

Sektorale und regionale Aspekte zum Straßenverkehrsbeitrag

Der Nationalrat hat am 11. April 1978 das Straßenverkehrsbeitragsgesetz beschlossen. Demnach wird ab 1. Juli 1978 eine Abgabe für die Beförderung von Gütern auf der Straße eingehoben werden. Abgabepflichtig ist der Transport mit in- und ausländischen Fahrzeugen, deren höchste zulässige Nutzlast mehr als 5 t beträgt. Begründet wird der Straßenverkehrsbeitrag mit der starken Zunahme des Schwerlastverkehrs, der hohe zusätzliche Straßenbau- und -erhaltungskosten verursacht. Mit dieser Abgabe sollen auch die Wettbewerbsverhältnisse im Güterfernverkehr zugunsten der Bahn geändert werden.

In der vorliegenden Arbeit wird zunächst das voraussichtliche Steueraufkommen aus dem Straßenverkehrsbeitrag geschätzt. Die Beitragssätze werden mit gleichartigen steuerlichen Belastungen des Straßengüterverkehrs in anderen europäischen Ländern verglichen. Im Hauptteil werden die Schwerpunkte des Straßentransportes in der österreichischen Wirtschaft nach Wirtschaftsbereichen und Regionen untersucht. Dabei wird geprüft, in welchen Bereichen verkehrspolitische Zielsetzungen — in Form von Transportgutverlagerungen zur Bahn — verfolgt werden könnten.

Voraussichtlich 1 Mrd. S Einnahmen im 2. Halbjahr 1978

Der Straßenverkehrsbeitrag wird für Fahrzeuge mit *inländischem* Kennzeichen pauschaliert. Die Abgabe ist nach Nutzlastklassen gestuft und beträgt für jeden angefangenen Kalendermonat pro Tonne höchster zulässiger Nutzlast für

Sattelanhänger bis zu 8 t	85 S
Sattelanhänger mit mehr als 8 t	170 S
Sonstige Anhänger und Lkw bis zu 8 t	100 S
und sonstige Anhänger und Lkw über 8 t	200 S

Innerhalb eines Betriebes ist pro Zugfahrzeug nur für einen Anhänger der Straßenverkehrsbeitrag zu entrichten. Von Transporten mit *ausländischen* Fahrzeugen wird pro Tonne Nutzlast und in Österreich gefahrenem Kilometer eine Abgabe von 25 Groschen eingehoben, wobei bei mehrmaligen Fahrten innerhalb eines Monats das entsprechende Pauschale wie für inländische Fahrzeuge die Obergrenze der Abgabe bildet.

Neben den Fahrzeugen bis zu 5 t Nutzlast sind auch Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, der Feuerwehr usw. sowie Zugmaschinen samt Anhänger, wenn die Fahrt ausschließlich für Zwecke eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes durchgeführt wird, vom Straßenverkehrsbeitrag befreit.

Die *Schätzung der voraussichtlichen Einnahmen* aus dem Straßenverkehrsbeitrag ist problematisch: Erstens wird das Transportaufkommen im Ein- und Ausfuhrverkehr nicht getrennt nach in- und ausländischen Fahrzeugen erhoben. Für die Aufteilung müssen daher, ebenso wie für die durchschnittliche Transportentfernung, Annahmen getroffen werden. Weiters kann man das Ausmaß der Reaktionen auf den Verkehrsbeitrag schwer voraussehen. Vermutlich wird ein Teil des Anhängerbestandes abgemeldet werden. Bisher gab es kaum eine Veranlassung schwach ausgelastete Anhänger aus dem Verkehr zu ziehen, da für sie keine Kfz-Steuer und nur eine mini-

Übersicht 1

Schätzung der voraussichtlichen Einnahmen aus dem Straßenverkehrsbeitrag im 2. Halbjahr 1978

1. Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen

	Nutzlast 1976 1 000 t	davon 1978 ¹⁾ beitrags- pflichtig %	Beitrags- satz pro Halb- jahr S je t	Beitrag Mill S
Lkw				
5–8 t	135	90	600	73
8 t und mehr	193	90	1 200	208
Anhänger				
5–8 t	90	70	600	38
8 t und mehr	216	80	1 200	207
Sattelanhänger	90	90	1 020	83
Beitrag inländischer Fahrzeuge				609

2. Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen

	Transportauf- kommen 2. Halbjahr ²⁾ 1976 1978		Ausla- stung ³⁾ %	Ø Binnen- strecke ¹⁾ km	Nutzlast t-km Mill	Beitrag Mill S
Ein- Ausfuhr	5 0	3 0	80	153	574	143
Transit	11 4	8 0	80	167	1 670	418
Beitrag ausländischer Fahrzeuge ohne Berücksichtigung von Pauschalen						561
abzüglich 50% der Fahrten mit pauschalierten Fahrzeugen						–281
zuzüglich Beitrag pauschalierter Fahrzeuge						+173
Beitrag ausländischer Fahrzeuge						453

¹⁾ Unter Berücksichtigung von Bestandsweiterungen, Abmeldungen und nicht beitragspflichtigen Fahrzeugen. — ²⁾ Laut Österreichischem Statistischem Zentralamt: Straßengüterfernverkehr in Österreich 1971 — ³⁾ Prognose

male Haftpflichtversicherungsprämie zu zahlen sind. Ferner sind Umtypisierungen von Fahrzeugen auf niedrigere Nutzlastklassen zu erwarten. Ausländische Frachtführer werden versuchen, eine geringere Zahl von Fahrzeugen öfter im Verkehr nach und durch Österreich einzusetzen, damit auch für sie die Monatspauschale die Obergrenze der Abgabe ist.

Ausgehend von der Bestandsstatistik der Kraftfahrzeuge und der Außenhandelsstatistik prognostiziert das Institut für das 2. Halbjahr 1978 Einnahmen von etwa 1 Mrd. S. Bei dieser Prognose wurden die zu erwartenden Abmeldungen und Umtypisierungen des Fahrzeugbestandes sowie Reaktionen ausländischer Frachtführer einkalkuliert. Rund 40% des Straßenverkehrsbeitrages werden bei Transporten mit ausländischen Fahrzeugen anfallen. Das Aufkommen von Fahrzeugen mit inländischen Kennzeichen wird sich voraussichtlich zu etwa gleichen Teilen auf das Fuhrgewerbe und den Werkverkehr (Fahrzeuge von Produktions- und Handelsbetrieben) verteilen.

Die pauschalierte Abgabe bedeutet für den Fahrzeughalter zusätzliche Fixkosten. Sie werden z. B. für einen 24-t-Sattelzug 48.960 S, für einen 7-t-Lkw 8.400 S pro Jahr betragen. Unter der Annahme durchschnittlicher jährlicher Fahrleistungen von Lkw und Sattelzügen wie in der BRD¹⁾, einer 50%igen Auslastung der Lkw und einer 75%igen der Sattelzüge ergibt sich ein Tonnen-Kilometer-Satz von 10 Groschen für den 7-t-Lkw und von 4 Groschen für den Sattelzug (gegenüber 1 S im ursprünglichen Gesetzesentwurf). Durch den für Transporte mit ausländischen Fahrzeugen zu leistenden Beitrag von 25 Groschen pro Nutzlast-Tonnen-Kilometer erhöhen sich die unmittelbaren Transportkosten im Fernverkehr um mindestens 30%²⁾.

Konsequenzen für den internationalen Verkehr

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr ist durch multilaterale Abkommen im Rahmen der ECE und durch bilaterale Verträge geregelt. Diese Vereinbarungen bestimmen die Zahl der Fahrten im direkten, Transit- und Drittlandverkehr. Des weiteren betreffen sie gegenseitige Befreiungen von Kraftfahrzeugsteuern, Straßenbenützungsabgaben und Umsatzsteuern. Eine mit dem Straßenverkehrsbeitrag vergleichbare Abgabe wird gegenwärtig in Jugoslawien (11 Groschen pro Tonnenkilometer) und in der Türkei (15 Groschen) eingehoben. Die Besteuerung

¹⁾ Lkw: 24.000 km, Sattelzug 66.000 km (Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen 1976); in Österreich gibt es keine Erhebungen über Lkw-Fahrleistungen

²⁾ 20 t Ladung über 200 km Transportstrecke bei einer 85%igen Auslastung des Fahrzeuges. Tarifklasse 1 des Fernverkehrstarifes des Fuhrgewerbes.

der Transporte mit ausländischen Fahrzeugen in Österreich wird vermutlich einige Länder veranlassen, auch österreichische Fahrzeuge entsprechend zu besteuern. Gemäß den Erläuterungen zur Gesetzesvorlage erfordert der Straßenverkehrsbeitrag die Kündigung von Vereinbarungen über gegenseitige Abgabenbefreiungen mit der BRD, Bulgarien, Italien, Liechtenstein, der ČSSR und der UdSSR.

In diesem Zusammenhang interessiert die Frage nach der Höhe der Zahlungen für Beförderungen mit österreichischen Fahrzeugen im Ausland, wenn im Zuge von Retorsionsmaßnahmen von sämtlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrländern ebenfalls eine dem österreichischen Straßenverkehrsbeitrag entsprechende Abgabe eingehoben wird. Allein auf Grund der vom Fuhrgewerbe gemeldeten Transportleistungen auf ausländischen Straßen ergäbe sich für das 2. Halbjahr 1978 eine voraussichtliche Abgabenhöhe von 615 Mill. S³⁾. Demgegenüber sind nach den eingangs angeführten Schätzungen über den Straßenverkehrsbeitrag Einnahmen von ausländischen Fahrzeugen von nur 450 Mill. S zu erwarten. Die Transportleistungen des heimischen Fuhrgewerbes auf ausländischen Straßen sind in den letzten sieben Jahren durchschnittlich um 13 1/2% pro Jahr gewachsen. Der Straßentransitverkehr durch Österreich hat im gleichen Zeitraum fast doppelt so stark zugenommen (jährlich um 24%). Daraus kann man schließen, daß im genannten Zeitraum die Belastung österreichischer Straßen durch ausländische Transportfahrzeuge viel stärker gestiegen ist als die Belastung ausländischer Straßen durch österreichische Fahrzeuge.

Die Konkurrenz im internationalen Straßengüterverkehr ist trotz Kontingentierung der Fahrten sehr heftig. Die Wettbewerbsfähigkeit hängt sowohl von

³⁾ Tatsächlich dürfte dieser Betrag viel höher sein, da eine große Zahl von Auslandsfahrten erfahrungsgemäß nicht gemeldet wird.

Übersicht 2

Steuerliche Belastung der Haltung eines Lkw-Zuges mit 38 t Gesamtgewicht in ausgewählten Ländern (Kraftfahrzeugsteuer; Stand 1. März 1978)

Land	Steuer pro Jahr in S
Dänemark	71.130
BRD	67.250
Schweden	38.030
Belgien	22.400
Finnland	19.170
Niederlande	17.460
Schweiz	14.860 ¹⁾ 2)
Großbritannien	13.570 ³⁾
Italien	4.740
Österreich	3.600
Frankreich	1.270

Q: ECE. Taxes on transport on motor fuel and tyres and on motor vehicles. Genf 1978. — ¹⁾ Durchschnitt Schweiz (nach Kantonen unterschiedlich) — ²⁾ Steuersatz für Lkw-Züge in der höchsten zulässigen Gewichtsklasse

Lohn- und Kapitalkosten (hier spielt auch die vorzeitige Abschreibungsmöglichkeit eine gewisse Rolle), von arbeitsrechtlichen Vorschriften und Betriebsmittelpreisen als auch von der *steuerlichen Belastung der Fahrzeughaltung* im Heimatstaat ab

So schwankt die Kraftfahrzeugsteuer für einen Europazug (38 t Gesamtgewicht) zwischen 1 270 S pro Jahr in Frankreich und 71 130 S in Dänemark. Der pauschalierte Straßenverkehrsbeitrag erhöht für das heimische Fuhrgewerbe die Besteuerung eines Europazuges von 3 600 S auf 61 200 S

Sektorale Schwerpunkte

Im Straßengüterverkehr sind Fahrzeuge der Produktionsbetriebe, des Handels und der fuhrgewerblichen Unternehmungen eingesetzt. Statistische Unterlagen, aus denen die sektorale Bedeutung des Straßentransportes hervorgeht, liegen nur für Teilbereiche vor. Die Gesamtbelastung des Straßengüterverkehrs durch die neue Abgabe kann daher auch nicht direkt auf die verschiedenen Wirtschaftsbereiche aufgeteilt werden. Auf Grund verschiedener Kennzahlen läßt sich jedoch die Belastung einzelner Wirtschaftsbereiche abschätzen.

Die Bestandsstatistik der Kraftfahrzeuge gibt einen ersten Einblick in die Verteilung der *Nutzlastkapazitäten*; eine tiefergehende Aufgliederung der Werkverkehrskapazitäten des produzierenden Sektors findet sich in der Industrie-, Gewerbe- und Baustatistik. In verschiedenen Branchen wird die Funktion der Vor- und Absatzfracht zum Großteil auf den Handel oder auf das Fuhrgewerbe übertragen. Die warenspezifischen Transportaufkommen bzw. -leistungen dieser Unternehmungen geben weitere Kenntnis über die sektorale Bedeutung des Straßengüterverkehrs. Die *Transportleistung* wird jedoch gegenwärtig nur im frachtbriefpflichtigen⁴⁾ Straßengüterverkehr des Fuhrgewerbes statistisch erfaßt. Das gesamte *Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr*, aufgeteilt nach Warengruppen und Verkehrsträgern, wird in der Außenhandelsstatistik ausgewiesen.

Die *Transportkapazität* der in Österreich zugelassenen Lastkraftwagen und Anhänger⁵⁾ betrug 1976 1 02 Mill. t Nutzlast. Das Fuhrgewerbe hatte einen Nutzlastanteil von 31 1/2%. Da im Fuhrgewerbe fast durchwegs schwere Fahrzeuge eingesetzt werden, war sein Anteil am abgabepflichtigen Bestand (Fahrzeuge mit über 5 t Nutzlast) mit 41 1/2% weit höher. Innerhalb der Werkverkehrskapazitäten (firmeneigene Fahrzeuge von Industrie, Gewerbe und Handel) sind in der Bestandsstatistik nur die Lkw-Bestände nach Wirtschaftszweigen und Nutzlastklassen aufgeglie-

dert. Der Handel hat an der abgabepflichtigen Lkw-Gesamtkapazität einen Anteil von 17 1/2%, Industrie und Gewerbe von 38%.

Übersicht 3

Ladepkapazitäten von Lastkraftwagen und Anhängern 1976

	Insgesamt		über 5 t	
	t	Anteil %	t	Anteil %
Lastkraftwagen				
Industrie und Gewerbe	206 536	41,1	124 366	37,8
Handel	108 310	21,6	57 961	17,6
Fuhrgewerbe	129 081	25,7	117 751	35,8
Sonstige	58 606	11,6	28 771	8,8
Zusammen	502 533	100,0	328 849	100,0
Anhänger				
Werkverkehr	323 131	63,0	211 636	53,4
Fuhrgewerbe	189 369	37,0	184 342	46,6
Zusammen	512 500	100,0	395 978	100,0
Lastkraftwagen und Anhänger				
Werkverkehr	696 583	68,6	422 734	58,3
Fuhrgewerbe	318 450	31,4	302 093	41,7
Zusammen	1 015 033	100,0	724 827	100,0

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt: Bestandsstatistik der Kraftfahrzeuge in Österreich 1976

In der Industrie-, Gewerbe- und Baustatistik sind die Lkw- und Anhängerbestände des produzierenden Sektors weiter nach Branchen und Nutzlastklassen aufgegliedert. Allerdings scheinen darin auch Fahrzeuge ohne polizeiliche Kennzeichen auf, die nicht auf öffentlichen Straßen verkehren und daher nicht abgabepflichtig sind.

Hohe Transportkapazitäten in der Bauwirtschaft

Die Bedeutung des *Werkverkehrs* in den einzelnen Wirtschaftszweigen läßt sich aus den Relationen Fahrzeugbestand zu Beschäftigtenzahl oder zu Produktionswerten abschätzen. Im folgenden werden die Nutzlastkapazitäten des für die Bemessung des Straßenverkehrsbeitrages maßgeblichen Fahrzeugbestandes mit über 5 t Nutzlast mit dem Beschäftigtenstand und dem Netto-Produktionswert in Beziehung gesetzt. Die Aufgliederung erfolgte nach Fachverbands- und Innungsgruppen.

Innerhalb der *Industrie*⁶⁾ hatten 1974 die Branchen Nahrungs- und Genußmittel sowie Steine-Keramik die weitaus höchsten Nutzlastkapazitäten. Der Anteil der Fahrzeuge über 5 t Nutzlast an der gesamten Werkverkehrskapazität war innerhalb der Stein- und keramischen Industrie, in Bergwerken, Eisenhütten und innerhalb der Erdölindustrie besonders hoch (über drei Viertel).

Auf die Stein- und keramische Industrie sowie die Nahrungs- und Genußmittelindustrie zusammen ent-

⁴⁾ Transporte über 80 km und grenzüberschreitender Verkehr

⁵⁾ Einschließlich der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge

⁶⁾ Die Industriestatistik erfaßt nicht die Sägeindustrie mit ihren sehr hohen Fahrzeugbeständen

Kennzahlen über den Werkverkehr der Industrie 1974

	Insgesamt	Nutzlast	Anteil %	Beschäftigte insgesamt	Netto-Produktionswert Mill. S	Nutzlast-kg von Fahrzeugen über 5 t	
		Fahrzeuge über 5 t Nutzlast t				pro Beschäftigten	pro Mill. S Netto-Produktionswert
Bergwerke	2 112	1 783	84,4	17 099	3 604	104	495
Eisenhütten	1 119	873	78,0	45 938	11 002	19	79
Erdölindustrie	2 542	1 972	77,6	8 315	7 318	237	269
Stein- und keramische Industrie	19 936	18 726	93,9	28 177	6 755	665	2 772
Glasindustrie	681	460	67,5	9 294	1 765	49	261
Chemische Industrie	7 970	5 274	66,2	63 023	17 243	84	306
Papierherstellende Industrie	1 870	1 393	74,5	17 196	5 402	81	258
Papierverarbeitende Industrie	681	239	35,0	10 026	2 082	24	115
Filmindustrie	83	24	28,9	1 776	449	14	53
Holzverarbeitende Industrie	6 075	2 888	47,5	29 651	5 647	97	512
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	28 591	16 647	58,2	54 219	17 104	307	973
Lederherstellende Industrie	138	90	65,3	1 389	201	65	448
Lederverarbeitende Industrie	331	107	32,3	15 052	1 743	7	61
Gießereindustrie	503	342	68,2	11 403	2 015	30	170
NE-Metallindustrie	277	153	55,1	9 111	2 129	17	72
Maschinen- und Stahlbauindustrie	4 969	2 506	50,4	79 151	16 041	32	156
Fahrzeugindustrie	1 855	1 082	58,3	32 413	5 918	33	183
Eisen- und Metallwarenindustrie	4 114	2 100	51,1	64 158	11 359	33	185
Elektroindustrie	2 792	870	31,1	71 848	13 088	12	66
Textilindustrie	2 076	767	36,9	58 870	8 243	13	93
Bekleidungsindustrie	991	133	13,4	36 845	4 082	3	33
Gas- und Wärmeversorgung	301	66	21,9	3 373	1 206	20	55
Insgesamt	90 007	58 495	65,0	668 327	144 396	88	405

Q Österreichisches Statistisches Zentralamt Industriestatistik 1974

fielen hierbei 60 1/2% der Fahrzeugkapazitäten der gesamten Industrie. Im Durchschnitt kamen in der Industrie auf einen Beschäftigten 88 kg Nutzlast von Fahrzeugen über 5 t bzw. auf 1 Mill. S Netto-Produktionswert 405 kg Nutzlast. Gemessen am Produktionswert wurden in der Stein- und keramischen Industrie (2 772 kg pro Mill. S), Nahrungs- und Genußmittelindustrie (973 kg) und in der Holzverarbeitung (512 kg) die höchsten Werkverkehrskapazitäten eingesetzt. Gemessen am Beschäftigtenstand waren neben der Stein- und keramischen und der Nahrungsmittelindu-

strie auch Erdölindustrie und Bergwerke⁷⁾ stark mit Fahrzeugen über 5 t Nutzlast ausgerüstet. Eine geringe Bedeutung hatte der Werkverkehr in Finalbereichen, wie Lederverarbeitung, Elektro-, Textil- und Bekleidungsindustrie. Auf diese Bereiche entfielen fast 20% des Netto-Produktionswertes und 27 1/2% der

⁷⁾ Gerade im Bergbau sowie in der Steinindustrie werden bestimmte Fahrzeuge ausschließlich im Werksgelände eingesetzt und unterliegen daher nicht dem Straßenverkehrsbeitrag. Eine getrennte Schätzung dieser Nutzlastkapazitäten war jedoch auf Grund der vorliegenden Statistiken nicht möglich.

Kennzahlen über den Werkverkehr des Gewerbes und der Bauwirtschaft 1974

Bundesinnung	Insgesamt	Nutzlast	Anteil %	Beschäftigte insgesamt	Netto-Produktionswert Mill. S	Nutzlast kg von Fahrzeugen über 5 t	
		Fahrzeuge über 5 t Nutzlast t				pro Beschäftigten	pro Mill. S Netto-Produktionswert
Bauhilfs- u. -nebgewerbe	28 630	24 374	85,1	20 614	3 632	1 182	6 711
Glasbe- u. -verarbeitung	759	51	6,7	4 607	564	11	90
Chemie Kunststoffverarbeitung	902	310	34,4	8 576	1 351	36	229
Graphik u. Papierverarbeitung	497	84	16,9	25 889	4 485	3	19
Holzverarbeitung	12 237	2 519	20,6	55 071	6 372	46	395
Nahrungs- u. Genußmittel	24 215	9 455	39,0	56 750	7 753	167	1 220
Lederherzeugung u. -verarbeitung	285	26	9,1	8 037	747	3	35
Metallbe- u. -verarbeitung	15 662	3 683	23,5	127 878	15 836	29	233
Textilgewerbe	226	63	27,9	9 063	841	7	75
Bekleidungs-gewerbe	179	8	4,5	21 879	1 632	0	5
Gewerbe insgesamt	83 592	40 573	48,5	338 364	43 213	120	939
Bauhauptgewerbe	72 000 ¹⁾	63 500 ¹⁾	88,2	178 000 ¹⁾	31 708	357	2 003

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt: Gewerbestatistik Baustatistik 1974 — ¹⁾ Schätzung

Übersicht 6

Beschäftigten der Industrie, jedoch nur 3% der Nutzlastkapazitäten von Fahrzeugen über 5 t Nutzlast

Der Anteil der Fahrzeuge über 5 t Nutzlast an der Straßentransportkapazität war 1974 innerhalb des *produzierenden Gewerbes* geringer und innerhalb des Bauhauptgewerbes weit höher als in der Industrie. Im Bauhauptgewerbe wurde eine Gesamtkapazität von Fahrzeugen über 5 t in der Höhe von 63 500 t Nutzlast eingesetzt, in der gesamten Industrie hingegen nur von 58 495 t. Mit 6 711 kg Nutzlast pro Mill. S Nettowert war das Bauhilfs- und -neben-gewerbe relativ am stärksten mit Transportfahrzeugen ausgerüstet. In den verschiedenen Gewerbebranchen hatte der Werkverkehr ähnliche Bedeutung wie in den entsprechenden Industriebranchen

Faßt man Bauwirtschaft und Stein- und keramische Industrie zusammen, so verfügte dieser Bereich über 65 1/2% der Kapazitäten von Fahrzeugen über 5 t Nutzlast des produzierenden Sektors, wobei sowohl der Anteil am Netto-Produktionswert als auch an den Beschäftigten nur 19% betrug

Fuhrgewerblicher Binnenverkehr

Die Verteilung der Werkverkehrskapazitäten zeigt nur Teilaspekte der sektoralen Bedeutung des Straßengüterverkehrs. Weitere Informationen gibt die Statistik des fuhrgewerblichen Straßengüterverkehrs. Diese Statistik bezieht sich auf den frachtbriefpflichtigen Fernverkehr, der fast ausschließlich mit Fahrzeugen über 5 t Nutzlast abgewickelt wird. Sie ist die einzige Informationsquelle für warenspezifische Transportleistungen im Straßenverkehr, wird aber laufend lediglich nach zehn Güterabteilungen aufgegliedert publiziert.

Ein Vergleich der Transportleistungen im Binnenfernverkehr von Fuhrgewerbe und Bahn läßt Schlüsse auf die branchenspezifische Bedeutung des Straßengüterverkehrs zu. Vom gesamten Aufkommen entfiel etwa ein Viertel auf das Fuhrgewerbe. Relativ stark vertreten war es 1976 im Vergleich zur Bahn insbesondere beim Transport von Nahrungs- und Futtermitteln sowie Eisen, Stahl und Nicht-Eisenmetallen. Der größte Teil der Binnentransportleistungen des Fuhrgewerbes entfällt auf Fertigwaren: 27 1/2% der Transportleistungen wurden 1976 für Güter der NST⁹⁾-Abteilung 9 (Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter) erbracht. Eine große Bedeutung hatten auch die Transporte von Mineralölerzeugnissen (18 1/2%) und Steinen, Erden, Baustoffen (16%)

⁹⁾ Nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport

Transportleistung von Bahn und Fuhrgewerbe im inländischen Güterfernverkehr nach NST-Abteilungen 1976

	Transportleistung		Anteil Straße in %
	Straße	Bahn	
	Mill	n-t-km	
0 Land- u. fortwirtschaftliche Erzeugnisse	117.4	537.2	17.9
1 Nahrungs- u. Futtermittel	137.0	201.8	40.4
2 Feste mineralische Brennstoffe	1.3	58.1	2.2
3 Erdöl Mineralölerzeugnisse	233.1	878.9	21.0
4 Erze und Metallabfälle	5.1	463.4	1.1
5 Eisen Stahl NE-Metalle	122.1	186.8	39.5
6 Steine Erden Baustoffe	204.0	345.2	37.1
7 Düngemittel	7.4	148.2	4.8
8 Chemische Erzeugnisse	84.4	135.6	38.4
9 Fahrzeuge Maschinen sonstige Güter	348.6	609.6	36.4
Insgesamt	1 260.4	3 564.8	26.1

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt ÖBB

Der Außenhandelsverkehr nach Warengruppen und Verkehrsträgern

Die Außenhandelsstatistik erfaßt den gesamten grenzüberschreitenden Verkehr und weist das *Transportaufkommen* nach Verkehrsträgern und Warengruppen aus. Am Aufkommen der Straße beim Import hatte das heimische Fuhrgewerbe gemäß Statistik⁹⁾ des fuhrgewerblichen Fernverkehrs 1976 einen Anteil von 38%, im Export von 36%. Der Rest verteilt sich jeweils auf Werkverkehr (einschließlich Fahrzeuge des Handels) und ausländische Fahrzeuge.

1976 wurden 21 1/2% des *Importvolumens* auf der Straße eingeführt. Im Vergleich zur Bahn dominierte der Straßentransport bei der Einfuhr der meisten Fertigwaren und Nahrungsmittel. Überraschend ist zunächst der hohe Anteil der Straße an verschiedenen Grundstoffimporten. So wurden 83% der Kalk- und Zementimporte und 41% der mineralischen Rohstoffe (ohne Erze) per Lkw transportiert. Es handelt sich dabei aber hauptsächlich um Lieferungen aus grenznahen Schottergruben, Steinbrüchen und sonstigen Abbaustellen.

Erdöl und Erdölprodukte wurden 1976 mehr mit Lastkraftwagen als mit der Bahn eingeführt. Innerhalb des Transportaufkommens im Straßenverkehr erreichten sie die weitaus größte Position (22%). Hier handelt es sich vornehmlich um die Belieferung von Tankstellen und sonstigen Großabnehmern, die vor allem in den westlichen und südlichen Bundesländern direkt im Haus-Haus-Verkehr von italienischen und süddeutschen Raffinerien mit Erdölprodukten versorgt werden.

⁹⁾ Wie bereits eingangs erwähnt wurde, wird ein Teil der Fahrten nicht gemeldet. Tatsächlich dürfte der Anteil des Fuhrgewerbes fast doppelt so hoch sein.

Ein- und Ausfuhr nach Verkehrsträgern und Warengruppen 1976

	Einfuhr				Ausfuhr									
	Bahn		Straße		Schiff		Pipeline		Bahn		Straße		Schiff	
	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %
1 Getreide	83 0	53 2	39 6	25 4	33 6	21 4			82 5	76 0	0 3	0 3	25 8	23 7
2 Obst u. Gemüse frisch	234 8	42 5	317 3	57 5					16 0	24 1	50 3	75 9		
3 Andere Nahrungsmittel Getränke Tabak	366 2	36 9	578 7	58 3	48 2	4 8			270 1	58 2	188 5	40 6	5 6	1 2
4 Ölsaaten -früchte	88 3	63 5	50 7	36 5					2 8	14 4	16 6	85 6		
5 Holz u. Kork	1 508 5	71 4	584 1	27 6	20 9	1 0			606 7	22 9	2 003 3	75 6	39 9	1 5
6 Düngemittel	574 6	84 8	25 7	3 8	77 0	11 4			395 1	68 9	2 6	0 4	175 8	30 7
7 Mineralische Rohstoffe	659 1	56 7	478 1	41 1	25 8	2 2			280 6	28 0	714 1	71 2	8 3	0 8
8 Eisenerze -schrott	1 295 8	42 6	81 3	2 7	1 663 4	54 7			44 8	98 5	0 7	1 5		
9 Erze der NE-Metalle	216 2	90 7	21 6	9 1	0 6	0 2			76 9	79 0	20 4	21 0		
10 Andere Rohstoffe	331 2	62 4	199 2	37 5	0 7	0 1			194 9	56 3	149 8	43 3	1 4	0 4
11 Feste Brennstoffe	3 111 6	71 2	226 6	5 2	1 034 1	23 6			1 1	1 5	9 2	12 6	62 6	85 9
12 Erdöl u. -produkte Gas	1 023 5	8 4	1 441 3	11 9	335 2	2 7	9 354 9	77 0	176 9	71 2	17 7	7 1	53 8	21 7
a) Erdöl	0 2	0 0	0 0	0 0	69 4	0 9	7 267 4	99 1					38 6	100 0
b) Gas	27 2	1 3	11 7	0 6			2 087 5	98 1	40 5	99 0	0 4	1 0		
13 Teer Kohle- u. Gasderivate	14 3	68 1	6 7	31 9					16 5	97 1	0 5	2 9		
14 Chemische Erzeugnisse	664 5	50 4	635 0	48 2	19 1	1 4			726 5	65 9	359 0	32 6	16 2	1 5
15 Kalk Zement	100 8	17 0	493 8	83 0	0 0	0 0			386 8	64 9	198 9	33 4	10 4	1 7
16 Metalle	503 9	51 8	449 2	46 2	19 7	2 0			1 178 5	54 9	402 2	18 7	566 2	26 4
17 Metallwaren	29 3	19 8	118 8	80 2	0 0	0 0			108 2	51 6	97 1	46 3	4 5	2 1
18 Maschinen u. Verkehrsmittel	418 0	55 2	333 0	44 0	6 5	0 8			262 4	54 6	207 7	43 2	10 3	2 2
19 Sonstige Fertigwaren	230 4	30 1	533 9	69 9	0 0	0 0			731 0	42 2	985 1	56 9	15 6	0 9
Zusammen	11 454 0	37 3	6 614 6	21 5	3 284 8	10 7	9 354 9	30 5	5 558 3	46 4	5 424 0	45 3	996 4	8 3

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Statistisches Handbuch 1977

Die umfangreichen Erz-, Kohlen- und Faserholzimporte der Grundstoffindustrie werden hauptsächlich mit der Bahn befördert. Das Einfuhrvolumen auf der Schiene war daher fast doppelt so hoch wie auf der Straße

In der *Ausfuhr* hingegen wurde auf beiden Verkehrsträgern ungefähr gleich viel transportiert. In der Ausfuhr per Lkw ist Holz, in erster Linie Nadelholz, der wichtigste Posten (37% des Transportaufkommens auf der Straße). Stark auf den Straßentransport ausgerichtet ist weiters die Ausfuhr von mineralischen Rohstoffen, Obst und Gemüse sowie verschiedenen Fertigwaren.

Regionale Schwerpunkte

Eine Erhöhung der Frachtkosten verändert die räumlichen Wettbewerbsverhältnisse des produzierenden Sektors. Der Straßenverkehrsbeitrag belastet Betriebe stärker, deren Vor- und Absatzfracht mit höheren Straßentransportleistungen verbunden sind. Inwieweit er für die besonders transportintensiven Branchen standortpolitische Konsequenzen haben wird, hängt vom Ausmaß der Belastung und von der Möglichkeit ab, auf andere Verkehrsträger auszuweichen.

Aus der Bestandsstatistik der Kraftfahrzeuge und der Statistik des fuhrgewerblichen Straßengüterfernverkehrs läßt sich erkennen, in welchen Regionen hohe Werkverkehrskapazitäten bestehen und hohe Versandleistungen auf Inlandstraßen erbracht wer-

den. Aus der Außenhandelsstatistik kann auf die regionale Bedeutung des Straßengüterverkehrs für die Exportwirtschaft geschlossen werden.

Hohe Werkverkehrskapazitäten im Burgenland und Kärnten

Im Bundesdurchschnitt kamen 1975 auf 1 Mrd S Netto-Produktionswert des produzierenden Sektors 535 t Nutzlast von Lkw¹⁰⁾ über 5 t höchstzulässiger Nutzlast. Im Burgenland (1 285 t) und in Kärnten (1 078 t) waren die Lkw-Werkverkehrskapazitäten — bezogen auf den Netto-Produktionswert — weitaus am höchsten. Relativ große Kapazitäten bestanden auch in Salzburg und Tirol. In diesen vier Bundesländern hatten die Lkw-starken Branchen (Stein und Keramik, Holzverarbeitung, Bauwirtschaft, Nahrungs- und Genußmittel) einen Anteil von über 45% an der Wertschöpfung gegenüber 38% im Bundesdurchschnitt.

In Wien waren die Lkw-Kapazitäten im Werkverkehr, bezogen auf den Netto-Produktionswert, am niedrigsten. Die Transportleistungen im fuhrgewerblichen Güterversand auf Inlandstrecken der Wiener Wirtschaft übertrafen jedoch, in Relation zum Netto-Produktionswert, den österreichischen Durchschnitt: Im Bundesmittel kamen auf 1 Mrd. S Netto-Produktionswert 6 81 Mill. n-t-km Versandleistung, in Wien

¹⁰⁾ Die Bestandsstatistik weist wohl die Lkw-Bestände, nicht aber die Anhängerbestände von Industrie und produzierendem Gewerbe nach Nutzlastklassen und Bundesländer aus.

Kennzahlen über den Straßengüterverkehr nach Bundesländern 1975

	Güterversand ¹⁾			Nutzlastkapazität ²⁾	Netto-Produktionswert	Kennzahlen			
	Transportleistung auf Inlandstrecken		davon Export Anteil %			Industrie u Gewerbe t Mrd S	A/D	B/D	C/D
	Insgesamt								
	Mill n-t-km								
A	B	C	D	A/D	B/D	C/D	A 1000/C		
Burgenland	25 12	4 10	16 3	4 087	3 18	7 90	1 29	1 285 22	6 15
Kärnten	91 26	19 81	21 7	12 148	11 27	8 10	1 76	1 077 91	7 51
Niederösterreich	233 50	61 86	26 5	25 317	41 46	5 63	1 49	610 64	9 22
Oberösterreich	270 36	54 78	20 3	20 912	44 09	6 13	1 24	474 30	12 93
Salzburg	87 35	21 09	24 1	7 837	10 63	8 22	1 98	737 25	11 14
Steiermark	264 95	77 58	29 3	19 401	29 54	8 97	2 63	656 77	13 67
Tirol	68 27	5 39	7 9	9 417	13 02	5 24	0 41	723 27	7 25
Vorarlberg	41 74	3 49	8 4	5 106	10 61	3 93	0 33	481 24	8 17
Wien	419 88	46 94	11 2	13 738	58 79	7 39	0 83	241 91	30 56
Österreich	1 502 43	295 04	19 6	117 963	220 59	6 81	1 34	534 76	12 74

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt — ¹⁾ Frachtbriefpflichtiger fuhrgewerblicher Güterversand — ²⁾ Werkverkehr

7 39 Mill n-t-km Die relativ höchsten Transportleistungen, sowohl insgesamt als auch im Export, wurden für die steirische, Salzburger und Kärntner Wirtschaft erbracht Von diesen Transporten entfiel ein großer Teil auf Schnittholzlieferungen

Die Relation Nutzlastkapazität des Werkverkehrs zur fuhrgewerblichen Versandleistung ist von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich In Wien kamen auf 1.000 t Lkw-Nutzlast im Werkverkehr 30 56 Mill n-t-km fuhrgewerbliche Versandleistung, im Burgenland nur 6 15 Mill n-t-km

Versandleistungen und Werkverkehrskapazitäten lassen sich an Hand der vorliegenden Statistiken nicht auf einen gemeinsamen Nenner bringen Dadurch läßt sich auch der Umfang des gesamten Straßengüterverkehrs in den einzelnen Bundesländern nicht quantifizieren Aus der Reihung der Bundesländer nach der Höhe der hier entwickelten Kennzahlen (Transportleistung und Nutzlastkapazität jeweils gemessen am Netto-Produktionswert) ist allerdings die regionale Bedeutung des Straßengüterverkehrs zu erkennen Sie ist demnach für die Kärntner, Salzburger und burgenländische Wirtschaft am höchsten, für die Vorarlberger und Wiener Wirtschaft eher gering

Eine *kleinregionale* Analyse¹⁾ des fuhrgewerblichen Güterversands im Jahre 1974 ergab keinen Zusammenhang zwischen wirtschaftlichem Entwicklungsstand (gemessen am Brutto-Inlandprodukt pro Kopf der Arbeitsbevölkerung) und der Straßentransportabhängigkeit (gemessen an der Versandleistung pro Beschäftigten in Industrie und Gewerbe bzw. pro Mill S Brutto-Inlandprodukt) Ein schwacher wirtschaftlicher Entwicklungsstand bei gleichzeitig hohem Straßen-

güterversand konnte nur in den Bezirken Güssing, Feldbach, Leibnitz und Radkersburg festgestellt werden Diese Konstellation ist zum Teil auf die schlechte Bahnerschließung der Region zurückzuführen

Straßengüterverkehr dominiert im Export nach dem Westen

Die Gliederung der Außenhandelstatistik nach Grenz-zonen und Verkehrsträgern bringt Hinweise auf die regionale Bedeutung des Straßengüterverkehrs für die Exportwirtschaft 1976 gingen 68 1/2% der Exporte über *westliche* Grenzübertrittsstellen (deutsche, Schweizer und italienische Grenze); hier wurden 58% des Exportvolumens auf der Straße und nur 37% auf der Schiene transportiert Von den gesamten Exporten per Lkw wurden 88 1/2% (Bahn 55%) über westliche Grenzen verfrachtet

Demgegenüber dominierte bei den *Ostexporten* (Grenzzone Jugoslawien, Ungarn, ČSSR) die Bahn (66 1/2% gegenüber 17% auf der Straße)

Die unterschiedliche Verteilung der Exporte nach Verkehrsträgern und Grenz-zonen hat verschiedene Ursachen:

Die dynamische Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs mit den westlichen Nachbarländern führte zum Ausbau hochwertiger *Straßenverbindungen*. Auch die Anschlußstraßen im westlichen Ausland haben großteils Autobahncharakter Im Gegensatz dazu wurde der Ausbau der Straßenverbindungen mit den östlichen Nachbarn durch den Personenverkehr kaum zusätzlich stimuliert Der Straßengüterverkehr findet daher im Westen ungleich bessere infrastrukturelle Voraussetzungen

Dennoch waren die *Schienenwege* nach dem Westen relativ gut frequentiert die an sich leistungsfähigen

¹⁾ W. Puwein Sektorale und regionale Kennzahlen zur Belastung der Industrie und des produzierenden Gewerbes durch eine „Beförderungssteuer“ für den Straßengüterverkehr Gutachten des WIFO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr Wien 1977

Ausfuhr nach Verkehrsträgern und Grenzzonen 1976

	Bahn		Straße		Schiff		Insgesamt 1 000 t
	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	1 000 t	Anteil %	
BRD . . .	1.354	24.4	2.311	42.6	366	36.7	4.031
<i>Anteil %</i>	<i>33.6</i>		<i>57.3</i>		<i>9.1</i>		<i>100.0</i>
Schweiz . .	438	7.9	683	12.6	8	0.8	1.129
<i>Anteil %</i>	<i>38.8</i>		<i>60.5</i>		<i>0.7</i>		<i>100.0</i>
Italien . . .	1.275	22.9	1.799	33.2	—	—	3.074
<i>Anteil %</i>	<i>41.5</i>		<i>58.5</i>				<i>100.0</i>
Jugoslawien	692	12.5	379	7.0	—	—	1.071
<i>Anteil %</i>	<i>64.6</i>		<i>35.4</i>				<i>100.0</i>
Ungarn . . .	614	11.0	57	1.1	—	—	671
<i>Anteil %</i>	<i>91.5</i>		<i>8.5</i>				<i>100.0</i>
ÖSSR . . .	1.185	21.3	195	3.5	622	62.5	2.002
<i>Anteil %</i>	<i>59.2</i>		<i>9.7</i>		<i>31.1</i>		<i>100.0</i>
Insgesamt	5.558	100.0	5.424	100.0	996	100.0	11.978

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt

Verbindungen¹²⁾ mit den östlichen Ländern aber sehr schwach ausgelastet.

Neben der Verkehrsinfrastruktur und den zum Teil sehr weiten Transportentfernungen (z. B. in die UdSSR) tragen auch bestimmte Eigenheiten der Ostexporte dazu bei, daß hier die Bahn einen hohen Transportanteil halten konnte:

- Die Liefertermine werden bei den Abschlüssen mit Staatshandelsländern meistens längerfristig fixiert, die Transportart wird vom östlichen Partner vorgeschrieben.
- Die Vertragspartner sind durchwegs Großbetriebe, die über eigene Gleisanschlüsse verfügen.

Auch aus der regionalen Analyse der fuhrgewerblichen Straßentransportstatistik geht die Westorientierung des Exportes per Lkw hervor:

Der Straßengüterverkehr erbringt auf Inlandstrecken für Exportbetriebe in den östlichen Bundesländern die höchsten Leistungen. In Relation zur gesamten Versandleistung erzielte 1974 der Güterfernverkehr im Export für die Einladebezirke Mürzzuschlag, Bruck, Hartberg, Weiz, Fürstenfeld, Lilienfeld, St. Pölten, Wiener Neustadt und Neunkirchen die höchsten n-t-km-Leistungen

Resümee

Der Straßenverkehrsbeitrag erhöht die Fixkosten der Fahrzeughaltung. Bei der vorgesehenen Höhe der monatlichen Pauschalierung wird es allerdings kaum zu Verschiebungen im räumlichen Wettbewerbs- und Preisgefüge kommen. Auch Verlagerungen von Transportgut von der Straße zur Schiene sind nicht zu

¹²⁾ Die starke Ausrichtung des Schienenverkehrs auf den Verkehr mit dem Osten ist historisch bedingt. Die Schienenwege in Österreich wurden fast durchwegs noch im 19. Jahrhundert fertiggestellt als die österreichisch-ungarische Monarchie bestand

erwarten. Wegen der höheren Fixkosten werden die Betriebe aber noch mehr als bisher bemüht sein, ihren Fuhrpark besser auszulasten.

Auf Grund der in dieser Studie entwickelten Kennzahlen können einige wichtige qualitative Aussagen darüber gemacht werden, wie sich eine stärkere Belastung des Straßengüterverkehrs auf die österreichische Wirtschaft auswirken würde.

Die Kostenbelastung bzw. der Anreiz zu Umstellungen im Transportwesen werden relativ am größten sein

- im Bausektor einschließlich der Baustoffproduktion,
- im Nahrungs- und Genußmittelbereich insbesondere für Getränke,
- im Mineralölabsatz,
- in der Holzwirtschaft.

Überall dort, wo Güter weitflächig verteilt werden sollen, ist die Wirtschaft auf den Straßentransport angewiesen. Dies trifft in erster Linie für die Bauwirtschaft und einen Großteil der mit ihr verbundenen Branchen zu. Auch im Nahrungsmittelsektor kann die Bahn nur in beschränktem Ausmaß als alternatives Verkehrsmittel eingesetzt werden. Der Straßenverkehrsbeitrag hat speziell für diese Wirtschaftsbereiche einen vorwiegend fiskalen Charakter. Im Nahverkehr ist die Wirtschaft vollständig auf den Lkw angewiesen. Verkehrspolitische Effekte könnten praktisch nur im Fernverkehr erzielt werden. Im *inländischen Güterfernverkehr* wird aber die Wirtschaft überall dort nur schwer auf die Bahn ausweichen können, wo

- Transportgeschwindigkeit,
- Lagerhaltung und Lieferbereitschaft,
- Verpackungsaufwand sowie
- direkter Kundenkontakt

den Wettbewerb entscheidend mitgestalten

Verschiedene Umstände tragen dazu bei, daß selbst Massengüter — wie Eisen, Stahl, Baustoffe, Holz — in hohem Maße auch im Fernverkehr auf der Straße transportiert werden. Hier wäre zu prüfen, durch welche Verbesserungen im Transportangebot die Bahn wieder Marktanteile gewinnen könnte.

Im *grenzüberschreitenden Verkehr* wird eine höhere Besteuerung des Straßengüterverkehrs in erster Linie die Exporteure von Holz, verschiedenen mineralischen Rohstoffen, chemischen Erzeugnissen, Metal-

len, Getränken und sonstigen transportintensiven Fertigwaren treffen. Im Vergleich zum Inlandabsatz gibt es hier weniger Möglichkeiten, die Kostensteigerungen auf die Preise überzuwälzen.

Bei der Beurteilung der Substitutionsmöglichkeiten durch die Bahn sind neben den allgemeinen Vorteilen des Straßentransports die speziellen Transport- und Entladeverhältnisse bei den ausländischen Anschlußbahnen zu berücksichtigen.

Wilfried Puwein