

Positionspapier Mauterhöhungs-STOPP 2026

Ein neuer Entwurf für Mauttarife im Jahr 2026 wird seit Kurzem diskutiert. Dieser sieht stark steigende Mauttarife für Lkw und Busse vor. Insgesamt geht es um geschätzte **Mehrkosten von 177 Mio. EUR und eine prozentuelle Steigerung von weiteren ca. 10 - 13 % bei modernen Lkw** (Referenzfahrzeug: Euro VI, 4 Achsen und CO₂ Klasse 1).

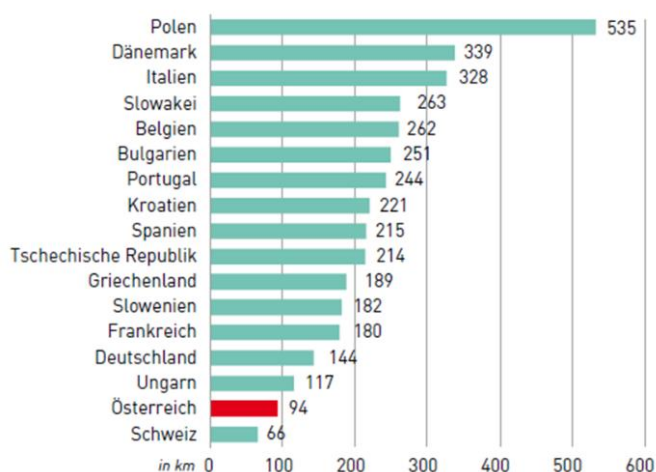
85% der auf österreichischen Straßen transportierten Güter haben Ziel oder Quelle im Inland. Nur 15 % sind reiner Transitverkehr! Dadurch werden gerade die innerösterreichischen Transporte von den Mauterhöhungen stark betroffen.

Der Entwurf für Mauttarife 2026 sieht besonders starke Erhöhungen der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung vor. Bei Euro VI-Fahrzeugen (die mit rund 95 % Fahrleistungsanteil die bei weitem größte Fahrzeuggruppe ausmachen) sollen diese Tarifbestandteile teilweise 3,5-mal so hoch sein wie aktuell.

Österreich hat bereits jetzt die höchsten Mauttarife in der EU. Es schöpft in hohem Maße die Möglichkeiten der EU-Wegekosten-Richtlinie aus, was bereits jetzt zu Wettbewerbsnachteilen für die österreichischen Unternehmen führt. Im Jahr 2024 hat die ASFINAG rund 1,7 Mrd Euro an Lkw- und Bus-Mauterlösen eingenommen. Die geplante neuerliche Anhebung der Maut ist nicht tragbar. Die österreichische Wirtschaft kämpft bereits mit extremen Kostenbelastungen: Energiekosten, Lohnkosten, Fahrzeugpreise - alles ist gestiegen. Eine zusätzliche Mauterhöhung ohne kompensierende Maßnahmen belastet insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen überproportional und gefährdet ihre Wettbewerbsfähigkeit. All das hat negative Auswirkungen auf den österreichischen Wirtschaftsstandort.

Fahrleistungsabhängige Mautsysteme im Vergleich

FAHRLEISTUNGSABHÄNGIGE MAUTSYSTEME



Die Grafik zeigt, wie weit ein moderner 40t Lkw auf gebührenpflichtigen Autobahnen und Schnellstraßen mit 50 € kommt: Leider in Österreich nicht besonders weit (94 km) etwa im Vergleich zu Deutschland (144 km), Italien (328 km) oder Polen (535 km). Als Extrembeispiel kommt man auf der Sondermautstrecke über den Brenner mit 50 € hochgerechnet nur 31 km weit.

Quelle: Bundessparte Transport und Verkehr, WKÖ

Faktencheck

- Österreich hat mit Abstand die höchsten Lkw- und Bus-Mauttarife in der EU.
- 85% der auf österreichischen Straßen transportierten Güter haben Ziel oder Quelle im Inland.

- Die hohen Mauttarife führen bereits jetzt zu Wettbewerbsnachteilen für die österreichischen Unternehmen.
- Bei einer Lkw-Fahrt von Wien nach Salzburg sind die Mautkosten höher als die Personalkosten oder Treibstoffkosten. In einem konkreten Beispiel sind die Mautkosten um etwa 65% höher als die Personalkosten.
- Auf einem Beispiel-Lkw, der ca. 50% am mautpflichtigen Straßennetz fährt, lasten bereits jetzt ungefähre Mautkosten von 40 000 Euro/Jahr.
- In den letzten zwei Jahren sind die Mauttarife um rund 21 % angestiegen, laut Plänen des Verkehrsministeriums sollen Sie nun um weitere 10 - 13 % erhöht werden.

Unsere Forderungen

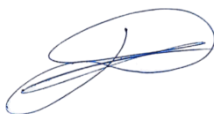
Einfrieren der Mauttarife auf dem Niveau 2025!

Statt neuer Belastungen Sparwille der Regierung und echte Strukturreformen!

Kurzfristig wirksame alternative Möglichkeiten, Belastungen der österreichischen Unternehmen zu reduzieren:

- Senkung der Infrastrukturgebühren
- Umschichtung und Neuberechnung bei den Preisen für Kurzzeitvignetten, um zumindest die von der Regierung beschlossenen zusätzlichen Einnahmen von 42 Mio Euro aus externen Kosten zu generieren
 - Gerade im Transit durch Österreich und ohne Wertschöpfung in Österreich enorme Belastung für Bevölkerung und Umwelt
 - Im EU-Vergleich ist Ö bei der Vignette günstig, im Lkw- und Busbereich sehr teuer (in Slowenien kostet die 7-Tagesvignette 16 Euro, in Österreich die 10-Tagesvignette 12,40 Euro, in Ungarn kostet die 10-Tagesvignette 15,67 Euro, in Italien und Kroatien ist die Pkw-Maut fahrleistungsabhängig und erheblich teurer)

Daher sprechen sich die unterzeichnenden Sparten vehement gegen weitere Erhöhungen bei der Fahrleistungsabhängigen Maut aus und fordern statt neuer Belastungen einen Sparwillen der Regierung und echte Strukturreformen!



Mst Ing. Manfred Denk, MBA
Obmann Bundessparte Gewerbe und Handwerk

Dr. Rainer Trefelik
Obmann Bundessparte Handel

Mag. Siegfried Menz
Obmann Bundessparte Industrie

Markus Roth
Obmann Bundessparte Information und Consulting

KommR Mag. Susanne Kraus-Winkler, MRICS
Obfrau Bundessparte Tourismus und Freizeitwirtschaft

Mag. Alexander Klacska
Obmann Bundessparte Transport und Verkehr