

TOP 3.7.2 Die flächendeckende Lkw-Maut und Lebensmittelpreise

1. Beschreibung der Problematik

Das niederrangige Straßennetz (Gemeinde- und Landes- und ehemalige Bundesstraßen) ist in die Jahre gekommen. Mit den derzeit verwendeten Mitteln verschlechtert sich der Zustand bis 2020 deutlich. Ein Hinausschieben der Instandhaltung bei Straßen, Brücken und Tunnelanlagen verteuert dies in Zukunft noch einmal. Zur Bedarfsdeckung wird ein Betrag bis 400 Mio € veranschlagt. Der Unterhalt der niederrangigen Straßeninfrastruktur in den Bundesländern erfolgt derzeit indirekt über Steueranteile des Bundes, die vorwiegend aus Massensteuern (Mehrwert- und Lohnsteuer) bestritten werden. Die verantwortlichen Bundesländer streben eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf das niederrangige Straßennetz an, damit die Straßenschäden dem Schwerverkehr verursachergerecht angelastet werden. Die Wirtschaft wehrt sich dagegen und spitzt dies in der Öffentlichkeit auf einen Preisanstieg bei Lebensmitteln und einer Gefährdung der Nahversorgung in abgelegenen Regionen zu. Vor diesem Hintergrund hat die AK Wien eine Studie beim ÖIR (Österr. Institut für Raumplanung) zur Versachlichung in Auftrag gegeben.

2. Auswirkungen

Die Studienautoren untersuchen die Transportkostenstruktur und mögliche Preiseffekte auf Lebensmittel, wenn der derzeitige Lkw-Maut-Tarif auf der Autobahn auch am niederrangigen Straßennetz eingehoben und keine logistischen Effizienzgewinne erzielt werden sollten.

Grundlegendes: Transportkostenanteil bei Produktion und Absatz beträgt im Durchschnitt 2% bei allen Branchen und 3% im Lebensmittelbereich. Innerhalb der Wertschöpfungskette würde eine solche Lkw-Maut selbst bei sehr transportintensiven Tätigkeiten (zB Milchsammeltransporte mit max 3 Promille!) nur marginale Auswirkung haben. Zwei Drittel der Transportkosten sind dzt fahrleistungsunabhängig (va Personalkosten), nur ein Drittel variabel (Treibstoffkosten). Der Anteil der Fixkosten ist im Güternahverkehr höher als im Güterfernverkehr. Auch im Quell-Ziel-Verkehr und Binnenverkehr erfolgt heute schon der Großteil der Transporte am bemauteuten Autobahnnetz.

Die **Regionale Produktion** in der Peripherie erleidet durch höhere Transportkosten nicht zwangsläufig wirtschaftliche Nachteile (Bsp Bäcker im Ort versus überregionale Bäckerei, Anreize für bäuerliche Direktvermarktung und regionale Spezialitätenproduktion, Einsatz regionaler Baustoffe). Die „Neue Ökonomische Geographie“ von Nobelpreisträger Krugman betont sogar, dass bei steigenden Transportkosten ceteris paribus die regionale Produktion vor „billigen Importen“ aus dem Zentrum geschützt wird.

Eine **Verlagerung** der Güter mit geringer Wertdichte, ohne Transportdruck und hoher Gütermenge (zB Erdäpfel, Zuckerrüben oder Holz) und Nähe zur Anschlussbahn könnte auf der Schiene erfolgen. Mit einer signifikanten Verlagerung durch die flächendeckende Lkw-Maut ist aber nicht zu rechnen.

Struktureffekte können durch eine Konzentration in der eher kleinbetrieblich strukturierten Frächterbranche eintreten. Einzelhandelsketten nehmen derzeit trotz Marktmacht keine räumliche Preisdifferenzierung vor. Nur bei Diskonter und Outlet-Schienen eines Konzerns (zB Penny bei REWE) ist dies

teilweise zu beobachten. Eine Preisdifferenzierung im Lebensmittelhandel zwischen Ballungszentren und abgelegenen Regionen ist aufgrund der marginalen Preiseffekte unwahrscheinlich.

Die **maximalen Preiseffekte** einer flächendeckenden Lkw-Maut liegen bedingt durch den niedrigen Transportkostenanteil im Bereich der statistischen Unschärfe. Die Transportkosten im Quell-Ziel-Verkehr würden demnach im Durchschnitt um 4,7% und im Lebensmittelhandel um 5-6% steigen. Die Endverbraucherpreise für alle Produkte und Dienstleistungen würden im Durchschnitt um 0,09% steigen. Im Detail steigen unverarbeitete landwirtschaftliche Produkte um 0,09%, Fischereierzeugnisse um 0,12%, Getränke, Nahrungs- und Futtermittel um 0,11%. Umgelegt auf Produkte des täglichen Bedarfs (Maßeinheit: 1 kg oder l) heißt dies 0,1 Cent bei Erdäpfel, 0,2 Cent bei Bier, Milch und Paradeiser, 0,4 Cent bei Brot, 0,8 Cent bei Schweinsschnitzel und 1,1 Cent bei Hartkäse.

3. Stand der Verhandlungen

Am 30. April 2015 beraten die VerkehrsreferentInnen der Bundesländer über das weitere Vorgehen. Im Raum steht ein „15a-Abkommen“ zwischen Bund und Ländern, dass die Länder zur Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut am niederrangigen Straßennetz ermächtigen sollen. Die Haltung der Bundesländer (va Burgenland, Niederösterreich, Salzburg) zu dieser Frage ist weniger durch parteipolitische Präferenzen als durch deren Finanzbedarf bestimmt. Die zuständigen Minister für Verkehr und Finanzen wollen in der Öffentlichkeit zu dieser Frage nicht in Erscheinung treten. Für Planung und Inbetriebnahme eines neuen Mautsystems sind drei Jahre zu veranschlagen.

4. Position/Forderung der AK

Die AK tritt seit Jahren für eine fahrleistungsabhängige Lkw-Bemautung am niederrangigen Straßennetz ein. Sie ist ein Schritt zu mehr Kostenwahrheit und Fairness im Güterverkehr. Eine verursachergerechte Anlastung der Straßenbenützung durch Lkw ist besser als eine Finanzierung über öffentliche Haushalte auf Basis von Massensteuern (Mehrwert- und Lohnsteuer). Die eingenommenen Mautgelder müssen für Instandhaltung der Infrastruktur und Öffentlichen Verkehr zweckgewidmet werden. Dadurch sind auch positive Beschäftigungseffekte vor allem in der regionalen Bauwirtschaft zu erwarten.