

# Zur Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut:

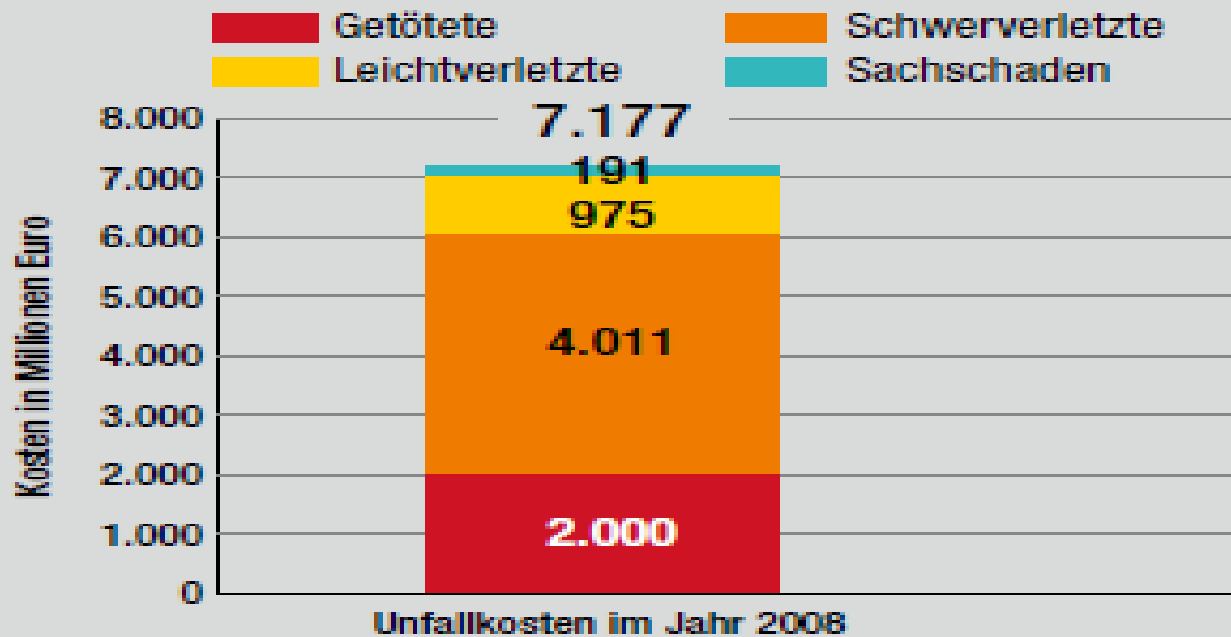
## Warum gerade NÖ eine Flächendeckende LKW-Maut braucht



23. 4. 2016, St. Pölten

Josef Baum, Ökonom und Geograph  
Universität Wien, josef.baum@univie.ac.at  
[www.josefbaum.at](http://www.josefbaum.at) 0664 1142298

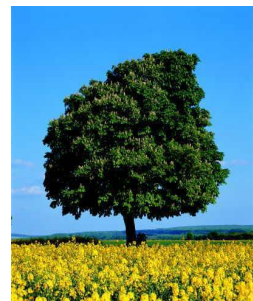
# Mehr als 7 Milliarden Euro Kosten für die Volkswirtschaft



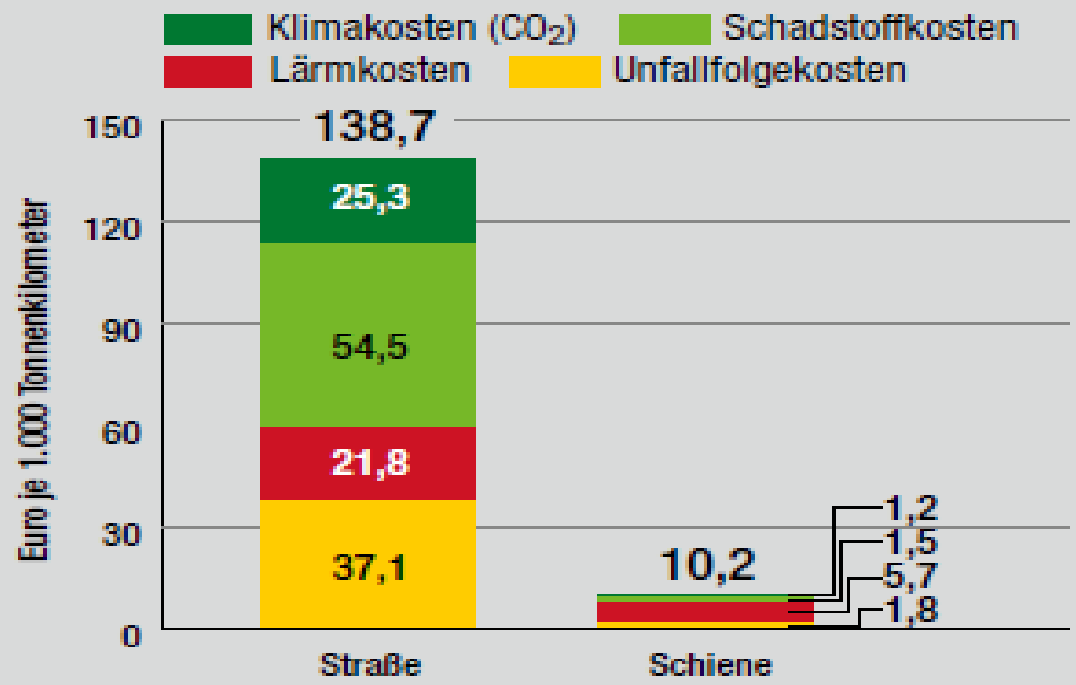
Quelle: KN 2010<sup>87</sup> Grafik: VCO 2010

VCÖ: Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr, 2010. S.20

Durch Unfälle mit Personenschäden werden der Volkswirtschaft in Österreich hohe Kosten angelastet. Allein im Jahr 2008 waren es mehr als sieben Milliarden Euro.

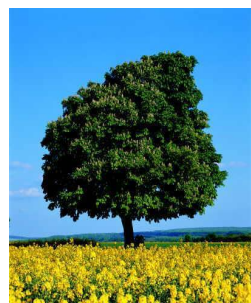


# Hohe externe Kosten beim Straßengüterverkehr



Quelle: VCÖ 2009/10 Grafik: VCÖ 2010

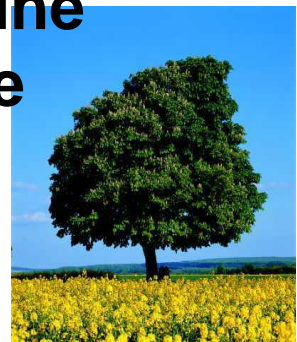
VCÖ: Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr, 2010. S.19



**2004 wurde eine LKW-Maut auf höherrangigen Straßen (Autobahnen+ Autobahnen eingeführt)**

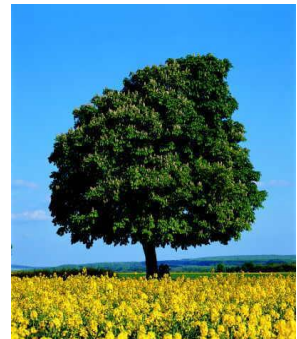
**Die Landesverkehrsrate beraten am 29. April 2016 nach jahrelangen Diskussionen und vorbereitenden Umsetzungsstudien die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut – insbesondere um sichere bzw mehr Mittel für die Straßenerhaltung zu haben, um die zum größten Teil von LKW's verursachten Schäden zu beheben**

**Frächterlobbies und WKO führen seit langem eine Kampagne u.a. mit vielen Inseraten dagegen die Einführung**



# Die Rahmenbedingungen zur Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut sind derzeit günstig

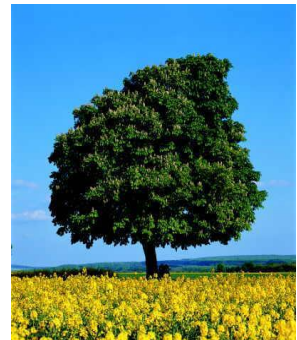
- deutlich **gesunkene Treibstoffpreise**
- durch **niedrige Inflation** werden potentielle Preiseffekte - die insgesamt im Promillebereich liegen - noch weniger spürbar
- **niedrige Zinskosten** begünstigen Investitionen, auch in die Mautinfrastruktur



# LKW's belasten und schädigen Straßen

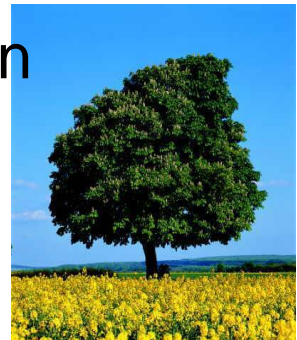
im Vergleich zu PKW's

**Im Verhältnis von ca. 1:50000**



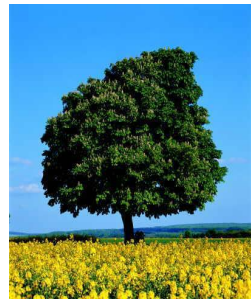
# Kassandra-artige Studie (Prof Kummer) vor der Einführung der LKW-Maut (2004) auf hochrangigen Straßen erwies sich als unbegründet

- Keine der damaligen Prognosen eingetroffen
- Derzeitige Argumentation gegen flächendeckende LKW-Maut beruht auf Update der damaligen (Kassandra-)Studie
- Fokus liegt jetzt auf vermeintlich negativen Preis- und Arbeitsplatzeffekten in (peripheren) Regionen



# **Beträchtliche Finanzierungsprobleme und steigende Unsicherheiten für aufgezeigte wachsende notwendige Aufwänden zu baulichen Erhaltung der Straßen 1**

- **Öffentliche Investitionen verstärkt unter Druck** seit Finanzkrise „Stabilitätsziele“ („Stabilitätspakt“ 2012), Austeritätspolitik
- **wirtschaftliche Entwicklung** global, in EU und in Österreich **zunehmend volatil** → Unsicherheit bezüglich der Entwicklung der Staatseinnahmen
- **Rahmenbedingungen** für die Entwicklung der Einnahmen der Bundesländer sind wahrscheinlich **nach unten zu korrigieren**: könnte bei Fortdauer Anlass für weitere gegensteuernden „Spar“-Maßnahmen sein.





# Beträchtliche Finanzierungsprobleme und steigende Unsicherheiten für aufgezeigte wachsende notwendige Aufwänden zu baulichen Erhaltung der Straßen **2**

- **Spezieller Effekt** durch **Steuerreform AB 2016** für Bundesländeranteile (Wirkung der Gegenfinanzierungen großteils noch offen)
- Größter Teil der Ausgaben für bauliche Straßenerhaltung in den Ländern sind „**Ermessensausgaben**“, die bei einem restriktiveren Budgetkurs besonders zurückgefahren werden könnten
- Außerordentliche Situation für **Kärnten** - extremes Szenario für die Finanzierung von öffentlichen Investitionen wie bauliche Straßenerhaltung der Straßen nicht ausgeschlossen – schon jetzt weniger als Hälfte für bauliche Straßenerhaltung als früher
- Crash-Szenario in Kärnten hätte **Rückwirkungen** auf die Finanzen anderer Bundesländer



## **Beträchtliche Finanzierungsprobleme und steigende Unsicherheiten für aufgezeigte wachsende notwendige Aufwänden zu baulichen Erhaltung der Straßen 3**

In dieser Situation zunehmender Unsicherheiten kann eine **bundesgesetzliche Zweckwidmung der Mittel aus der Ausweitung einer bestehenden Abgabe eine stabilisierende Funktion bei den öffentlichen Investitionen der baulichen Straßenerhaltung** haben.



# **Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung**

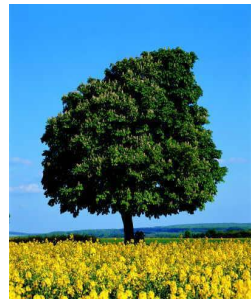
**Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise im ländlichen Raum sind minimal und im Bereich der Unschärfe**

**Regionale Lebensmittel sind im Vergleich dadurch deutlich weniger belastet und haben so bessere Konkurrenzbedingungen**

(Transportkosten machen bei Lebensmittel insgesamt im Durchschnitt nur ca. 5 % aus)

# „Dualer Sektor“ bei baulichen Straßenerhaltung in Österreich

- Ein Teil innerhalb der öffentlichen Straßenbauverwaltung: vor allem kleinere arbeitsintensivere Arbeiten
- Ein zweiter Teil wird ausgeschrieben und von privaten Firmen abgewickelt, wobei allerdings Beschäftigte der Straßenbauverwaltung dabei wieder Vor-, Neben-, Aufsichts- und Nacharbeiten machen.



**Wesentlich** ist die angepeilte weitgehende **Zweckgebundenheit des Aufkommens** einer flächendeckenden LKW-Maut für die bauliche Straßenerhaltung.



- **Regionale Tiefbauunternehmen** bzw. ihre Straßenbauuntergliederungen sind sehr **stark von öffentlichen Aufträgen** abhängig
- **Frächter**, die mit regionalen Tiefbauunternehmen bzw. ihren Straßenbauuntergliederungen eng kooperieren, wären einerseits von der flächendeckenden LKW-Maut signifikant betroffen; andererseits würden sie **durch die Zweckwidmung** auch direkt von der Sicherheit der konstant bzw. in steigendem Ausmaß zur Verfügung stehenden Mittel für die bauliche Straßenerhaltung **auch positiv tangiert**



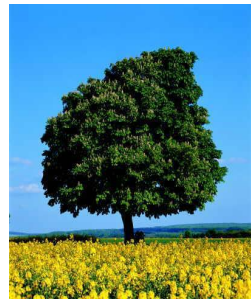
## **Das Ergebnis für einfache und erweiterte Multiplikatoren für die bauliche Erhaltung der Landesstraßen in peripheren Regionen berechnet in Vollzeitäquivalentarbeitsplätzen:**

Unter der Annahme, dass die zusätzlichen Mittel aus der flächendeckenden LKW-Maut zur Gänze jährlich für die notwendige bauliche Straßenerhaltung in der jeweiligen Region verwendet werden, ergeben sich für die Regionen Südburgenland, Waldviertel und Kärnten über eine erweiterte Multiplikatorwirkung in verschiedenen Branchen – im Mittel folgende Zahlen für gesicherte regionale Arbeitsplätze :

|                      |          |            |
|----------------------|----------|------------|
| <b>Südburgenland</b> | <b>→</b> | <b>135</b> |
| <b>Waldviertel</b>   | <b>→</b> | <b>450</b> |
| <b>Kärnten</b>       | <b>→</b> | <b>850</b> |

Struktur Landesverkehersausgaben  
NÖ+ flächendeckende LKW-Maut - J.

Baum 23-4-16



# Weitere Unterlagen und Studien

<https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/index.html>

und

<https://wien.arbeiterkammer.at/strasseninfrastruktur>

