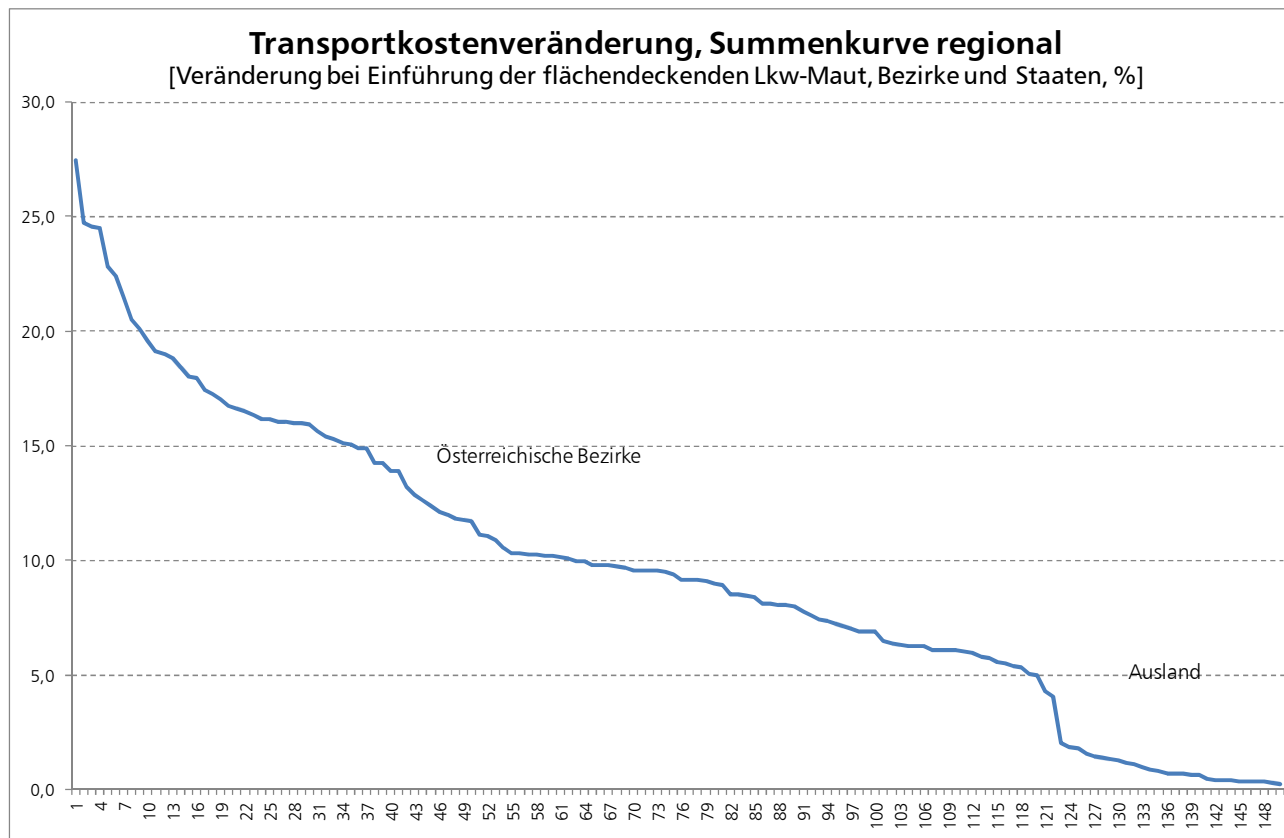
Zusätzliche Mautbelastung

- Bei Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut in Österreich steigen die Transportkosten für den gesamten Österreich betreffenden Lkw-Verkehr um +4,7%,
- für den Transit um +1%,
- **für die regionalwirtschaftliche Diskussion relevanten österreichischen Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr um +9,4%**

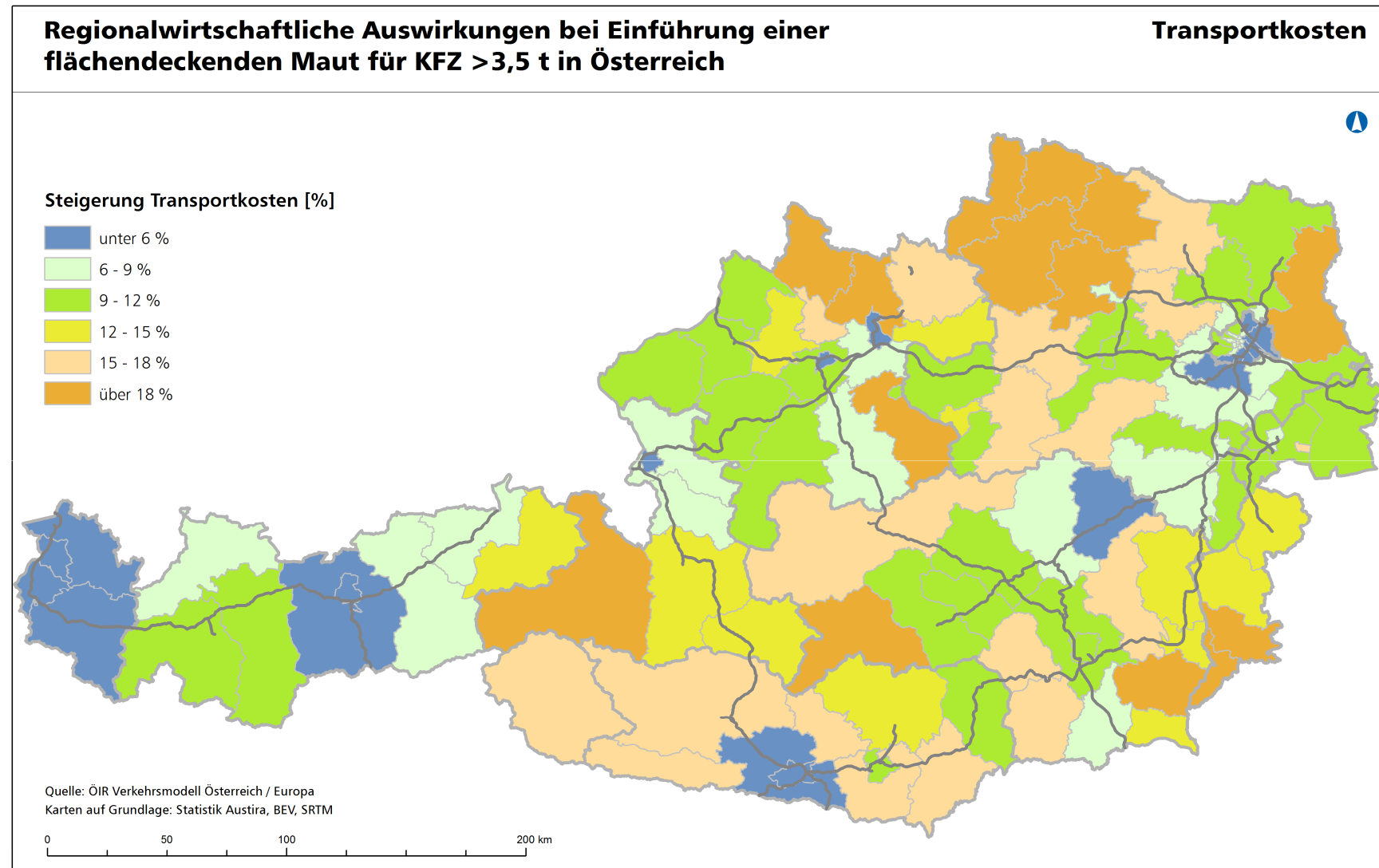


Bezirksergebnisse

Die Veränderung der Lkw-Transportkosten bei Einführung der flächendeckenden Lkw-Maut schwankt zwischen den pol. Bezirken Bludenz (Minimalwert, +4%) und Güssing (Maximalwert, +27,5%). Die Mehrzahl der Bezirke weist Steigerungen von unter +10% auf:



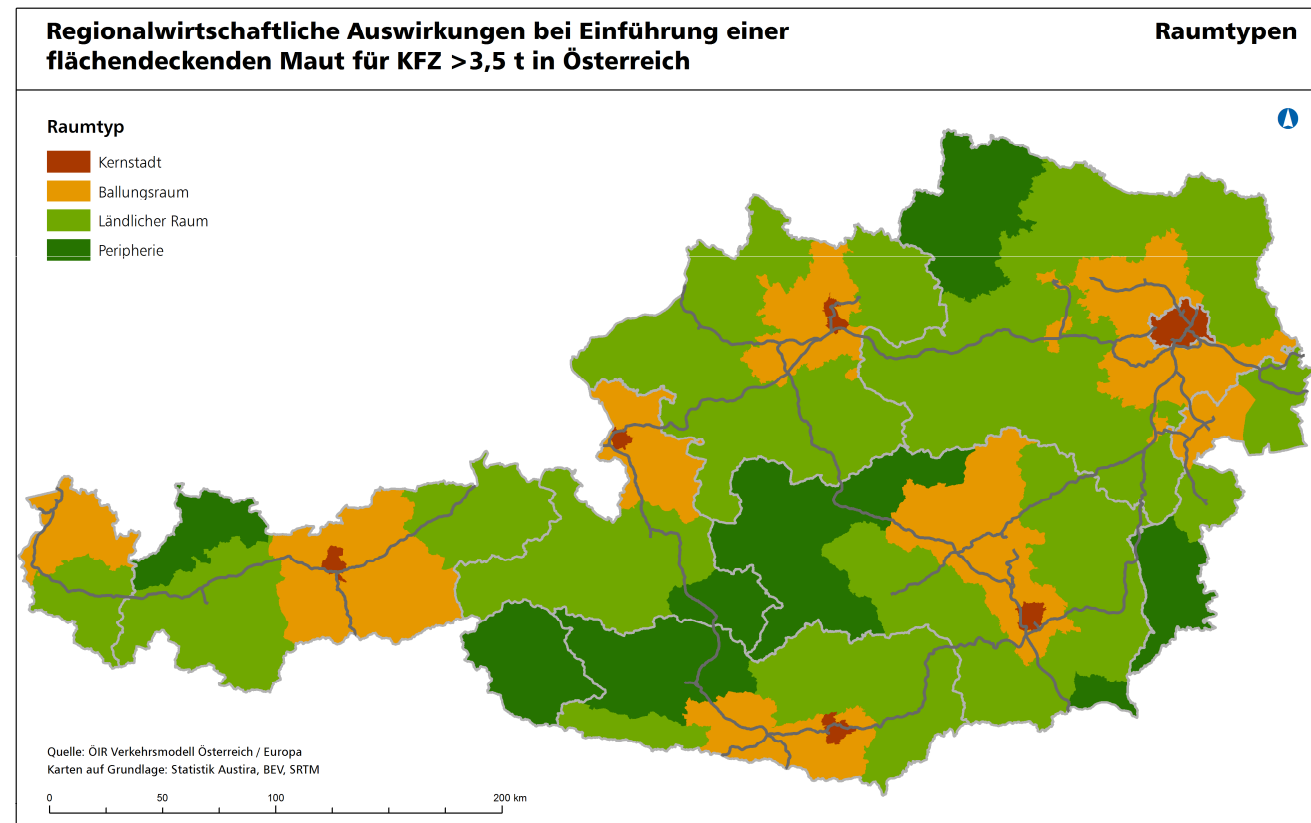
Quelle: ÖIR

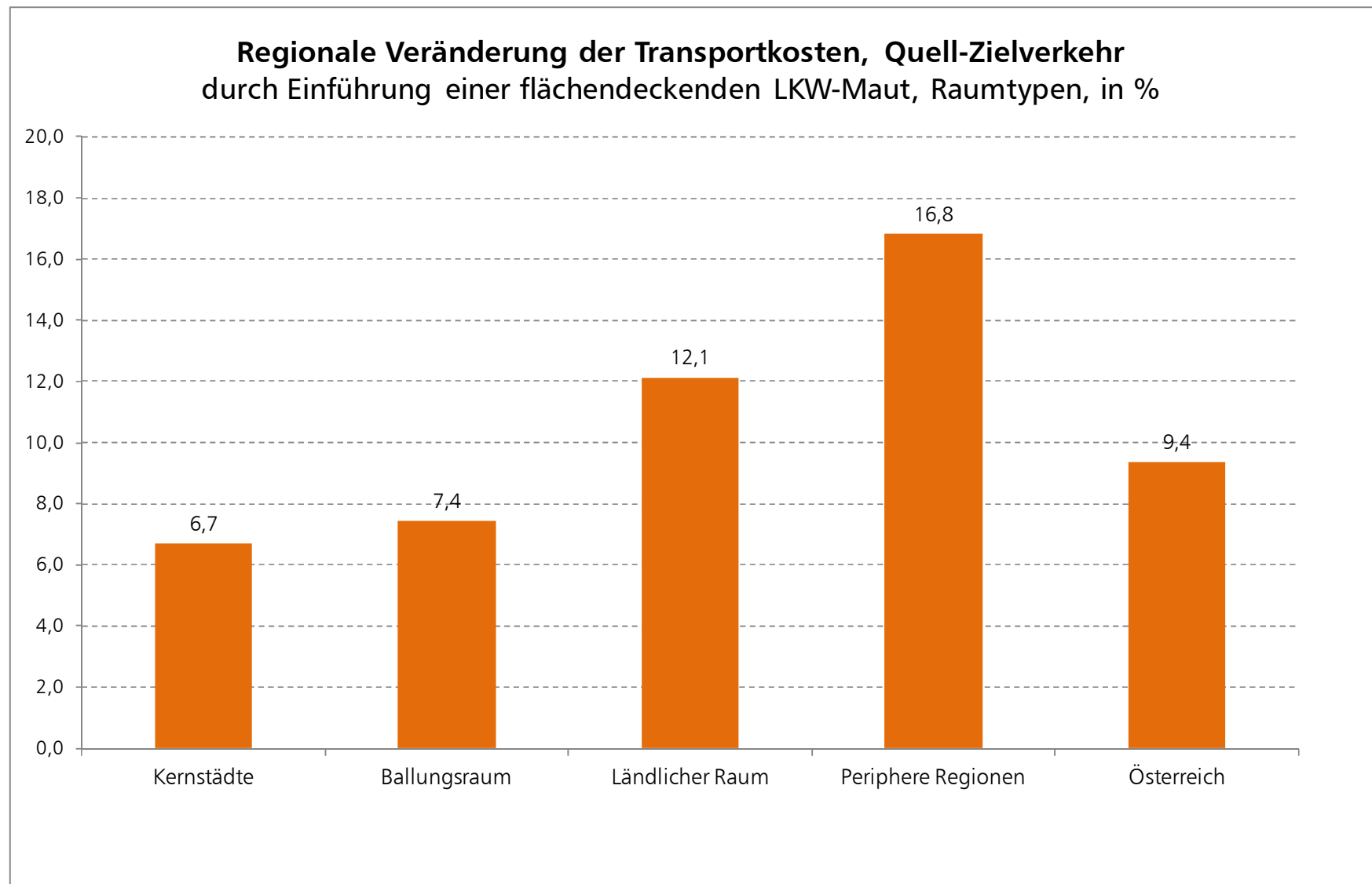


Raumtypen

Zwar sind die Transportkostensteigerungen auch von den Transportverflechtungen abhängig (Anteil Binnenverkehre, Auslandverkehre, durchschnittliche Transportweiten), doch zeigt sich in Summe deutlich der Zusammenhang mit der Lage der Regionen zum bereits bemauteten A+S-Netz. Regionen, die abseits des A+S-Netzes liegen, werden mit höheren Transportkostensteigerungen konfrontiert sein.

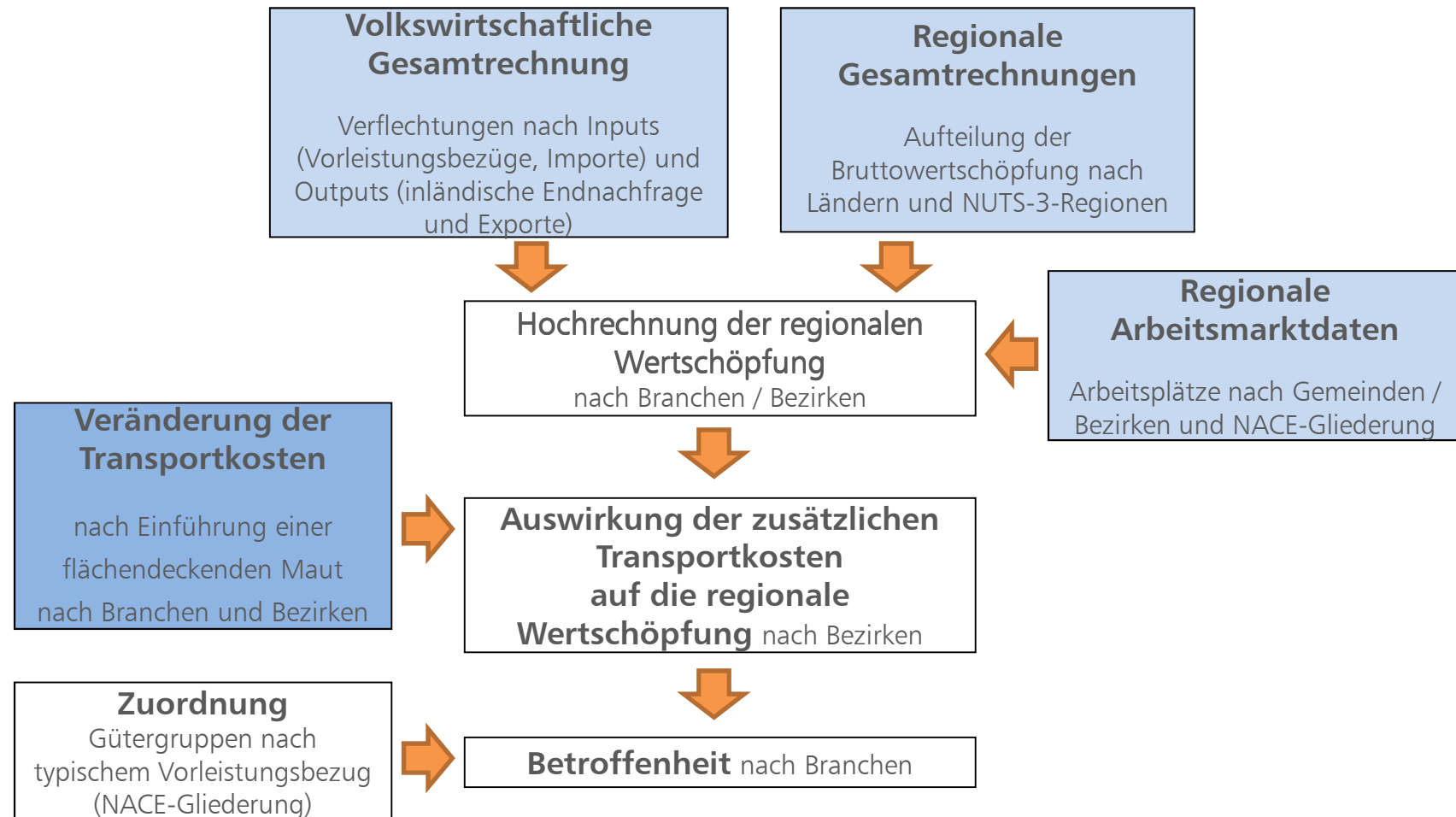
Zur Veranschaulichung werden die Bezirke nach Raumtypen wie folgt zusammengefasst:





4 Regionalwirtschaftliche Auswirkungen

Methodik, Übersicht



Auswirkung auf die regionale Wertschöpfung

Methodik Hochrechnung Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen nach pol. Bezirken

Zur Ermittlung der strukturellen Auswirkungen der Einführung einer Maut auf Landesstraßen wurden Strukturdaten aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung bzw. der regionalen Gesamtrechnungen mit Hilfe von Arbeitsmarktdaten und der Input-Output-Analyse hochgerechnet.

Folgende Schritte wurden durchgeführt:

- Rohumlegung der Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen nach Wirtschaftsbereichen A-S nach Bundesländern (Quelle: regionale Gesamtrechnung 2011) auf Gemeinden auf Basis der regionalen Arbeitsmarktdaten (Quelle: Registerzählung 2011).
- Zusätzliche Feingewichtung innerhalb der Wirtschaftsbereiche C und G nach Wertschöpfung pro Arbeitsplatz gem. der österreichischen Input-Output-Matrix (Quelle: volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2011).
- Weitere Gewichtung dieser Gemeindewerte nach der Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen nach Wirtschaftssektoren nach Nuts-3-Regionen (Quelle: regionale Gesamtrechnung 2011).
- Aggregation der Gemeindewerte nach politischen Bezirken und Wiener Gemeindebezirken.

Auswirkung auf die regionale Wertschöpfung

Methodik Auswirkung der zusätzlichen Transportkosten auf die regionale Wertschöpfung

In weiterer Folge wurden die in Teil 2 ermittelten zusätzlichen Transportkosten den regionalwirtschaftlichen Aggregaten gegenübergestellt, um den Anteil an der regionalen Wertschöpfung zu ermitteln, der von den Unternehmen in Zukunft zusätzlich für den Bezug von Transportdienstleistungen verwendet werden muss (direkte Mautkosten für den Werksverkehr und/oder erhöhte Kosten von gewerblichen Transportdienstleistungen). Dies entspricht in der Input-Output-Tabelle einer Erhöhung des Anteils der Vorleistungsbezüge am Produktionswert und einer Senkung des Anteils der Bruttowertschöpfung am Produktionswert.

Dabei wurden alle zusätzlichen Transportkosten vereinfachend den empfangenden Unternehmen zugeschlagen - in der Realität würden gewerbliche Transportdienstleister in Konkurrenz voraussichtlich einen Teil davon selbst tragen.

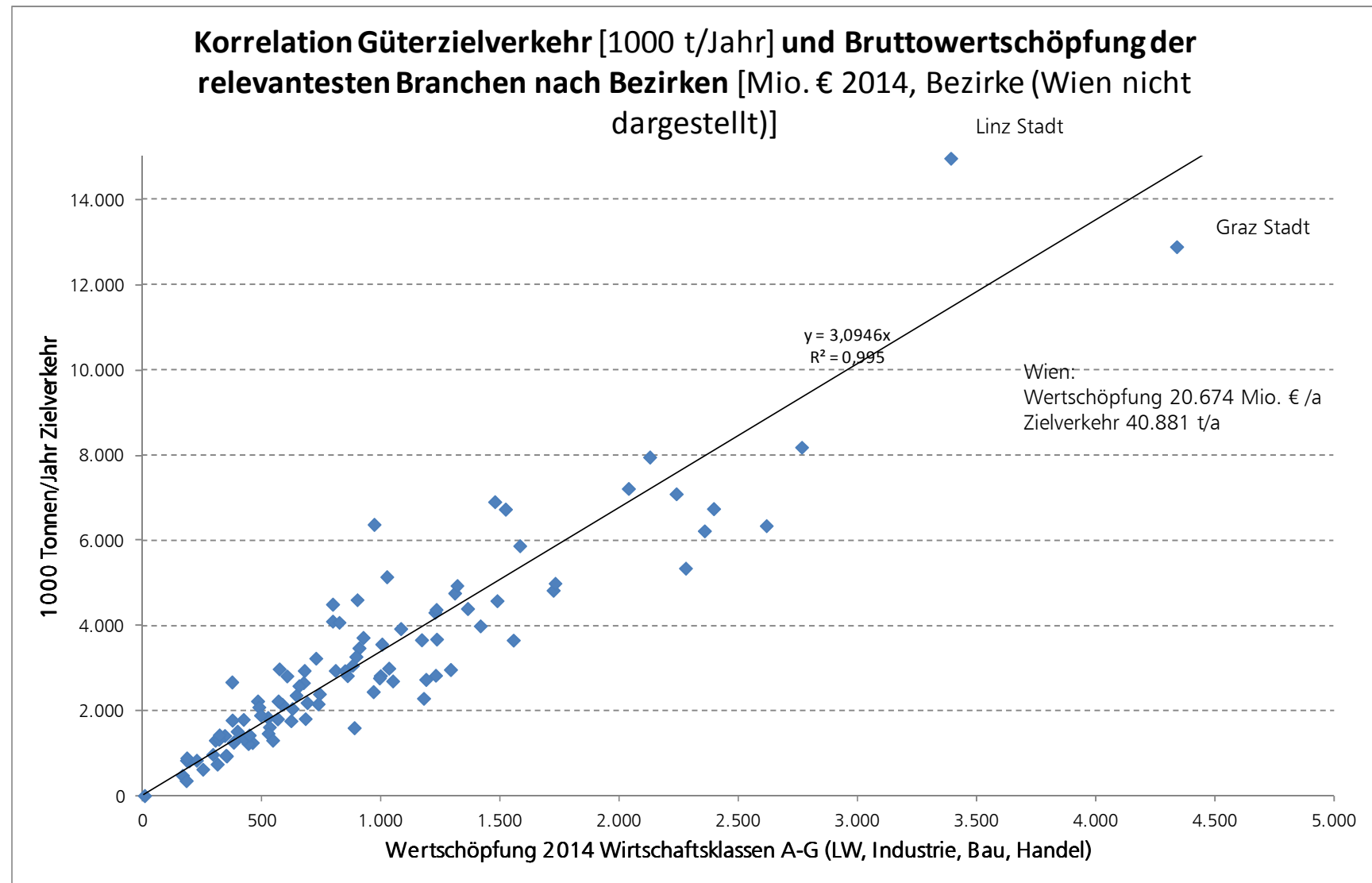
Folgende Schritte wurden durchgeführt:

- Valorisierung der regionalen Wertschöpfung 2011 mittels der verketteten Volumenindizes des Bruttoinlandsprodukts nach Wirtschaftsbereichen auf 2014 (Quelle: volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen Statistik Austria).
- Ermittlung des Quotienten zwischen regionaler Wertschöpfung und zusätzlichen Transportkosten nach Bezirken.

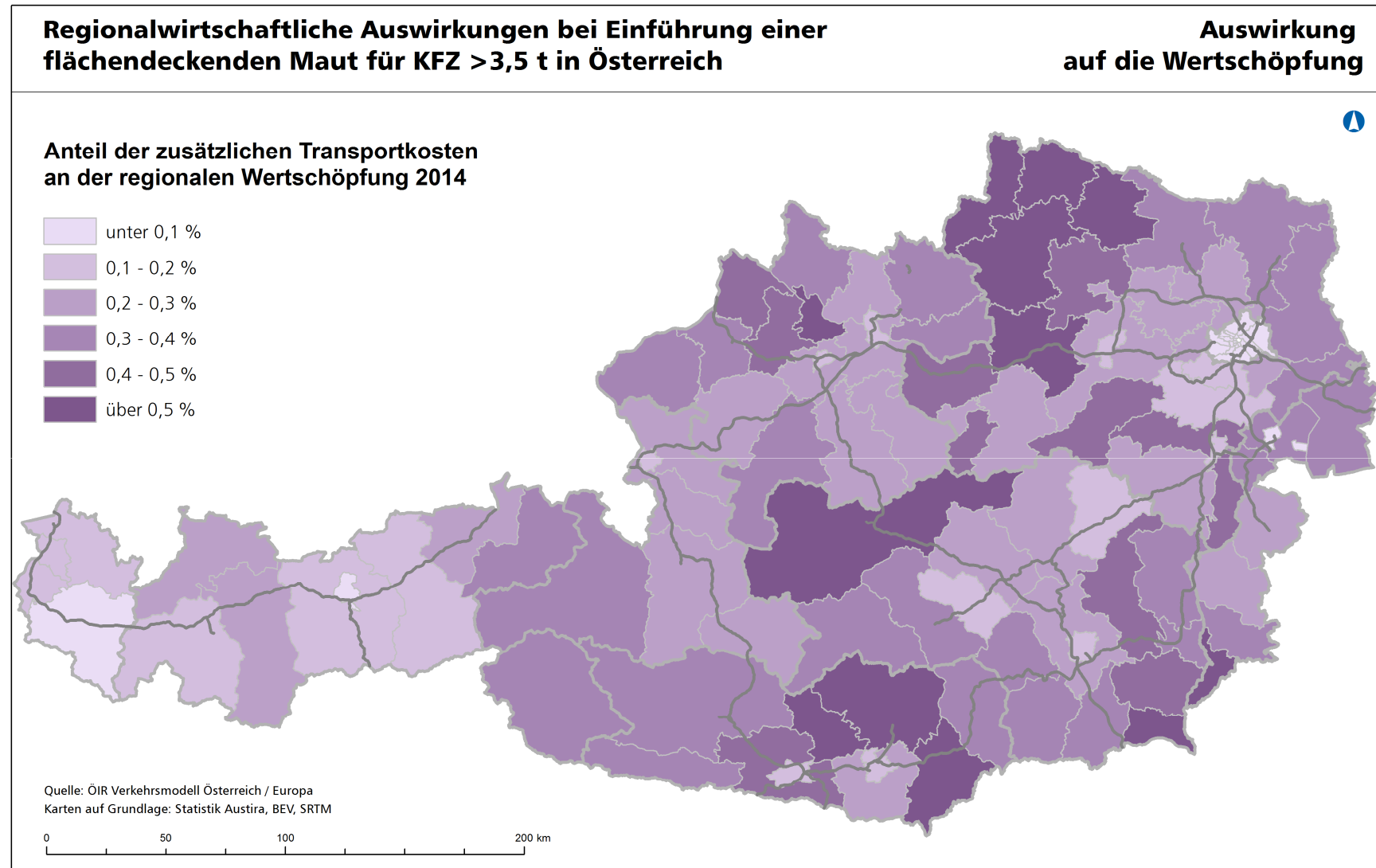
Auswirkung auf die regionale Wertschöpfung

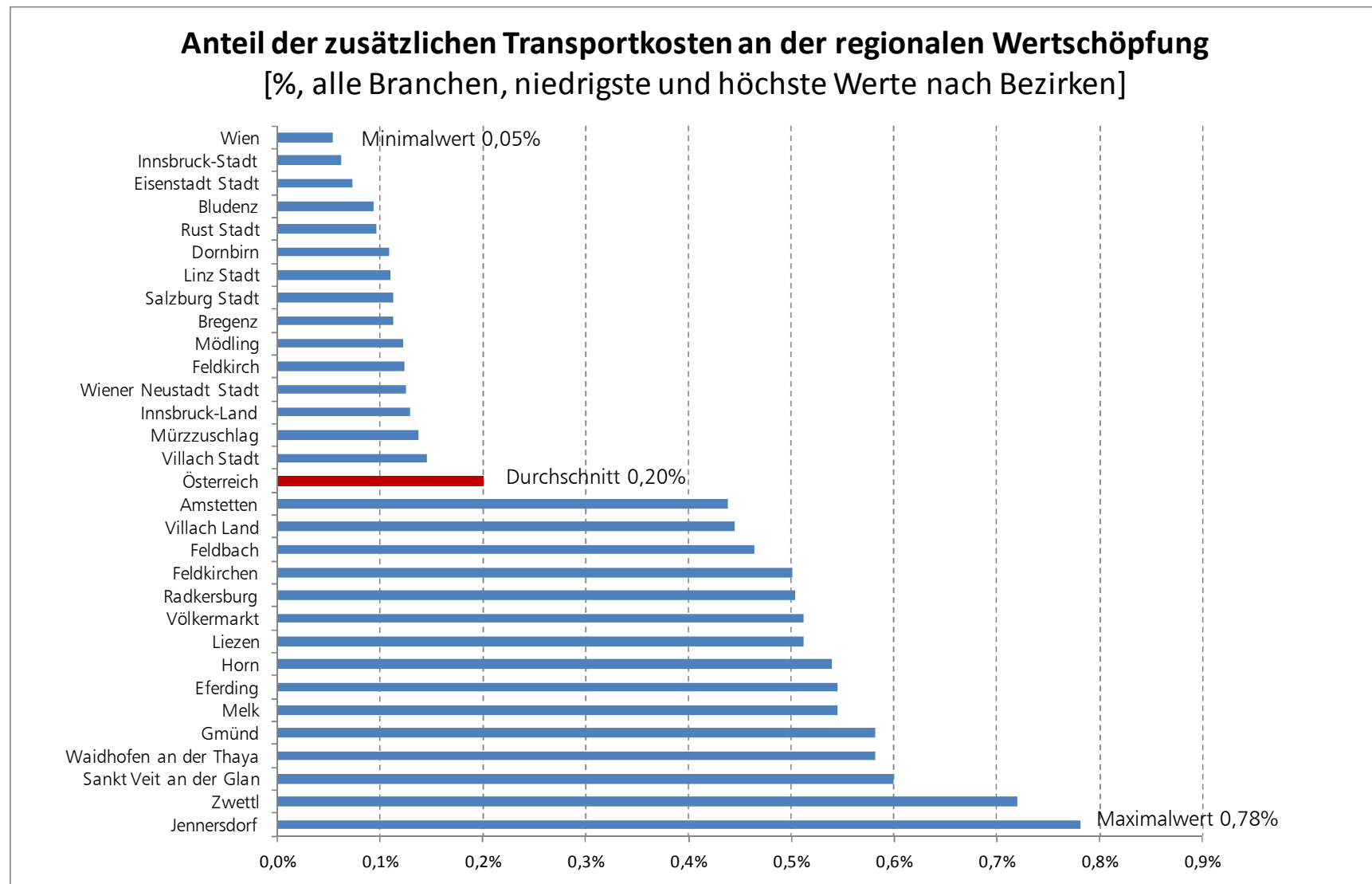
Ergebnis

- Da die Lkw-Transportkosten nur einen relativ geringen Anteil an der gesamten Wertschöpfung ausmachen (rd. 2% für alle Branchen, Gesamtösterreich), sind die Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Bemautung mit einer **Steigerung des Anteils der Transportkosten mit durchschnittlich 0,2% an der regionalen Wertschöpfung gering.**
- Darauf hat unter anderem die Tatsache Einfluss, dass die städtisch geprägten Regionen, die mit Abstand die höchste Wertschöpfung aufweisen, am wenigsten von zusätzlichen Mautkosten betroffen sind. Insgesamt bleiben die Mehraufwendungen **in allen Regionen deutlich unter 1% der regionalen Wertschöpfung.** Regional schwanken die Auswirkungen zwischen dem Minimalwert von 0,05% (Stadt Wien) und dem Maximalwert von 0,78% (Bezirk Jennersdorf) Anteil an der regionalen Wertschöpfung.
- Die strukturell am meisten von relativer Veränderung betroffenen Bezirke sind dabei diejenigen, in denen einerseits wenig Gütertransport über das A+S-Netz fließt (z.B. Waldviertel), in denen besonders transportintensive Branchen ansässig sind (z.B. Kärnten) und in denen andererseits die Wertschöpfung verhältnismäßig niedrig ist (z.B. Südburgenland). Es handelt sich dabei häufig um ländliche und periphere Räume.
- Anmerkung: Auch wenn die volks- und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen gering sind, können bestimmte Auswirkungen auf einzelne Betriebe an einzelnen Standorten relevant sein. Dies wurde in der Studie nicht untersucht.

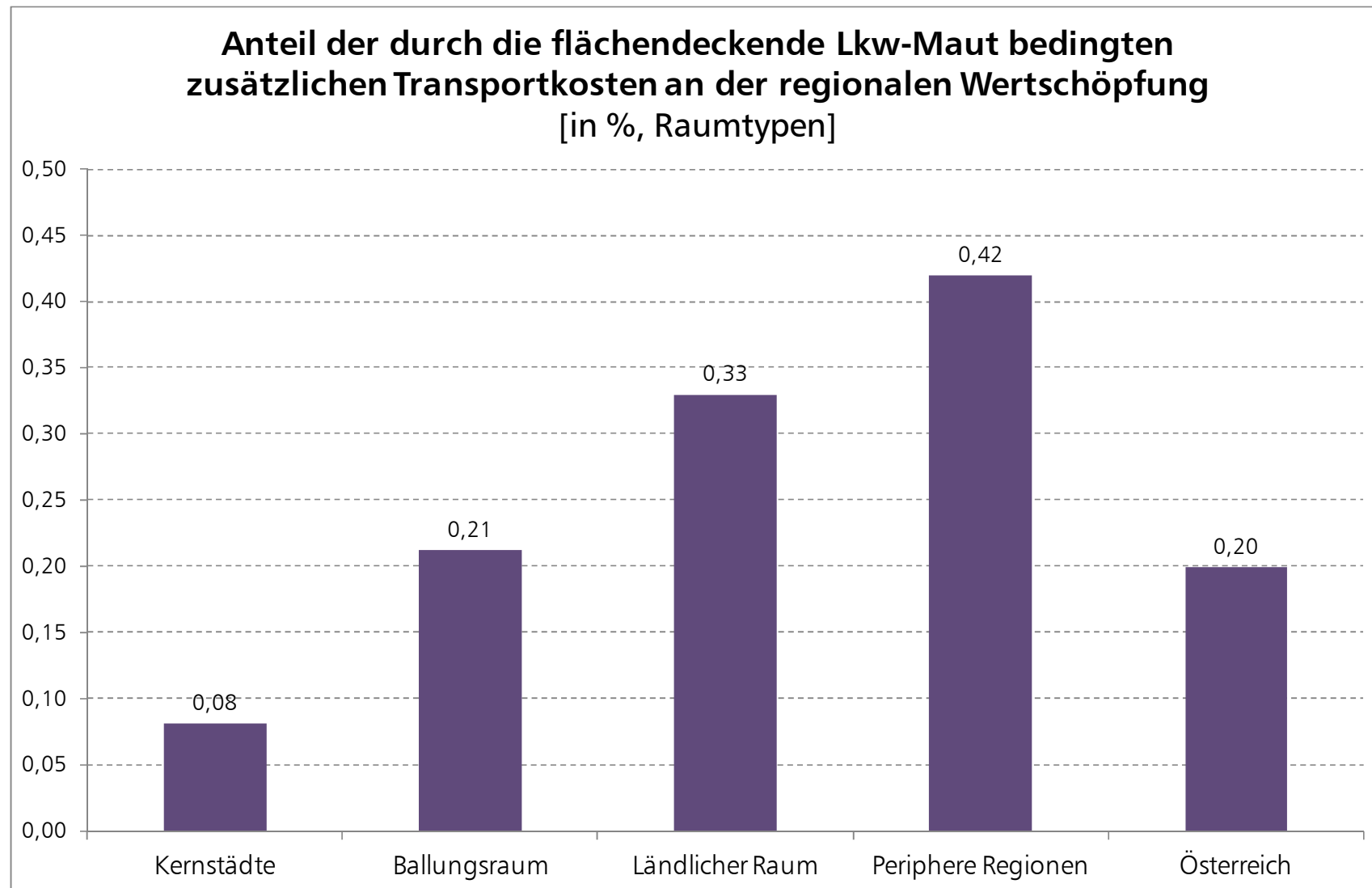


Quelle: ÖIR





Quelle: ÖIR



Quelle: ÖIR

Auswirkungen nach Branchen

Methodik

Um zusätzlich Aussagen über die besonders betroffenen Branchen nach Bezirk treffen zu können, wurden die zusätzlichen Transportkosten anhand der Güterverwendung der Input-Output-Tabelle nach Gütern den Branchen zugeordnet.

Die Transportkosten der Güter, die in der Input-Output-Tabelle dem Endkonsum zugeordnet ist, wurden, um eine Regionalisierung durchführen zu können, vereinfachend dem Handel zugeschlagen (auch wenn diese voraussichtlich zumindest zum Teil an den Endverbraucher weitergegeben werden). Eine Ermittlung einer Verteuerung der Verbraucherpreise war nicht Ziel der Studie.

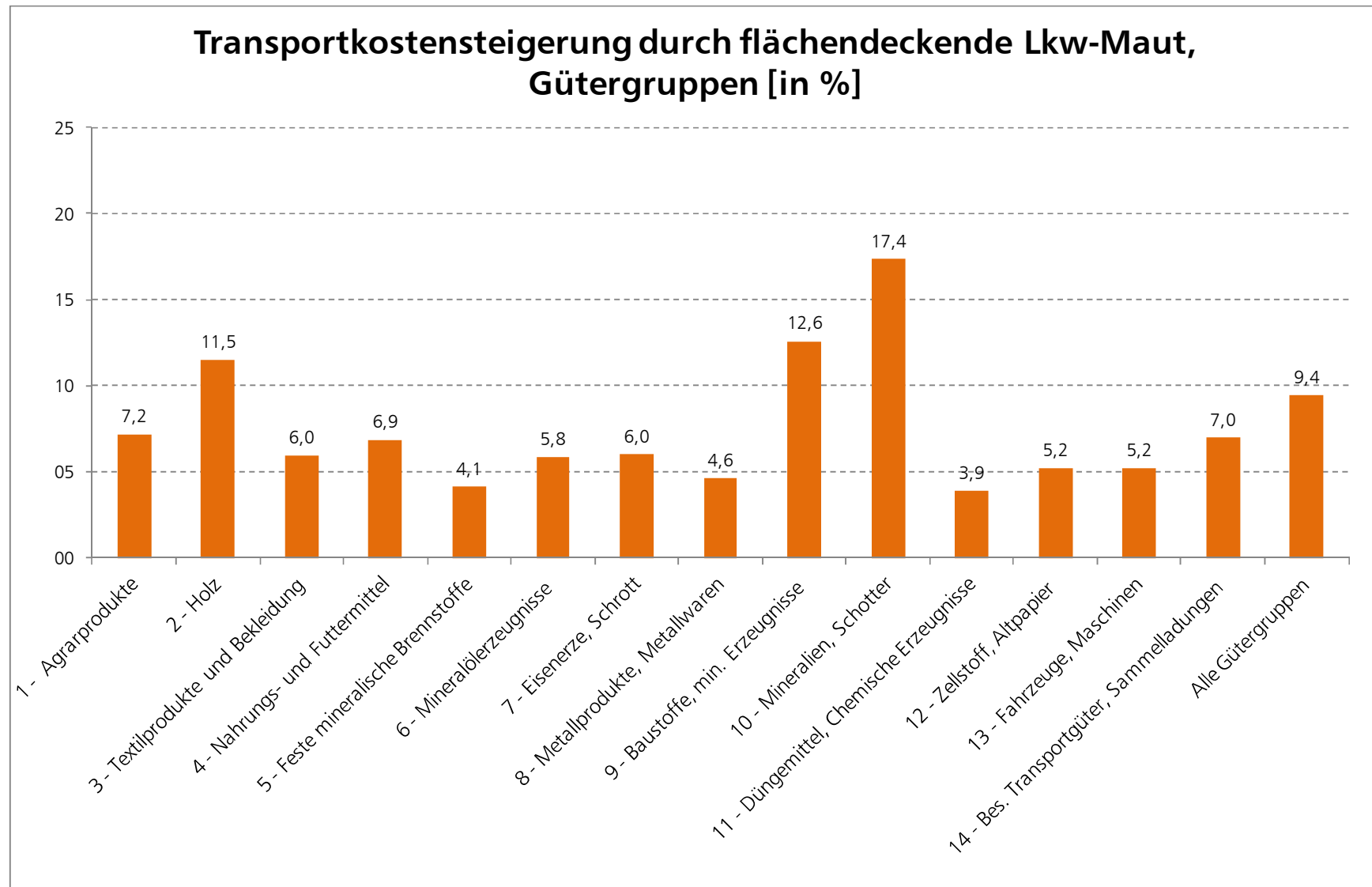
Folgende Schritte wurden durchgeführt:

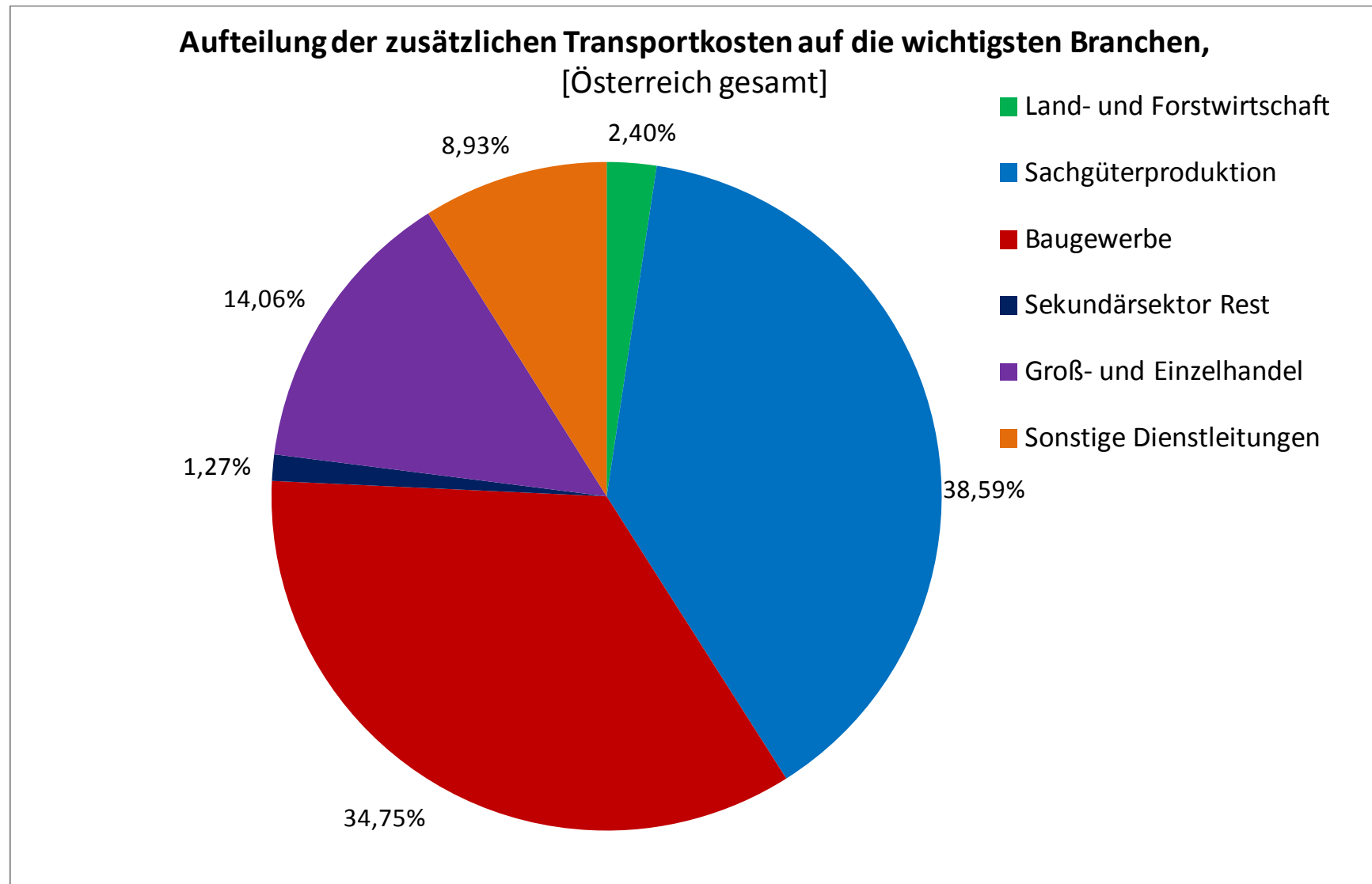
- Ermittlung der typischen Güterverwendung nach Branchen und Endverbrauch mit Hilfe der Input-Output-Matrix (Quelle: volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2011).
- Zuordnung der ermittelten Gütermengen den Branchen nach Bezirken (dabei Bereinigung in Bezirken, in denen einzelne Branchen nicht ansässig sind).

Auswirkungen nach Branchen

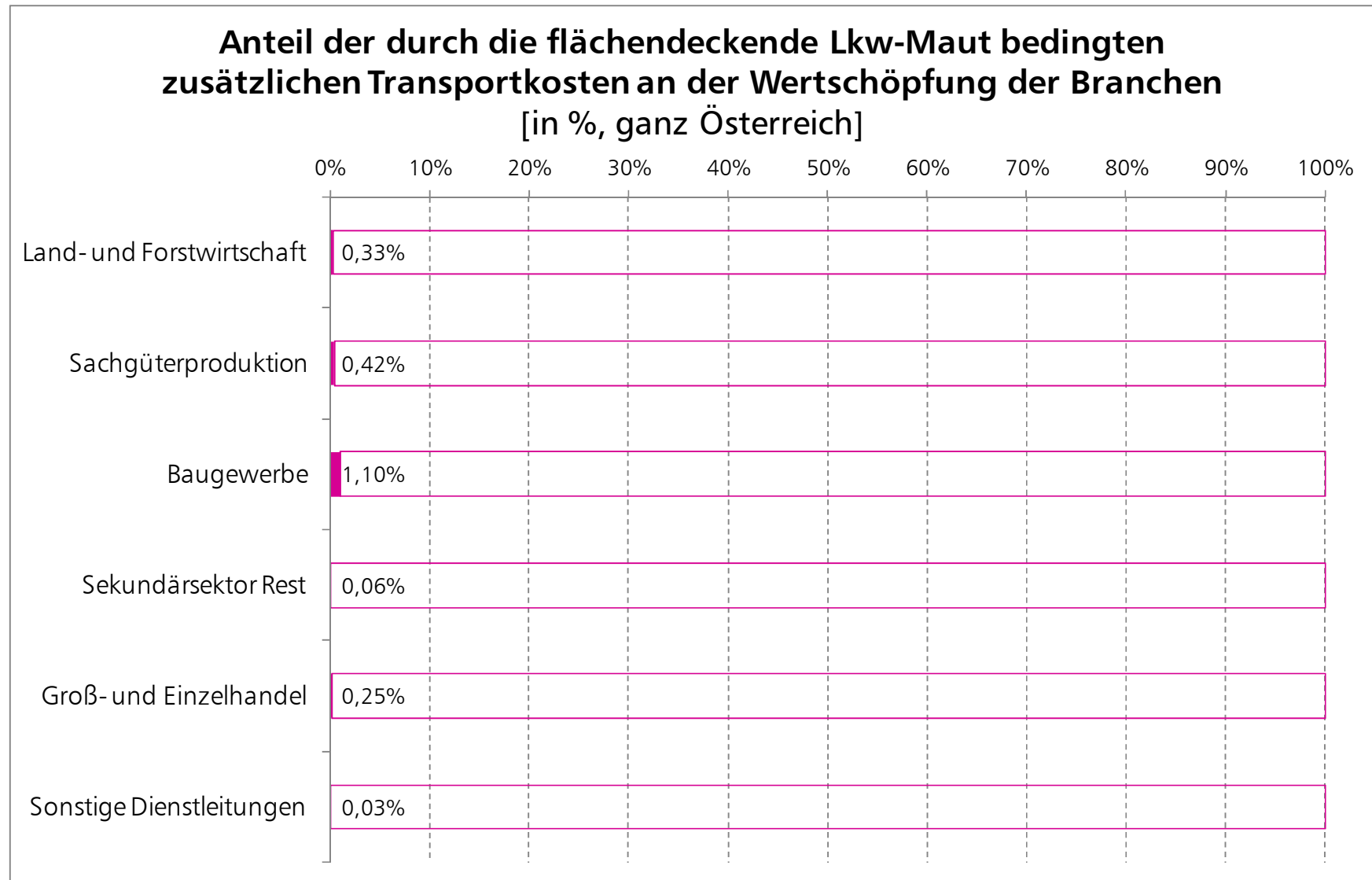
Ergebnis

- Die Betroffenheit der regionalen Wirtschaft ergibt sich nicht nur aus den Güterverkehrsverflechtungen und der Nähe zum A+S-Netz, sondern auch aus der regionalen Wirtschaftsstruktur. Regionen mit hohem Anteil **transportintensiver Branchen** an der Wertschöpfung (z.B. in Kärnten) sind somit stärker betroffen, als es die Steigerung der regionalen Transportkosten erwarten lässt.
- Dies betrifft am meisten betroffenen Branchen sind mit Abstand die Sachgüterproduktion (rd. 39% Anteil an den zusätzlichen Transportkosten) und das Baugewerbe (rd. 35%), gefolgt vom Handel (rd. 14%). Diese Branchen haben hohen Bedarf an transportintensiven Rohstoffen. Auf alle anderen Branchen hat die Bemautung nur einen sehr geringen Einfluss.
- Die Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfung der Branchen (Österreich gesamt) liegen deutlich niedriger: in der Land- und Forstwirtschaft bei 0,33%, in der Sachgüterproduktion bei 0,42%, im Baugewerbe bei 1,10% und im Handel bei 0,25%.





Quelle: ÖIR



Quelle: ÖIR

5 Zusammenfassung

Zusammenfassung (1)

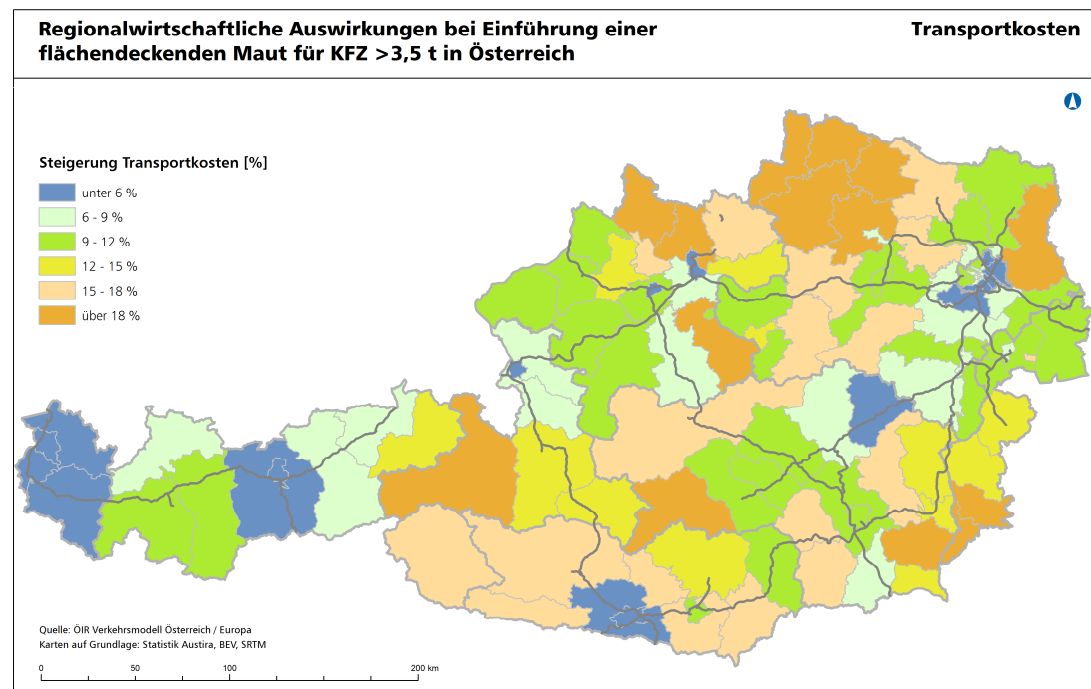
Aufgabenstellung, Methode

- Die Untersuchung ermittelt die Auswirkungen der Einführung einer flächendeckenden Maut für Lkw >3,5 t in Österreich auf die regionale Wirtschaft. **Der Schwerpunkt wird auf die strukturelle regionale Ausprägung der Wirkungen gelegt.** Damit sind Aussagen zu den Wirkungen für politische Bezirke möglich.
- Grundlage der Untersuchung sind vorhandene Datensätze aus dem Bereich der Güterverkehrsstatistik und deren Weiterverarbeitung im Verkehrsmodell, sowie der volkswirtschaftlichen und regionalen Gesamtrechnung und weiterer Transportstatistiken. Mit der gewählten Methode der **Kalibrierung der Lkw-Verflechtungen im Verkehrsmodell** zeigt sich die Existenz von Ausweichverkehren in regional unterschiedlichem Ausmaß.
- Bei Einführung einer flächendeckenden Maut sind **Rückverlagerungen** von Lkw-Verkehr auf das A+S-Netz zu erwarten. Dieser **Entlastungsnutzen** für Anrainer des niederrangigen Netzes könnte damit künftig aussagekräftig quantifiziert werden.

Zusammenfassung (2)

Lkw-Fahrleistung, Transportkosten

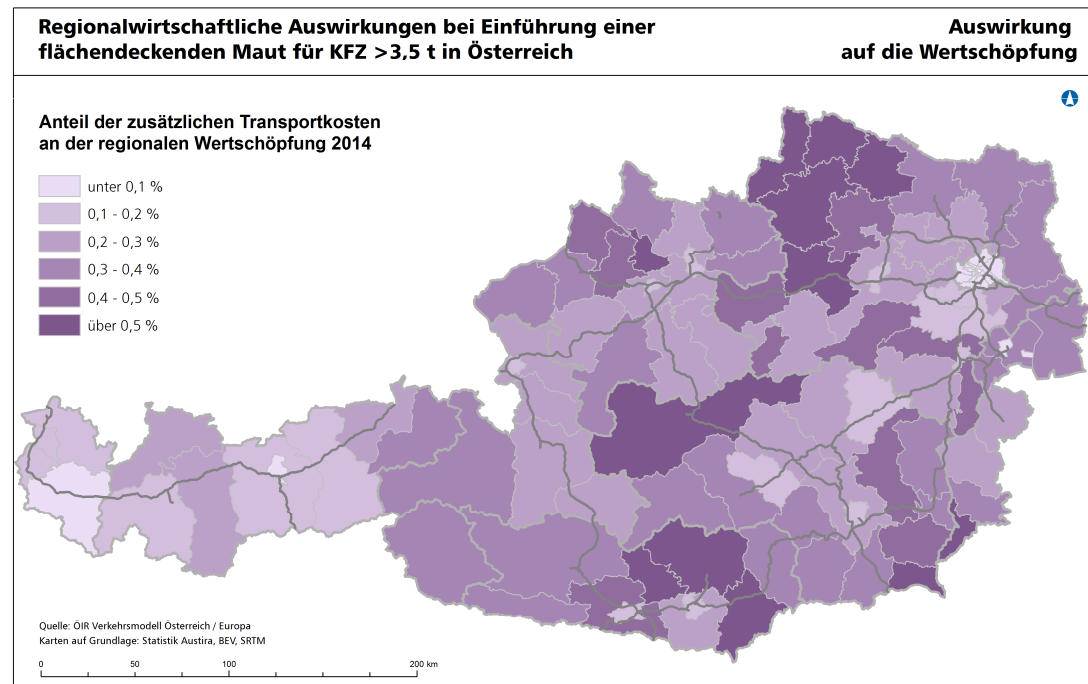
- Mit der Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut steigt die Lkw-Fahrleistung im bemauteuten Netz in Österreich von 3,1 auf 4,9 Mrd. Lkw-km (Jahr 2014).
- Da die Maut nur einen Teil der Transportkosten ausmachen, hat dies eine Steigerung der Transportkosten für den gesamten Österreich betreffenden Lkw-Verkehr um lediglich +4,7% **für den in der regionalwirtschaftliche Diskussion relevanten österreichischen Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr allerdings um +9,4% zur Folge.**
- Die Bemauteung ergibt – unter Annahme gleicher Tarifhöhe wie die Grundmaut im ASFINAG-Netz und ohne Berücksichtigung von Effizienzeffekten im Transportgewerbe – Einnahmen von rund 619 Mio. €/Jahr (Basis 2014).
- Auf Grund der Güterverkehrsverflechtungen und der Distanz zum bereits bemauteuten A+S-Netz sind von den Transportkostensteigerungen die **Ballungsräume geringer betroffen** als ländliche und insbesondere periphere Regionen.



Zusammenfassung (3)

Wertschöpfung

- Da die Lkw-Transportkosten nur einen relativ geringen Anteil an der gesamten Wertschöpfung ausmachen (rd. 2% für alle Branchen, Gesamtösterreich), sind die Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Bemautung mit einer **Steigerung des Anteils der Transportkosten von durchschnittlich 0,2% an der regionalen Wertschöpfung gering**.
- Regional schwanken die Auswirkungen zwischen dem Minimalwert von 0,05% (Stadt Wien) und dem Maximalwert von 0,78% (Bezirk Jennersdorf).
- Die Betroffenheit der regionalen Wirtschaft ergibt sich nicht nur aus den Güterverkehrsverflechtungen und der Nähe zum A+S-Netz, sondern auch aus der regionalen Wirtschaftsstruktur. Regionen mit hohem Anteil **transportintensiver Branchen** an der Wertschöpfung (z.B. in Kärnten) sind somit stärker betroffen, als es die Nähe zum A+S-Netz erwarten lässt.



Zusammenfassung (4)

Branchen

- Bei Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut verändern sich die Transportkosten der Branchen je nach Güterverkehrsverflechtungen und Nähe zum A+S-Netz. Spürbare Transportkostensteigerungen sind im Transport von Schotter und Mineralien (+17%), Baustoffen (+13%), Holz (+12%) zu erwarten. Bei den anderen Gütergruppen betragen die Transportkostensteigerungen zwischen +5% und 7%.

- Die Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfung der Branchen (Österreich gesamt) liegen deutlich niedriger: in der Land- und Forstwirtschaft bei 0,33%, in der Sachgüterproduktion bei 0,42%, im Baugewerbe bei 1,10% und im Handel bei 0,25%.

