

Bericht zur Studie

Auswirkungen der Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut in Österreich – Ergebnisse einer empirischen Umfrage

Auftraggeber: Bundesvereinigung Logistik Österreich
Wirtschaftskammer Österreich

Auftragnehmer: ZTL Logistik-, Schulungs- und Beratungs-GmbH
Hasenauer Str. 7
A-1190 Wien

Projektleitung: Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer

Projektbearbeitung: Dipl.-Verk.-wirtsch. Marcus Einbock

Wien, Oktober 2003

Inhaltsverzeichnis

1	<u>PROBLEMSTELLUNG UND ZIEL DER STUDIE</u>	8
2	<u>DURCHFÜHRUNG DER SCHRIFTLICHEN BEFRAGUNG</u>	9
3	<u>CHARAKTERISTIK DER AN DER UMFRAGE TEILGENOMMENEN UNTERNEHMEN</u>	10
4	<u>ERGEBNISSE DER SCHRIFTLICHEN UMFRAGE</u>	16
4.1	<u>Steigerung der Transportkosten</u>	16
4.2	<u>Weitere Entlastungen aus Sicht der Wirtschaft erforderlich</u>	26
4.3	<u>Steigerung der Beschaffungskosten</u>	27
4.4	<u>Steigerung der Produktpreise</u>	34
4.5	<u>Veränderungen der Absatzmärkte der Unternehmen</u>	38
4.6	<u>Standortauswirkungen der Lkw-Maut</u>	39
4.7	<u>Bewertung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut</u>	44
4.7.1	<u>Grundsätzliche Bewertung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut</u>	44
4.7.2	<u>Wettbewerbswirkungen der Lkw-Maut</u>	46
4.7.3	<u>Bewertung der unterschiedlichen Mauthöhen in Österreich und Deutschland</u>	49
4.7.4	<u>Bewertung der unterschiedlichen Einbeziehung von Fahrzeugen in das Mautsystem</u>	49
4.7.5	<u>Bewertung der Alternativen bei der Einbuchung der deutschen Maut</u>	50
4.7.6	<u>Unternehmen brauchen Planungssicherheit</u>	51
4.8	<u>Transportlogistische Strategien zur Minderung der Zusatzkosten durch die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut</u>	53
4.8.1	<u>Verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen</u>	53
4.8.2	<u>Verstärkter Einsatz nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge</u>	55
4.8.3	<u>Verstärkter Einsatz von kleineren, geringer bemauteten Fahrzeugen</u>	56
4.8.4	<u>Verstärkter Einsatz größerer Fahrzeuge</u>	57
4.8.5	<u>Verlagerung auf die Bahn</u>	58
4.8.6	<u>Verstärkte Auslagerung von Transportdienstleistungen</u>	60
4.8.7	<u>Reorganisation von Transportdienstleistungen</u>	60
4.8.8	<u>Verstärkte Nutzung von Einwegverpackungen</u>	61

<u>4.8.9</u>	<u>Verstärkte Kooperation mit anderen Verladern zur Auslastungssteigerung</u>	62
<u>4.8.10</u>	<u>Verstärkte Kooperation von Transportdienstleistern mit anderen Transportdienstleistern</u>	63
<u>4.8.11</u>	<u>Verstärkter Trend zur Ausflagung bei Transportdienstleistern</u>	63
<u>5</u>	<u>HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND FAZIT</u>	65

Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung 1: Anzahl der antwortenden Industrie- und Gewerbeunternehmen, nach Branchen aufgeteilt</u>	12
<u>Abbildung 2: Anzahl der antwortenden Handelsunternehmen, nach Branchen aufgeteilt</u>	13
<u>Abbildung 3: Anzahl der antwortenden Transportdienstleister</u>	14
<u>Abbildung 4: Anteil der Transportkosten am Umsatz, Industrie und Gewerbe</u>	16
<u>Abbildung 5: Anteil der Transportkosten am Umsatz, Handel und Transportdienstleister</u>	18
<u>Abbildung 6: Anteil der indirekten Mautkosten an den direkten Mautkosten, Industrie und Gewerbe</u>	21
<u>Abbildung 7: Erhöhung der Transportkosten nach Branche, Industrie und Gewerbe</u> ..	22
<u>Abbildung 8: Erhöhung der Transportkosten, Handel und Transportdienstleister</u>	24
<u>Abbildung 9: Erhöhung der Transportkosten in Abhängigkeit der Region</u>	25
<u>Abbildung 10: Sind weitere Entlastungen von Seiten des Staates erforderlich?</u>	27
<u>Abbildung 11: Steigerung der Beschaffungskosten nach ausgewählten Branchen, Industrie und Gewerbe</u>	29
<u>Abbildung 12: Zunahme der Beschaffungskosten in Abhängigkeit der Region, Industrie und Gewerbe</u>	31
<u>Abbildung 13: Maßnahmen der Industrie- und Gewerbeunternehmen auf die Erhöhung der Beschaffungskosten</u>	33
<u>Abbildung 14: Können die Unternehmen die mautinduzierten Kostenerhöhungen weitergeben?</u>	35
<u>Abbildung 15: Steigerung der Produktpreise</u>	37
<u>Abbildung 16: Veränderungen bei der Größe des Absatzmarktes</u>	39
<u>Abbildung 17: Auswirkungen auf Produktionsstandorte, Industrie und Gewerbe</u>	42
<u>Abbildung 18: Auswirkungen auf Logistikstandorte bei Transportdienstleistern</u>	44
<u>Abbildung 19: Wird die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut grundsätzlich begrüßt?</u>	45

<u>Abbildung 20: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den österreichischen Mitbewerbern in Österreich? Industrie und Gewerbe</u>	46
<u>Abbildung 21: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den österreichischen Unternehmen im Export?</u>	47
<u>Abbildung 22: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den ausländischen Unternehmen in Österreich?</u>	48
<u>Abbildung 23: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den ausländischen Unternehmen im Ausland?</u>	48
<u>Abbildung 24: Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit aufgrund unterschiedlicher Mautsätze in Österreich und Deutschland, Industrie und Gewerbe</u>	49
<u>Abbildung 25: Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit aufgrund unterschiedlicher Einbeziehung von Fahrzeugen, Industrie und Gewerbe</u>	50
<u>Abbildung 26: Was ist die bevorzugte Alternative bei den Entrichtung der deutschen Maut? Industrie und Gewerbe</u>	51
<u>Abbildung 27: Welche Alternativen werden bevorzugt? 10 % geringerer Mautsatz oder konstante Mautkonditionen über 5 Jahre?</u>	52
<u>Abbildung 28: Welche Alternativen werden bevorzugt? 20 % geringerer Mautsatz oder konstante Mautkonditionen über 5 Jahre?</u>	53
<u>Abbildung 29: Verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen, Industrie und Gewerbe</u>	54
<u>Abbildung 30 Verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen, Transportdienstleister</u> ..	55
<u>Abbildung 31: Verstärkter Einsatz kleiner nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge, Industrie und Gewerbe</u>	56
<u>Abbildung 32: Verstärkter Einsatz kleiner nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge, Transportdienstleister</u>	56
<u>Abbildung 33: Verstärkter Einsatz von kleineren, geringer bemauteten Fahrzeugen; Industrie und Gewerbe</u>	57
<u>Abbildung 34: Verstärkter Einsatz von kleineren, geringer bemauteten Fahrzeugen; Transportdienstleister</u>	57
<u>Abbildung 35: Verstärkter Einsatz größerer Fahrzeuge, Industrie und Gewerbe</u>	58
<u>Abbildung 36: Verstärkter Einsatz größerer Fahrzeuge, Transportdienstleister</u>	58

<u>Abbildung 37: Verlagerung auf die Bahn, Industrie und Gewerbe</u>	59
<u>Abbildung 38: Verlagerung auf die Bahn, Transportdienstleister</u>	59
<u>Abbildung 39: Verstärkte Auslagerung von Transportdienstleistungen, Industrie und Gewerbe</u>	60
<u>Abbildung 40: Reorganisation von Transportdienstleistungen, Industrie und Gewerbe</u>	61
<u>Abbildung 41: Reorganisation von Transportdienstleistungen, Transportdienstleister</u>	61
<u>Abbildung 42: Verstärkte Nutzung von Einwegverpackungen, Industrie und Gewerbe</u>	62
<u>Abbildung 43: Verstärkte Kooperation mit anderen Verladern, Industrie und Gewerbe</u>	62
<u>Abbildung 44: Verstärkte Kooperation mit anderen Transportdienstleistern</u>	63
<u>Abbildung 45: Verstärkung des Trends zur Ausflagung bei Transportdienstleistern</u> ..	64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unterschiedliche Mautsätze in Österreich und Deutschland	8
Tabelle 2: Ausgewertete Fragebögen nach Branche und Regionen	15

1 Problemstellung und Ziel der Studie

In Österreich wird zum 1. Januar 2004 eine fahrleistungsabhängige LKW-Maut für Straßengüterverkehrsfahrzeuge auf dem hochrangigen Straßennetz eingeführt. Die fahrleistungsabhängige LKW-Maut trifft alle Fahrzeuge ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Die Höhe des Mautsatzes richtet sich nach der Anzahl der Achsen des Fahrzeuges. Geplant ist in Österreich ein Durchschnittsmautsatz in Höhe von 0,22 EUR pro Kilometer.

In der Bundesrepublik Deutschland wird vermutlich im Laufe des Jahres 2004 ebenfalls ein fahrleistungsabhängiges Infrastrukturpreissystem für das Bundesautobahnnetz eingeführt, wobei die Höhe des Mautsatzes einen wesentlich geringeren Betrag annehmen soll. Ein weiterer Unterschied zum österreichischen System liegt darin, dass in Deutschland nur alle Fahrzeuge, die mindestens 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht aufweisen, unter die fahrleistungsabhängige LKW-Maut fallen.

Die Tabelle 1 zeigt die geplanten Mautsätze im Überblick.

Österreichische Mautsätze			
2 Achsen	3 Achsen	4 Achsen	
100%	140%	210%	
0,13 €/km	0,182 €/km	0,273 €/km	
Deutsche Mautsätze			
	Kategorie A EURO-4, -5	Kategorie B EURO-2 und -3	Kategorie V EURO-0 und -1
bis 3 Achsen	0,09 €/km	0,11 €/km	0,13 €/km
4 und mehr	0,10 €/km	0,12 €/km	0,14 €/km

Tabelle 1: Unterschiedliche Mautsätze in Österreich und Deutschland

Die beschlossene Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut wird vermutlich weitreichende Konsequenzen für Unternehmen sowie für Konsumenten haben. Durch die erwarteten Kostenerhöhungen beim Transport und damit auch bei der Beschaffung von Kaufteilen für Unternehmen werden voraussichtlich die Produktpreise für die Konsumenten ansteigen. Die LKW-Maut wirkt sich auch auf die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Wirtschaft sowie, durch die Verlegung oder Schließung von Standorten, auf den Arbeitsmarkt aus.

Die vorliegende Studie hat zum Ziel, die Ergebnisse einer im September 2003 durchgeführten empirischen Umfrage zu den Auswirkungen der Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut auf Unternehmen darzustellen. Zusätzlich wird – dort, wo es sinnvoll ist - ein Vergleich der ermittelten Werte mit den Resultaten der im Frühjahr 2002 vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien durchgeführten Studie „Auswirkungen der LKW-Maut auf Industrie und Handel unter Berücksichtigung branchenbezogener und regionaler Aspekte in Österreich“ vorgenommen. Auf der Basis der eruierten Ergebnisse werden Handlungsempfehlungen abgeleitet.

2 Durchführung der schriftlichen Befragung

Zur Abschätzung der Auswirkungen der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut auf Unternehmen wurde im Rahmen der Studie eine schriftliche Umfrage durchgeführt. Adressaten des Fragebogens waren Unternehmen aus den verschiedensten Branchen und Regionen Österreichs. Es lassen sich daher allgemeine Schlussfolgerungen über den unterschiedlichen Grad der Auswirkungen in einzelnen Branchen bzw. Regionen ziehen.

Ziel der schriftlichen Befragung mittels Fragebogen war die:

- Abschätzung der Wirkungen der LKW-Maut auf die Transportkosten im Beschaffungs- und Distributionsbereich von Industrie, Gewerbe, Handel und Transportdienstleister,
- Eruiierung der erwarteten Auswirkungen auf die Produktpreise,
- das Herausfinden der erwarteten Auswirkungen auf die Größe des Beschaffungs- und Absatzmarktes,
- Ermittlung erwarteter Konsequenzen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sowie
- Beschreibung möglicher Anpassungsstrategien der Unternehmen.

Die Datenerfassung mit Hilfe eines Fragebogens weist verschiedene Vorteile auf. Sie gewährleistet die Möglichkeit einer Anonymisierung der erfassten Daten und es kann ein relativ großer Kreis an Unternehmen befragt werden. Weiter gewähren standardisierte Fragen eine gewisse Gleichheit der Messsituation. Demgegenüber hat die schriftliche Befragung aber auch einige Nachteile. So kommt meist nur ein Teil der ausgesendeten Fragebögen beantwortet bzw. vollständig beantwortet zurück. Gegenüber der mündlichen Befragung können etwaige Missverständnisse nicht unmittelbar geklärt werden. Die oftmals unvollständigen Antworten erfordern eine logische Prüfung der Daten. Auch die gegenständliche Erhebung enthielt vereinzelt Antworten, die einer logischen Prüfung nicht standhielten. Bei offensichtlich missverständlichen und unvollständig ausgefüllten Antworten – insbesondere bei den

Transportkostendaten und bei den Wirkungen von Entlastungsmaßnahmen - wurden daher einige der angegebenen Daten nicht berücksichtigt.

Der Inhalt des Fragebogens gliedert sich in die folgenden Fragenblöcke:

- Allgemeine statistische Fragen zur Charakterisierung der Unternehmen,
- Erwartungen über die Veränderung der Transportkosten durch die LKW-Maut,
- Erwartungen über Veränderung der Kosten im Beschaffungs- und Distributionsbereich,
- Erwartete Auswirkungen auf die Produktpreise,
- Erwartete Auswirkungen auf die Größe des Beschaffungs- und Absatzmarktes,
- Auswirkungen auf die Absatzmarktstrategien der Unternehmen,
- Fragen zu den Konsequenzen in der Standortpolitik der Unternehmen,
- Erwartete Konsequenzen auf die Wettbewerbsfähigkeit des eigenen Unternehmens,
- Fragen zur Ausgestaltung der LKW-Maut und zur gewünschten Planungssicherheit sowie
- Mögliche Anpassungsstrategien der Unternehmen.

Die Fragebögen wurden von der Wirtschaftskammer Österreich und den entsprechenden Fachverbänden und Länderorganisationen an die Unternehmen versendet.

Es wurde angestrebt, über 1000 Fragebogen an Unternehmen zu versenden. Ausgewählt und angeschrieben wurde dabei ein strukturiertes Sample von Unternehmen in Branchen, die für die vorliegende Untersuchung von Bedeutung waren. Darunter fielen Industrie- und Gewerbeunternehmen, Händler sowie Transportdienstleister. Die Auswahl erfolgte durch die jeweilige Fachorganisation.

Von den Fragebögen konnten 144 Fragebögen ausgewertet werden. Damit kann die Rücklaufquote als ausreichend repräsentativ bezeichnet werden.

3 Charakteristik der an der Umfrage teilgenommenen Unternehmen

Die als Grundlage für die Auswertung zurückgesendeten 144 Fragebögen stammen von Unternehmen aus den Bereichen Industrie und Gewerbe, Handel sowie Transportdienstleister. Der überwiegende Teil – exakt 100 Fragebögen – sind von Industrie- und Gewerbeunternehmen retourniert worden. Wie die Abbildung 1 zeigt, haben eine Vielzahl von Unternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen mitgewirkt. Deutlich wird auch, dass insbesondere Unternehmen der Nahrungs- und Genussmittelbranche mit insgesamt 35 Fragebögen sowie Unternehmen aus der

Branche Papier und Druck mit 14 Fragebögen sich an der Studie beteiligt haben. Unternehmen aus Branchen wie die Eisen- und Nichteisenindustrie oder des Stahl- und Leichtmetallbaus haben dagegen kaum Fragebögen zurückgesandt.

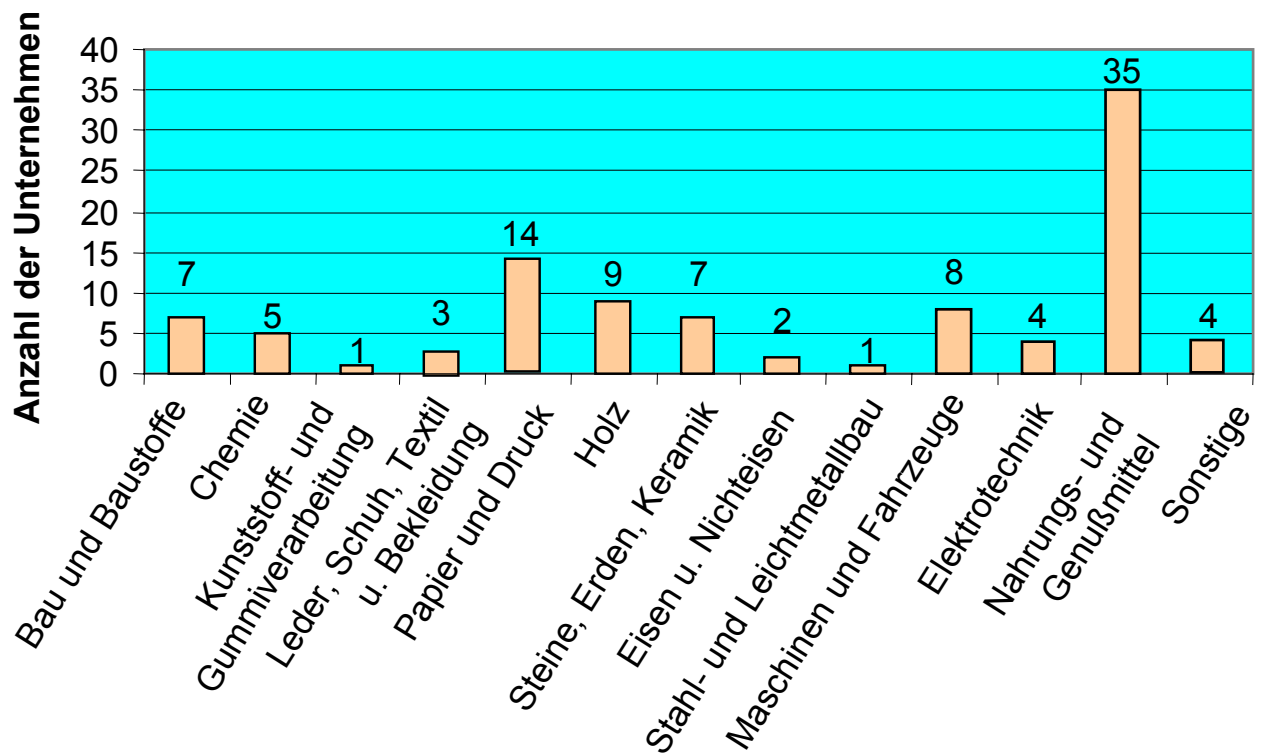


Abbildung 1: Anzahl der antwortenden Industrie- und Gewerbeunternehmen, nach Branchen aufgeteilt

Im Bereich der Industrie und des Gewerbes haben überwiegend mittlere und große Unternehmen geantwortet. 50 % der zurückgesendeten Fragebögen stammen von großen Unternehmen, 39 % von mittleren Unternehmen und nur 11 % von kleinen Unternehmen.

Neben Unternehmen aus Industrie und Gewerbe haben auch 10 Handelsunternehmen aus mehreren Branchen an der Studie teilgenommen, wie Abbildung 2 verdeutlicht. Branchenspezifische Aussagen bei den Händlern sind aufgrund der geringen Anzahl der Unternehmen pro Branche nicht seriös zu treffen. Daher wurde auf eine Unterscheidung nach Branchen verzichtet. Betreffend der Unternehmensgröße der Händler gehören 50 % der antwortenden Handelsunternehmen zu den kleinen Unternehmen, 40 % zu den mittleren und nur 10 % gehören zu den großen Unternehmen. Die großen Nahrungs- und Genussmittelhändler haben sich an dieser Studie nicht beteiligt.

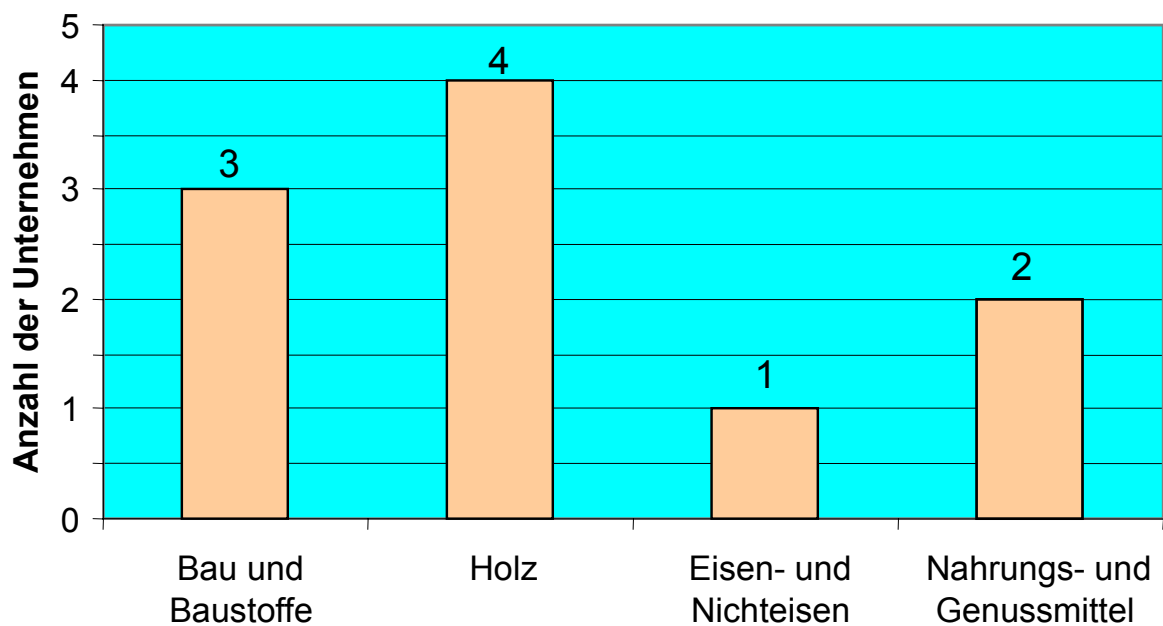


Abbildung 2: Anzahl der antwortenden Handelsunternehmen, nach Branchen aufgeteilt

Weiters haben im Rahmen dieser Studie 34 Transportdienstleister den Fragebogen ausgefüllt zurückgesandt (siehe Abbildung 3). Unter dem Begriff „Transportdienstleister“ werden hier Spediteure wie Frächter subsummiert. Spediteure

organisieren den Transport und bieten i.d.R. logistische Dienstleistungen an, während Frächter für die reine Durchführung des Transportes verantwortlich sind.

Auch bei den Transportdienstleistern haben sich wie bei den Handelsunternehmen in erster Linie kleinere und mittlere Unternehmen an der Umfrage beteiligt. 45 % der antwortenden Unternehmen gehören zu den kleinen Unternehmen, 33 % zu den mittleren und nur 22 % zu den großen Unternehmen. Eine Ursache dafür liegt in der Zersplitterung des Transportmarktes; der Grad der Konzentration ist bei den Transportdienstleistern vergleichsweise gering.

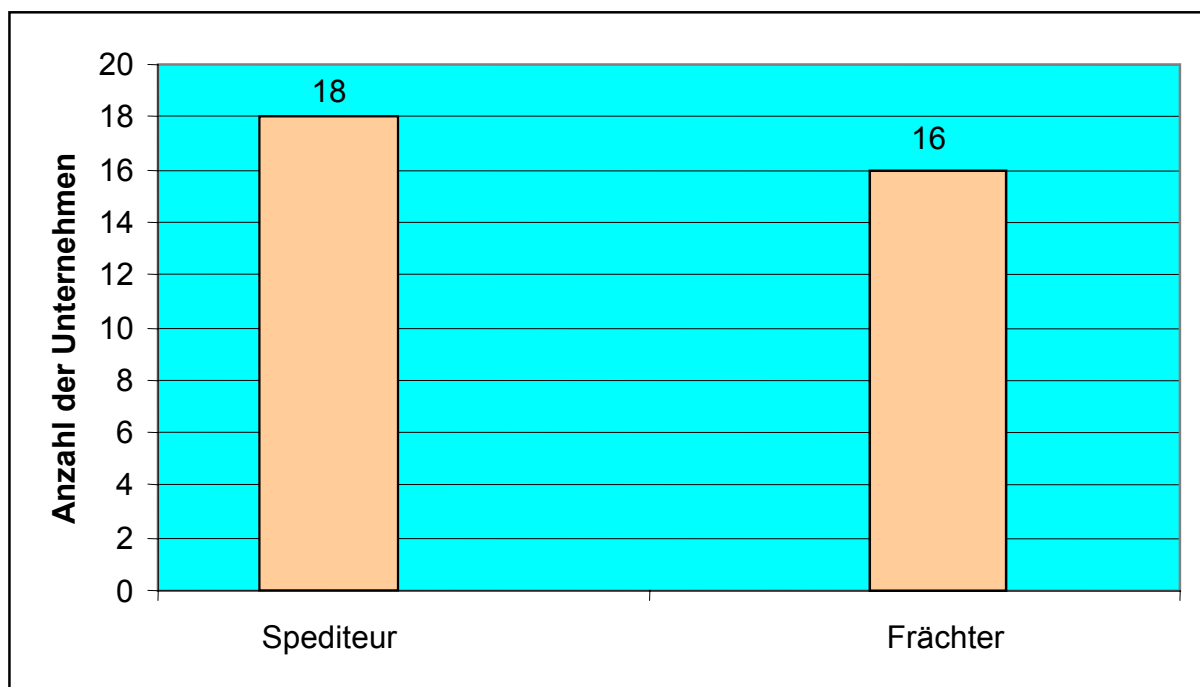


Abbildung 3: Anzahl der antwortenden Transportdienstleister

Die befragten Unternehmen stammen aus unterschiedlichen Regionen Österreichs. Für diese Studie wurde Österreich in vier Regionen unterteilt:

Nord: Oberösterreich, Salzburg

West: Vorarlberg, Tirol

Süd: Kärnten, Steiermark

Ost: Wien, Niederösterreich, Burgenland

Die folgende Tabelle 2 gibt über die absoluten und relativen Anteile Auskunft. Es ist ersichtlich, dass die meisten Industrie- sowie Handelsunternehmen aus der Region Ost stammen. Bei den befragten Transportdienstleistern kommen die meisten Unternehmen aus der Nordregion.

Region	Industrie		Handel		Transportdienstleister	
	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ
Nord	20	20,0%	3	30,0%	15	44,1%
West	23	23,0%	1	10,0%	8	23,5%
Süd	18	18,0%	1	10,0%	5	14,7%
Ost	39	39,0%	5	50,0%	6	17,6%

Tabelle 2: Ausgewertete Fragebögen nach Branche und Regionen

4 Ergebnisse der schriftlichen Umfrage

4.1 Steigerung der Transportkosten

Um Aussagen über die mautinduzierte Veränderung der Gesamtkosten der Unternehmen treffen zu können, ist zunächst von Bedeutung, welche Höhe die Transportkosten am Umsatz vor Einführung der Lkw-Maut in den einzelnen Branchen aufweisen. Auf der Basis dieser Information kann abgeschätzt werden, inwieweit die Unternehmen bestimmter Branchen von der Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut betroffen sind.

Die Abbildung 4 zeigt die Durchschnittswerte für den Anteil der Transportkosten am Umsatz sowie den angegebenen Maximum- und Minimumwert für Industrie- und Gewerbeunternehmen ausgewählter Branchen. Der Mittelwert über alle Unternehmen beträgt 5,7 %. Insbesondere die Branche Steine, Erden und Keramik erreicht mit 16 % einen Wert weit über dem Durchschnitt. Das ist ein Indiz dafür, dass diese Branche im Vergleich zu anderen Branchen in einem stärkeren Maße durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut belastet wird. Andererseits ist anzumerken, dass Transporte in dieser Branche überwiegend Nahverkehre und weniger Fernverkehre darstellen. Daher relativiert sich die Aussage, dass diese Branche stark von der Maut betroffen ist.

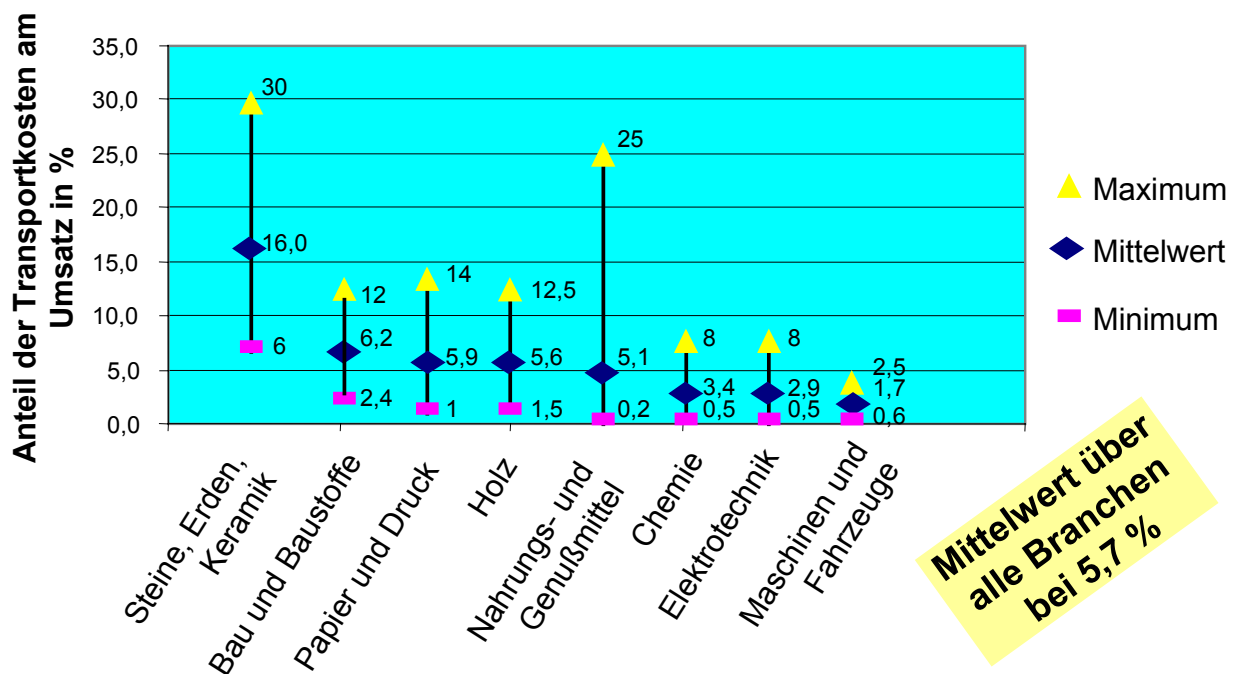


Abbildung 4: Anteil der Transportkosten am Umsatz, Industrie und Gewerbe

Der Anteil der Transportkosten beim Handel sowie bei den Transportdienstleistern ist höher als bei den Industrie- und Gewerbeunternehmen, wie Abbildung 5 verdeutlicht. Insbesondere die Transportdienstleister weisen naturgemäß einen sehr hohen Anteil der Transportkosten auf, der in dieser Umfrage bei mehr als 70 % liegt. Daher ist offensichtlich, dass Transportdienstleister – sofern sie das hochwertige, mautpflichtige Straßennetz benützen – in einem starkem Maße von der Maut betroffen sind.

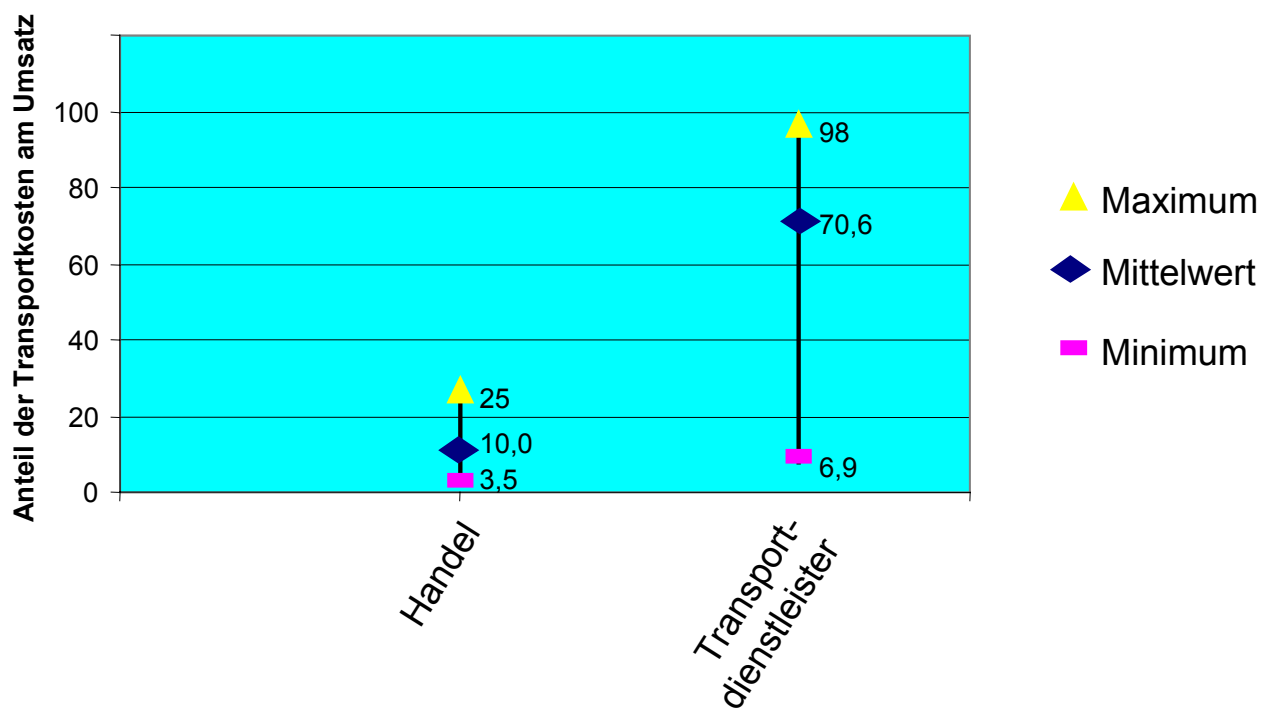


Abbildung 5: Anteil der Transportkosten am Umsatz, Handel und Transportdienstleister

Durch die fahrleistungsabhängige LKW-Maut entstehen Mautkosten, welche die Transportkosten des Unternehmens erhöhen. Bei den Mautkosten wird zwischen direkten und indirekten Mautkosten unterschieden.

Unter **direkten Mautkosten** sollen hier die Kosten verstanden werden, die durch die Zahlung der Mautgebühr entstehen. Die direkten Mautkosten werden wesentlich beeinflusst durch:

- die Transportentfernung,
- das Transportgewicht,
- den Auslastungsgrad des LKWs sowie durch
- Leerfahrten und den
- Anteil an mautpflichtigen Strecken.

Indirekte Mautkosten sind die Kosten, die durch die Abrechnung, Bezahlung und Kontrolle der Maut entstehen. Wesentliche Kostenarten sind:

- Vorfinanzierungskosten
- Kosten für das Delkredere-Risiko
- Administrationskosten (z.B. Fakturierungskosten)
- Kosten des Mautcontrollings
- Transaktionskosten (einmalige Verhandlungen mit Kunden, Lieferanten [z.B. Tankkartengesellschaften], laufende Gebühren)

Schwerpunkt der bisherigen Mautdiskussion sind die direkten Mautkosten; diese weisen in der Tat den größten Anteil an den gesamten Mautkosten auf. Allerdings dürfen die indirekten Mautkosten nicht vernachlässigt werden. Diese müssen bei der Berechnung der mautinduzierten Zusatzbelastung und der Kalkulation der Preise ebenfalls Berücksichtigung finden. Aus diesem Grunde wurden die Unternehmen befragt, in welcher Höhe indirekte Mautkosten bei ihnen voraussichtlich anfallen. Die Abbildung 6 gibt darüber Auskunft, in welcher Höhe indirekte Mautkosten, ausgedrückt in % der direkten Mautkosten, bei den Unternehmen anfallen werden.

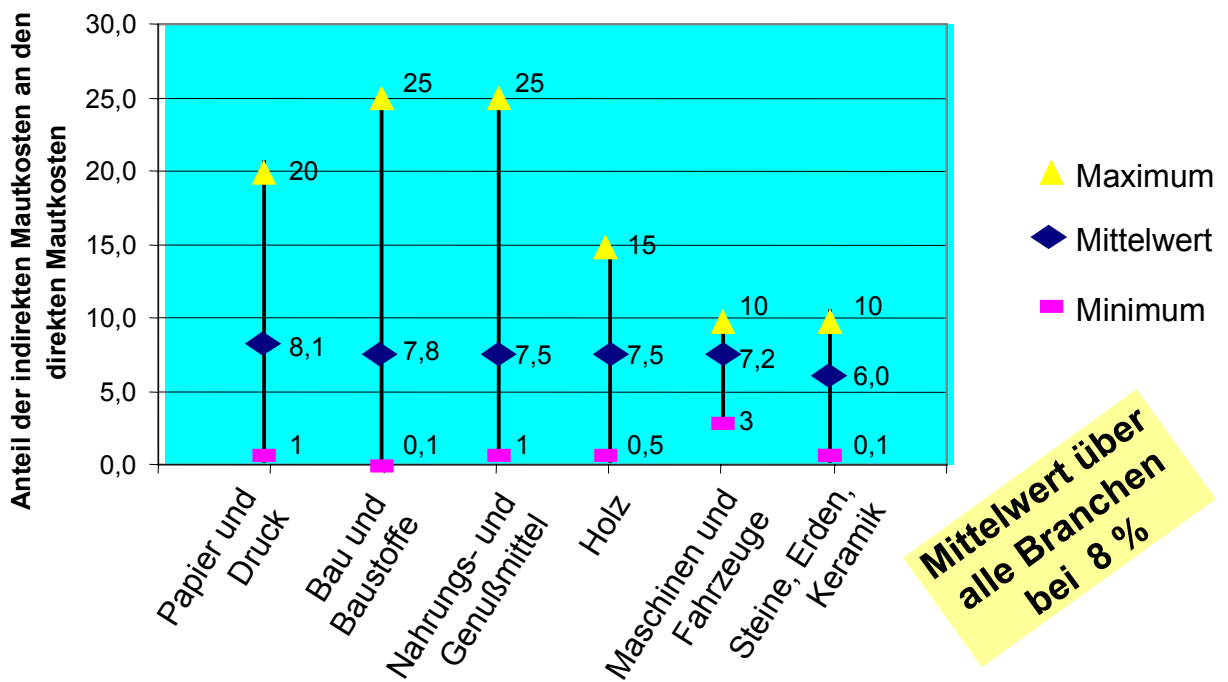


Abbildung 6: Anteil der indirekten Mautkosten an den direkten Mautkosten, Industrie und Gewerbe

Der Mittelwert bei Industrie und Gewerbe über alle Branchen beträgt 8,0 %, wobei die Streuung der Mittelwerte vergleichsweise gering ist. Bei den befragten Händlern liegt der Mittelwert bei 8,2 %. Die Transportdienstleister gehen von geringfügig höheren indirekten Mautkosten aus. Sie erwarten im Durchschnitt indirekte Mautkosten in Höhe von 10,4 %.

Die Unternehmen wurden weiters befragt, welche Transportkostensteigerung sie durch die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut erwarten. Wie die folgende Abbildung 7 verdeutlicht, steigen die Transportkosten in Abhängigkeit der Branche teilweise erheblich. Die stärksten Steigerungsraten sind in der Chemieindustrie mit 15,8 % zu erwarten, es folgen mit kleinem Abstand die Branchen Steine, Erden, Keramik, Nahrungs- und Genussmittel sowie Maschinen und Fahrzeuge. Aber auch Branche wie Bau- und Baustoffe oder Holz sind mit durchschnittlich 9,3 oder 10 % Transportkostenerhöhungen recht stark betroffen.

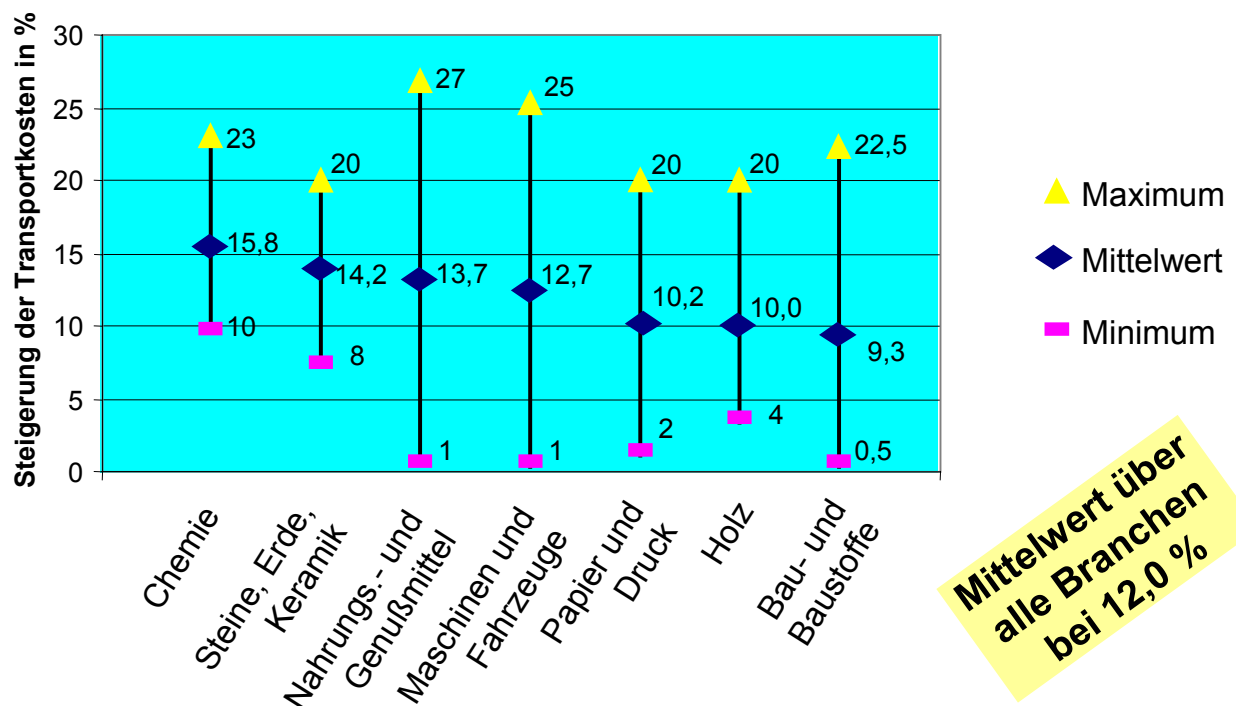


Abbildung 7: Erhöhung der Transportkosten nach Branche, Industrie und Gewerbe

Wie Abbildung 7 verdeutlicht, steigen die Transportkosten in Abhängigkeit der Branche teilweise erheblich. Die stärksten Steigerungsraten sind in der Chemieindustrie mit 15,8 % zu erwarten, es folgen mit kleinem Abstand die Branchen Steine, Erden, Keramik, Nahrungs- und Genussmittel sowie Maschinen und Fahrzeuge. Aber auch Branche wie Bau- und Baustoffe oder Holz sind mit durchschnittlich 9,3 oder 10 % Transportkostenerhöhungen betroffen.

In der im Frühjahr 2002 durchgeführten Studie gingen die Unternehmen der Industrie und des Gewerbes von einer durchschnittlichen Steigerung von 12,57 % aus. Das zeigt, dass die Unternehmen bereits vor anderthalb Jahren eine recht genaue Abschätzung ihrer Transportkostenerhöhungen vorgenommen haben.

Der Handel sowie die Transportdienstleister sind tendenziell in einem noch stärkerem Maße von der Kostenerhöhung betroffen wie die Industrie- und Gewerbeunternehmen. Der Mittelwert der Steigerung der Transportkosten im Handelsbereich beträgt – wie in Abbildung 8 dargestellt – 13,3 %. Die Transportdienstleister erwarten im Durchschnitt eine Erhöhung um 17,7 %. In der Umfrage 2002 haben die Transportdienstleister eine Erhöhung um durchschnittlich 18 % vermutet.

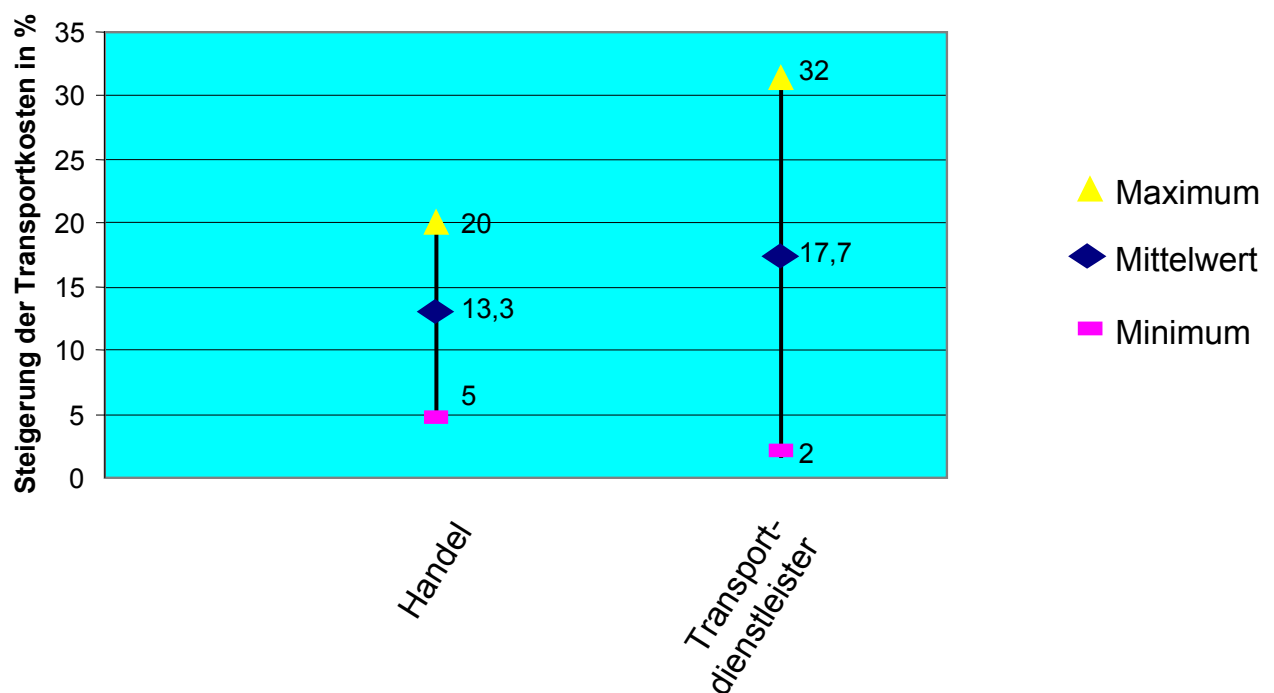


Abbildung 8: Erhöhung der Transportkosten, Handel und Transportdienstleister

Die Höhe der durchschnittlichen Transportkostensteigerung ist auch von der Region, d.h. des Standortes der Unternehmen, abhängig. Wie Abbildung 9 zeigt, sind Unternehmen aus der Nordregion (Oberösterreich, Salzburg) stärker betroffen als Unternehmen der anderen Regionen. Allerdings unterliegen die Mittelwerte einer recht

geringen Streuung. Aussagen über die Stärke der Betroffenheit einer Region lassen sich kaum seriös treffen.

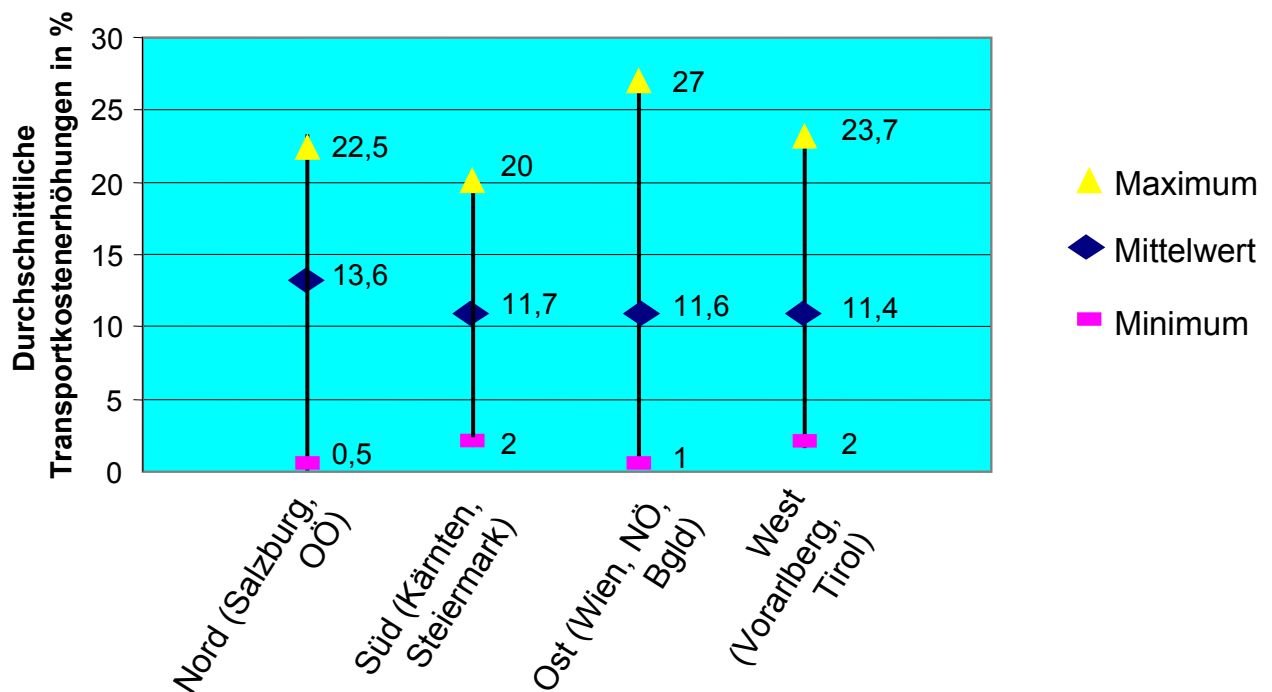


Abbildung 9: Erhöhung der Transportkosten in Abhängigkeit der Region

Die Umfrage 2002 hatte ähnliche Ergebnisse hervorgebracht.

Damit wird deutlich, dass die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut erhebliche Kostenauswirkungen aufweist. Die Erhöhungen bei den Transportkosten sind damit nicht zu vernachlässigen und sie können zu einschneidenden Veränderungen in der österreichischen Wirtschaft führen. Diese werden in den folgenden Kapiteln näher analysiert.

4.2 Weitere Entlastungen aus Sicht der Wirtschaft erforderlich

Von Seiten des Staates sind für die Unternehmen Entlastungsmaßnahmen geplant, um die starke Erhöhung der Transportkosten zumindest partiell abzufedern. Zum einen muss mit Einführung der Straßenbenutzungsgebühr die Straßenbenutzungsabgabe für schwere Lkw über 12 t aus EU-rechtlichen Gründen abgeschafft werden. Diese beträgt für EURO II + III – Fahrzeuge 750 EUR/Jahr für 2- und 3-Achser sowie 1250 EUR/Jahr für 4- und Mehrachser.

Zweitens wird die 2001 vorgenommene Kfz-Steuererhöhung wieder zurückgenommen.

Als dritte Entlastungsmaßnahme wird diskutiert, die Kfz-Steuer auf EU-Mindestniveau zu senken. Es ist derzeit aber noch nicht abzusehen, ob diese Entlastungsmaßnahme tatsächlich beschlossen wird.

Diese beschlossenen bzw. diskutierten Maßnahmen bedeuten offensichtlich eine Entlastung für die Unternehmen. Allerdings kann mit den Entlastungen die Zusatzbelastung durch die erhöhten Transportkosten keineswegs kompensiert werden. Berechnungen des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien ergaben, dass die Entlastungsmaßnahmen die Steigerung der Transportkosten nur geringfügig reduzieren. Daher wurden die Unternehmen befragt, inwieweit sie weitere Entlastungsmaßnahmen vom Staat erwarten. Die Abbildung 10 gibt darüber einen Überblick. Insbesondere Händler und Transportdienstleister erwarten über diese Entlastungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen.

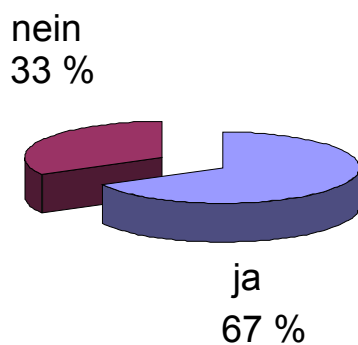
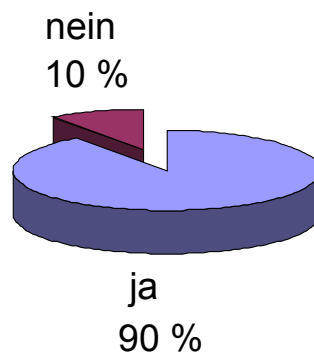
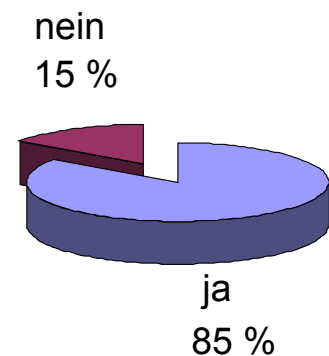
Industrie und Gewerbe**Handel****Transportdienstleister**

Abbildung 10: Sind weitere Entlastungen von Seiten des Staates erforderlich?

Viele Unternehmen erwarten von Seiten des Staates die Angleichung der österreichischen Mautsätze an die wesentlich niedrigeren deutschen Mautsätze (obwohl dies keine Entlastungsmaßnahme im engeren Sinne ist). Oft wird auch gefordert, die Sondermauten auf bestimmten österreichischen Strecken abzuschaffen. Die Reduzierung der Mineralölsteuer wurde ebenfalls häufig als eine zusätzliche Entlastungsmaßnahme angeführt.

4.3 Steigerung der Beschaffungskosten

Durch erhöhte Transportkosten im Beschaffungs- und Distributionsbereich werden mittelbar die Beschaffungskosten der Unternehmen ansteigen. Dies wird auch durch die Umfrage bestätigt. Fast alle Unternehmen erwarten eine Zunahme der Beschaffungskosten. Diese Erhöhung bewegt sich für die Industrie und das Gewerbe im Durchschnitt bei 5,5 %, wie Abbildung 11 veranschaulicht. Die Chemiebranche ist

mit Abstand am stärksten von einer Beschaffungskostenerhöhung betroffen. Mit einer durchschnittlichen Beschaffungskostenerhöhung von 13,6 % wirkt die Maut bei Chemieunternehmen wesentlich stärker als bei Unternehmen beispielsweise aus der Branche Maschinen und Fahrzeuge mit 1,2 %. Damit wird offensichtlich, dass die Streuung dieser Mittelwerte erheblich ist und damit der errechnete Mittelwert von 5,5 % nur eine eingeschränkte Aussagekraft besitzt.

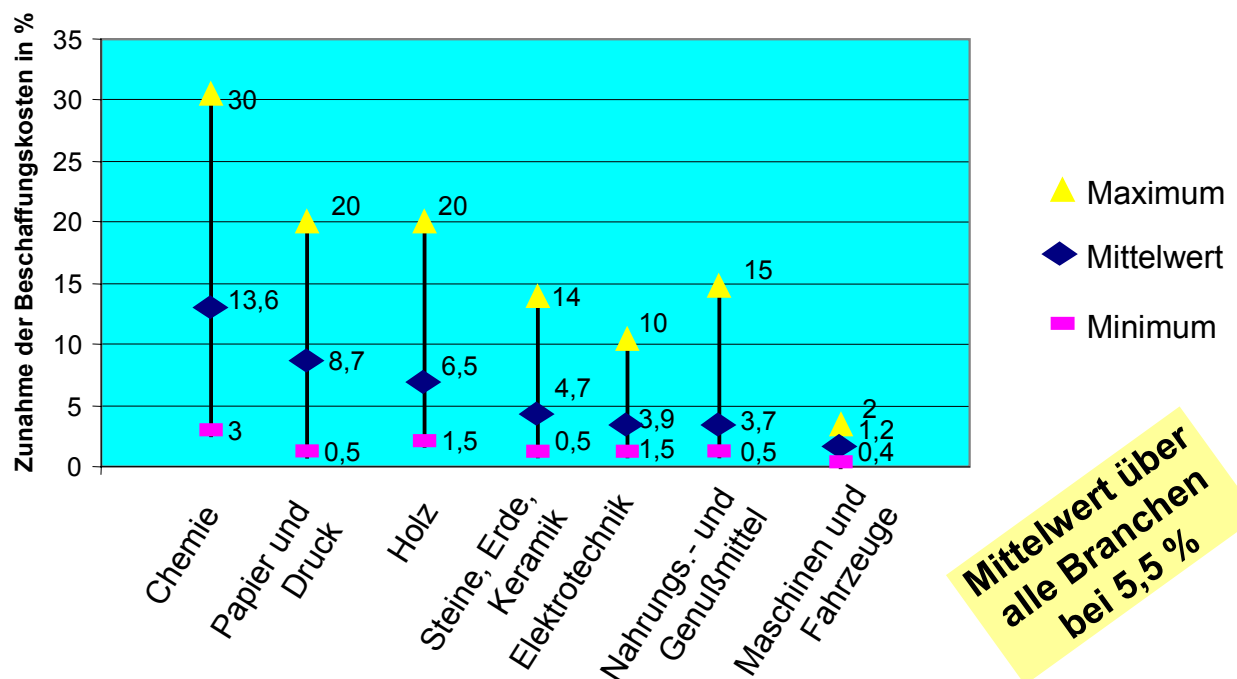


Abbildung 11: Steigerung der Beschaffungskosten nach ausgewählten Branchen, Industrie und Gewerbe

Die Umfrage 2002 ermittelte, dass die Beschaffungskostensteigerung bei Industrie und Gewerbeunternehmen im Schnitt bei 4,8 % liegen wird. Somit haben die Unternehmen im Jahr 2002 die Beschaffungskostenerhöhung tendenziell unterschätzt.

Die Zunahme der Beschaffungskosten kann regional unterschiedlich ausfallen, wie in Abbildung 12 dargestellt wird. Am höchsten fällt die Erhöhung mit 5,8 % in der Region Österreich Ost aus. Dicht dahinter folgen die anderen Regionen. Da die Mittelwerte der vier Regionen sehr ähnlich sind, können keine allgemeingültigen Aussagen über die Vorteilhaftigkeit einer Region in Bezug auf Lkw-Maut getroffen werden.

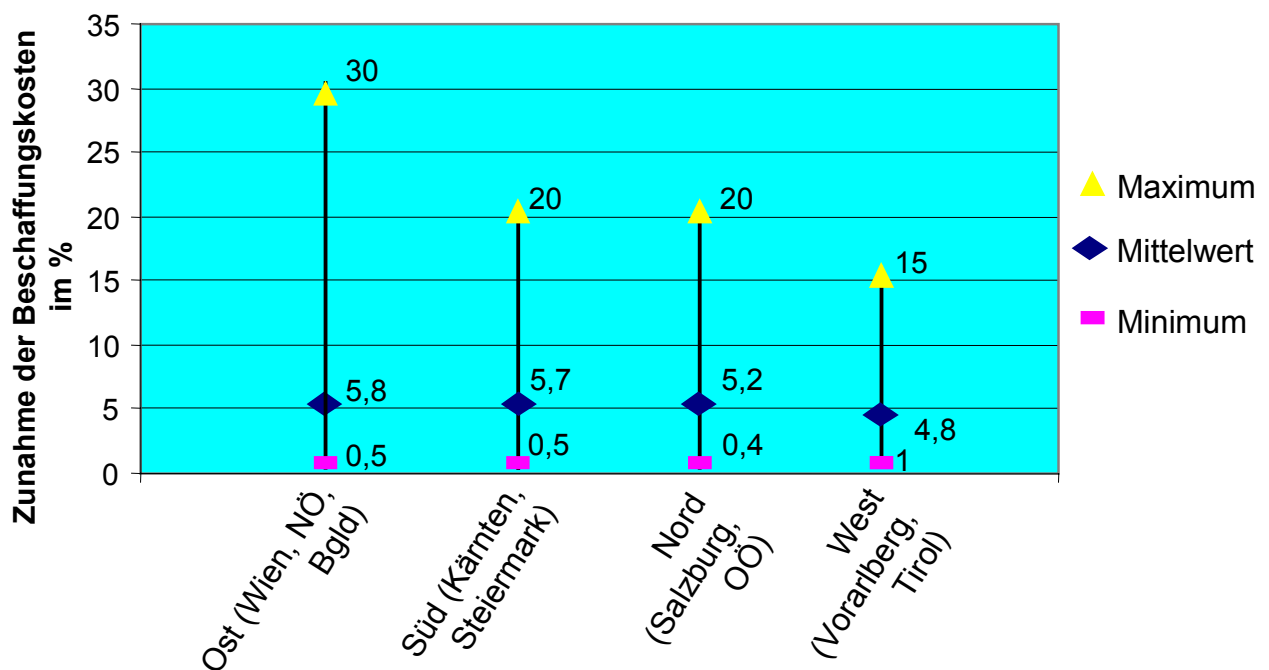


Abbildung 12: Zunahme der Beschaffungskosten in Abhängigkeit der Region, Industrie und Gewerbe

Die befragten Händler erwarten im Durchschnitt eine Erhöhung ihrer Beschaffungskosten um 7,8 %. Damit erwarten die Händler eine etwas höhere Steigerung ihrer Beschaffungskosten als die Industrieunternehmen.

Diese teils beträchtlichen Steigerungen bei den Beschaffungskosten können durch veränderte Strategien im Beschaffungsbereich etwas abgemildert werden. Wie in Abbildung 13 dargestellt, streben 52 der 100 Unternehmen die Weitergabe der Zusatzkosten im Beschaffungsbereich an. 35 Unternehmen planen, die zusätzlichen Beschaffungskosten allein durch den Lieferanten tragen zu lassen. Dies erscheint nur dann als möglich, wenn die Macht zwischen Abnehmer und Lieferant zugunsten des Abnehmers ungleich verteilt ist. Eine weitere häufig genannte Strategie (32 Unternehmen) ist die Verringerung der Anlieferhäufigkeit. Dadurch ist es möglich, Transportkapazitäten besser auszulasten und die Durchschnittskosten des Transports zu senken. Die verstärkte Nutzung regionaler (näherer) Zulieferer sowie die Strategie der Reduzierung der Lieferantenzahl pro Stück (Trend zu Single- / Dual-Sourcing-Konzepten) scheinen ebenfalls eine gewisse Rolle zu spielen. Andere Strategien zur Senkung der Beschaffungskosten wurden dagegen nur vereinzelt genannt.

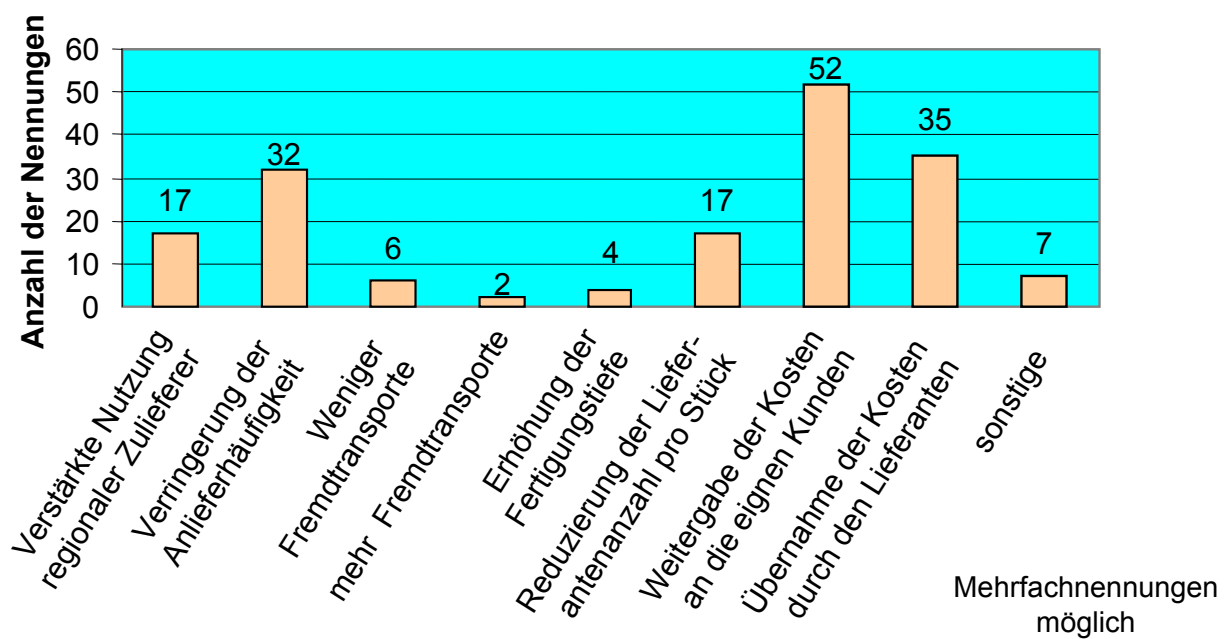


Abbildung 13: Maßnahmen der Industrie- und Gewerbeunternehmen auf die Erhöhung der Beschaffungskosten

Auch die Händler streben an, ihre Beschaffungskostenerhöhungen an die eigenen Kunden weiterzureichen. 9 der 10 Händler planen dies zu tun. Die anderen Strategien dagegen spielen im Handel nur eine untergeordnete Rolle.

4.4 Steigerung der Produktpreise

Die durch die Lkw-Maut entstehenden Kostensteigerungen können entweder selbst getragen werden oder alternativ teilweise oder ganz an die eigenen Kunden weiterberechnet werden. Durch die Abbildung 14 wird die Frage beantwortet, inwieweit Unternehmen die Möglichkeit sehen, die Zusatzbelastung in der Wertschöpfungskette weiterzugeben. Jeweils knapp ein Drittel der Industrie- und Gewerbeunternehmen (28 %) sowie der Händler (30 %) möchte eine vollständige Weiterberechnung der Kostenerhöhungen an die eigenen Kunden erreichen. Bei den Transportdienstleistern spricht sich dagegen ein Großteil der Unternehmen für eine vollständige Weiterbelastung aus (84 %). Ein Grund mag darin liegen, dass die Transportdienstleister in Österreich eine sehr geringe Umsatzrendite aufweisen. Schätzungen zufolge liegt diese bei etwa 1 %. Würden die durch die Maut entstehenden Zusatzkosten nicht vollständig weiterverrechnet werden, so würden eine Vielzahl von Transportdienstleistern Verluste in erheblichem Umfang ausweisen.

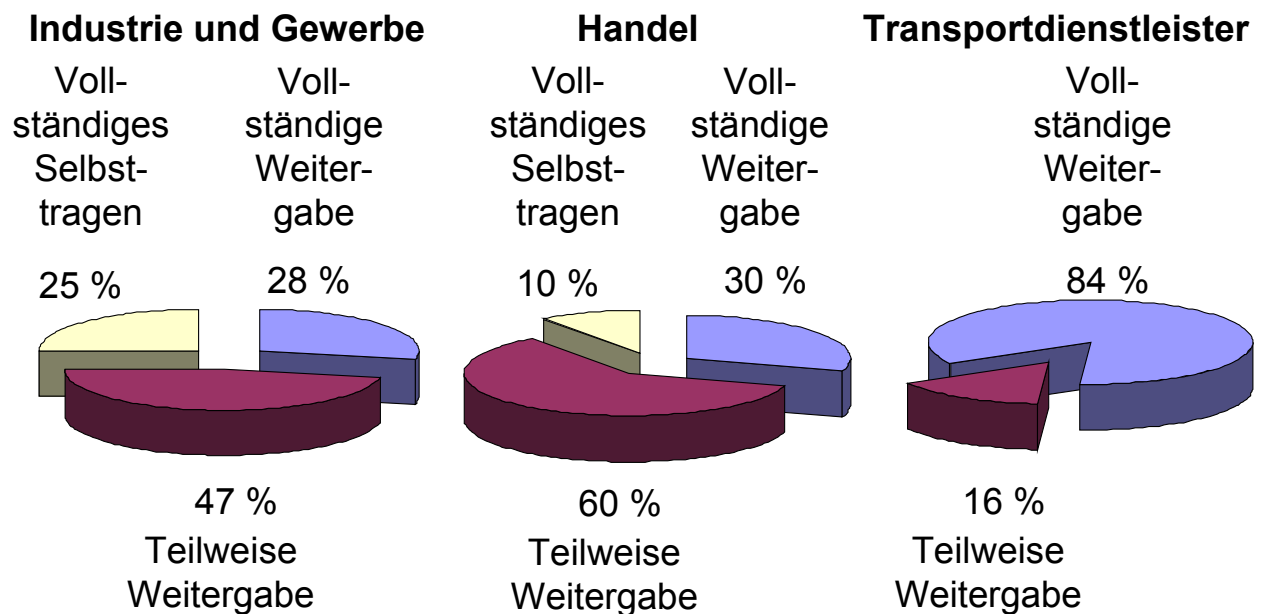


Abbildung 14: Können die Unternehmen die mautinduzierten Kostenerhöhungen weitergeben?

Eine zumindest partielle Weitergabe der Zusatzkosten erwarten 47 % der Industrie- und Gewerbeunternehmen sowie 60 % der Händler. Dies erscheint als eine realistische Strategie, da im allgemeinen davon ausgegangen wird, dass die Zusatzkosten in der Wertschöpfungskette jeweils teilweise weitergegeben werden können. Dagegen sprechen sich nur 16 % der Transportdienstleister für eine teilweise Weitergabe auf.

Ein vollständiges Selbsttragen der zusätzlichen Kosten kommt nur für eine Minderheit der Industrie- und Gewerbeunternehmen sowie des Handels in Betracht. 25 % der Industrie- sowie 10 % der Handelsunternehmen erwarten nicht, dass sie die Mehrkosten weitergeben können. Ursachen dafür mögen eventuell in unterschiedlichen Marktmachtverhältnissen liegen. Dies kann zum Beispiel dann der Fall sein, wenn ein Großabnehmer dieser Produzenten konsequent keine Bereitschaft zur Übernahme der Zusatzkosten zeigt.

Unternehmen, die angaben, die Zusatzkosten teilweise oder vollständig an die eigenen Kunden weiterzuverrechnen, wurden gefragt, um wieviel Prozent ihre Produktpreise voraussichtlich steigen werden. Die Abbildung 15 gibt die Antwort auf diese Frage. Industrie und Gewerbe sowie der Handel gehen davon aus, dass ihre Produktpreise sich im Durchschnitt um 2,8 % bzw. 2,9 % erhöhen. Transportdienstleister dagegen planen weit höhere Steigerungen ihrer Verkaufspreise vorzunehmen. Durchschnittlich wollen sie eine Verkaufspreissteigerung von 14,6 % erreichen. Ob dies allerdings auf Akzeptanz der verladenden Wirtschaft stößt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös beantwortet werden.

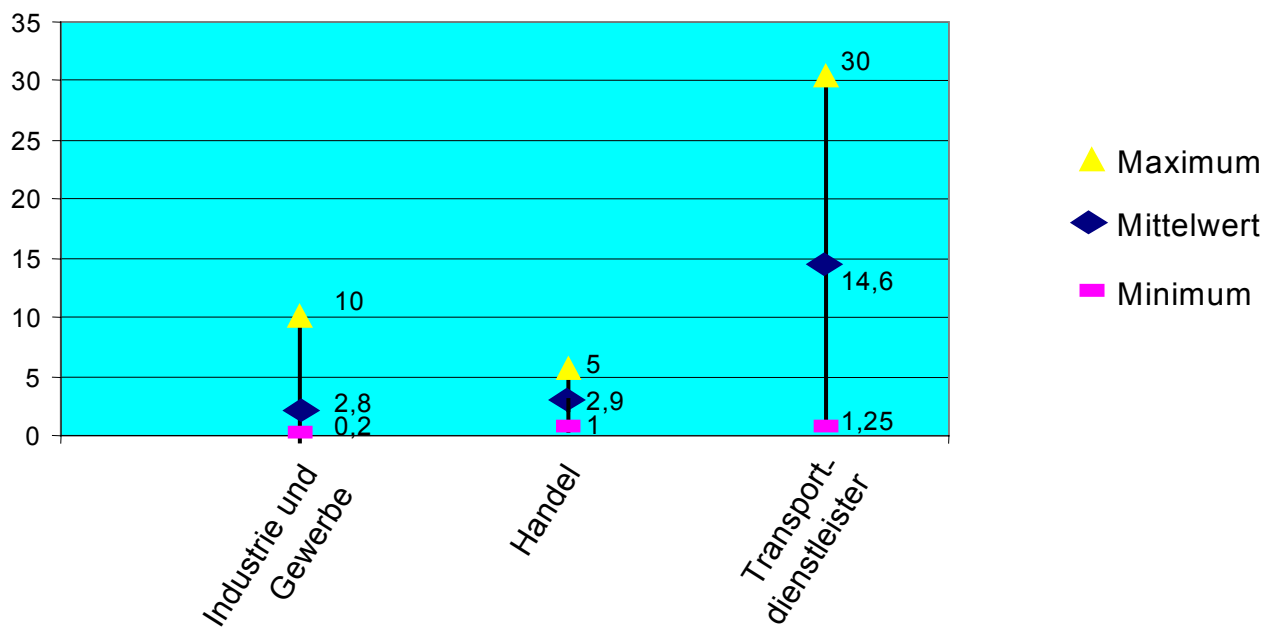


Abbildung 15: Steigerung der Produktpreise

In der Umfrage des Jahres 2002 wurden geringere Preiserhöhungen erwartet. Industrie- und Gewerbeunternehmen haben damals im Durchschnitt eine

Verkaufspreiserhöhung von 1,4 % erwartet. Inzwischen erwarten die Unternehmen doch weit höhere Preissteigerungen ihrer Produkte.

4.5 Veränderungen der Absatzmärkte der Unternehmen

Durch die Erhöhung der Transportkosten kann es zu Veränderungen im Hinblick auf die Größe der Absatzmärkte der Unternehmen kommen. Transportkosten können nun derart hoch sein, dass es sich nicht mehr lohnt, räumlich entfernt liegende Absatzmärkte zu bedienen. Das führt zu einer Verkleinerung des Absatzmarktes. Das ist offensichtlich für das einzelne Unternehmen wie für die gesamte Volkswirtschaft nachteilig. Die Konkurrenzintensität des entfernt liegenden Marktes nimmt ab mit der möglichen Folge, dass das Preisniveau auf diesem Markt ansteigt.

Andererseits kann auch durch die Lkw-Maut die Größe des Absatzmarktes für ein Unternehmen zunehmen, da seine Mitbewerber in noch stärkerem Maße von der Maut betroffen sind und das Unternehmen jetzt Märkte bedienen kann, deren Bearbeitung sich vor der Maut für das Unternehmen nicht gelohnt hat.

Wenn allerdings der Transportkostenanteil eines Produktes sehr gering ist, ist zu erwarten, dass keine Veränderung der Größe des Absatzmarktes vorgenommen wird.

Die Abbildung 16 zeigt, dass bei Industrie, Gewerbe und Handel die Mehrzahl der Unternehmen keine Veränderungen erwartet. Allerdings erwarten 38 % der Industrie- und Gewerbeunternehmen bzw. 30 % der Händler eine Verkleinerung der Absatzmärkte. Gerade einmal 2 % der Industrieunternehmen gehen von einer Vergrößerung des Absatzmarktes aus. Dagegen befürchten 45 % der Transportdienstleister eine Verkleinerung ihrer Absatzmärkte, wobei andererseits 17 % dieser eine Vergrößerung erwarten.

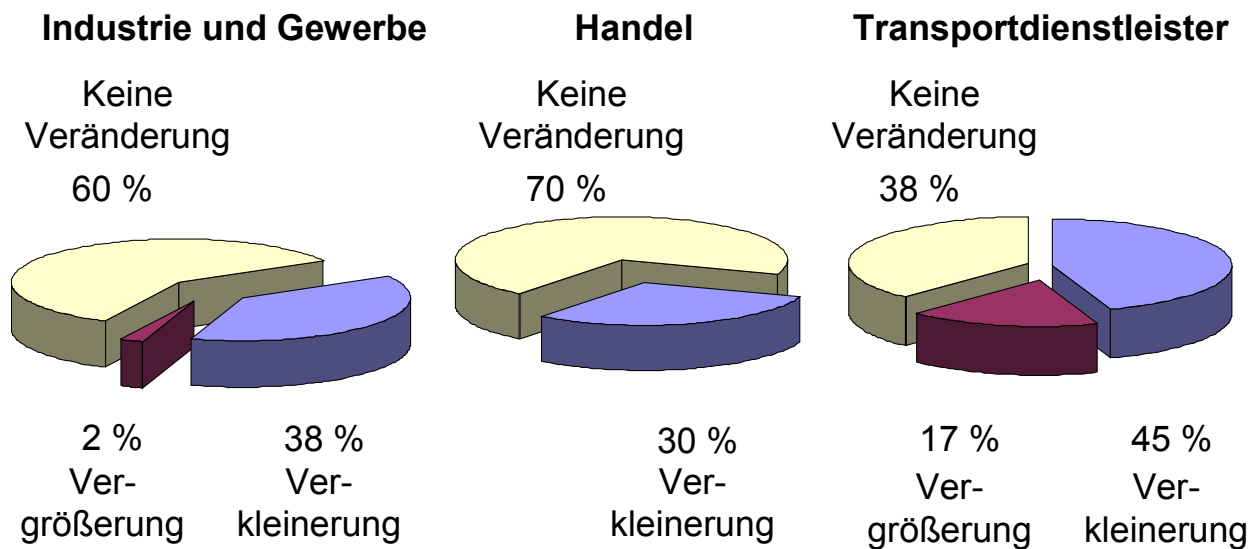


Abbildung 16: Veränderungen bei der Größe des Absatzmarktes

Die Unternehmen, die eine Verkleinerung ihrer Absatzmärkte erwarten, gaben insbesondere an, sich auf regionale Märkte innerhalb Österreichs sowie auf Ballungsräume zu konzentrieren. Einige planen, zukünftig bestimmte Exportmärkte nicht mehr zu bedienen.

4.6 Standortauswirkungen der Lkw-Maut

Die Erhöhung der Transportkosten kann Veränderungen in der Produktions- und Lagerstruktur von Industrie- und Gewerbeunternehmen nach sich ziehen. Es können beispielsweise Standorte in Orte, die geringe Transportkosten aufweisen, verlegt

werden. Es können Standorte ganz geschlossen werden oder auch zusätzliche Standorte aufgebaut werden, jeweils mit dem Ziel, die Gesamtkosten des logistischen Systems zu minimieren.

Wie in Abbildung 17 dargestellt, sind für die Mehrzahl der antwortenden 99 Industrie- und Gewerbeunternehmen Standortstrukturveränderungen von Irrelevanz. Allerdings planen 9 Unternehmen, österreichische Produktionsstandorte zu schließen und im Ausland anzusiedeln. Dies bedeutet eine Verringerung der Wertschöpfung in Österreich. 11 Unternehmen gaben an, zusätzliche Standorte im Ausland aufzubauen. Vermutlich sollen mit diesen Standorten von Österreich weit entfernt sich befindende Märkte bedient werden. Auch das kann mittel- und langfristig dazu führen, dass Wertschöpfung von Österreich ins Ausland transferiert wird. Andere standortpolitische Maßnahmen spielen für Industrie- und Gewerbeunternehmen eine nur untergeordnete Rolle.

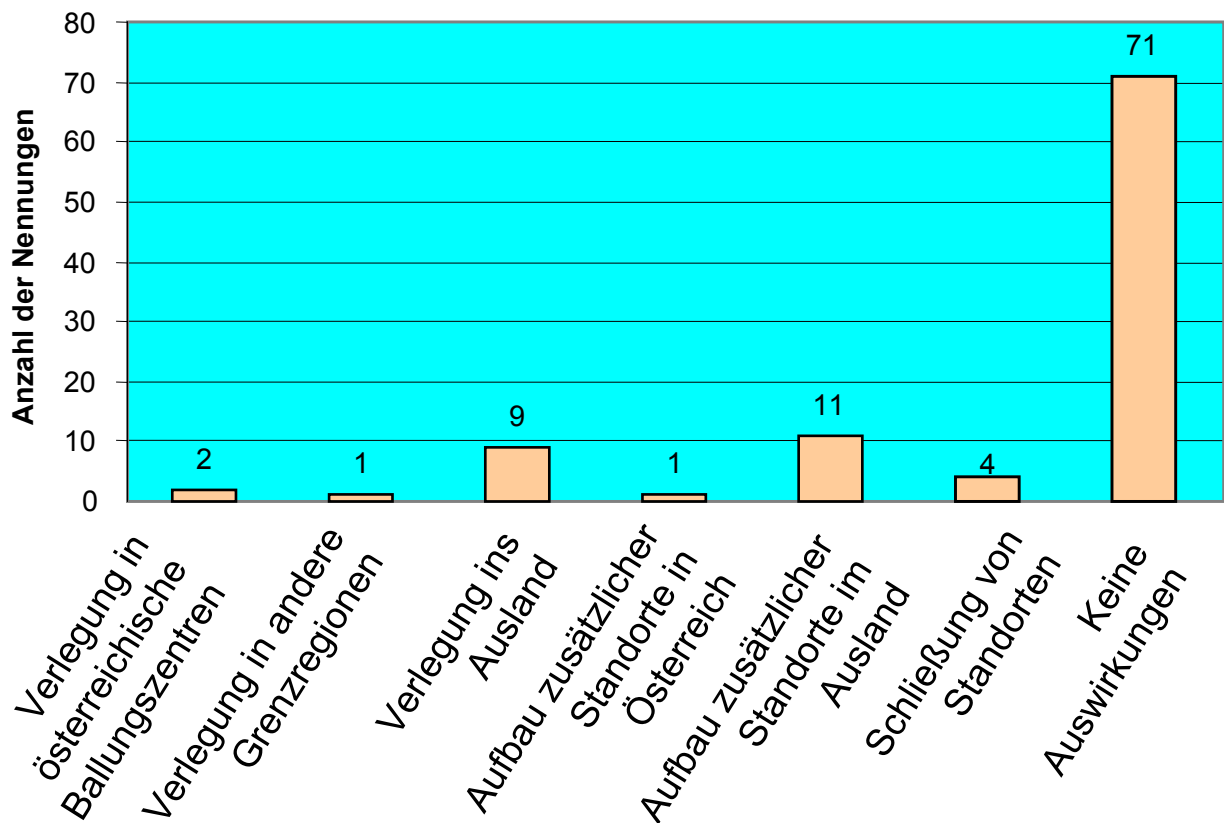


Abbildung 17: Auswirkungen auf Produktionsstandorte, Industrie und Gewerbe

Bezüglich der Veränderungen der Lagerstruktur gehen 69 der 99 antwortenden Unternehmen von keinen Änderungen aus. 5 Unternehmen planen, Standorte ganz zu schließen. Ebenfalls 5 Unternehmen streben eine Verlegung von Lagerstandorten in österreichische Agglomerationsräume an.

Auch im Hinblick auf die Veränderung der Standortstruktur von Industrie- und Gewerbeunternehmen unterscheidet sich die Umfrage kaum von der im Jahr 2002 durchgeführten Erhebung.

Auch einige Transportdienstleister planen, Veränderungen in der Struktur ihrer Logistikstandorte vorzunehmen. Entsprechend Abbildung 18 streben 8 Unternehmen eine Verlegung von Standorten ins Ausland an und 5 wollen zusätzliche Standorte im Ausland aufbauen. Andere Standortstrategien werden dagegen nur vereinzelt genannt. 19 der 38 Transportdienstleister erwarten keine Veränderungen in ihrer Standortstruktur.

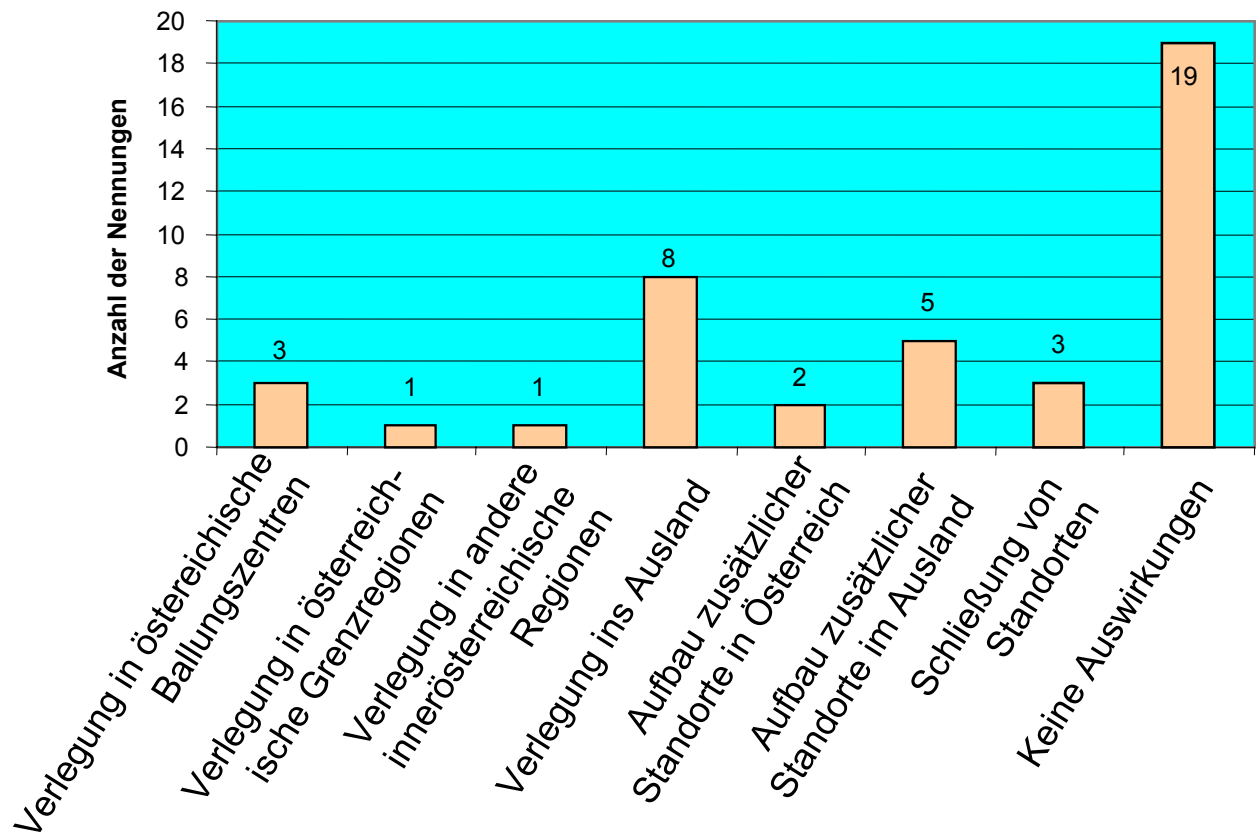


Abbildung 18: Auswirkungen auf Logistikstandorte bei Transportdienstleistern

Es ist daher zu vermuten, dass durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut der Logistikstandort Österreich geschwächt wird.

4.7 Bewertung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut

4.7.1 Grundsätzliche Bewertung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut

Zunächst wurden die Unternehmen gefragt, ob sie grundsätzlich, d.h. ungeachtet der österreichischen Besonderheiten des Mautsystems, die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut begrüßen.

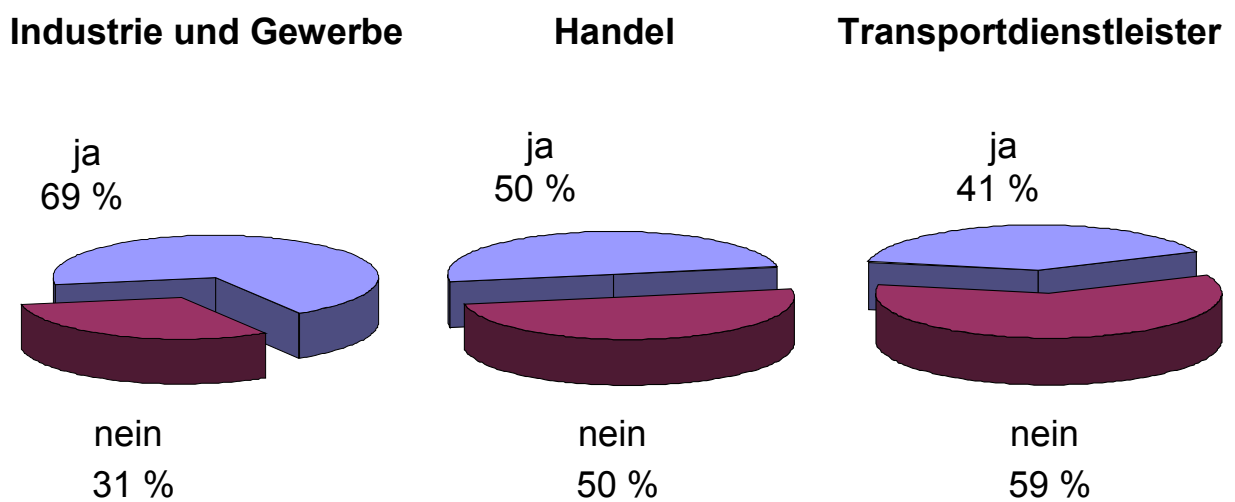


Abbildung 19: Wird die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut grundsätzlich begrüßt?

Abbildung 19 zeigt ein uneinheitliches Bild entsprechend der Zugehörigkeit des Unternehmens zu den Wirtschaftssektoren. 69 % der Industrie- und Gewerbeunternehmen begrüßen grundsätzlich die fahrleistungsabhängige Maut. Im Gegensatz dazu können sich nur 41 % der Transportdienstleister mit dieser Idee anfreunden. Der recht geringe Zustimmungsggrad bei den Transportdienstleistern liegt vermutlich darin begründet, dass diese direkt in starkem Maße von der Lkw-Maut betroffen sind und Befürchtungen haben, die zusätzlichen Kosten nicht vollständig weitergeben zu können.

4.7.2 Wettbewerbswirkungen der Lkw-Maut

4.7.2.1 Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber österreichischen Mitbewerbern bei Industrie- und Gewerbeunternehmen

Die Unternehmen wurden befragt, inwieweit sie eine Veränderung ihrer Wettbewerbsposition gegenüber ihren österreichischen Mitbewerbern im Heimatmarkt Österreich sehen. Die Abbildung 20 gibt darauf die Antwort. Knapp zwei Drittel der Unternehmen (65 %) erwarten keine Veränderung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ihren einheimischen Konkurrenten in Österreich. Allerdings erwarten 29 % negative bzw. 4 % stark negative Beeinträchtigungen ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

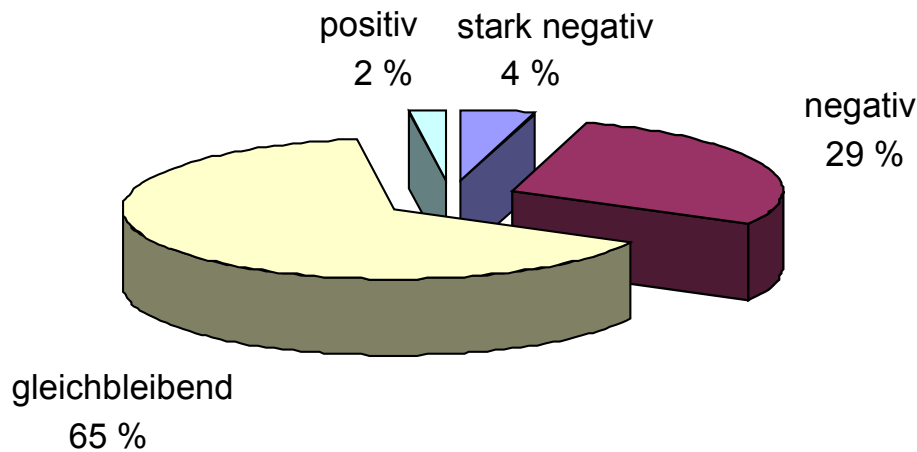


Abbildung 20: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den österreichischen Mitbewerbern in Österreich? Industrie und Gewerbe

Im Vergleich zur Umfrage 2002 erwarten jetzt nur noch 33 % statt 39,5 % eine negative bzw. stark negative Auswirkung auf ihre Wettbewerbsposition. Das bedeutet nicht, dass dieser Fakt vernachlässigt werden kann. Es ist immer noch ein Drittel der Industrie- und Gewerbeunternehmen (!) nur aufgrund der Lkw-Maut gegenüber den einheimischen Mitbewerbern in ihrer Wettbewerbsposition (stark) negativ betroffen.

Bei der Frage, inwieweit sich die Wettbewerbssituation gegenüber den österreichischen Mitbewerbern im Ausland verändert, gehen 31 % von negativen und 10 % von stark negativen Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit aus. Dies zeigt deutlich, dass die Lkw-Maut die Exportfähigkeit des Landes Österreich einschränken kann.

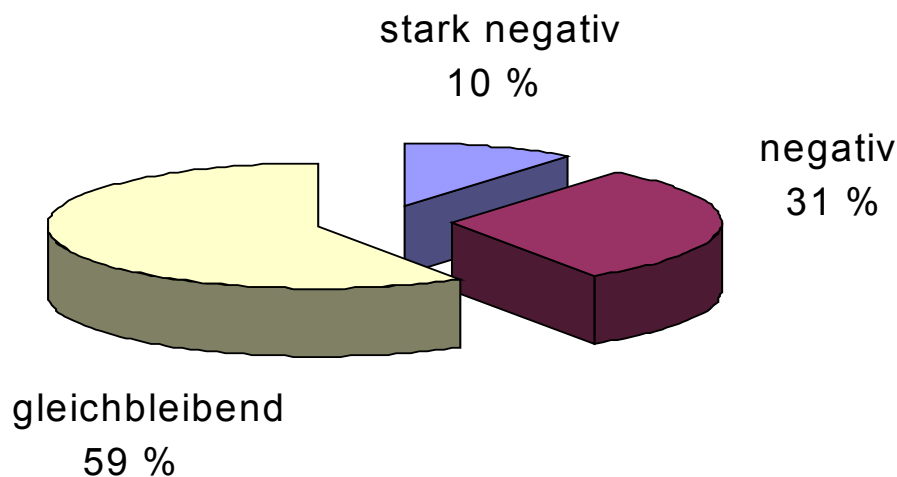


Abbildung 21: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den österreichischen Unternehmen im Export?

4.7.2.2 Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber ausländischen Mitbewerbern bei Industrie- und Gewerbeunternehmen

Durch die Einführung der Lkw-Maut kann sich auch die Wettbewerbsposition gegenüber ausländischen Mitbewerbern in Österreich verändern, da möglicherweise ausländische Mitbewerber andere Steigerungen der Transportkosten erwarten als österreichische Unternehmen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Maut wie ein Schutzzoll gegenüber ausländischen Konkurrenten wirkt. Die

Abbildung 22 gibt darüber Auskunft. 27 % der Unternehmen erwarten eine Verschlechterung ihrer Wettbewerbsposition. 7 % sogar eine starke Verschlechterung. Allerdings erwarten auch 9 % der Unternehmen eine Verbesserung ihrer Wettbewerbssituation gegenüber ausländischen Konkurrenten. Das bedeutet, dass gerade einmal bei 9 % der Unternehmen die Maut wie ein Schutzzoll wirkt. Das könnte die Ursache darin haben, dass die ausländischen Unternehmen vermutlich höhere Mautkosten zu tragen haben als die einheimischen Unternehmen. Von einer Schutzzollwirkung der Lkw-Maut zu sprechen, wäre daher nicht richtig.

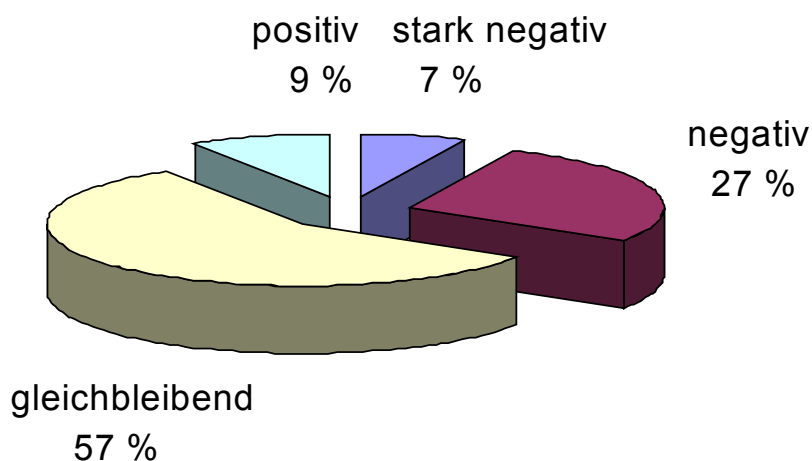


Abbildung 22: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den ausländischen Unternehmen in Österreich?

Bei der Frage, wie sich die Wettbewerbsposition gegenüber ausländischen Konkurrenten im Ausland verändert, erwarten 33 % der Unternehmen eine Verschlechterung ihrer Wettbewerbsposition gegenüber ausländischen Unternehmen im Ausland (siehe Abbildung 23). 17 % der Unternehmen sogar eine starke Verschlechterung. Hier ist deutlich erkennbar, dass die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut die Konkurrenzfähigkeit österreichischer Unternehmen im Ausland in starkem Maße negativ beeinflussen kann. Dies führt zu einer Abschwächung der Exportfähigkeit österreichischer Unternehmen. Jedes zweite der befragten Industrie- und Gewerbeunternehmen geht von einer Verschlechterung der Wettbewerbsposition aus.

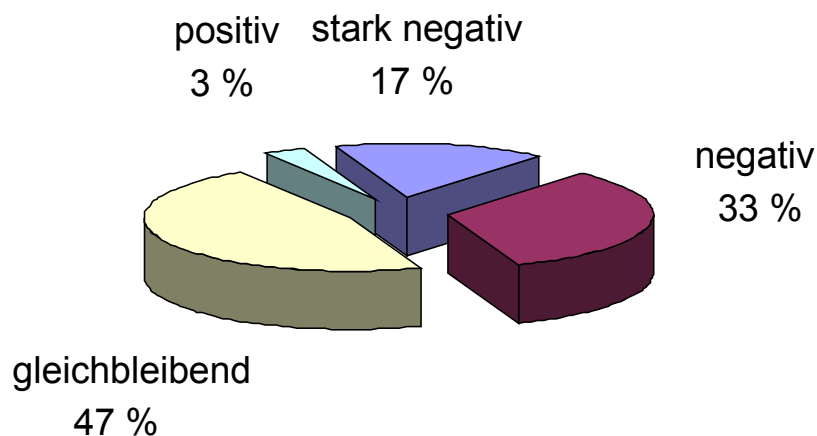


Abbildung 23: Wie verändert sich die Wettbewerbsposition der Unternehmen gegenüber den ausländischen Unternehmen im Ausland?

Im Jahr 2002 erwarteten noch 71,1 % der Unternehmen negative bzw. stark negative Wirkungen auf die Wettbewerbsposition. Inzwischen gehen aber nur noch 50 % von einer (starken) Verschlechterung aus.

4.7.3 Bewertung der unterschiedlichen Mauthöhen in Österreich und Deutschland

Wie bereits eingangs dargestellt, sind die Mautsätze in Deutschland wesentlich geringer als in Österreich. Es kann vermutet werden, dass diese Unterschiede in den Mautsätzen auf die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen einen Einfluss ausüben. Die Abbildung 24 weist darauf hin, dass die Mehrheit der Industrie- und Gewerbeunternehmen (57 %) sich negativ beeinträchtigt fühlt, 15 % sogar stark negativ. Nur für eine Minderheit von 28 % ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Mautsätze keine Veränderungen in der Wettbewerbsfähigkeit. In dieser Frage spiegelt sich die Forderung der Industrie nach gleichen Mautsätzen wie in Deutschland deutlich wieder.

Diese Ergebnisse sind fast identisch mit den in der Umfrage 2002 ermittelten Resultaten betreffend Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit aufgrund unterschiedlicher Mautsätze.

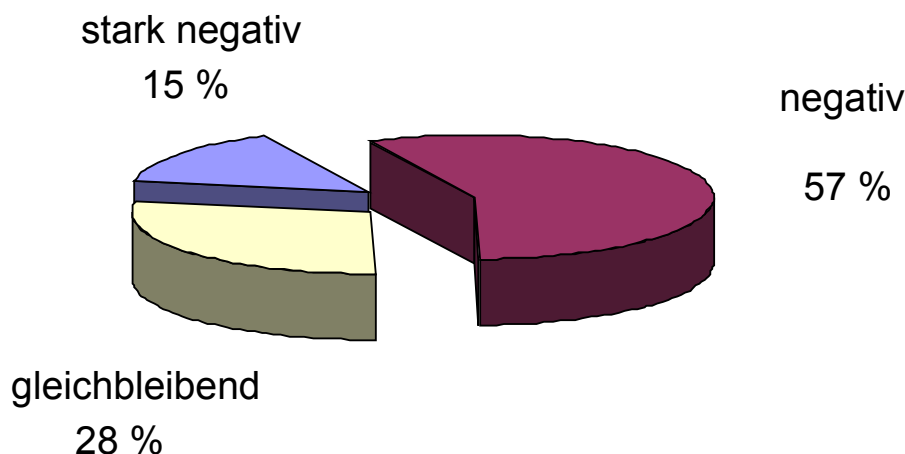


Abbildung 24: Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit aufgrund unterschiedlicher Mautsätze in Österreich und Deutschland, Industrie und Gewerbe

Die Transportdienstleister fühlen sich aufgrund der unterschiedlichen Mautsätze ebenfalls mehrheitlich in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt. 31 % erwarten negative Folgen für ihre Wettbewerbsfähigkeit und 22 % stark negative Auswirkungen. 47 % sehen keine Veränderung ihrer Wettbewerbsposition.

4.7.4 Bewertung der unterschiedlichen Einbeziehung von Fahrzeugen in das Mautsystem

In Österreich fallen alle Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigem Gesamtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen unter die Mautpflicht. Im Gegensatz dazu wird die Maut in Deutschland ausschließlich für jene Fahrzeuge erhoben, die mindestens 12 Tonnen

höchstzulässiges Gesamtgewicht aufweisen. Auch diese unterschiedliche Einbeziehung von Kraftfahrzeugen kann Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen haben. Wie Abbildung 25 zeigt, fühlen sich 44 % von dieser unterschiedlichen Einbindung von Kfz negativ in ihrer Wettbewerbsfähigkeit betroffen, 13 % sogar stark negativ. Auch bei dieser Frage kommt deutlich zum Ausdruck, wie sehr die Unternehmen sich eine Angleichung des österreichischen an das deutsche Mautsystem wünschen.

Auch hier sind die Ergebnisse fast identisch mit den Resultaten der Umfrage aus dem Jahr 2002.

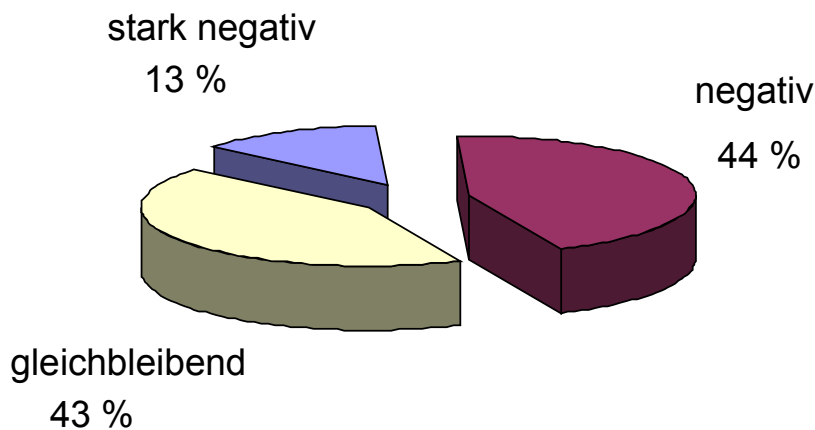


Abbildung 25: Veränderung der Wettbewerbsfähigkeit aufgrund unterschiedlicher Einbeziehung von Fahrzeugen, Industrie und Gewerbe

Die Transportdienstleister fühlt sich mehrheitlich nicht von der unterschiedlichen Einbindung der Fahrzeuge in ihrer Wettbewerbsfähigkeit betroffen (64 %). 23 % fühlen sich negativ betroffen und 13 % stark negativ. Im Vergleich zur Industrie und zum Gewerbe führt somit die unterschiedliche Einbeziehung von Fahrzeugen zu weniger Problemen betreffend die Wettbewerbsfähigkeit.

4.7.5 Bewertung der Alternativen bei der Einbuchung der deutschen Maut

Für österreichische Unternehmen, die mit ihren Fahrzeugen Verkehre mit bzw. durch Deutschland durchführen, stellt sich die Frage, welche der drei angebotenen Alternativen der Mauteinbuchung in Deutschland für sie sinnvoll ist. Die wohl bequemste und praktikabelste Variante stellt die Mauteinbuchung über die On-Board-Unit (OBU) dar. Die beiden anderen Alternativen Einbuchung über das Internet sowie die manuelle Einbuchung über Automaten werden von Praktikern als untauglich und realitätsfern charakterisiert. Die Abbildung 26 zeigt deutlich, dass die Einbuchung über OBU mit 84 % mit Abstand die präferierte Alternative für Industrie- und Gewerbeunternehmen darstellt. Die Einbuchung über das Internet bzw. über

Automaten spielt nur für diejenigen Unternehmen eine Rolle, die gelegentlich Verkehr nach Deutschland durchführen.

Auch die Transportdienstleister weisen sehr ähnliche Resultate auf. 87 % bevorzugen die Variante mit OBU, 10 % über das Internet und nur 3 % über Automaten.

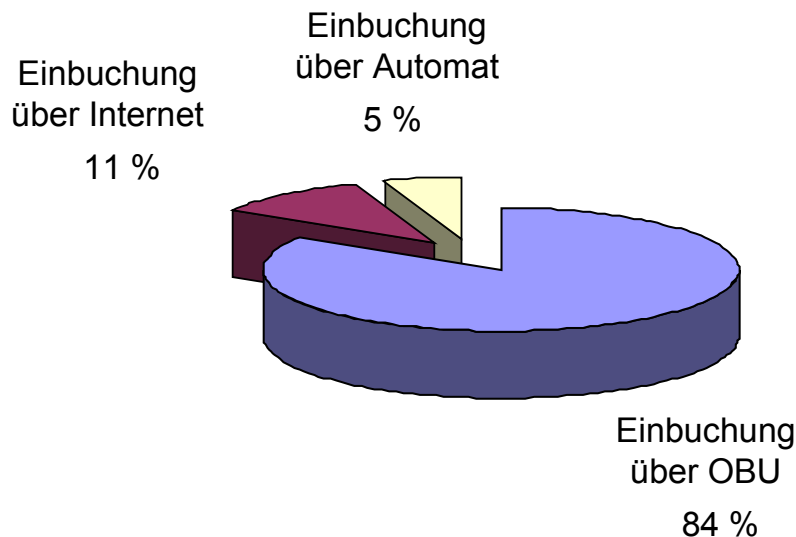


Abbildung 26: Was ist die bevorzugte Alternative bei den Entrichtung der deutschen Maut? Industrie und Gewerbe

4.7.6 Unternehmen brauchen Planungssicherheit

Ein hohes Maß an Planungssicherheit ist für die Unternehmen zumeist mit einem hohen Nutzen verbunden. Die Unternehmen können sich durch geeignete Strategien an die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut anpassen. Allerdings benötigen sie für die Planung und Realisierung der Anpassungsstrategien eine gewisse Planungssicherheit. Um zu überprüfen, wie stark die Unternehmen an einer Planungssicherheit in Form von der Politik fest zugesagten Mautkonditionen (Mauthöhe, Erhebungssystem etc.) interessiert sind, wurden sie befragt, ob sie eher eine fünfjährige Festschreibung der Höhe des Mautsatzes oder einen 10 % niedrigeren Mautsatz bevorzugen. In Abbildung 27 wird die Höhe des Mautsatzes mit der Planungssicherheit gegenübergestellt. Es ist ersichtlich, dass Unternehmen aus Industrie und Gewerbe, Handel und Transportdienstleistern die Alternative konstante Mautkonditionen für 5 Jahre mehrheitlich präferieren gegenüber einer Senkung des Mautsatzes um 10 %. Das bedeutet, dass Unternehmen ein Interesse an Planungssicherheit aufweisen. Dafür sind sie bereit, mehr zu zahlen.

Im Vergleich zur Umfrage 2002 gibt es keine wesentliche Änderung. Etwa 2/3 der Unternehmen bevorzugen Planungssicherheit.

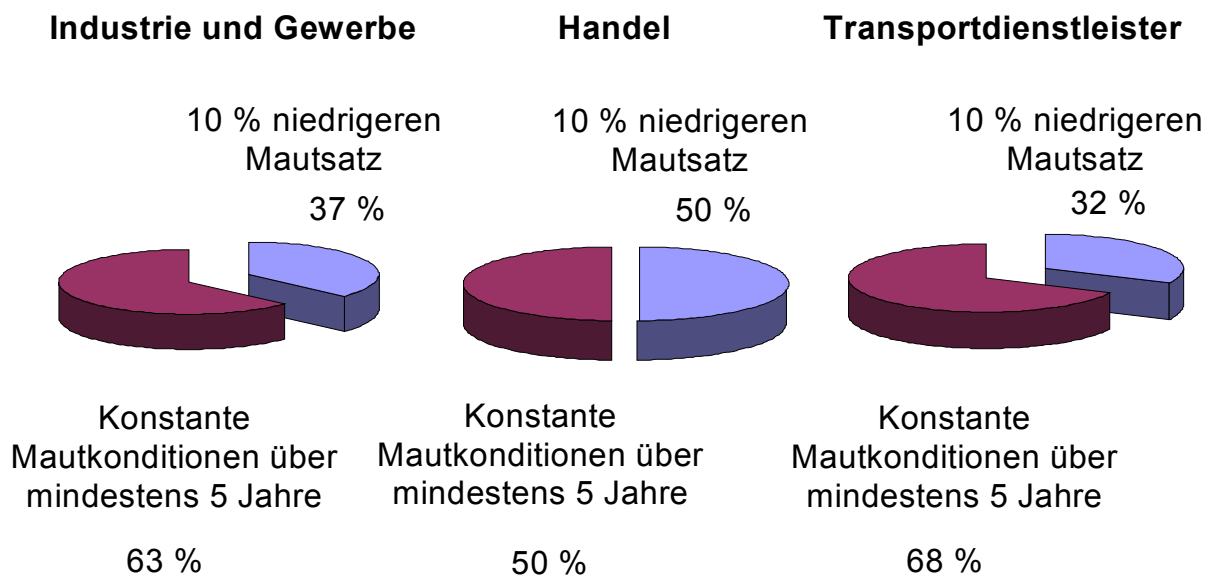


Abbildung 27: Welche Alternativen werden bevorzugt? 10 % geringerer Mautsatz oder konstante Mautkonditionen über 5 Jahre?

Anders verhält es sich, wenn die Unternehmen vor die Alternative gestellt werden würden, ob sie 5 Jahre Planungssicherheit oder einen um 20 % reduzierten Mautsatz bevorzugen. Abbildung 28 weist nun darauf hin, dass eine Mehrzahl der Industrie- und Handelsunternehmen einen geringeren Mautsatz vor der Planungssicherheit bevorzugt. Nur bei den Transportdienstleistern würden 52 % der Unternehmen die Alternative Planungssicherheit wählen. Dies liegt darin begründet, weil Transportdienstleister durch die Lkw-Maut wesentlich stärker in ihrem Geschäft tangiert werden als Industrie- oder Handelsunternehmen.

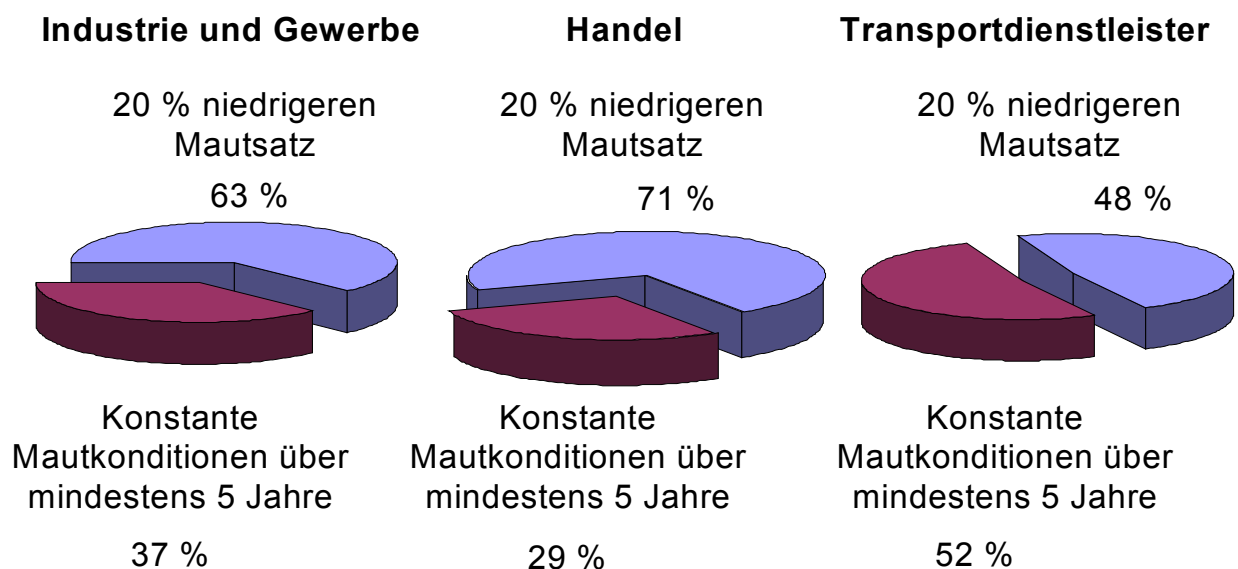


Abbildung 28: Welche Alternativen werden bevorzugt? 20 % geringerer Mautsatz oder konstante Mautkonditionen über 5 Jahre?

Dadurch wird deutlich, dass Unternehmen – insbesondere die Transportdienstleister – konstante Mautbedingungen über einen mittelfristigen Planungszeitraum befürworten.

4.8 Transportlogistische Strategien zur Minderung der Zusatzkosten durch die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut

4.8.1 Verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen

Eine Möglichkeit zur Senkung der mautinduzierten Zusatzkosten stellt die verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen dar. Im Nahverkehr kann dies durchaus sinnvoll

sein. Im Fernverkehr dagegen sind bei Nutzung nicht-bemauteter Straßen die vorgegebenen engen Zeitfenster kaum realisierbar, die Treibstoffkosten steigen, der Verschleiß der Kraftfahrzeuge nimmt zu. Ferner ist zu erwarten, dass Parallelstraßen zu Autobahnen, die durch die Lkw-Maut verstärkt benutzt werden, mittelfristig ebenfalls bemautet werden. Die Abbildung 29 gibt Auskunft darüber, inwieweit die verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen für die Industrie- und Gewerbeunternehmen von Bedeutung ist. Es ist zu erkennen, dass der überwiegende Teil der Unternehmen diese Strategie zur Minderung der Mautbelastung nicht bzw. kaum einsetzen wird. Ähnlich stellt sich das Ergebnis der Transportdienstleister dar (siehe Abbildung 30)

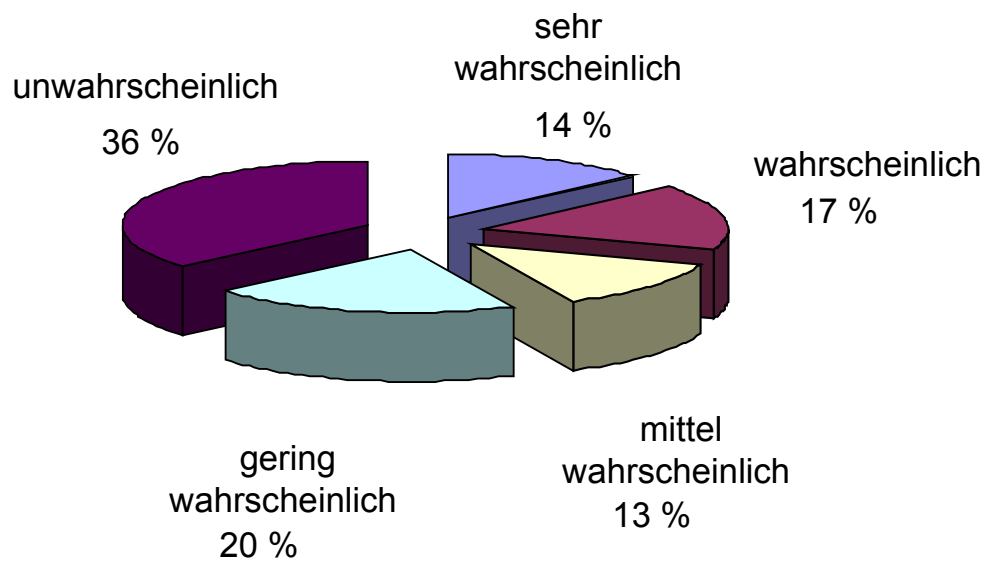


Abbildung 29: Verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen, Industrie und Gewerbe

In der Umfrage 2002 sind noch 45,7 % der Industrie- und Gewerbeunternehmen ausgegangen, dass die verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich ist. Inzwischen sehen nur noch 31 % diese als eine solche relevante Strategie an.

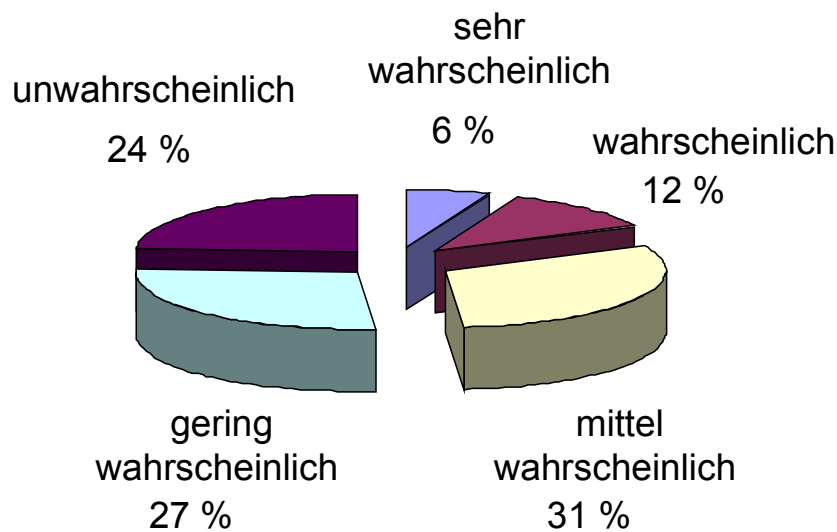


Abbildung 30 Verstärkte Nutzung nicht-bemauteter Straßen, Transportdienstleister

Im Gegensatz zur Umfrage 2002, als 63 % angaben, diese Strategie wahrscheinlich bzw. sehr wahrscheinlich durchzuführen, sehen nur noch 18 % diese als relevant an. Hier ist deutlich zu erkennen, dass viele Transportdienstleister inzwischen registriert haben, dass mit dieser Strategie mehr Nach- als Vorteile generiert werden.

4.8.2 Verstärkter Einsatz nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge

Der Einsatz von nicht-mautpflichtigen Kraftfahrzeugen, d.h. von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 3,5 Tonnen, kann die Mautkosten für ein Unternehmen senken. Andererseits können bei vermehrtem Einsatz kleiner Fahrzeuge Anschaffungskosten für neue Fahrzeuge und zusätzliche Personalkosten anfallen. Ob daher diese Strategie vorteilhaft ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Wie Abbildung 31 zeigt, ist für die Mehrzahl der Industrie- und Gewerbeunternehmen diese Strategie vollkommen unrealistisch. Nur wenige Unternehmen werden wahrscheinlich kleine, nicht-mautpflichtige Fahrzeuge öfters einsetzen. Ganz ähnlich sieht das Antwortverhalten bei den Transportdienstleistern aus, wie Abbildung 32 verdeutlicht.

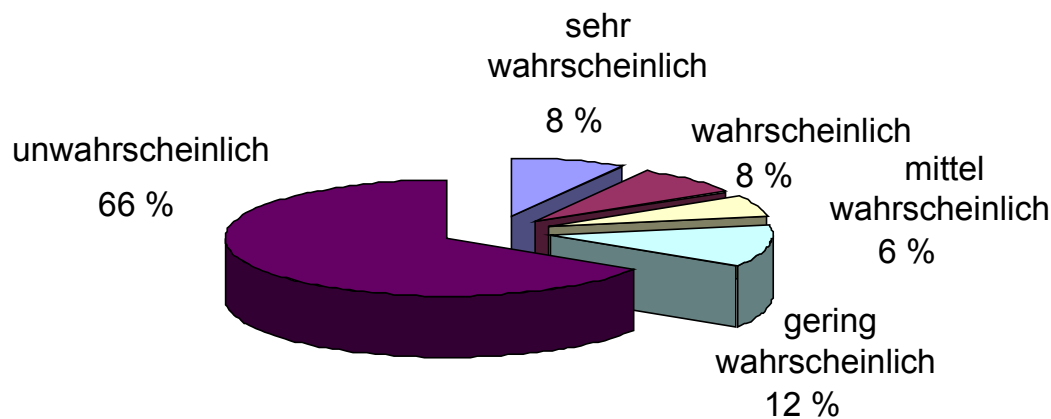


Abbildung 31: Verstärkter Einsatz kleiner, nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge, Industrie und Gewerbe

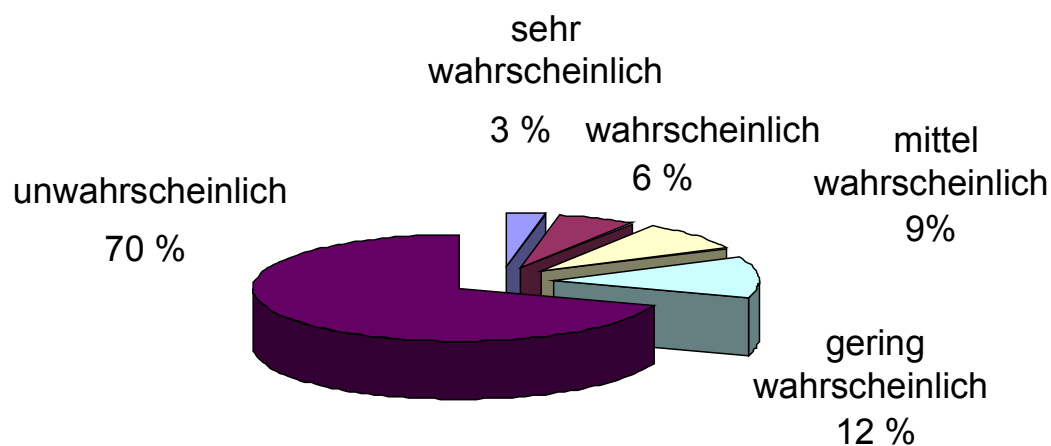


Abbildung 32: Verstärkter Einsatz kleiner, nicht-mautpflichtiger Fahrzeuge, Transportdienstleister

Im Gegensatz zur Umfrage 2002 sieht nunmehr eine höhere Zahl von Unternehmen diese Strategie als unwahrscheinlich an. Damals ging nur 55 % der Befragten aus, dass diese Strategie für sie keine Rolle spielt.

4.8.3 Verstärkter Einsatz von kleineren, geringer bemahteten Fahrzeugen

Aufgrund der erheblichen Spreizung der Mautsätze für 2-Achser, 3-Achser und 4- und Mehrachser kann es sinnvoll sein, statt auf große Fahrzeuge verstärkt auf kleinere Fahrzeuge mit weniger Achsen zu setzen, um die Mautkosten zu verringern. Andererseits fallen dann bei einer solchen Strategie zusätzliche Kosten für weitere Fahrzeuge und für weiteres Fahrpersonal an. Ob daher diese Strategie sinnvoll ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Entsprechend Abbildung 33 sehen auch hier die

Mehrzahl der Industrie- und Gewerbeunternehmen diese Strategie als unwahrscheinlich an. Ähnlich sehen dies die Transportdienstleister (Abbildung 34)

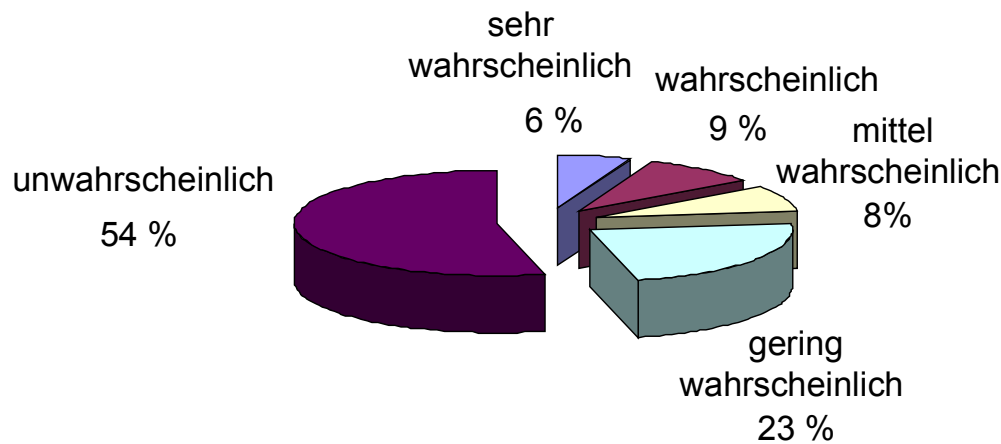


Abbildung 33: Verstärkter Einsatz von kleineren, geringer bemauneten Fahrzeugen; Industrie und Gewerbe

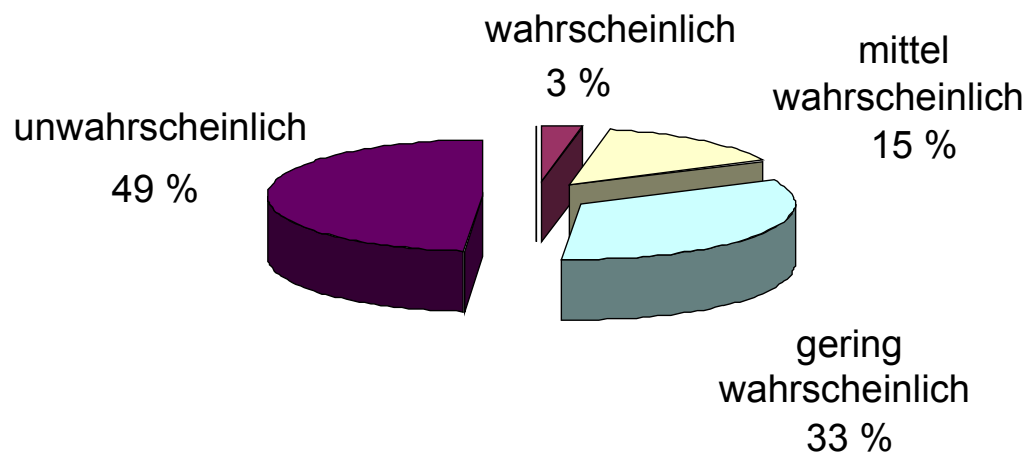


Abbildung 34: Verstärkter Einsatz von kleineren, geringer bemauneten Fahrzeugen; Transportdienstleister

In der Umfrage 2002 hielten nur 43 % diese Strategie für unwahrscheinlich. Einige Unternehmen registrierten offensichtlich in der Zwischenzeit, dass der Einsatz kleinerer, geringer bemauneten Fahrzeuge kostenrechnerisch keinen Vorteil ergibt.

4.8.4 Verstärkter Einsatz größerer Fahrzeuge

Um die Mautkosten des Unternehmens zu senken, kann es durchaus sinnvoll sein, dass statt kleineren Fahrzeugen verstärkt größere Fahrzeuge eingesetzt werden. Dadurch erhöht sich das Ladungsvolumen, d.h. mehr Ladung kann mit einem einzigen Fahrzeug transportiert werden. Die Anzahl der durchzuführenden Transporte reduziert

sich, was sich in verringerten Mautkosten widerspiegeln kann. Die Abbildung 35 zeigt, dass für knapp die Hälfte der befragten Unternehmen der Industrie und des Gewerbes diese Maßnahme unwahrscheinlich ist. Auch für knapp die Hälfte der Transportdienstleister ist diese Strategie unwahrscheinlich, wie Abbildung 36 hinweist.

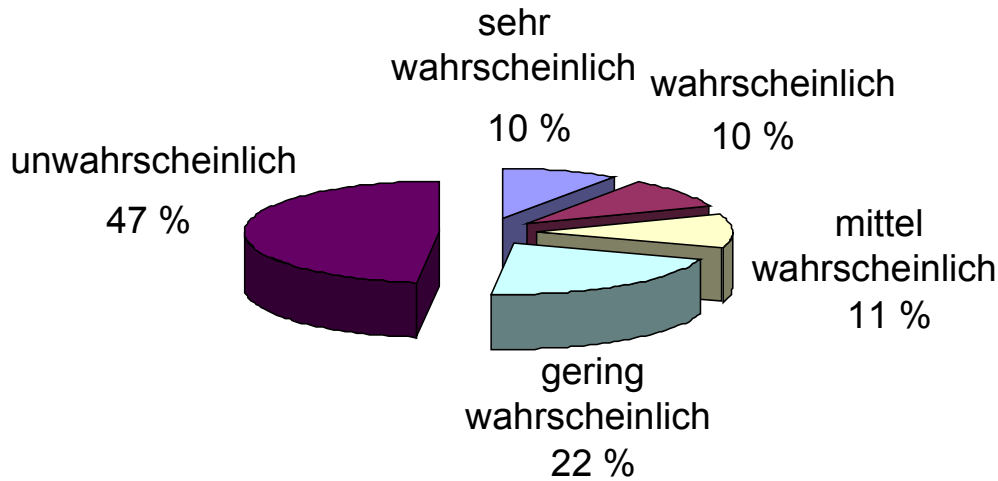


Abbildung 35: Verstärkter Einsatz größerer Fahrzeuge, Industrie und Gewerbe

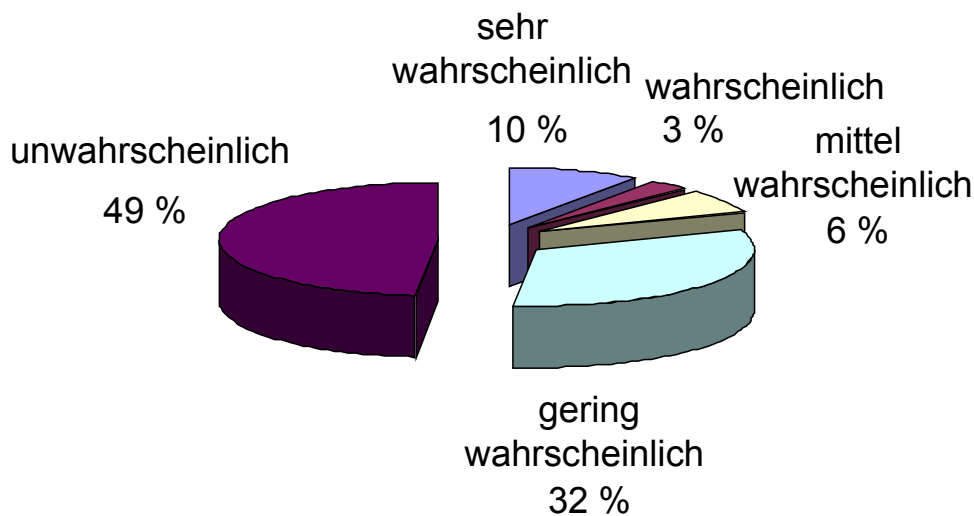


Abbildung 36: Verstärkter Einsatz größerer Fahrzeuge, Transportdienstleister

4.8.5 Verlagerung auf die Bahn

Ein vielfacher geäußelter Wunsch von Seiten der Verkehrspolitik ist es, durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut die Verlagerung auf die Schiene zu fördern. Durch eine Veränderung der Relativpreise Straße – Schiene kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehrsträger Eisenbahn von der Maut profitiert.

Allerdings halten es nur wenige Industrie- und Gewerbeunternehmen für (sehr) wahrscheinlich, verstärkt auf die Eisenbahn zu setzen (Abbildung 37). Die Transportdienstleister sind tendenziell skeptischer bei der verstärkten Nutzung der Eisenbahn – siehe Abbildung 38. Die Gründe für das schlechte Abschneiden liegen vermutlich in der schlechten Servicequalität der Bahn, der mangelnden Kundenorientierung und teils in hohen Kosten begründet.

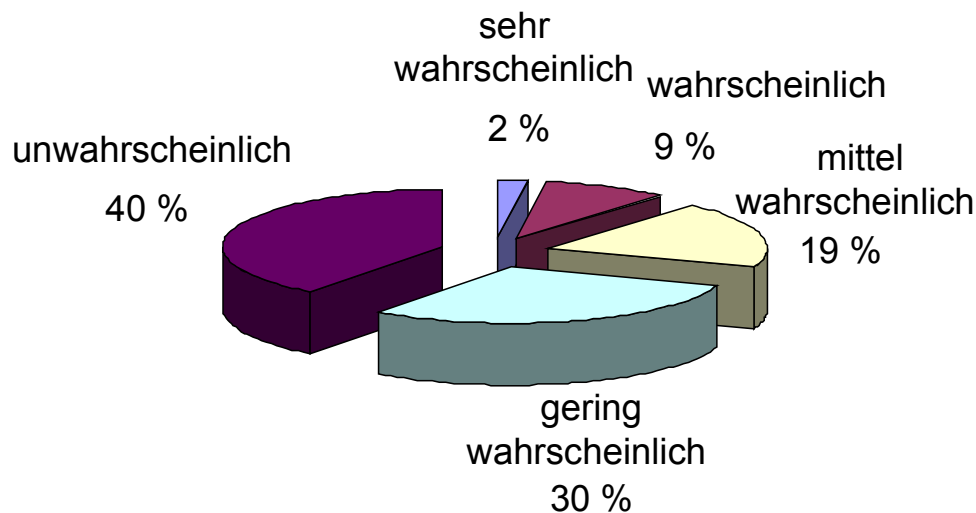


Abbildung 37: Verlagerung auf die Bahn, Industrie und Gewerbe

Bezüglich der Verlagerung auf die Bahn weisen diese Ergebnisse eine hohe Ähnlichkeit mit den Werten aus der Umfrage 2002 auf.

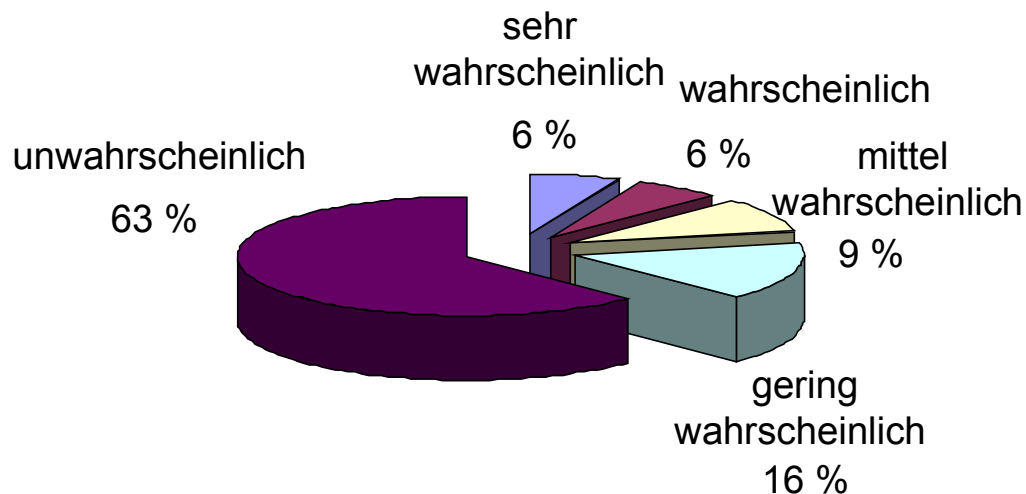


Abbildung 38: Verlagerung auf die Bahn, Transportdienstleister

4.8.6 Verstärkte Auslagerung von Transportdienstleistungen

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut kann für die verladende Wirtschaft ein Anlass sein, die Sinnhaftigkeit des eigenen Fuhrparks zu überprüfen. Der Werkverkehr leidet im Vergleich zum gewerblichen Verkehr unter relativ geringen Auslastungsgraden. Durch eine verstärkte Auslagerung von Transportdienstleistungen ergeben sich somit Möglichkeiten, Kostenvorteile zu lukrieren. 10 % der Industrie- und Gewerbeunternehmen halten diese Strategie für sehr wahrscheinlich und 14 % für wahrscheinlich, d.h. knapp ein Viertel denkt ernsthaft über die verstärkte Hinzuziehung von Transportdienstleistern nach. Damit ergeben sich für Transportdienstleister durch die Lkw-Maut neue Marktchancen.

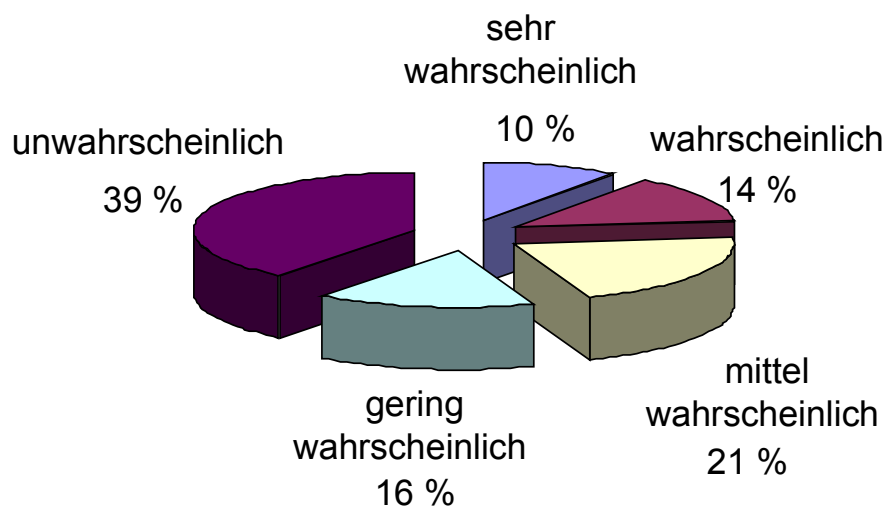


Abbildung 39: Verstärkte Auslagerung von Transportdienstleistungen, Industrie und Gewerbe

4.8.7 Reorganisation von Transportdienstleistungen

Die Lkw-Mauteinführung kann ein Anlass sein, die gesamte Transportlogistik des Unternehmens zu restrukturieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu erhöhen. Wie Abbildung 40 aufzeigt, ist für knapp die Hälfte der befragten Industrie- und Gewerbeunternehmen eine Reorganisation sehr wahrscheinlich bzw. wahrscheinlich. Nur 16 % betrachten eine Reorganisation als unwahrscheinlich. Dies deutet auf ein erhebliches Restrukturierungspotential hin. Bei den Transportdienstleistern ist das Restrukturierungspotential sogar noch größer, 15 % halten es für sehr wahrscheinlich und 46 % halten es für wahrscheinlich, dass Reorganisationsmaßnahmen ergriffen werden.

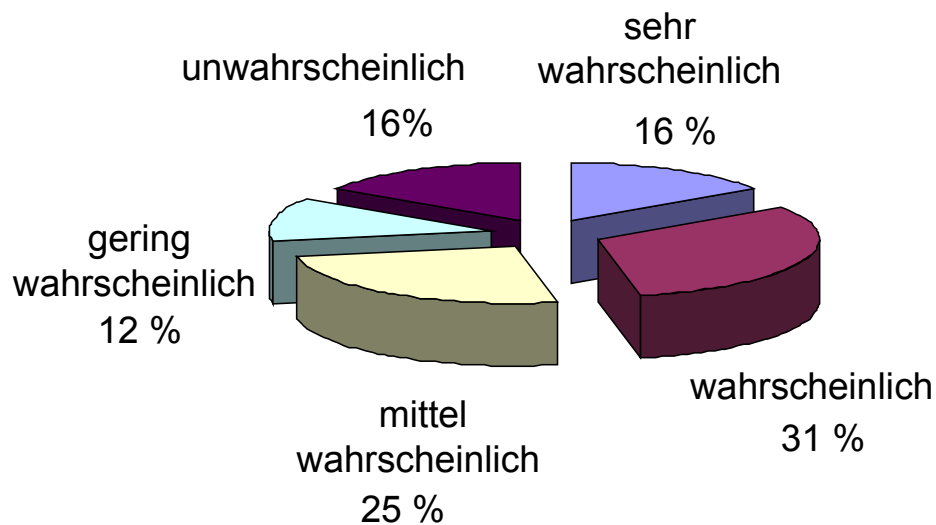


Abbildung 40: Reorganisation von Transportdienstleistungen, Industrie und Gewerbe

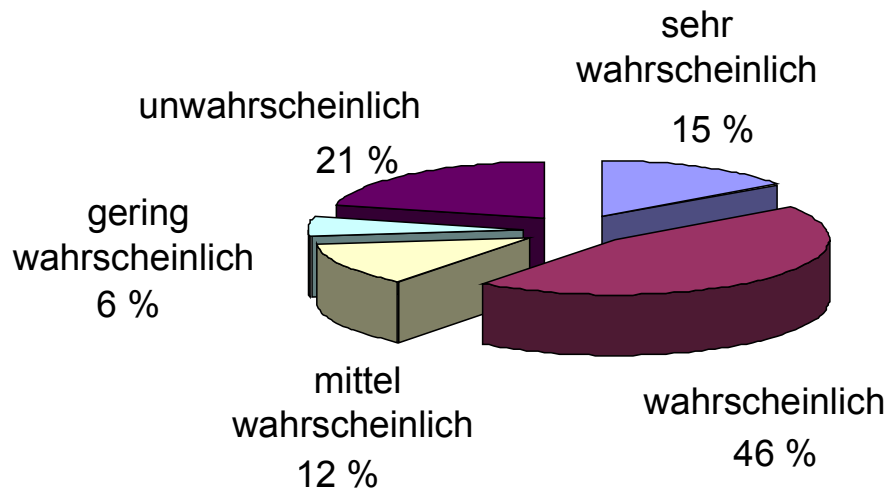


Abbildung 41: Reorganisation von Transportdienstleistungen, Transportdienstleister

4.8.8 Verstärkte Nutzung von Einwegverpackungen

Aufgrund der lautinduzierten Erhöhung der Transportkosten können Unternehmen zukünftig verstärkt auf Einwegverpackungen statt auf Mehrwegverpackungen setzen. Einwegverpackungen bedingen im Gegensatz zu Mehrweggebinden keinen Rücktransport und die Auslastung eines Transportmittels ist bei Einwegverpackungen generell größer als bei Mehrwegverpackungen. Wie Abbildung 42 verdeutlicht, ist für 11 % der verstärkte Einsatz von Einwegverpackungen sehr wahrscheinlich, für 10 % ist er wahrscheinlich. Allerdings sehen 60 % der befragten Industrie- und Gewerbeunternehmen diese Strategie als unwahrscheinlich an.

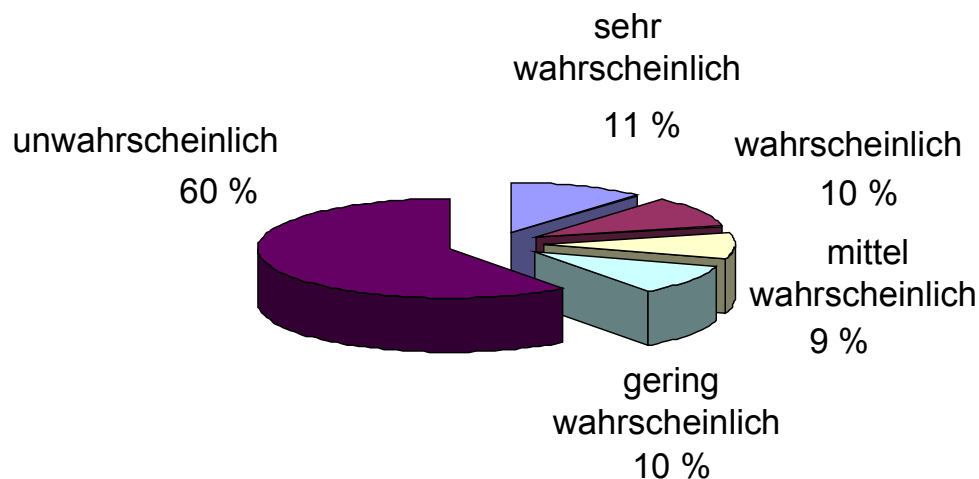


Abbildung 42: Verstärkte Nutzung von Einwegverpackungen, Industrie und Gewerbe

4.8.9 Verstärkte Kooperation mit anderen Verladern zur Auslastungssteigerung

Ein Industrie- oder Gewerbeunternehmen kann im Rahmen horizontaler Kooperationen mit anderen Industrie- und Gewerbeunternehmen zusammenarbeiten, um die Auslastung seiner Fahrzeuge zu erhöhen. Dies wirkt sich positiv auf die Durchschnittskosten, d.h. auf die Transportkosten pro Stück, aus. Im Zuge der mautinduzierten Transportkostenerhöhung kann diese Strategie – die grundsätzliche Zustimmung der beteiligten Verlager vorausgesetzt – bei kompatiblen Systemen und ähnlichen Transportströmen zu Synergieeffekten, also zu Transportkostenreduzierungen führen. Etwas mehr als ein Viertel der Unternehmen hält diese Strategie für wahrscheinlich oder sehr wahrscheinlich. Andererseits sagen 43 % der Verlager, dass diese Strategie für sie vollkommen unwahrscheinlich ist.

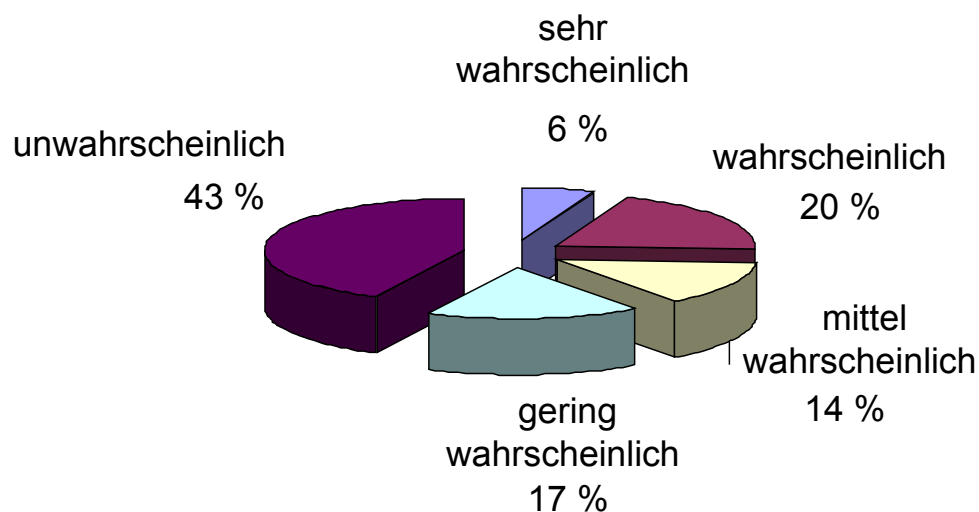


Abbildung 43: Verstärkte Kooperation mit anderen Verladern, Industrie und Gewerbe

4.8.10 Verstärkte Kooperation von Transportdienstleistern mit anderen Transportdienstleistern

Eine horizontale Kooperation mit anderen Transportdienstleistern kann dazu beitragen, die Auslastung des eigenen Fuhrparks zu verbessern und folglich Durchschnittskosten des Transports zu reduzieren. Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut kann als Anlass dazu dienen, verstärkt auf Zusammenarbeit mit anderen Spediteuren bzw. Frächtern zu setzen. Wie Abbildung 44 zeigt, ist knapp die Hälfte der befragten Transportdienstleister wahrscheinlich bzw. sehr wahrscheinlich interessiert, eine Kooperation mit anderen Transportdienstleistern einzugehen.

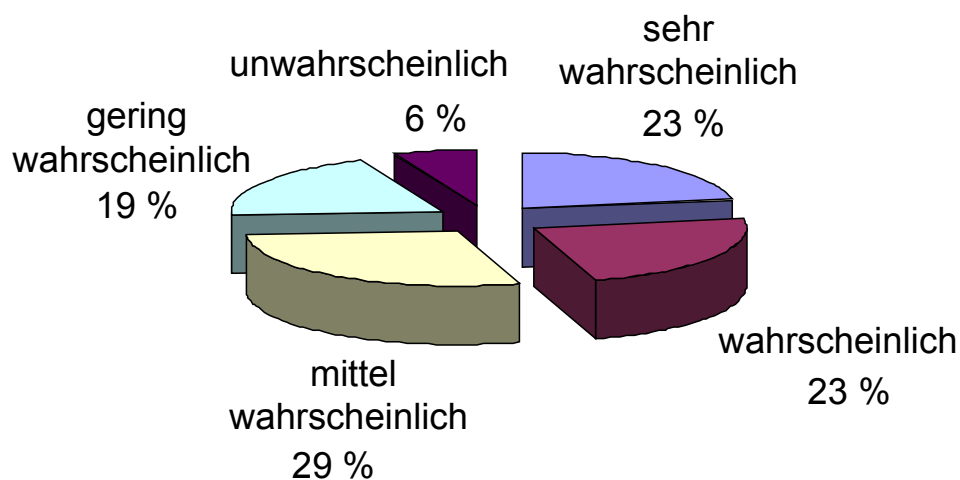


Abbildung 44: Verstärkte Kooperation mit anderen Transportdienstleistern

4.8.11 Verstärkter Trend zur Ausflagung bei Transportdienstleistern

Eine weitere Möglichkeit für Transportdienstleister, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, ist die Ausflagung von Kraftfahrzeugen in Länder, die günstigere Fahrzeuggesamtkosten aufweisen. Die Einführung der Maut mag ein Anlass für Unternehmen sein, über die Ausflagung nachzudenken. Die Abbildung 45 zeigt deutlich, dass mehr als ein Drittel der Transportdienstleister die Strategie der Ausflagung für wahrscheinlich bzw. sehr wahrscheinlich halten. Nur 17 % halten dies für vollkommen unrealistisch.

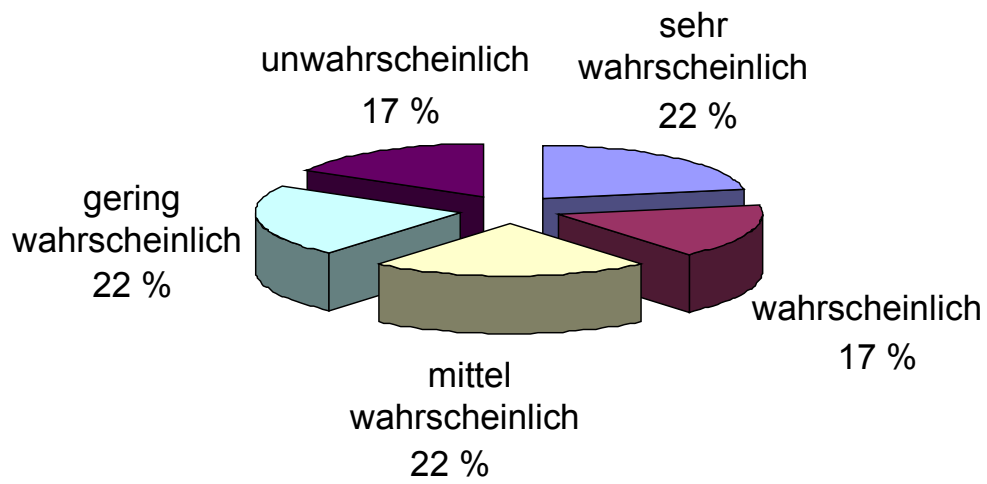


Abbildung 45: Verstärkung des Trends zur Ausflagung bei Transportdienstleistern

5 Handlungsempfehlungen und Fazit

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut zum 01.Jänner 2004 in Österreich hat erhebliche Folgewirkungen für die österreichischen Unternehmen. Das Ziel dieser Studie bestand darin, die möglichen Auswirkungen aufzuzeigen und zu beschreiben.

- Die Transportkosten steigen bei Industrie und Gewerbe im Durchschnitt um 12,0 %. Handelsunternehmen erwarten eine Erhöhung um 13,3 % und Transportdienstleister um 17,7 %.
- Die indirekten Mautkosten, die auf die direkten Mautkosten aufgeschlagen werden, nehmen bei Industrie- und Gewerbeunternehmen einen Wert von 8,0 % der direkten Mautkosten an.
- 85 % der Transportdienstleister sowie 67 % der Industrie- und Gewerbeunternehmen erwarten über die Abschaffung der Straßenbenutzungsgebühr und die Rücknahme der Kfz-Steuererhöhung 2001 hinaus weitere Entlastungsmaßnahmen des Staates. Viele Unternehmen fordern eine Senkung der Kfz-Steuer auf das EU-Mindestniveau.
- Die Beschaffungskosten von Industrie- und Gewerbeunternehmen steigen im Durchschnitt um 5,5 %.
- Die Verkaufspreise erhöhen sich bei der Industrie um 2,8 %, im Handel um 2,9 % und bei den Transportdienstleistern um 14,6 %.
- Die Lkw-Maut hat für viele Unternehmen negative Folgen für ihre Wettbewerbsfähigkeit. 33 % der Unternehmen erwarten eine verschlechterte Wettbewerbsposition gegenüber ihren österreichischen Mitbewerbern in Österreich. 50 % erwarten eine Verschlechterung ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den ausländischen Konkurrenten im Ausland. Die Lkw-Maut verringert damit die Exportfähigkeit österreichischer Unternehmen!
- Österreichische Unternehmen sehen in Bezug auf unterschiedliche Mautsätze sowie unterschiedliche

Einbeziehung von Fahrzeugen in Österreich und Deutschland einen deutlichen Wettbewerbsnachteil.

- Änderungen in der Fuhrparkstruktur sowie im Fahrverhalten als Antwort auf die zusätzliche mautinduzierte Kostenbelastung werden nur wenige Unternehmen vornehmen. Die Verlagerung auf die Bahn halten gerade einmal 11 % für wahrscheinlich bzw. sehr wahrscheinlich.
- 39 % der Transportdienstleister wollen aufgrund der Lkw-Maut verstärkt Lkw aus Österreich ausflaggen. Dies zieht negative gesamtwirtschaftliche Konsequenzen nach sich.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im In- und Ausland nicht zu gefährden, sind von Seiten des Staates weitere Entlastungsmaßnahmen erforderlich, um die mautinduzierten Zusatzbelastungen zu verringern. Neben einer Reduktion der Kfz-Steuer auf EU-Mindestniveau erscheinen eine Ökologisierung im Sinne einer Ausgestaltung der Mautsätze entsprechend Schadstoffausstoß und eine Senkung der Mineralölsteuer als erforderlich. Mittelfristig ist eine stärkere Orientierung an den niedrigeren deutschen Mautsätzen eine sinnvolle Möglichkeit, die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Unternehmen zu erhöhen.