

ePub^{WU} Institutional Repository

Sebastian Kummer and Marcus Einbock and Gudrun Stranner and Sabine Lenzbauer

Wirtschaftliche Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut.
Zusammenfassung zur Kurzstudie

Other

Original Citation:

Kummer, Sebastian and Einbock, Marcus and Stranner, Gudrun and Lenzbauer, Sabine (2008) *Wirtschaftliche Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut. Zusammenfassung zur Kurzstudie*. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/3212/>

Available in ePub^{WU}: September 2011

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

Zusammenfassung zur Kurzstudie

„Wirtschaftliche Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut“

Im Auftrag von



Auftragnehmer: Institut für Transportwirtschaft und Logistik
Wirtschaftsuniversität Wien
Nordbergstraße 15
1090 Wien
Tel: +43 1 31336 4610
e-mail: skummer@wu-wien.ac.at

Projektleitung: Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer
Projektmitarbeiter: Dipl.-Verk.-wirtsch. Dr. Marcus Einbock
Mag. Gudrun Stranner
Sabine Lenzbauer

Wien, 30.Juli 2008

1 Problemstellung und Ziel der Studie

Das Ziel der Studie ist es, die betriebswirtschaftlichen Konsequenzen einer Ausweitung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut auf das gesamte österreichische Straßennetz aufzuzeigen. Dazu zählt unter anderem die Abschätzung möglicher Verlagerungseffekte auf die Schiene sowie möglicher Auswirkungen auf das Preisniveau, die Wettbewerbsposition der Unternehmen und die Unterschiede in der regionalen Betroffenheit.

Zunächst wurden Studien zur Schweizer LSVA-Einführung und zu Mautkosten in Europa analysiert. Im Anschluss wurden Kurzfallstudien mit Unternehmen aus verschiedenen Branchen und Regionen durchgeführt.

2 Die flächendeckende fahrleistungsabhängige LKW-Maut als Forderung der AK und des VCÖ

Bereits seit dem Jahr 2000 fordert die Arbeiterkammer die Orientierung des österreichischen Mautmodells an jenem der Schweiz. Mit Inkrafttreten der neuen EU-Wegekosten-Richtlinie im Jahr 2006 wurde diese Forderung verstärkt.¹ Vorteile der flächendeckenden LKW-Maut werden primär in der Erzielung von Kostenwahrheit, der damit einhergehenden Effizienzerhöhung des LKW-Verkehrs und der gesicherten Finanzierung der Infrastruktur und des ÖV gesehen. Außerdem soll der Leerfahrtenanteil sowie Ausweichverkehre reduziert und die Umweltbelastung verringert werden.

Der Verkehrsclub Österreich begrüßt die durch die EU geschaffene Möglichkeit zur Bemautung des gesamten Straßennetzes. Verursachergerechte Kostendeckung sowie die Effizienzsteigerung im LKW-Verkehr werden als Gründe genannt. Im Detail werden eine Senkung des Leerfahrtenanteils sowie eine Bremsung des aktuell hohen LKW-Verkehrswachstums erwartet. Ein einheitlicher Mautsatz von 22 Cent pro gefahrenen Kilometer wird als praktikabel gesehen. Eine Differenzierung anhand des Schadstoffausstoßes soll Transporteuren einen Anreiz zum Einsatz umweltfreundlicherer Fahrzeuge geben.

3 Studien belegen, dass eine flächendeckende Maut keine Verlagerungswirkungen auf die Bahn hat und eine stark regional unterschiedliche Betroffenheit existiert

Die aus verkehrspolitischer Sicht gewünschte Modal-Split Verschiebung hin zur Bahn kann durch die Einführung der flächendeckenden LKW-Maut nicht realisiert werden. Die Studien präsentieren hierzu eindeutige Ergebnisse. Zu einer Verlagerung können nur Angebots- und Qualitätsverbesserung von Seiten der Bahn führen.

Die Einführung der flächendeckenden LKW-Maut würde zu einer erheblichen Erhöhung der Transportkosten führen. Aufgrund der oftmals enormen Wettbewerbsintensität auf den (internationalen) Absatzmärkten können diese Mehrkosten teils

¹ Vgl. O. V. (2006a), S. 5

nicht an den Kunden weitergegeben werden. Insbesondere in Branchen mit geringen Umsatzrenditen und/oder hoher Transportintensivität (bspw. Transportunternehmen) kann dies existenzgefährdend wirken.

Von der flächendeckenden Maut negativ betroffen sind insbesondere Unternehmen, welche ihren Standort in Rand- und Bergregionen haben. Um einem Verlust der Wettbewerbsfähigkeit zu entgehen, können Standortwechsel und damit einhergehende Arbeitsplatzverluste die Folge sein.

	Studie des Schweizer Bundesamtes für Raumentwicklung ARE über die LSVA (2006)	Studie TransCare (2006)
Verlagerungseffekt Bahn	Kein Verlagerungseffekt 2006-2007: Schiene -2% LKW +10%	Marginaler Verlagerungseffekt → 1,2% bei → LKW-Maut 1€/ km
Wirtschaftliche Auswirkungen	Transportkosten ↑ Transportpreise ↑ (2005: +8,1%) Wettbewerbsdruck ↑ (internationale) Wettbewerbsfähigkeit ↓	Transportkosten und Preise ↑ Wirtschaftswachstum ↓ Zahl der Insolvenzen ↑ Arbeitslosenrate ↑ Umsatzrenditen ↓ (internationale) Wettbewerbsfähigkeit ↓
Regionale Auswirkungen	Große Unterschiede in regionaler Betroffenheit	---

Übersicht über Ergebnisse zu Studien zur flächendeckenden Maut

4 Ergebnisse der Kurzfallstudien

Das Ziel der Kurzfallstudien ist die Erhebung von Einschätzungen der Unternehmen zu potentiellen Verlagerungswirkungen auf die Schiene aufgrund einer flächendeckenden Lkw-Maut in Österreich. Als Befragungsmethode wurde dabei das persönliche Interview gewählt. Im Rahmen der Unternehmensbefragungen wurden fünf Kurzfallstudien mit ausgewählten Unternehmen verschiedener Branchen in unterschiedlichen Regionen durchgeführt.

Nahrungsmittelhersteller aus Niederösterreich

Für einen Nahrungsmittelhersteller aus Niederösterreich würden sich die Kosten, insbesondere im Bereich der Rohware erheblich erhöhen. Die Produktion basiert auf der Verarbeitung heimischer Rohware. Die Beschaffung geschieht im gebrochenen Verkehr. Die Lieferanten transportieren ihr Produkt zum jeweils am nächsten gelegenen Lager und von dort wird die Rohware gebündelt zur Produktionsanlage transportiert. Bereits heute kommt bei den Verkehren, die für die Bahn geeig-

net sind, diese zum Einsatz, so werden ca. 50 % der Transporte von den Rohwarenlagern zur Produktion mit der Bahn befördert. Auch in der Distribution wird bereits heute eine höhere Fahrleistung bei der Bahn als mit dem LKW erreicht. Eine weitere Verlagerung scheint, aufgrund des „Einsammelns“ der Rohware aus der Fläche und bei kurzen Transportdistanzen nicht möglich.

Trotz des hohen Bahnanteils wären die aus der flächendeckenden Maut resultierenden Kostenerhöhungen immens. Eine Kostensteigerung in Millionenhöhe im Beschaffungsbereich und in sechsstelliger Höhe in der Distribution wäre die Folge. In der Summe aus Beschaffung und Distribution erhöht sich der Transportkostenanteil am Umsatz von 5,7 % auf 7,0 %.

Die Zusatzkosten der flächendeckenden Maut wird der Nahrungsmittelhersteller selbst tragen müssen, da das Ausmaß des Preiswettbewerbes auf dem Absatzmarkt sehr hoch ist und sich somit keine Preiserhöhungen durchsetzen lassen. Die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens wird aufgrund der Kostenerhöhungen beeinträchtigt. Das kann im Endeffekt zu einer Schließung von Standorten in ländlich strukturierten Gegenden Österreichs führen.

Groß- und Einzelhändler aus Niederösterreich

Das hier vorgestellte Familienunternehmen beliefert wohnortnahe Verkaufsstellen in ländlichen Regionen aus mehreren Großhandelslagern.

Aufgrund des hohen Anteils der Fahrleistung auf dem niederrangigen Netz ist das Unternehmen stark von einer möglichen flächendeckenden Maut betroffen. Bei einer flächendeckenden Maut würden die Transportkosten um mehrere hunderttausend Euro pro Jahr steigen. Die aus der flächendeckenden Maut resultierenden Zusatzkosten müssen in der Wertschöpfungskette weitergegeben werden. Das bedeutet im Endeffekt eine Verteuerung der Produkte für den Konsumenten.

Die verstärkte Nutzung der Bahn ist für das Unternehmen keine Alternative. In der Distribution werden – wie dargestellt – viele Senken im ländlichen Raum mit geringen Mengen angefahren (häufig nur eine Palette), wofür ein Transport per Bahn aufgrund der mangelnden Bündelungsfähigkeit nicht in Frage kommt.

Die Wettbewerbsfähigkeit wird gegenüber den großen Playern im Markt verringert. Zwar müssen sämtliche Distributoren die flächendeckende Maut zahlen, jedoch können internationale Unternehmen mit entsprechendem Volumen die Zusatzkosten – nicht zuletzt durch Mengenbündelung – deutlich leichter abfedern.

Holzindustrie im Süden von Österreich

Das sich im Süden von Österreich in einer ländlichen Region befindliche Werk wird mit Rundholz aus heimischen Wäldern beliefert. Die regionale Beschaffung ist aufgrund der hohen Transportkosten bei Rundholz von hoher Bedeutung.

Die Einführung der flächendeckenden Maut würde insbesondere im Beschaffungsbereich zu deutlichen Kostenerhöhungen führen. Die Transportkosten würden von ca. 13 % auf schätzungsweise 14,0 – 14,5 % des Einkaufswertes steigen. Das bedeutet allein im Einkauf eine siebenstellige Erhöhung der Kosten!

Diese Zusatzkosten können in der Supply Chain nicht an den Kunden weitergegeben werden, da ein Großteil der Erzeugnisse exportiert wird und auf den Märkten

starker Preiswettbewerb herrscht. Generell führt die Einführung der flächendeckenden Maut zu einer Verringerung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens auf Exportmärkten. Dies kann mittelfristig dazu führen, dass verstärkt an ausländischen Standorten produziert wird.

Bereits heute wird intensiv mit der Bahn zusammengearbeitet. Eine Verlagerung auf die Schiene aufgrund der Einführung der flächendeckenden Maut ist vor allem im Inboundbereich völlig unrealistisch, da an den Quellorten (Wälder) typischerweise keine Verladestationen zu finden sind. In der Distribution überlegt das Unternehmen bereits heute, stärker auf Ganzzugsysteme zu setzen, da die Höhe der Mauten auf dem hochwertigen Straßennetz und die Energiepreisentwicklung hinreichend Anreize setzen, weitere Kapazitäten auf die Bahn zu verlagern.

Metallindustrie in Oberösterreich

Das betrachtete Unternehmen produziert sowohl in drei Produktionsstätten in ländlich strukturierten Gebieten Oberösterreichs als auch in anderen Ländern Europas, in Asien und in Amerika für Kunden weltweit.

Bei der Beschaffung als auch in der Distribution der drei in Oberösterreich befindlichen Werke wird primär der LKW (40-Tonner) eingesetzt. Nur vereinzelt kommt es zur Nutzung des Verkehrsträgers Eisenbahn, insbesondere beim Vor- bzw. Nachlauf zu den Nordseehäfen.

Die Bahn wurde bislang vergleichsweise wenig genutzt, da die gestellten Qualitätsanforderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zur Zufriedenheit des Kunden erfüllt wurden. Neben dem Güterwagenmangel wurden bisher bei der Termintreue sehr schlechte Erfahrungen gesammelt. Aufgrund der Energiepreissteigerungen hat das Unternehmen jedoch – unabhängig von einer flächendeckenden Maut – vermehrt Interesse, auf bestimmten Relationen (von Schweden, nach Deutschland, etc.) Wechsellaufbauten per Bahn zu transportieren.

Die Einführung der flächendeckenden Maut führt zu Kostensteigerungen, die jedoch im Vergleich zu anderen Unternehmen gering sind, weil die Lieferanten, die Produktionsstätten und die Kunden in der Regel in der Nähe von Autobahnen angesiedelt sind.

Komponentenfertiger für den Anlagenbau

Der Produzent mit Sitz in Österreich weist eine weltweite Beschaffungs- und Absatzmarktstruktur auf. In Österreich verfügt das Unternehmen über fünf Werke, die allesamt in ländlich strukturierten Gegenden ihren Sitz haben.

Im Beschaffungsbereich wird ein Großteil der Rohstoffmengen international eingekauft. Dabei spielen chinesische und türkische Lieferanten eine bedeutende Rolle. Die Anlieferung der Rohstoffe erfolgt fast ausschließlich mit der Bahn.

In der Distribution – fast die gesamte Menge wird exportiert - wird etwa 72 % der Frachtmenge von etwa 350.000 Tonnen per LKW befördert, rund 25 % im konventionellen Wagenladungsverkehr per Bahn und ca. 3 % im Kombinierten Verkehr mit der Bahn. Das Unternehmen beabsichtigt, den Anteil der Eisenbahn in der Distribution – unabhängig von der möglichen flächendeckenden Maut - weiter zu erhöhen.

Zusammenfassende Ergebnisse der Fallstudien

Die diskutierten Fallstudien haben deutlich gezeigt, dass die flächendeckende Maut die Transportkosten in Abhängigkeit von der Branche teils deutlich erhöht. Diese Kostenerhöhungen können, je nach Branche, nicht oder nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden, da auf vielen Absatzmärkten ein Preiswettbewerb besteht. Das hat eine Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit auf internationalen Absatzmärkten zur Folge.

Aufgrund der starken Zunahme der Energiepreise, restriktiverer Vorschriften im Straßengüterverkehr, zunehmender Kapazitätsengpässe auf dem hochrangigen Straßennetz und in Ballungsräumen, setzen die Unternehmen bereits heute bei Relationen, wo Bündelungsfähigkeit besteht, auf die Bahn. Die Unternehmen betonen, dass großes Interesse vorhanden ist, die Bahn zukünftig noch stärker zu nutzen, um Transportkosten einsparen zu können – unabhängig von einer möglichen flächendeckenden Maut.

Einige Unternehmen gehen davon aus, dass bei Einführung der flächendeckenden Maut verstärkt über eine Verlagerung von Wertschöpfung ins Ausland mit der Folge von Arbeitsplatzverlusten in ländlichen Regionen nachgedacht wird.

5 Schlussfolgerungen

Basierend auf den Ergebnissen aus der Analyse der empirischen Studien sowie jenen der Fallstudien kann auf folgende Wirkungen einer flächendeckenden fahrleistungsabhängigen LKW-Maut geschlossen werden:

- Eine Erhöhung der Transportkosten infolge einer flächendeckenden LKW-Maut ist unausweichlich. Die Mehrkosten sind vor allem für Unternehmen in transportintensiven Branchen, in ländlichen Regionen mit schlechter Autobahnbindung sowie bei Verteilerverkehren, welche überwiegend auf dem untergeordneten Straßennetz erfolgen, erheblich.
- Die Weitergabe der mautbedingten Kosten ist aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität auf einer Vielzahl von (internationalen) Absatzmärkten nicht oder nur in beschränktem Ausmaß möglich. Eine Umwälzung der Zusatzkosten ist überwiegend mit Einbußen in der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen verbunden. Insbesondere im Exportbereich ist aufgrund von Preiserhöhungen mit empfindlichen Einschnitten zu rechnen.
- Die Schließung von Standorten – hauptsächlich in den ländlichen Regionen Österreichs – bzw. deren Verlagerung ins Ausland senken die Wertschöpfung und führen zu einer Erhöhung der Arbeitslosenquote.
- Ländliche Regionen sind von der flächendeckenden LKW-Maut in höherem Ausmaß betroffen als Ballungszentren.
- Ein Modal Shift zu Gunsten des Schienenverkehrs kann über den Preis nicht realisiert werden. Stattdessen bedarf es einer Qualitäts- und Serviceoffensive von Seiten der Bahn.

Die flächendeckende Maut kann die verkehrspolitischen Erwartungen hinsichtlich der Verlagerung von der Straße auf die Schiene nicht erfüllen. Sie wirkt sich negativ auf abgelegene Regionen aus und ist schädlich für den Wirtschaftsstandort.