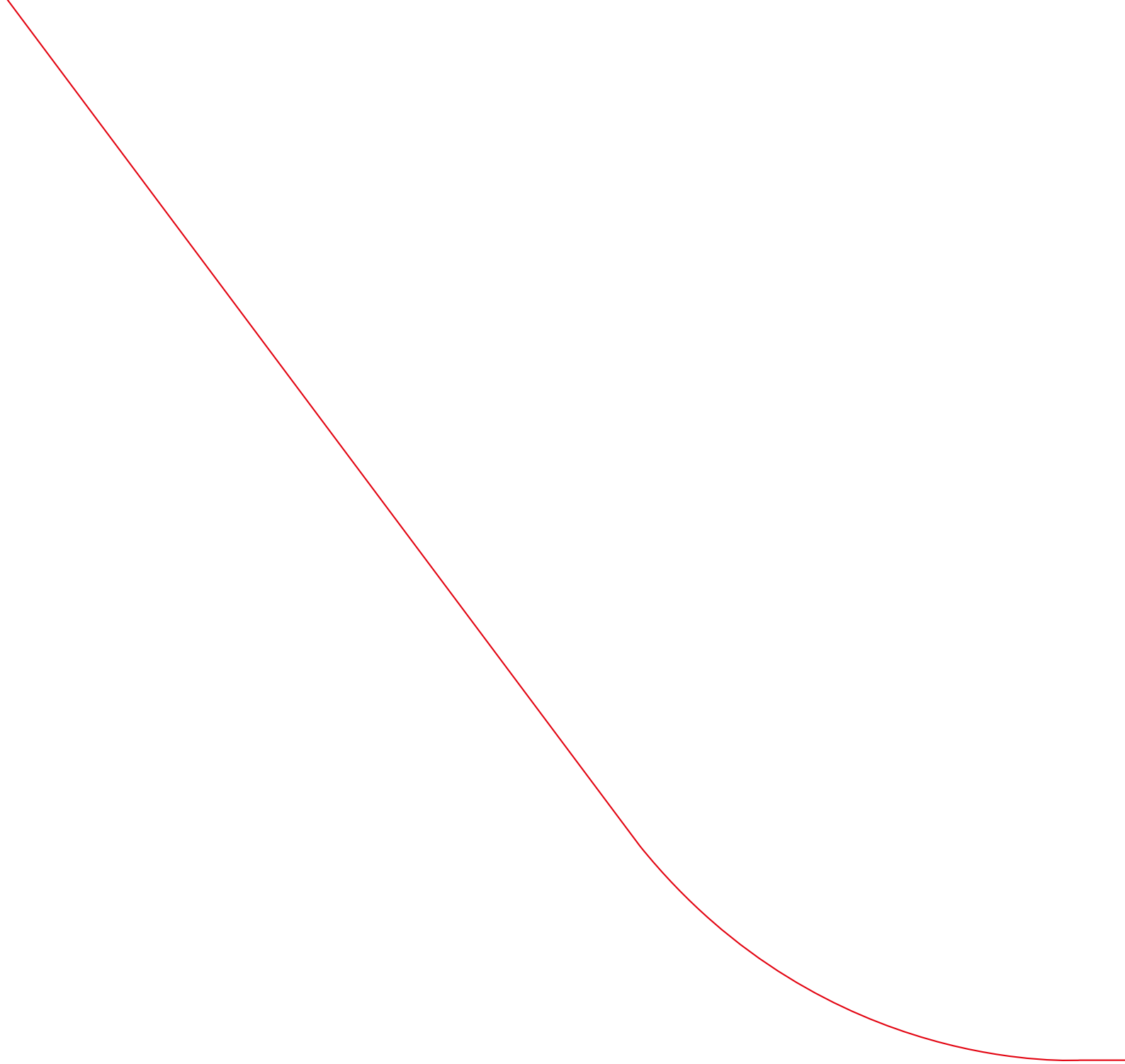
BAND 74
VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Stephanie Kirchmayr-Novak
Gerald Kovacic
Reinhold Deußner

MEHR KOSTENWAHRHEIT AUF ÖSTERREICHS AUTOBAHNEN

Möglichkeiten bei der Lkw-Maut und ihre Preiswirkungen

ÖIR
AK WIEN



BAND 74
VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Stephanie Kirchmayr-Novak
Gerald Kovacic
Reinhold Deußner

MEHR KOSTENWAHRHEIT AUF ÖSTERREICHS AUTOBAHNEN

Möglichkeiten bei der Lkw-Maut und ihre Preiswirkungen

Verlag Arbeiterkammer Wien
November 2026

EXECUTIVE SUMMARY

Die vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) im Auftrag der AK Wien erstellte Studie „Mehr Kostenwahrheit auf Österreichs Autobahnen – Möglichkeiten bei der Lkw-Maut und ihre Preiswirkungen“ belegt ein hohes Einnahmenpotenzial durch eine differenziertere Lkw-Maut in Österreich, bei gleichzeitig sehr geringen Auswirkungen auf die Verbraucherpreise.

Die neue EU-Wegekostenrichtlinie 2022 fordert das Verursacherprinzip: Wer Straßen abnutzt und Emissionen verursacht, soll auch dafür zahlen. Ziel ist ein ressourcenschonendes, leistungsabhängiges Verkehrssystem, das Infrastruktur- und Umweltkosten berücksichtigt. Besonders auf hochbelasteten Strecken des Transeuropäischen Verkehrsnetzes können zudem gezielte Querfinanzierungsaufschläge eingeführt werden.

Österreich erhebt bereits hohe Infrastrukturgebühren aufgrund seiner teuren Straßen, schöpft aber die Spielräume bei Zuschlägen für Luft-, Lärm- und CO2-Emissionen nicht aus. Auch werden Lkw aktuell nur bis vier Achsen erfasst, obwohl insbesondere fünfachsige Lkw für einen Großteil der Fahrleistung stehen.

Durch eine konsequente Umsetzung der EU-Spielräume und gezielte Zuschläge – zum Beispiel für Emissionen in Bergregionen, separate Mautsätze für Fünfachser sowie die Anhebung der CO2-Vermeidungskosten auf 200 Euro pro Tonne CO2 – könnten die Mauteinnahmen um 20 % (entspricht 353 Mio. Euro pro Jahr) gesteigert werden. Querfinanzierungsaufschläge auf hochbelasteten Abschnitten wie dem Donaukorridor und Teilen der A2 Südautobahn könnten zusätzlich rund 97 Mio. Euro einbringen. Insgesamt wären so um die 450 Mio. Euro an Mehreinnahmen jährlich möglich.

Für österreichische Frächter:innen, die überwiegend im Binnenverkehr tätig sind (nur 51 % der Fahrleistung fällt auf Autobahnen an), würden die Belastungen moderat ausfallen, da vor allem Transitverkehre betroffen sind. Rund zwei Drittel der Schwerverkehrsleistung wird ohnehin von ausländischen Lkw erbracht. Internationale Erfahrungen – wie die deutliche Mauterhöhung in Deutschland im Jahr 2023 – zeigen, dass selbst starke Mautanstiege keine spürbaren Effekte auf die Konsumentenpreise hatten.

Der Grund: Transportkosten machen nur einen kleinen Anteil am Endpreis von Nahrungsmitteln aus. Eine Erhöhung der Maut um 20 % würde die Transportkosten um 2,1 % erhöhen Ein intensiver Wettbewerb und mächtige Auftraggeber wie Handelsunternehmen oder Industrieunternehmen verhindern aber eine automatische Preisabwälzung der Frächter:innen. Selbst bei vollständiger Weitergabe an die Endverbraucher:innen – was unrealistisch ist – stiege der Lebensmittelpreis nur um 0,05 %. Auswirkungen auf die Inflation oder Kaufkraft sind daher vernachlässigbar.

Fazit: Eine effektivere, verursachergerechte Lkw-Maut nutzt nicht nur der Umwelt und Infrastrukturfinanzierung, sondern belastet Verbraucher:innen kaum. Das mögliche Einnahmenpotenzial sollte österreichweit konsequent ausgeschöpft werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort und Danksagung 1

1. ZUSAMMENFASSUNG 2

1.1. Keypoint I: Die EU-Wegekostenrichtlinie: Mehr Kostenwahrheit für Österreich ist möglich 2
1.2. Keypoint II: Finanzielle Spielräume bei der Weiterentwicklung der Lkw-Maut in Österreich sind vorhanden 4
1.2.1. Infrastrukturkosten 4
1.2.2. Externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm 5
1.2.3. Externe Kosten für verkehrsbedingte CO2-Emissionen: 6
1.2.4. Aufschläge auf Infrastruktur auf besonders belasteten Straßenabschnitten (Artikel 7f RL (EU) 2022/362) 7
1.2.5. Ausschöpfung der Kostensätze laut Wegekostenrichtlinie 9
1.3. Keypoint III: Wirkungen einer Erhöhung der Lkw-Maut auf die Endverbraucher gering 10
1.3.1. Die Lkw-Maut in Österreich und die Rahmenbedingungen der EU 10
1.3.2. Szenario 1: Mauterhöhung von 20 % 11
1.3.3. Szenario 1+: Zusätzliche 15 % Querfinanzierungsaufschläge auf ausgewählten Streckenabschnitten 12
1.4. Keypoint IV: Abwälzung der Lkw-Mauterhöhungen im Nahrungsmittelhandel nicht spürbar 12

2. AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG 13

2.1. Verkehrspolitische Ausgangslage 13
2.2. Zielsetzung, Fragestellung und Untersuchungsrahmen 13
2.3. Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in Österreich 14
2.3.1. Fahrleistung der Kfz > 3,5 t im ASFINAG-Netz 15
2.3.2. Fahrzeugeinsatz im Straßengüterverkehr 16

3. REGULATORISCHER RAHMEN UND HANDLUNGSSPIELRÄUME 19

3.1. Zielsetzung der EU-Wegekostenrichtlinie 19
3.1.1. Infrastrukturkosten 20
3.1.2. Externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm und Sonderstellung von Bergregionen 21
3.1.3. Externe Kosten für verkehrsbedingte CO2-Emissionen: Verdopplung der CO2-Zuschläge zulässig (Artikel 7cb (EU) 2022/362) 23
3.1.4. Aufschläge auf Infrastruktur auf besonders belasteten Straßenabschnitten (Artikel 7f (EU) 2022/362) 24
3.2. Entwicklung und Vergleich der Lkw-Maut in Europa 26

4. ANALYSE DER LKW-TRANSPORTKOSTENKOMPONENTEN 28

4.1. Kostenstruktur des Straßengüterverkehrs 28
4.1.1. Maut als Transportkostenkomponente im Europäischen Raum 29
4.1.2. Entwicklung der Transportkosten in Europa 30
4.1.3. Fahrer:innenkosten 31
4.1.4. Entwicklung der Rohölpreise, Dieselpreise und Lkw-Gütertransportkosten 32
4.1.5. Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich 33
4.1.6. Exkurs zur Entwicklung der Nahrungsmittelpreise 35

5. BERECHNUNG DES ANTEILS DER MAUT AN DEN TRANSPORTKOSTEN 36

5.1. Datengrundlagen der Transportkostenkalkulation 36
5.2. Empirische Grundlagen zur Nutzung des bemauteten Straßennetzes 37
5.3. Fahrleistung im ASFINAG-Netz nach Verkehrsrelationen 39
5.3.1. Methode zur Ermittlung der Fahrleistung im ASFINAG-Netz 39
5.3.2. Lkw-Fahrleistung im ASFINAG-Netz 39
5.4. Inländische und ausländische Frächter:innen 40
5.5. Anteil der Maut an den Mautkosten 41
5.6. fahrleistungsgewichteter Mautsatz 41

6. MAUTERHÖHUNG BEI VOLLAUSSCHÖPFUNG DER EU-WEGEKOSTENRICHTLINIE 42

6.1. Szenario 1: Anhebung der Zuschläge für Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie CO2-Emissionen 42
6.2. Szenario 1+: Zusätzliche 15 % Querfinanzierungsaufschläge auf ausgewählten Streckenabschnitten 43
6.3. Auswirkungen der Mauterhöhung auf die Transportkosten 44

7. WIRKUNGEN AUF DIE ENDVERBRAUCHERPREISE 46

7.1. Methode der Ermittlung der Wirkungen auf die Nahrungsmittelpreise 46
7.2. Auswirkung einer Mauterhöhung um 20 % auf die Nahrungsmittelpreise (Szenario 1) 46
7.2.1. Auswirkungen auf die Herstellerpreise 47

8. ÜBERWÄLZBARKEIT VON MAUTPREISERHÖHUNGEN 48

9. SCHLUSSFOLGERUNGEN 50

Literaturverzeichnis 52
Abbildungsverzeichnis 54
Tabellenverzeichnis 55

VORWORT UND DANKSAGUNG

Der Lkw-Transit belastet die Menschen und die Umwelt in Österreich seit Jahrzehnten – und ein Ende ist immer noch nicht absehbar.

Umso wichtiger ist es, jetzt endlich gegenzusteuern. Die neue EU-Wegekostenrichtlinie bietet uns dafür eine historische Chance: Sie erlaubt es, die tatsächlichen Kosten und Belastungen konsequent über die Lkw-Maut einzufordern. Damit können wir vor allem ausländische Lkw – völlig europarechtskonform – fair an den Kosten für Straßenschäden und Umweltbelastungen beteiligen. Das stellt die Weichen im Schwerverkehr endlich in Richtung einer echten Mobilitätswende.

Dem Autor:innen-Team des Österreichischen Instituts für Raumplanung (ÖIR) gilt unser ausdrücklicher Dank. Die vorliegende Studie macht den bestehenden Handlungsspielraum transparent und beziffert ihn erstmals konkret: Rund 450 Mio. EUR bleiben sprichwörtlich auf unseren Autobahnen liegen – Geld, das wir abholen können, ohne dass die Verbraucher:innen beim täglichen Einkauf belastet werden. Damit liegt nun eine faktenbasierte Entscheidungsgrundlage auf dem Tisch – für die Politik, die Sozialpartner, NGOs und alle, denen eine faire Verkehrssteuerung ein Anliegen ist.

Ein besonderer Dank gebührt den vielen Mitarbeiter:innen der AK Wien, die im Hintergrund mitgewirkt haben. Ohne ihre tatkräftige Unterstützung wäre die rasche Fertigstellung dieser Studie nicht möglich gewesen.

Franz Greil

Wien, im Oktober 2027

1. ZUSAMMENFASSUNG

1.1. KEYPOINT I: DIE EU-WEGEKOSTENRICHTLINIE: MEHR KOSTENWAHRHEIT FÜR ÖSTERREICH IST MÖGLICH

Die EU-Wegekostenrichtlinie soll ein einheitliches, wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes europäisches Verkehrssystem schaffen Das angewendete Verursacherprinzip („der Verursacher zahlt“) soll die negativen Gesundheitsfolgen für die Bevölkerung verringern, aber auch die Finanzierung künftiger Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und deren Instandhaltung sichern. Dazu eröffnet es in stark vom Straßengüterverkehr belasteten Achsen die Möglichkeit, die Verkehrsinfrastruktur anderer Verkehrsträger querzufinanzieren.

Kern ist sowohl die verursachergerechte Finanzierung der Straßenerrichtungs- und Erhaltungskosten als auch die Internalisierung externer Kosten des Straßengüterverkehrs, d.h. jener Kosten, die durch den Straßengüterverkehr entstehen, aber nicht von ihm getragen werden. Darunter fallen Folgekosten durch Luftschadstoff- und Lärmbelastung für Mensch und Umwelt sowie die Kosten der CO2-Bepreisung.

Status Quo in Österreich: Hohe Belastung durch den Lkw-Verkehr
Österreich ist aufgrund seiner Lage in Mitteleuropa nicht nur Quelle und Ziel vieler Transporte, sondern auch ein Transitland. In den letzten Jahrzehnten hat der grenzüberschreitende Güterverkehr in Österreich stark zugenommen. Allerdings gibt es eine ungleiche Verteilung zwischen Schienen- und Straßengüterverkehr. Während sich der Straßengüterverkehr seit 2000 mehr als verdoppelt hat (+133 %), wuchs der Güterverkehr auf der Schiene im gleichen Zeitraum nur um +11 %.

Dabei nahmen alle Verkehrsrelationen, d.h. sowohl Empfang, Versand als auch der Transit stark zu.

Die österreichischen Frächter:innen verlieren dabei immer mehr Marktanteile im grenzüberschreitenden Verkehr. Im Jahr 2022 wurde 64 % der Fahrleistung im ASFINAG-Netz von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen erbracht (Österr. Parlament, 2023). Im Jahr 2024 entfielen 68 % der Mauteinnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut auf Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen (WFA, 2025).

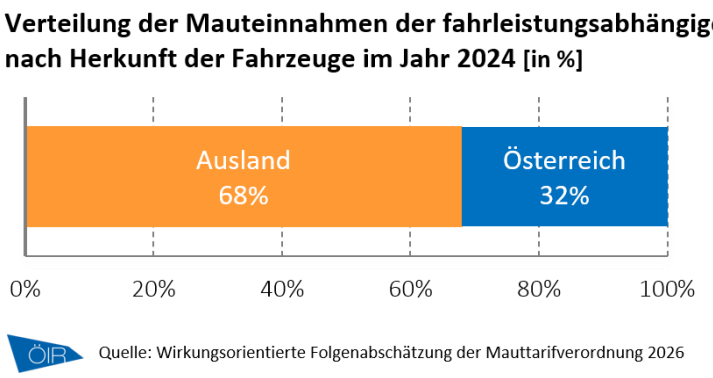


Abbildung 1: Mauteinnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut nach Herkunft der Fahrzeuge [in %] (WFA, 2025)

Im österreichischen ASFINAG-Netz hat die Fahrleistung in den letzten 10 Jahren deutlich zugenommen: Nach dem Einbruch mit der Finanzkrise 2008 wurde im Jahr 2014 das Vorkrisenniveau wieder erreicht. 2025 lag die Fahrleistung um weitere 17 % über jener des Jahres 2014, trotz der seit 2022 schwierigeren Wirtschaftslage.

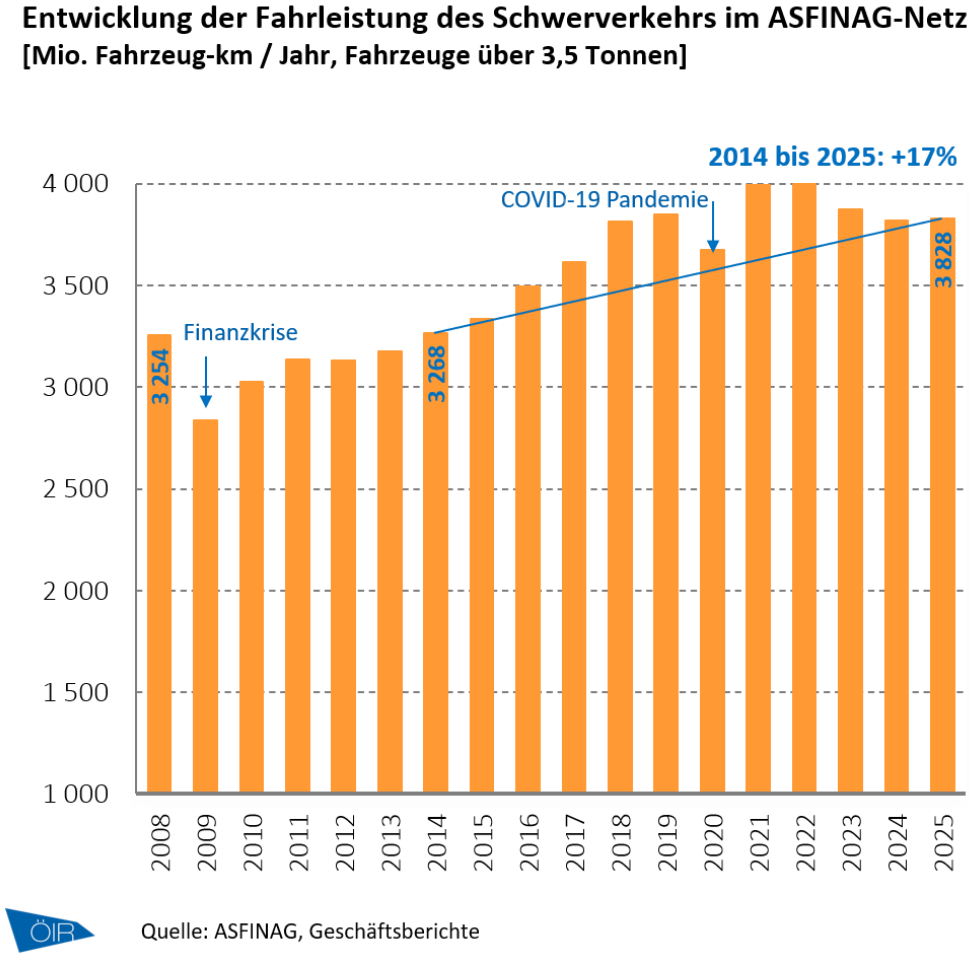


Abbildung 2: Entwicklung der Fahrleistung des Schwerverkehrs im ASFINAG-Netz 2008-2025 (ASFINAG Geschäftsberichte)

1.2. KEYPOINT II: FINANZIELLE SPIELRÄUME BEI DER WEITERENTWICKLUNG DER LKW-MAUT IN ÖSTERREICH SIND VORHANDEN

Gemäß EU-Wegekostenrichtlinie kann die Mautgebühr folgende Kosten berücksichtigen (Art. 1, (RL (EU) 2022/268)):

1. Infrastrukturkosten Gebühren zur Abdeckung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten
2. Externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung (Gesundheitsschäden und Umweltschäden durch Emissionen von v.a. Feinstaub-, Ozonvorläufern wie NOx) und externe Kosten für verkehrsbedingte Lärmbelastung (durch Abrollgeräusche der Fahrzeuge)
3. Externe Kosten für verkehrsbedingte CO2-Emissionen, d.h. die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Freisetzung von CO2 verursacht werden
4. Querfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen oder -diensten, um Stau oder signifikante Umweltbelastungen auf belasteten Autobahnabschnitten zu verringern

Auch eine Querfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen oder -diensten anderer Verkehrsträger entlang der gleichen Verkehrsachse im TEN-T Netz ist möglich, um besonders stark belastete Straßenabschnitte zu entlasten.

Die Mitgliedstaaten können die in der Richtlinie festgesetzten Bezugswerte anwenden. Dennoch gibt es bei dieser Kostenkategorie in Hinblick auf die Festlegung der Lkw-Maut Spielräume.

In der Folge werden die Kostensätze für einen EURO VI Lkw mit 4+ Achsen – der bei weitem häufigste Lkw-Typ sind EURO VI Lkw mit 5 Achsen – dargestellt.

1.2.1. INFRASTRUKTURKOSTEN

Diese sind eine Abgabe zur Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen. Auf Streckenabschnitten mit besonders hohen Bau- und Erhaltungskosten, insbesondere Tunnelanlagen, können erhöhte Infrastrukturgebühren (Streckenmauten) veranschlagt werden. Dies gilt z.B. für den Tauerntunnel, den Gleinalmtunnel oder den Karawankentunnel. Hier ist die Instandhaltung für Belüftung, Beleuchtung und Sicherheitstechnik um ein Vielfaches höher als auf durchschnittlichen Autobahnabschnitten. In Österreich ist die Infrastrukturkostengebühr vor allem aufgrund der topografisch bedingten hohen Kosten für Kunstbauten (insbesondere Tunnel und Brücken) höher als in anderen EU-Ländern.

Auf den „normalen“ Autobahnstrecken hebt Österreich Infrastrukturgebühren in der Höhe von 0,4591 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 4+ Achsen ein, in Deutschland sind es 0,155 EUR je Lkw-km.

1.2.2. EXTERNE KOSTEN FÜR VERKEHRSBEDINGTE LUFTVERSCHMUTZUNG UND VERKEHRSBEDINGTEN LÄRM

Die Richtlinie legt Bezugswerte für Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm fest, die alle zwei Jahre an die Verbraucherpreisentwicklung angepasst werden. Eine Verdopplung der Bezugswerte ist in Bergregionen und Ballungsräumen erlaubt, soweit dies durch geringe Streuung, Straßensteigung bzw. -gefälle, geographische Höhe oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist. Auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse sind noch höhere Faktoren für Bergregionen und Ballungsräume möglich.

> Verdopplung der Zuschläge für Luft- und Lärmverschmutzung in Bergregionen und Ballungsräumen (Anhang IIIb, RL (EU) 2022/362)

Laut Umweltbundesamt entfallen in Österreich rund 62 % der Fahrleistung auf Bergregionen.

Österreich erhebt derzeit für einen Lkw der Abgasklasse EURO VI mit vier oder mehr Achsen auf dem gesamten ASFINAG-Netz eine Gebühr von 0,01 EUR je Lkw-km. In Deutschland beträgt der entsprechende Satz 0,035 EUR je Lkw-km.

Die aktuellen Bezugswerte gemäß Wegekostenrichtlinie (PUB/2025/239) ermöglichen für einen vierachsigen Lkw der Abgasklasse EURO VI und der Emissionsklasse 1 in suburbanen Gebieten mit 150 bis 900 Einwohner je km² einen Satz von 0,036 EUR je Lkw-km. Für einen fünfachsigen Lkw liegt der mögliche Satz bei 0,04 EUR je Lkw-km. In interurbanen Gebieten mit weniger als 150 Einwohner je km² beträgt der Bezugswert unabhängig von der Achszahl 0,01 EUR je Lkw-km.

Nach Angaben des Umweltbundesamts (2022) entfallen jeweils rund 50 % der Lkw-Fahrleistung auf österreichischen Autobahnen auf außerstädtische Gebiete sowie auf Vorstadt- und Stadtgebiete. Für einen vierachsigen Lkw lässt sich daraus ein gewichteter Satz von 0,023 EUR je Lkw-km ableiten (0,5 × 0,036 EUR + 0,5 × 0,01 EUR = 0,023 EUR je Lkw-km.)

In Bergregionen können die Kostensätze verdoppelt werden. Da laut Umweltbundesamt (2022) rund 62 % der österreichischen Lkw-Fahrleistung auf Bergregionen[1] entfallen, ergibt sich ein fahrleistungsgewichteter Durchschnittssatz von rund 0,037 EUR je Lkw-km (0,023 EUR × 2 × 0,62 + 0,023 EUR × 0,38 = 0,037 EUR je Lkw-km).

Dieser Wert liegt in einer ähnlichen Größenordnung wie der deutsche Gebührensatz von 0,035 EUR je Lkw-km.

Die Mauteinnahmen würden sich dadurch um rund 5 % erhöhen, was Mehreinnahmen in der Höhe von 94 Mio. EUR pro Jahr bedeuten würde (auf Basis des Jahres 2025, ohne Verlagerungseffekte). Hinterlegt wurde der 4-Achstarif für alle Lkw mit 4+ Achsen.

[1] Es gibt Regionen, wie z.B. die Stadt Innsbruck, die sowohl unter die Kategorie der Stadtgebiete als auch der Bergregionen fällt. Aufgrund solcher Überlappungen liegt die Summe beider Kategorien nicht bei 100 %.

In Deutschland entfielen 2025 rund 93 % der Fahrleistung von Lkw mit vier oder mehr Achsen auf Fahrzeuge mit fünf Achsen. Für Österreich ist eine ähnliche Verteilung plausibel, entsprechende Daten werden von der ASFINAG jedoch nicht veröffentlicht. Der voraussichtlich hohe Anteil fünfachsiger Lkw spricht dafür, eine eigene Achskategorie „5+ Achsen" einzuführen. Alternativ könnte der Gebührensatz für die bestehende Kategorie „4+ Achsen" entsprechend angehoben werden.

Berücksichtigt man in der Berechnung den Kostensatz der 5-Achser für 93 % der Fahrleistung der 4+ Achser, erhöhen sich die Mauteinnahmen insgesamt um 6 % auf 104 Mio. EUR anstelle der 94 Mio. EUR.

1.2.3. EXTERNE KOSTEN FÜR VERKEHRSBEDINGTE CO2-EMISSIONEN:

Die Richtlinie legt auch hier Bezugswerte fest, die alle zwei Jahre an die Verbraucherpreisentwicklung angepasst werden. Auch ist es zulässig, die Bezugswerte für CO2-Zuschläge zu verdoppeln, d.h. anstelle der von der EU-Kommission veranschlagten rund 100 EUR Vermeidungskosten für CO2-Emissionen, 200 EUR pro Tonne CO2 anzusetzen, wie dies von mehreren Autoren, u.a. der EIB, empfohlen wird. Dies muss gegenüber der EU-Kommission jedoch begründet werden.

Verdopplung der CO2-Zuschläge zulässig (Artikel 7cb RL (EU) 2022/362)

Österreich erhebt derzeit für einen Lkw der Abgasklasse EURO VI mit 4+ Achsen eine Gebühr von 0,1033 EUR je Lkw-km. In Deutschland sind es 0,134 EUR/Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 4 Achsen und 0,158 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 5 Achsen.

Der aktuelle Bezugswert liegt laut EU-Wegekostenrichtlinie (PUB/2025/239) bei maximal 0,156 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 4 Achsen bzw. 0,186 EUR/Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 5 Achsen.

Ein gewichteter Mautsatz läge, wenn wiederum 93 % der Lkw mit vier oder mehr Achsen auf 5-achsige Lkw entfallen, bei 0,184 EUR je Lkw-km.

Wird deren Fahrleistungsanteil in die österreichische Maut einbezogen und bis zur Obergrenze der EU-Wegekostenrichtlinie angehoben, würden die Mauteinnahmen um rund 14 % steigen.

Auf Basis der verdoppelten EU-Wegekostenbezugswerte für Lkw mit 5 Achsen (0,186 EUR je Lkw-km für 93 % der Lkw mit 4+ Achsen) würden Mehreinnahmen in der Höhe von 249 Mio. EUR pro Jahr ausgelöst (auf Basis des Jahres 2025, ohne Verlagerungseffekte).

1.2.4. AUFSCHLÄGE AUF INFRASTRUKTUR AUF BESONDERS BELASTETEN STRAßENABSCHNITTEN (ARTIKEL 7F RL (EU) 2022/362)

Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr sind auf bestimmten Straßenabschnitten erlaubt, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder deren Nutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht.

- Ein Aufschlag von 15 % auf die Infrastrukturgebühr ist grundsätzlich möglich.
- Ein Aufschlag von 25 % ist möglich, wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore (TEN-V) fließen.

Für die A13 Brennerautobahn kommt seit 2006, für die A12 auf der Unterinntalstrecke (Staatsgrenze bei Kufstein bis Knoten Innsbruck/Amras) seit 2012 ein erhöhter Tarif (+25 % des Grundkilometertarifs) zur Anwendung. Im Jahr 2025 wurden so von der ASFINAG 52,6 Mio. EUR für den Bau des Brennerbasistunnels querfinanziert.

Voraussetzung ist, dass die Mehreinnahmen für den Ausbau von Verkehrsdiensten sowie für den Bau oder die Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur entlang derselben Verkehrsachse verwendet werden, um diese zu entlasten.

Höhere Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung sind auf stark belasteten Abschnitten möglich

Neben der A12 Inntalautobahn und der A13 Brennerautobahn weist auch der Donaukorridor – bestehend aus A4 Ostautobahn, A1 Westautobahn und A8 Innkreisautobahn und ebenfalls ein TEN-Korridor – hohe Lkw-Verkehrsstärken auf, die durchaus im Bereich der A13 liegen (Abbildung 3). Auch hier wäre demnach eine Erhöhung der Zuschläge für Luftverschmutzung und Lärmbelastung um 15 % möglich.

Am Brennerpass verkehren täglich rund 7.420 schwere Nutzfahrzeuge bei einem Transitanteil von 85 %.

Der Donaukorridor (A4, S1, A1, A25, A8) weist neben der A13 und der A12 ebenfalls hohe Schwerverkehrsbelastungen auf. Der Transitanteil lag im Jahr 2019 zwischen 27 % an der Westgrenze und 52 % an der Ostgrenze (eigene Berechnungen ÖIR). Die Einhebung einer erhöhten Streckenmaut zur Querfinanzierung entlastender Verkehrsprojekte könnte im Donaukorridor rund 85 Mio. EUR pro Jahr erbringen.

Die Einhebung einer um 15 % erhöhten Infrastrukturbenützungsgebühr auf der A2 zwischen Wien und Wr. Neustadt würde rund 9 Mio. EUR pro Jahr einbringen (am Wechsel rund 37 % Transitverkehr, gemäß Alpenquerender Güterverkehr 2019 (BMIMI, 2022)).

Auf der A10 Tauernautobahn mit rund 4.950 Kfz>3,5 t im Abschnitt Salzburg – Eben im Pongau würde die Erhöhung der Infrastrukturgebühr um 15 % rund 3 Mio. EUR einbringen (Mautstelle A10 St. Michael mit 52 % Transitanteil, gemäß Alpenquerender Güterverkehr 2019 (BMIMI, 2022)).

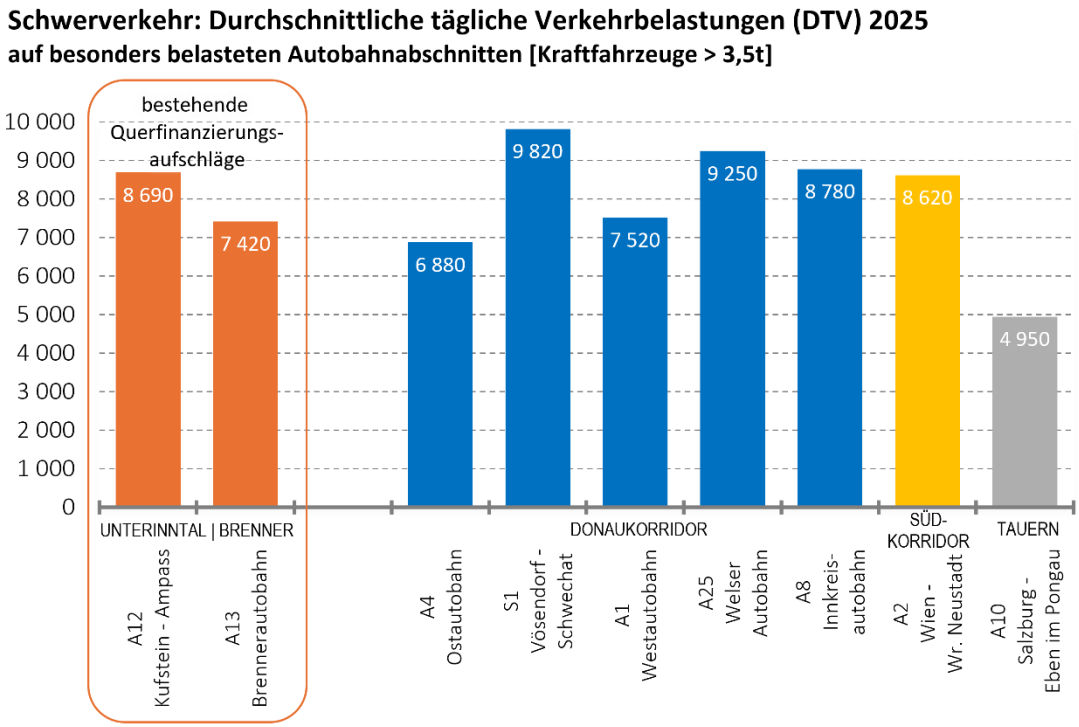


Abbildung 3: Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastungen auf Autobahnen in Österreich, 2025 (ÖIR auf Basis ASFINAG, automatische Dauerzählstellen)

Die Anhebung der Infrastrukturgebühr um 15 % erhöht die Mautgebühren insgesamt um 12 % auf dem jeweiligen Abschnitt.

Aufbauend auf das zuvor formulierte Szenario der Ausnutzung des gesamten Spielraums der Wegekostenrichtlinie (Erhöhung der Gebühren für Luft- und Lärmbelastung sowie Anhebung der CO2-Zuschläge) würde sich für diese Abschnitte die Mautgebühr insgesamt um 32 % erhöhen.

Im Durchschnitt würden in weiterer Folge in diesen Abschnitten die Kosten für Binnenfahrten um rund 3,3 % und jene für Importe um 3,6 % steigen. Die konkreten Auswirkungen auf die Lebensmittelpreise sind in der Praxis von den tatsächlichen Lebensmitteltransporten auf diesen Strecken abhängig, Datengrundlagen für diese Berechnung stehen derzeit nicht zur Verfügung.

1.2.5. AUSSCHÖPFUNG DER KOSTENSÄTZE LAUT WEGEKOSTENRICHTLINIE

Bei Anhebung der beiden Zuschläge für externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie für verkehrsbedingte CO2-Emissionen würden sich die Mautgebühren insgesamt um 20 % erhöhen.

Das würde Mehreinnahmen in der Höhe von 353 Mio. EUR pro Jahr bedeuten (auf Basis des Jahres 2025, ohne Verlagerungseffekte).

Querfinanzierungsaufschläge auf ausgewählten Streckenabschnitten
Zusätzliche Querfinanzierungsaufschläge wären vor allem auf den stark ausgelasteten Autobahnabschnitten des Donaukorridors sinnvoll. Auch auf Teilen der A2 sowie auf der A10 zwischen Salzburg und Eben im Pongau könnten solche Aufschläge geprüft werden.

> Zusammen mit den oben genannten Maßnahmen würden die Mautgebühren auf diesen Abschnitten insgesamt um rund 32 % steigen. Dadurch könnten zusätzliche Mauteinnahmen von etwa 97 Mio. EUR pro Jahr erzielt werden. Insgesamt wären damit Mehreinnahmen von rund 450 Mio. EUR jährlich möglich.

Folgende Tabelle stellt die möglichen Mautmehreinnahmen zusammenfassend dar:

Instrument	Mio. EUR / Jahr	Mauterhöhung gegenüber Bestand (%)
Externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm Verdopplung der Zuschläge für Luft- und Lärmverschmutzung in Bergregionen und flottengewichteter Mautsatz zur Berücksichtigung des hohen Anteils 5-achsiger Lkw	104	+ 20 %
Externe Kosten für verkehrsbedingte CO2-Emissionen Verdopplung der CO2-Zuschläge, Artikel 7cb (EU) 2022/362 und Berücksichtigung der 5-achsigen Lkw	249	
Summe	**353**	
Querfinanzierungaufschläge von 15 % auf die Infrastruktur		+ 12 %
Donaukorridor (A4, S1, A1, A25, A8)	85	12 % +20 % =32 % auf ausgewählten Abschnitten
A2 Wien – Wr. Neustadt	9	
A10 Salzburg – Eben im Pongau	3	

Tabelle 1: Mögliche Mehreinnahmen durch Ausschöpfung der EU-Wegekostenrichtlinie

1.3. KEYPOINT III: WIRKUNGEN EINER ERHÖHUNG DER LKW-MAUT AUF DIE ENDVERBRAUCHER GERING

1.3.1. DIE LKW-MAUT IN ÖSTERREICH UND DIE RAHMENBEDINGUNGEN DER EU

Die österreichische Maut gilt europaweit als Erfolgsmodell. Sie hat die Bundesbudgets von Bau und Erhalt der Straßeninfrastruktur entlastet und trägt zum sehr guten Zustand des hochrangigen Straßennetzes bei. Zwar sind die Finanzierungen der ASFINAG durch Staatsgarantien abgesichert, die daraus resultierenden Verbindlichkeiten können jedoch durch die Mauteinnahmen gedeckt werden.

Auch die öffentliche Meinung zur Wirkung der per 1. Jänner 2004 eingeführten Lkw-Maut ist positiv (Abbildung 4).



Kronen Zeitung UNABHÄNGIG

Mi., 13.05.2026 17°C NÖ

Krone+ Österreich Niederösterreich Politik Stars & Society Spo

Blaulicht Bundesländer Gericht Crime Recht beraten Wetter

SUPER-GAU BLIEB AUS

10 Jahre Lkw-Maut: System hat sich bewährt

Österreich | 29.12.2013 10:59

Am 1. Jänner 2004 wurde die kilometerabhängige Lkw-Maut in Österreich eingeführt. Wirtschaftsvertreter warnten vor explodierenden Transportkosten, Transitgegner vor Tausenden Lastwagen, die sich als Mautflüchtlinge durch die Städte wälzen, und Mitbewerber des Mauterrichters Kapsch TrafficCom sahen bereits einen technischen Super-GAU heraufdämmern. Bewahrheitet hat sich nichts davon.

Abbildung 4: Presse-Resonanz nach 10 Jahren Lkw-Maut in Österreich (Kronen Zeitung vom 29.12.2013; https://www.krone.at/387917)

Der Anteil der Transportkosten am Endverbraucherpreis ist gering. Bei Nahrungsmitteln machen die Transportkosten nur 2,4 % der Produktionskosten aus.

Der Anteil der Transportkosten am Endverbraucherpreis ist – über alle Gütergruppen gerechnet – gering. Bei den für die Konsument:innen besonders relevanten Nahrungsmittelpreisen ist der Anteil der Transportkosten am Endverbraucherpreis sehr gering. So liegt der Transportkostenanteil bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft bei 0,2 %, bei Nahrungs- und Futtermitteln bei 2,4 %. Im Durchschnitt für alle Waren liegt der Transportkostenanteil bei 1,25 % des Produktionswertes.

Mautkosten machen nur einen geringen Teil der Transportkosten aus.

Die Mautkosten machen nur rund 12-15 % der Transportkosten aus, höhere Transportkostenanteile entfallen auf die Treibstoffkosten und die Personalkosten.

Mit der Erhöhung der Mautgebühren um 20 % würden bei den gegenwärtigen Treibstoffpreisen die Transportkosten für eine durchschnittliche Importfahrt um rund 2,3 % steigen, für eine durchschnittliche Binnenverkehrsfahrt um +2,1 %.

> Inlandsprodukte und inländische Speditionen sind weniger betroffen als importierte Produkte und ausländische Speditionen.

Da im Binnenverkehr lediglich 51 % der Fahrleistung im ASFINAG-Netz zurückgelegt wird, hätten Inlandsprodukte einen Vorteil gegenüber Lieferungen aus dem Ausland (benutzen das ASFINAG-Netz zu rund 80 %) und Transitfahrten (nutzen ASFINAG-Netz zu 94 %).

Die österreichischen Frächter:innen arbeiten vor allem im Binnenverkehr. Im Transit, bei Empfang und Versand sind sie nur mit geringen Marktanteilen vertreten. Im bemauteten ASFINAG-Straßennetz überwiegt die Fahrleistung von ausländischen Frächter:innen. Mit 64 % wird ein sehr hoher Anteil der Fahrleistung im ASFINAG-Netz von Schwerfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen erbracht. Inländische Frächter:innen sind damit weniger betroffen als ausländische Frächter:innen.

1.3.2. SZENARIO 1: MAUTERHÖHUNG VON 20 %

Bei Berücksichtigung der Maximalsätze, d.h. Anhebung der Zuschläge für Lärm- und Luftschadstoffemissionen ohne Querfinanzierung für nachhaltige Verkehrsprojekte auf das erlaubte Maximum und Berücksichtigung der Fahrleistung in Bergregionen sowie der erlaubten Verdopplung der CO2-Bezugswerte, würden die Mautkosten um 20 % steigen.

Auf Basis einer Mauterhöhung von +20 % steigen die Transportkosten einer Binnenfahrt um 2,1 %, eine Empfangsfahrt um 2,3 %.

Beim durchschnittlichen Anteil der Transportkosten für Nahrungsmittel von 2,4 %, würden die Preise für Endverbraucher:innen selbst im unrealistischen Szenario einer vollständigen Kostenüberwälzung durch die Transporteure (siehe Keypoint 4) nur um 0,05 % steigen (0,05 % für den Binnenverkehr: 0,021 x 0,024 = 0, 000504 und 0,055 % für den Empfang: 0,023 % × 0,024 % = 0,000552 ergibt im Mittel rund 0,05 %).

Die Wirkungen auf die Endverbraucherpreise sind dadurch sehr gering.

> Eine Mauterhöhung von 20 % erhöht bei Endverbraucher:innen die Preise für Nahrungsmittel um rund 0,05 %.

1.3.3. SZENARIO 1+: ZUSÄTZLICHE 15 % QUERFINANZIERUNGSAUFSCHLÄGE AUF AUSGEWÄHLTEN STRECKENABSCHNITTEN

Auf den Streckenabschnitten, auf welchen zusätzlich zu den oben genannten Mauterhöhungen auch eine Querfinanzierung in Form von 15 % auf die Infrastrukturgebühr eingehoben würde, würden sich die Maut gegenüber dem heutigen Niveau um 32 % erhöhen.

Die Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise durch diese erhöhte Bemautung einzelner Strecken kann ohne detaillierte Verkehrsmodellierung der Nahrungsmitteltransporte nicht abgeschätzt werden. Aktuell liegen noch keine Daten aus dem Verkehrsmodell Österreich dazu vor.

1.4. KEYPOINT IV: ABWÄLZUNG DER LKW-MAUTERHÖHUNGEN IM NAHRUNGSMITTELHANDEL NICHT SPÜRBAR

In Deutschland wurde per 1.12.2023 ein CO2-Aufschlag auf die Mautgebühr eingeführt, ab 1.7.2024 wurde die Mautpflichtgrenze der Lkw von 7,5 t auf 3,5 t tzGm (technisch zulässiger Gesamtmasse) gesenkt. Damit erhöhte sich die Maut für einen EURO VI Lkw um rund 83 % (von 19 Ct/km auf 34,8 Ct/km, (TOLL COLLECT, 2023)).

In der Entwicklung der Verbraucherpreisindizes für Nahrungsmittel oder im Einzelhandel ist diese Kostenerhöhung nicht ersichtlich.

Das Straßengüterverkehrsgewerbe zeichnet sich durch einen intensiven Wettbewerb mit zahlreichen Anbietern, geringer Produktdifferenzierung, regelmäßigen Ausschreibungen und internationaler Konkurrenz aus. Hinzu kommen oftmals mächtige Auftraggeber auf der Nachfrageseite wie Handelsunternehmen, Industriebetriebe oder große Logistikkunden, die die Preissetzungsmacht der Transporteure zusätzlich einschränken.

Die Möglichkeiten, Kostenerhöhungen gegenüber den Kunden durchzusetzen, hängt maßgeblich von der Wettbewerbssituation auf der jeweiligen Strecke ab.

Sind Kostensteigerungen jedoch transparent und nachvollziehbar – insbesondere, wenn sie extern bedingt und als unvermeidbar kommuniziert werden – steigt die Chance, diese an die Auftraggeber weiterzugeben.

> Auch das Beispiel der Defacto-Mauterhöhung in Deutschland für EURO VI Lkw um rund 83 % zeigte keine preiserhöhende Wirkung für Nahrungsmittel bei den Verbraucherpreisindizes!

2. AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

2.1. VERKEHRSPOLITISCHE AUSGANGSLAGE

In Österreich wurde im Jahr 2004 eine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut auf dem gesamten Autobahn- und Schnellstraßennetz eingeführt, um dem Schwerverkehr verursachergerecht die Kosten für die Infrastrukturbenutzung anzulasten.

Die österreichische Maut gilt europaweit als Erfolgsmodell, das für die Entlastung des Staates beim Bau und Erhalt der Infrastruktur gesorgt hat und den sehr guten Zustand des hochrangigen Straßennetzes garantiert. Wenngleich die Finanzierungen der ASFINAG mit Staatsgarantien abgesichert sind, können deren Verbindlichkeiten jedoch über die Mauteinnahmen gedeckt werden. Auch die öffentliche Meinung zur Wirkung der per 1. Jänner eingeführten Lkw-Maut ist positiv (Abbildung 4).

Mit der **neuen EU-Wegekostenrichtlinie 2022 (EU 2022/362)** stehen nun neue rechtliche Rahmenbedingungen für die Einhebung von Mautgebühren zur Verfügung. Im Fokus steht die Stärkung des „Nutzer/Verursacher zahlt Prinzips“, um die die Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen zu sichern und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Umwelt und Gesellschaft abzugelten. Dazu sind die zeitabhängigen Gebührensysteme („Vignetten“) schrittweise durch fahrleistungsabhängige zu ersetzen. Zudem müssen nunmehr auch die externen Kosten des Schwerverkehrs eingehoben werden, die durch CO2- sowie Schadstoffemissionen entstehen – ein klares Signal in Richtung verursachergerechter Kostenanlastung. Die EU-Wegekostenrichtlinie gibt dabei den rechtlichen Rahmen und den finanziellen Spielraum als wissenschaftlich begründete und politisch akkordierte Bezugswerte vor, die zweijährlich valorisiert werden.

In Österreich wurde das Bundesstraßen-Mautgesetz im Jahr 2024 entsprechend der neuen EU-Wegekostenrichtlinie novelliert und CO2-Gebühren eingeführt, wenngleich die gemäß EU-Wegekostenrichtlinie möglichen Spielräume der Bepreisung nicht ausgeschöpft wurden.

Österreich ist aufgrund seiner Lage in Mitteleuropa sowohl Quelle und Ziel zahlreicher Transporte als auch ein wichtiges Transitland. Der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Straße hat langfristig deutlich stärker zugenommen als auf anderen Verkehrsträgern. Seit 2000 hat sich der Straßengüterverkehr in Österreich mehr als verdoppelt, während der Schienengüterverkehr im selben Zeitraum deutlich moderater gewachsen ist. Diese Entwicklung erhöht die Belastung auf zentralen Achsen und unterstreicht die Relevanz einer verursachergerechten Finanzierung des Straßengüterverkehrs.

2.2. ZIELSETZUNG, FRAGESTELLUNG UND UNTERSUCHUNGSRAHMEN

Ziel der vorliegenden Studie ist es darzustellen, welche Preisspanne für die Erhebung von Mautgebühren besteht und wie hoch die Einnahmen bei voller Ausnutzung der rechtlichen Möglichkeiten wären. Zudem soll abgeschätzt werden, welche Wirkung auf die Endverbraucherpreise von Nahrungsmitteln durch eine entsprechende Anhebung der Mautgebühren zu erwarten ist.

Das ÖIR hat bereits Studien zu einigen dieser Fragestellungen erstellt (u.a. Lkw-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten (ÖIR, 2007), Flächendeckende Lkw-Maut und Nahversorgung (Baum, 2015)).

Im Mittelpunkt stehen sechs Leitfragen:

- Was ist der regulatorische Rahmen für Mauterhebungen in Österreich bzw. Europa? Welche Bemessungsgrundlagen sind bei der Festsetzung der Mautgebühr zu berücksichtigen?
- Welchen Anteil hat die Maut an den Transportkosten?
- Welcher Teil der Lkw-Fahrleistung wird im ASFINAG-Netz erbracht?
- Wie hoch ist der Transportkostenanteil am Produktionswert bzw. an Endverbraucherpreisen?
- In welchem Ausmaß können höhere Mautkosten an die Endnachfrage weitergegeben werden?
- Welche Schlussfolgerungen ergeben sich aus Erfahrungen mit Mautanpassungen in anderen europäischen Ländern?

Die Analyse erfolgt daten- und literaturbasiert. Sie verbindet Sekundärliteraturquellen, Verkehrsmodelldaten, Zählstellendaten, Lkw-Erhebungen zum alpenquerenden Güterverkehr, Zeitreihen zu Transportkosten und ihren wichtigsten Komponenten sowie Input-Output-Auswertungen zu Transportkostenanteilen in verschiedenen Wirtschaftsbereichen. Sie baut in ihrer Methode auf den bereits erstellten Studien auf.

2.3. ENTWICKLUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN GÜTERVERKEHRS IN ÖSTERREICH

Einleitend wird ein Überblick der Güterverkehrs- und Transportleistungsentwicklung in Österreich gegeben, um die Ergebnisse in der Folge besser einordnen zu können.

Das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen auf der Straße hat im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern Schiene und Donauschifffahrt seit dem Jahr 1995 überproportional zugenommen.

Der Einbruch durch die Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 war deutlich geringer als jener durch die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020. Nach den sehr starken Aufholeffekten im Jahr 2021 hat sich der Straßengüterverkehr auf sehr hohem Niveau eingependelt. Die Einbrüche ab dem Jahr 2022 infolge des Ukrainekrieges sind ebenfalls deutlich sichtbar.

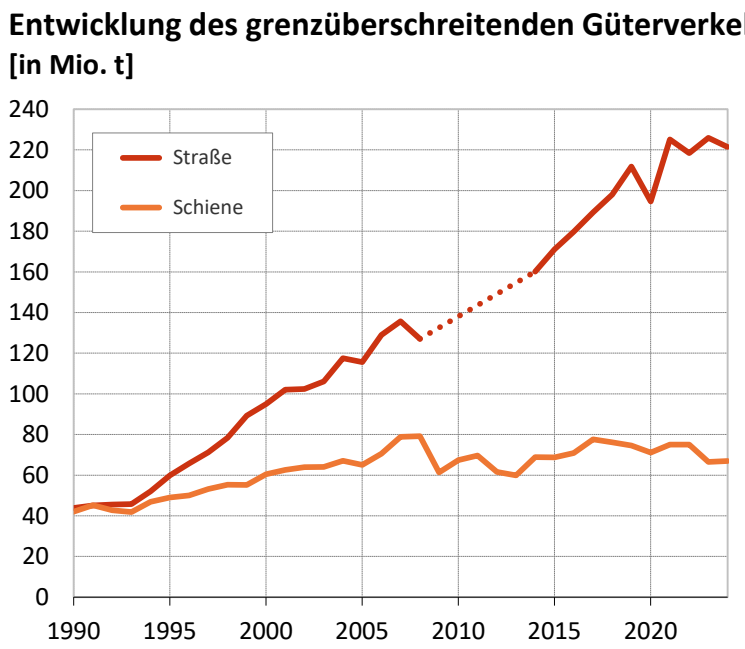


Abbildung 5: Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrsaufkommens in Österreich (Mio.t) (ÖIR auf Basis von (Statistik Austria, Güterverkehr österreichischer Frächter, 2026a) österreichische Frächter und (EUROSTAT, Road freight transport measurement (road_go), 2026) bis 2008, (Austria, 2026b) alle Frächter ab 2015; (Statistik Austria, Schienengüterverkehr in Österreich, 2026c))

2.3.1. FAHRLEISTUNG DER KFZ > 3,5 T IM ASFINAG-NETZ

Die Fahrleistung des Straßenschwerverkehrs, in erster Linie der Lkw-Verkehr, im ASFINAG-Netz folgt grundsätzlich der Wirtschaftsentwicklung.

Durch die Finanzkrise 2009 nahm die Verkehrsleistung stark ab und erreichte im Jahr 2014 wieder das Niveau von 2008.

Seither entwickelte sich die Verkehrsleistung wieder dynamisch bis zum Jahr 2019. Die COVID-19-Pandemie führte zunächst zu Rückgängen, dann zu starken Steigerungen – u.a. durch Nachzieheffekte in den Jahren 2021 und 2022.

Im Jahr 2023 ging die Verkehrsleistung wieder zurück und stagniert seither auf hohem Niveau. Im Jahr 2025 lag die Verkehrsleistung bei 3,8 Mrd. Kfz-km – um 17 % über den Werten 2014 (nach Erholung von der Finanzkrise 2009).

Trotz konjunktureller Abschwächung seit 2022 stagniert die Fahrleistung auf hohem Niveau.

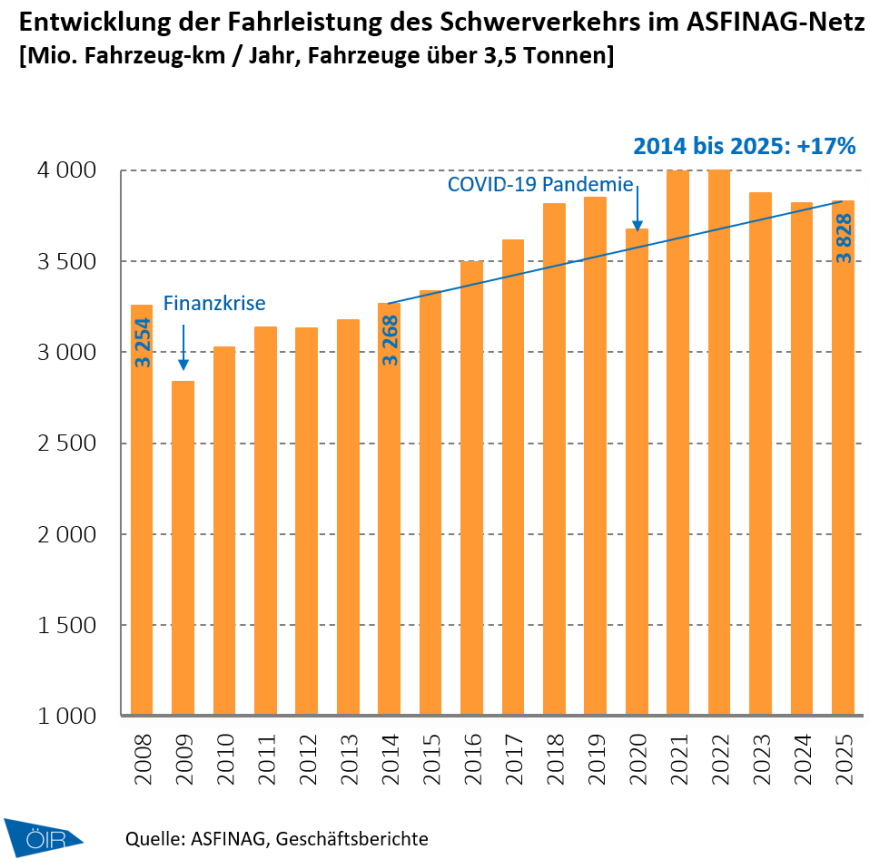


Abbildung 6: Entwicklung der Fahrleistung des Schwerverkehrs im ASFINAG-Netz (ÖIR auf Basis von ASFINAG Geschäftsberichten)

2.3.2. FAHRZEUGEINSATZ IM STRAßENGÜTERVERKEHR

Das Ausmaß der Straßenabnutzung steigt überproportional mit der Achslast („Vierte-Potenz-Gesetz"). Entsprechend differenzieren Mautgebühren der Mautsysteme in Europa nach Achslast und – entsprechend der neuen EU-Wegekostenrichtlinie – nach Emissionsklassen.

Auch in Österreich variieren die Mautbelastungen und die erzielbaren Mauteinnahmen in Abhängigkeit von der Fahrzeugkategorie, insbesondere Achszahl bzw. zulässiger Gesamtmasse sowie von der jeweiligen Emissions- bzw. CO2-Emissionsklasse.

Regelmäßige Auswertungen zur Fahrleistung nach Achslast werden in Österreich nicht veröffentlicht. Aus der Studie zu den externen Kosten des Schwerverkehrs in Österreich stehen nur für das Jahr 2021 Daten nach Achslast zur Verfügung (Umweltbundesamt, 2023).

Abbildung 7 zeigt die Anteile der Lkw-Klassen an der Fahrleistung im ASFINAG-Netz.

- Überwiegend werden mit 84 % Lkws der Klasse EURO VI eingesetzt.
- Diese sind zum Großteil EURO VI Lkw mit 4 oder mehr Achsen, auf die 73 % an der gesamten Fahrleistung im hochrangigen Straßennetz entfallen.
- Der Anteil der 5-achsigen Lkw ist nicht bekannt.

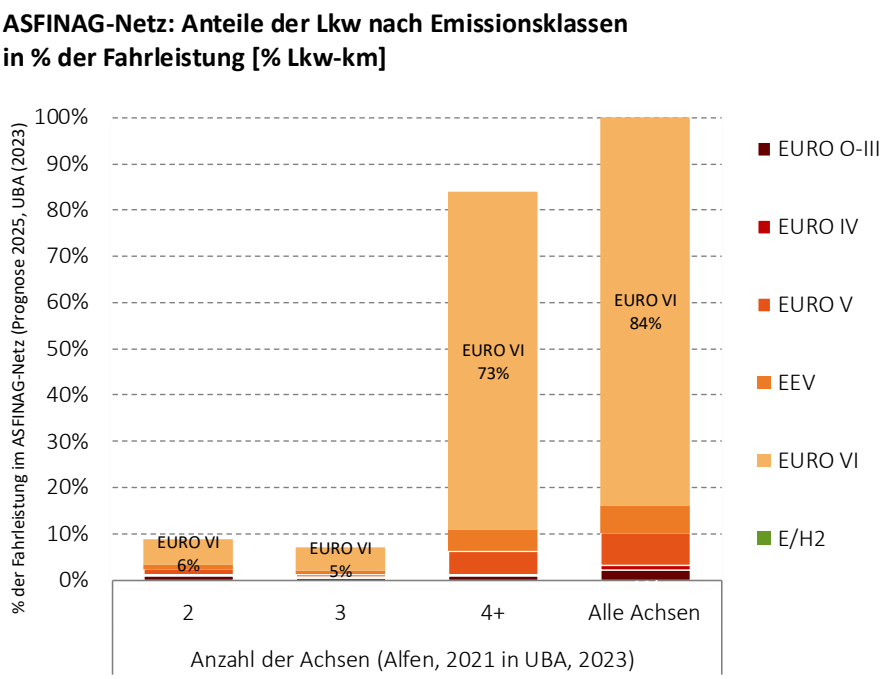


Abbildung 7: Anteile des Schwerverkehrs nach Emissionsklassen in % der Fahrleistung (Fz-km) im ASFINAG Netz (ÖIR auf Basis von (Umweltbundesamt, 2023))[1]

84 % der Fahrleistung (Fz-km) des Schwerverkehrs im ASFINAG-Netz entfielen 2021 auf Lkw mit mehr als vier Achsen. Der Anteil der 5-achsigen Lkw ist nicht bekannt.

Die Auswertungen der Mautdaten in Deutschland (BALM, 2026) zeigen ein ähnliches Bild.

Abbildung 8 zeigt die Anteile der Lkw-Klassen an der Fahrleistung des bemauteten Straßennetzes in Deutschland für das Jahr 2025. In Deutschland fuhren fahren im Jahr 2025 mit 96,2 % fast ausschließlich Lkw der Klasse EURO VI. Gegenüber dem Datenstand aus Österreich zeigt sich hier vermutlich auch der Effekt der Flottenerneuerung, denn seit dem Jahr 2013/2014 ist EURO VI bei neuen Nutzfahrzeugen Standard. Insgesamt passen die Daten aus Deutschland und Österreich gut zusammen.

Interessant ist jedoch die – für Österreich nicht publizierte – Verteilung zwischen 4-achsigen und 5-achsigen Lkw. Während 5,5 % der bemauteten Fahrleistung auf EURO VI Lkw mit 4 Achsen entfallen, liegt der Anteil der EURO VI Lkw mit 5 oder mehr Achsen bei 79 %.

Den bei weitem größten Anteil an der Fahrleistung haben die Lkw mit 5 oder mehr Achsen.

79 % der Fahrleistung (Lkw-km) auf den Mautstraßen in Deutschland entfällt auf EURO VI Lkw mit 5 oder mehr Achsen.

[1] Die Berechnung beruht auf der Emissionsklassenverteilung, Prognose 2025 und der Verteilung der Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen im ASFINAG-Netz 2021 gemäß Umweltbundesamt, 2023.

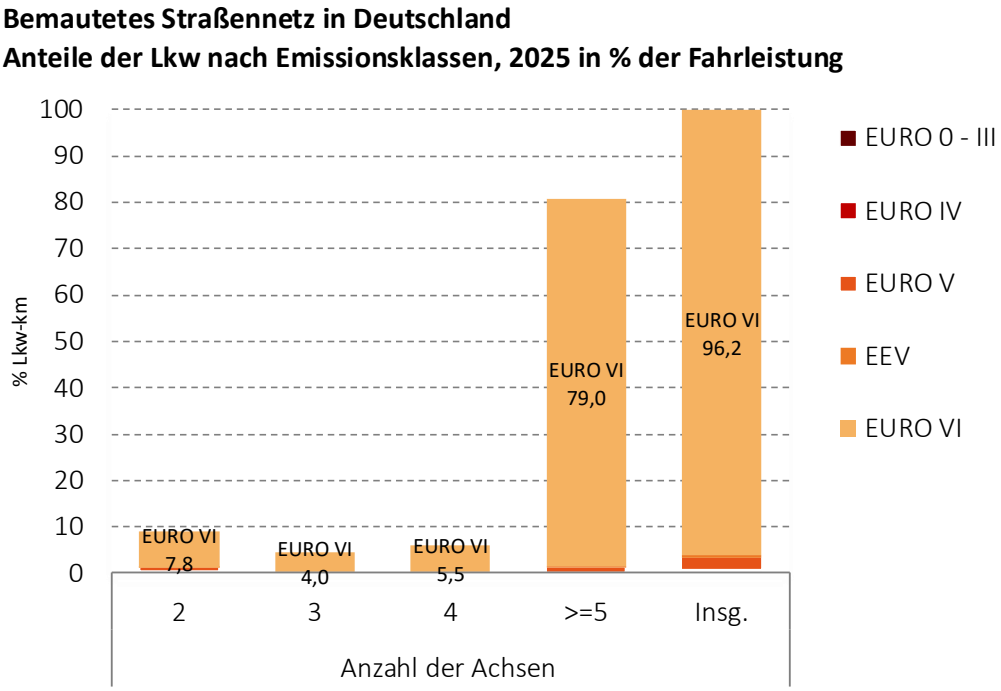


Abbildung 8: Anteile an der Fahrleistung auf den Mautstraßen nach Emissionsklassen und Achsklasse in Deutschland (in %) (ÖIR auf Basis von (BALM, 2026))

Im Kontext der Mautsysteme ist dies insofern relevant, als für Lkw mit 5 Achsen höhere Mautgebühren verlangt werden dürfen als für Lkw mit 4 Achsen. In Deutschland werden diese Lkw-Klassen unterschieden, um für 5-achsige Lkw höhere CO2-Zuschläge geltend machen zu können. Österreich fasst sie zusammen.

3. REGULATORISCHER RAHMEN UND HANDLUNGSSPIELRÄUME

3.1. ZIELSETZUNG DER EU-WEGEKOSTENRICHTLINIE

Die EU-Wegekostenrichtlinie verfolgt das Ziel, Mautsysteme in Europa fahrleistungsabhängiger und ökologisch treffsicherer zu gestalten. Sie ermöglicht die Einbeziehung von Infrastrukturkosten, Staukosten aber auch der externen Kosten der Luftverschmutzung, Lärmbelastung sowie der CO2-Emissionen. Damit soll der Straßengüterverkehr stärker an jenen Kosten beteiligt werden, die er für Infrastruktur, Umwelt, Gesundheit und Klima verursacht.

Die Richtlinie schafft damit einen Rahmen für Kostenwahrheit. Externe Kosten, die ohne Mautsystem von der Allgemeinheit getragen würden, können direkt den Verursachern angelastet werden. Gleichzeitig entstehen Spielräume, Einnahmen aus Aufschlägen auf besonders belasteten Achsen zur Entlastung dieser Achsen und zur Finanzierung anderer Verkehrsinfrastrukturen oder Verkehrsdienste einzusetzen.

Gemäß EU-Wegekostenrichtlinie kann die Mautgebühr folgende Kosten berücksichtigen (Art. 1 (EU) 2022/362):

1. Infrastrukturkosten Gebühren zur Abdeckung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten
2. Externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung (Gesundheitsschäden und Umweltschäden durch Emissionen von v.a. Feinstaub-, Ozonvorläufern wie NOx) und externe Kosten für verkehrsbedingte Lärmbelastung (durch Abrollgeräusche der Fahrzeuge)
3. Externe Kosten für verkehrsbedingte CO2-Emissionen, d.h. die Kosten der Schäden, die beim Betrieb eines Fahrzeugs durch die Freisetzung von CO2 verursacht werden
4. Querfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen oder Diensten, um Stau oder signifikante Umweltbelastungen auf belasteten Autobahnabschnitten zu verringern

Auch eine Querfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen oder -diensten anderer Verkehrsträger entlang der gleichen Verkehrsachse im TEN-T Netz ist möglich, um besonders stark belastete Straßenabschnitte zu entlasten.

Die Mitgliedstaaten können die in der Richtlinie festgesetzten Bezugswerte anwenden. Dennoch gibt es bei dieser Kostenkategorie in Hinblick auf die Festlegung der Lkw-Maut Spielräume.

In der Folge werden die Kostensätze für einen EURO VI Lkw mit 4+ Achsen und wo verfügbar für einen EURO VI Lkw mit 5 Achsen – der bei weitem häufigste Lkw-Typ in Europa – dargestellt.

3.1.1. INFRASTRUKTURKOSTEN

Die Infrastrukturgebühr ist ein Teil der Mautgebühr und dient der Anlastung der infrastrukturbezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten, die in einem Mitgliedstaat entstehen. In Österreich ist die Infrastrukturgebühr vor allem aufgrund der topografischen Situation und der dadurch erforderlichen Kunstbauten (Tunnel, Brücken) höher als in anderen EU-Ländern.

Infolge der neuen Wegekostenrichtlinie werden die Mautgebühren in der EU schrittweise auf fahrleistungsabhängige Gebühren angepasst.

Region	EURO VI, Emissionskl. 1, 4 Achsen	EURO VI, Emissionskl. 1, 5 Achsen
Österreich	0,4591 EUR	-
Deutschland	0,1550 EUR	0,1550 EUR
Tschechische Republik	3,8448 CZK | rd. 0,16 EUR	4,669 CZK | rd. 0,19 EUR
Ungarn	163,26 HUF | rd. 0,45 EUR	170,94 HUF | rd. 0,47 EUR

Tabelle 2: Infrastrukturkostengebühr EUR je Lkw-km im Vergleich (ASFINAG, per 1.1. 2026, TOLL COLLECT ab 1.7.2024, Ministerstvo dopravy, per 1.1.2026, Umrechnungskurs per 24.07.2026 1 CZK = 0,04 EUR; Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division, 1 EUR = 366,8500 HUF Angaben per 24.7.2026)

Auf Streckenabschnitten mit besonders hohen Bau- und Erhaltungskosten, insbesondere Tunnelanlagen, können erhöhte Infrastrukturgebühren (Streckenmauten) veranschlagt werden. Hier ist die Instandhaltung für Belüftung, Beleuchtung und Sicherheitstechnik um ein Vielfaches höher als auf durchschnittlichen Autobahnabschnitten. Die Streckenmautabschnitte (grüne Abschnitte in der untenstehenden Karte) befinden sich von West nach Ost auf der S16 Arlberg Schnellstraße, der A13 Brenner Autobahn, der A10 Tauern Autobahn, der A11 Karawanken Autobahn und der A9 Pyhrn Autobahn (Gleinalmtunnel und Bosrucktunnel).

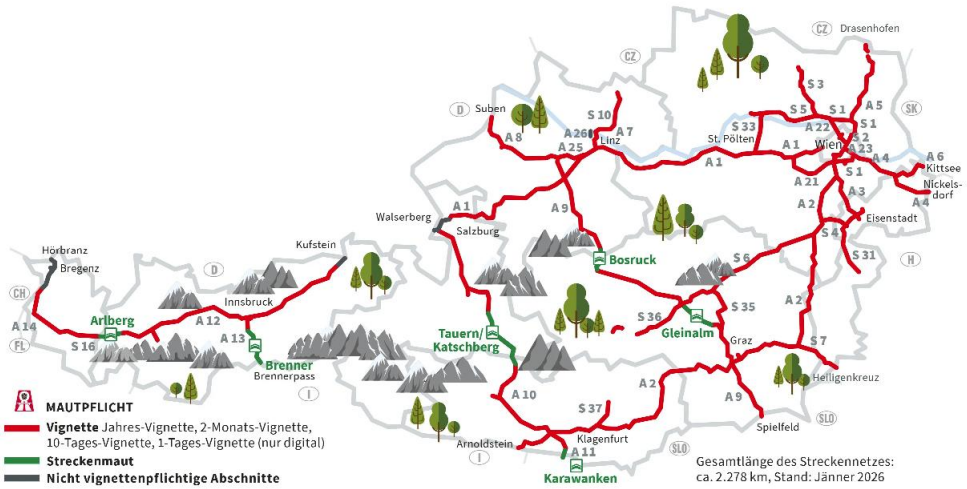


Abbildung 9: Streckenmautabschnitte in Österreich (ASFINAG)

3.1.2. EXTERNE KOSTEN FÜR VERKEHRSBEDINGTE LUFTVERSCHMUTZUNG UND VERKEHRSBEDINGTEN LÄRM UND SONDERSTELLUNG VON BERGREGIONEN

Der Straßengüterverkehr ist einer der Sektoren, der zum Ausstoß von Schadstoffen in die Atmosphäre beiträgt, die sehr schwerwiegende Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben und eine Verschlechterung der Luftqualität in der EU bewirken.

Dazu gehören Feinstaub (PM2,5), Stickstoffdioxid (NO2) und O3 (Ozon). Gemäß dem Bericht der Europäischen Umweltagentur aus dem Jahr 2020 über die Luftqualität in Europa war der Straßenverkehr 2018 der Sektor mit den höchsten NOx-Emissionen und der zweitgrößte Emittent von Rußpartikeln. Zudem ist Lärm – nach der Luftverschmutzung – der zweitschädlichste Umweltstressor in der EU (EU-Wegekosten-Richtlinie, 2022).

Aus diesem Grund sieht die EU-Wegekostenrichtlinie die Berücksichtigung der externen Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung vor. In der EU-Wegekostenrichtlinie sind dazu Bezugswerte und -grenzen in Anhang IIIb (EU-Wegekosten-Richtlinie, 2022) festgelegt, die alle zwei Jahre valorisiert werden, zuletzt über PUB/2025/239.

Besonders sensibel sind in Bezug auf Luft- und Lärmbelastung Bergregionen, aber auch Ballungsräume. Daher ist eine Verdopplung der Bezugswerte in Bergregionen und Ballungsräumen erlaubt, soweit dies durch geringe Streuung, Straßensteigung bzw. -gefälle, geographische Höhe oder Temperaturinversionen gerechtfertigt ist.

Auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse sind noch höhere Faktoren für Bergregionen und Ballungsräume möglich.

Österreich erhebt derzeit für einen Lkw der Abgasklasse EURO VI mit vier oder mehr Achsen auf dem gesamten ASFINAG-Netz eine Gebühr von 0,01 EUR je Lkw-km. In Deutschland beträgt der entsprechende Satz 0,035 EUR je Lkw-km.

Die aktuellen Bezugswerte gemäß Wegekostenrichtlinie (PUB/2025/239) differenzieren regional zwischen suburbanen Gebieten (mit 150 – 900 Einwohner:innen je km²) und interurbanen Gebieten mit weniger als 150 Einwohner:innen je km². Tabelle 3 zeigt die unterschiedlichen Luft- und Lärmgebühren der Lkw-Mautsysteme in Europa.

Region	EURO VI, Emissionskl. 1, 4 Achsen	EURO VI, Emissionskl. 1, 5 Achsen
Österreich	0,010	-
Deutschland	0,035	0,035
Tschechische Republik	0,006	0,007
Ungarn	Suburban: 0,042 Interurban: 0,0101	Suburban: 0,046 Interurban: 0,090
EU-Bezugswerte: Suburbane Gebiete mit 150 – 900 Einwohner/km²	0,036 in Bergregionen: 0,072	0,040 in Bergregionen: 0,080
EU-Bezugswerte: Interurbane Gebiete mit weniger als 150 Einwohnern/km²	0,010 in Bergregionen: 0,020	0,010 in Bergregionen: 0,020

Tabelle 3: Gebühren für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm (in EUR je Lkw-km) (ASFINAG, per 1.1. 2026 TOLL COLLECT ab 1.7.2024, Ministerstvo dopravy, per 1.1.2026, Umrechnungskurs per 24.07.2026 1 CZK = 0,04 EUR; Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division, 1 EUR = 366,8500 HUF Angaben per 24.7.2026)

Fahrleistung in Bergregionen Österreichs

Das Umweltbundesamt (Umweltbundesamt, 2023) weist in seiner Studie auf Basis von ASFINAG-Daten die Fahrleistungen im hochrangigen Straßennetz nach Bergregionen und Nicht-Bergregionen sowie Lage der Straßenabschnitte (außerstädtisch, Vorstadt, Stadt) aus. Zudem werden die Fahrleistungen für das Jahr 2025 prognostiziert (Tabelle 4).

Demnach entfallen 61,5 % der Fahrleistung 2025 auf Bergregionen. Für diese Fahrleistung ist eine Verdopplung der Bezugswerte möglich, d.h. Gebühren von 0,072 EUR je Lkw-km anstelle der gegenwärtig 0,01 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 4 Achsen.

	Außer-städtisch	Vorstadt	Stadt	Insgesamt	in %
Bergregionen	1 258	1 077	199	2 533	61,5
Nicht-Bergregionen	722	621	240	1 583	38,5
Insgesamt	1 979	1 698	438	4 116	100,0
in %	48,1	41,3	10,7	100,0	

Tabelle 4: Fahrleistungsprognose 2025 des Umweltbundesamts (Umweltbundesamt, 2023) in Mio.-Fzkm

3.1.3. EXTERNE KOSTEN FÜR VERKEHRSBEDINGTE CO2-EMISSIONEN: VERDOPPLUNG DER CO2-ZUSCHLÄGE ZULÄSSIG (ARTIKEL 7CB (EU) 2022/362)

Die prognostizierten und beobachteten Veränderungen des Klimas stehen in engem Zusammenhang mit dem Ausstoß von Treibhausgasen, allen voran CO2. Unterschiedliche Studien (u.a. der zweite Österreichische Sachstandsbericht zum Klimawandel (APCC, 2025)) kommen zum Schluss, dass vorsorgender Klimaschutz und Anpassungsmaßnahmen auf lange Sicht deutlich kostengünstiger sind als die Bewältigung der Schäden, die durch den Klimawandel verursacht werden.

Neben anderen Sektoren muss auch der Straßengüterverkehr seinen CO2-Ausstoß verringern. Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht dabei eine nach dem CO2-Ausstoß gestaffelte Kostenanlastung vor, die eine Flottenerneuerung unterstützen soll. Auch hier werden Bezugswerte festgelegt, die alle zwei Jahre an die Verbraucherpreisentwicklung angepasst werden.

Diese Bezugswerte stellen die untere Schwelle dar, wobei es zulässig ist, die Bezugswerte für CO2-Zuschläge zu verdoppeln. Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass anstelle der angesetzten Vermeidungskosten von rund 100 EUR je Tonne CO2, mehrere Autoren, u.a. die European Investment Bank (European Investment Bank, 2020), empfehlen, Vermeidungskosten in der Höhe von 200 EUR anzusetzen und entsprechend zu begründen. (APCC, 2025).

Deutschland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und entsprechende CO2-Gebühren von 0,134 EUR je Lkw-Km für einen EURO VI Lkw mit 4 Achsen bzw. 0,158 EUR je Lkw für einen EURO VI Lkw mit 5 Achsen. In Österreich liegt die CO2-Gebühr für einen EURO VI Lkw mit 4+ Achsen bei 0,1033 EUR je Lkw-km.

Österreich erhebt derzeit für einen Lkw der Abgasklasse EURO VI mit 4+ Achsen eine Gebühr von 0,1033 EUR je Lkw-km. In Deutschland sind es 0,134 für einen EURO VI Lkw mit 4 Achsen und 0,158 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 5 Achsen.

Der aktuelle Bezugswert laut EU-Wegekostenrichtlinie (PUB/2025/239) liegt bei maximal 0,156 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 4 Achsen bzw. 0,186 EUR je Lkw-km für einen EURO VI Lkw mit 5 Achsen.

Region	EURO VI, Emissionskl. 1, 4 Achsen	EURO VI, Emissionskl. 1, 5 Achsen
Österreich	0,1033	-
Deutschland	0,1340	0,1580
Tschechische Republik	0,0383	0,0459
Ungarn	0,0901	0,1076
EU-Bezugswerte Verdoppelte Bezugswerte	0,0780 0,1560	0,0930 0,1860

Tabelle 5: Gebühren für CO2-Emissionen (in EUR je Lkw-km) (ASFINAG, per 1.1. 2026, TOLL COLLECT ab 1.7.2024, Ministerstvo dopravy, per 1.1.2026, Umrechnungskurs per 24.07.2026 1 CZK = 0,04 EUR; Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division, 1 EUR = 366,8500 HUF Angaben per 24.7.2026))

3.1.4. AUFSCHLÄGE AUF INFRASTRUKTUR AUF BESONDERS BELASTETEN STRAßENABSCHNITTEN (ARTIKEL 7F (EU) 2022/362)

Auf bestimmten Straßenabschnitten, die regelmäßig von Staus betroffen sind oder deren Nutzung durch den Straßengüterverkehr erhebliche Umweltschäden verursacht, sind Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr erlaubt.

- Ein Aufschlag von 15 % auf die Infrastrukturgebühr ist grundsätzlich möglich.
- Ein Aufschlag von 25 % ist möglich, wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte der Kernnetzkorridore (TEN-V) fließen.

Voraussetzung ist, dass die Mehreinnahmen in den Ausbau von Verkehrsdiensten oder den Bau bzw. die Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur in derselben Verkehrsachse zur Entlastung fließen.

Für die A13 Brennerautobahn kommt seit 2006, für die A12 auf der Unterinntalstrecke (Staatsgrenze bei Kufstein bis Knoten Innsbruck/Amras) seit 2012 ein erhöhter Tarif zur Anwendung. Diese sind für die Querfinanzierung des Brennerbasistunnels, welcher der Entlastung des Brennerkorridors dienen soll, zweckgewidmet.

> Auf der **A13 Brennerautobahn** gilt seit 2006 und auf der **A12** seit 2012 ein **um 25 % erhöhter Infrastrukturtarif.**

Unter der Annahme, dass in erster Linie ein sehr hohes Straßengüterverkehrsaufkommen für die besondere Belastung ausschlaggebend ist, sind im Folgenden die Straßengüterverkehrsbelastungen im Jahr 2025 auf den belastetsten Abschnitten in Österreich dargestellt (Abbildung 10).

Dabei zeigt sich, dass die Abschnitte des Donaukorridors ähnlich stark – und sogar abschnittsweise stärker – durch Schwerverkehr belastet sind. Auch am Südkorridor zwischen Wien und Wiener Neustadt liegen die Schwerverkehrsbelastungen auf dem Niveau der A12.

Der Donaukorridor ist Teil des TEN-V Korridors Rhein-Donau, die Südautobahn Teil des Ostee-Adria-Korridors. Auch wenn die Tallage die Situation nicht derart verschärft wie am Brenner und im Inntal, führt der Donaukorridor durch teils sehr dicht besiedelten Raum.

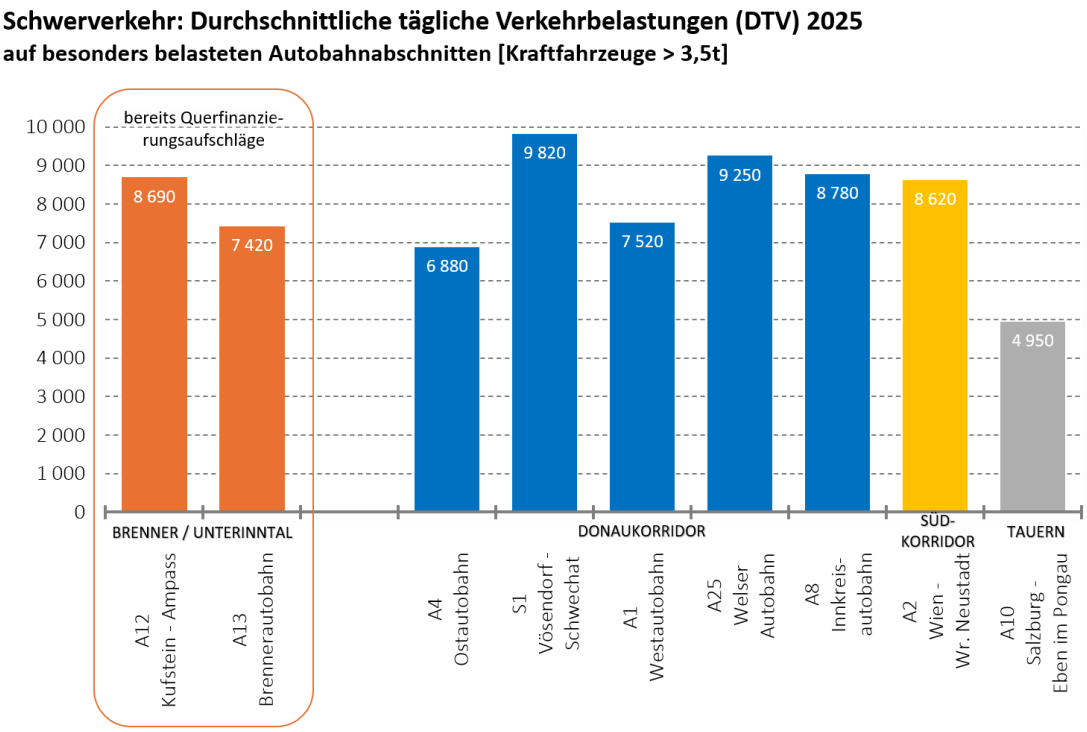


Abbildung 10: Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastungen auf Autobahnen in Österreich, 2025 (ÖIR auf Basis ASFINAG, automatische Dauerzählstellen)

3.2. ENTWICKLUNG UND VERGLEICH DER LKW-MAUT IN EUROPA

Die Mautsätze in Europa wurden und werden schrittweise entsprechend der neuen Wegekostenrichtlinie auf fahrleistungsabhängige Mautgebühren umgestellt, die auch die CO2-Emissionen der Fahrzeuge berücksichtigen.

Insbesondere zeitabhängige Gebührensysteme für den Schwerverkehr, etwa in Form von Vignetten, werden schrittweise durch fahrleistungsabhängige Systeme ersetzt (z.B. Rumänien, Niederlande, Baltikum). Einige Länder unterscheiden bei den Mautsätzen zudem nach Straßenkategorien oder zwischen städtischen und außerstädtischen Gebieten, beispielsweise Ungarn.

Tabelle 7 vergleicht die Mautsätze ausgewählter europäischer Länder für einen 40-Tonnen-Lkw der EURO VI- und CO2-Emissionsklasse 1 mit vier bzw. fünf Achsen.

Die höchsten Mautgebühren im dargestellten Ländervergleich erhebt die Schweiz mit ihrer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Diese wird anhand der gefahrenen Kilometer, des höchstzulässigen Gesamtgewichts und der Emissionsklasse des Fahrzeugs berechnet. Ergänzend zur automatisierten Erfassung der Fahrleistung werden Schwerverkehrskontrollen durchgeführt, die auch der Überprüfung von Fahrzeug-gewichten, der Verkehrssicherheit und der Verkehrslenkung dienen.

Die Mautsätze in Österreich und Ungarn liegen mit rund 0,57 EUR je Lkw-km bzw. 0,52 bis 0,56 EUR je Lkw-km auf einem ähnlichen Niveau.

Italien weist im dargestellten Vergleich die niedrigsten Mautsätze auf.

Auffällig ist zudem, dass in der Slowakei für bestimmte Fahrzeug- und Streckenkategorien fünfachsige Lkw niedrigere Mautsätze aufweisen als vierachsige Fahrzeuge. Darüber hinaus werden dort fahrleistungsabhängige Ermäßigungen gewährt.

Insgesamt führt die Umsetzung der novellierten EU-Wegekostenrichtlinie zu einer stärkeren Berücksichtigung der tatsächlichen Straßennutzung und der fahrzeugbedingten Emissionen (externen Kosten) bei der Bemessung der Maut.

In der Praxis zeigt sich, dass diese Zielsetzung im politischen Diskurs wieder entschärft wird, z.B. durch Ermäßigungen für Vielfahrer in der Slowakei.

Berücksichtigung externer Kosten
Die Lkw-Maut dient neben der Finanzierung der Straßeninfrastruktur auch der Anlastung bestimmter externer Kosten des Straßengüterverkehrs. Dazu zählen insbesondere Kosten durch Luftschadstoff-, Lärm- und CO2-Emissionen, die andernfalls nicht unmittelbar von den Verursachern getragen werden.

In Österreich beliefen sich die Mauteinnahmen der ASFINAG im Jahr 2025 auf rund 1.795 Mio. EUR. Rechnerisch entspricht dies einem Betrag von rund 195 EUR je Einwohner.[1]

Land	4-Achser	5-Achser	Gültig seit	Anmerkung
	EUR/Lkw-km*			
Österreich	0,57		1.1.2026	www.asfinag.at
Schweiz	1,03*		27.3.2024	2,39 Rp/tkm https://www.bazg.admin.ch
Deutschland	0,32	0,35	1.7.2024	https://www.toll-collect.de/
Tschechische Republik	0,20	0,25	1.1.2026 1 CZK = 0,0413	https://myto.gov.cz
Slowakei Autobahn und Klasse 1 Straßen	0,30	0,27	1.7.2025	Ermäßigungen für Vielfahrer (Lkw-km) https://www.emyto.sk/
Ungarn Autobahn Hauptverkehrsstraße	0,52 0,36	0,56 0,39	1.1.2026 1 HUF = 0,0026	https://toll-charge.hu
Slowenien, allgemein Sentrupert – Ljubljana Ljubljana and Koper	0,29 0,30 0,33		1.4.2026	Aufschläge auf ausgewählten Strecken https://www.darsgo.si
Italien Straßen in der Ebene Bergstraßen	0,16 0,19	0,19 0,22	1.1.2026	Auf Strecken von Autostrade https://www.autostrade.it

Tabelle 6: Lkw-Mautsätze in den Nachbarländern Österreichs (40 t Lkw, EURO VI, Emissionsklasse 1, außerorts), Werte auf zwei Kommastellen gerundet (Schweizer leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in EUR pro Tonnen-km

[1] ASFINAG-Einnahmen im Jahr 2025 von 1.795 Mio. EUR / 9.215.956 Einwohner:innen per 1.1.2026.

4. ANALYSE DER LKW-TRANSPORTKOSTENKOMPONENTEN

4.1. KOSTENSTRUKTUR DES STRAßENGÜTERVERKEHRS

Die Transportkosten im Straßengüterverkehr setzen sich aus mehreren Komponenten zusammen. Zu den wichtigsten zählen Fahrer:innenkosten, Treibstoffkosten, Fahrzeugkosten sowie Kosten für Reparaturen und Versicherungen.

Die Wirtschaftskammer Österreich veröffentlicht regelmäßig Transportkostenindizes (Tabelle 7), die die Entwicklung der einzelnen Kostenkomponenten auf Basis einer für das Jahr 2020 festgelegten Expertengewichtung abbilden. Im Folgenden wird die Entwicklung der wichtigsten Kostenkomponenten dargestellt.

WKO Die Transporteure

TRANSPORTKOSTENINDEX 2026

Kostenentwicklung: 1. März 2026

	Gewichtung 2020	Veränderungs-faktor	Veränderung zum Vormonat in %
Treibstoff	17,22	1,0218	2,18
Motoröl	0,97	1,0032	0,32
Bereifung	1,67	1,0059	0,59
Reparatur	6,93	1,0061	0,61
LKW-Kosten/Afa	10,55	1,0033	0,33
Fremdkapitalzinsen	1,93	0,9888	-1,12
Kfz-Steuer	0,32	1,0000	0,00
Kfz-Versicherung	9,30	1,0000	0,00
Garage/Abstellplatz	1,02	1,0043	0,43
Fahrerkosten	38,10	1,0000	0,00
Verwaltung	4,74	1,0004	0,04
Unternehmerlohn	3,69	1,0000	0,00
Auftragsversicherung	2,81	1,0025	0,25
Wagniszuschlag	0,75	1,0300	3,00
Nettoselbstkosten	**100,00**	**1,0053**	**0,53**

Tabelle 7: Transportkostenindex mit Dieselanteil, 2026 per 1. März 2026, WKÖ Fachverband Güterbeförderung, Gewichtung 2020. (ÖIR-Darstellung auf Basis von WKO-Transportkostenkomponenten, CNR-Fernverkehrsdaten und österreichischen Wirkungsrechnungen)

Gemäß dem aktuellen Transportkostenindex der Wirtschaftskammer Österreich (Tabelle 7) verteilen sich die Transportkosten (ohne Mautkosten) auf folgende wesentliche Komponenten:

- **Fahrer:innenkosten** machen mit rund 38 % den größten Anteil aus. Ihre Entwicklung wird insbesondere durch die Lohnentwicklung und den anhaltenden Fahrer:innenmangel beeinflusst.
- **Treibstoffkosten** haben einen Anteil von rund 17 %. Sie hängen wesentlich von den Rohölpreisen und damit auch von geopolitischen Entwicklungen ab.
- **Fahrzeugkosten bzw. Abschreibungen** machen rund 10,6 % der Gesamtkosten aus.
- **Kfz-Versicherungen** haben einen Anteil von rund 9,3 %.

Der Transportkostenindex lag im September 2026 bei 149,6 Punkten (Basisjahr 2020 = 100) und damit um 49,6 % über dem Niveau des Jahres 2020.

Wie Abbildung 11 zeigt, stiegen die Transportkosten insbesondere 2022 und 2023 deutlich an. Danach schwächte sich der Anstieg zunächst ab, bevor es 2026 im Zusammenhang mit den sprunghaft gestiegenen Treibstoffpreisen erneut zu stärkeren Kostensteigerungen kam.

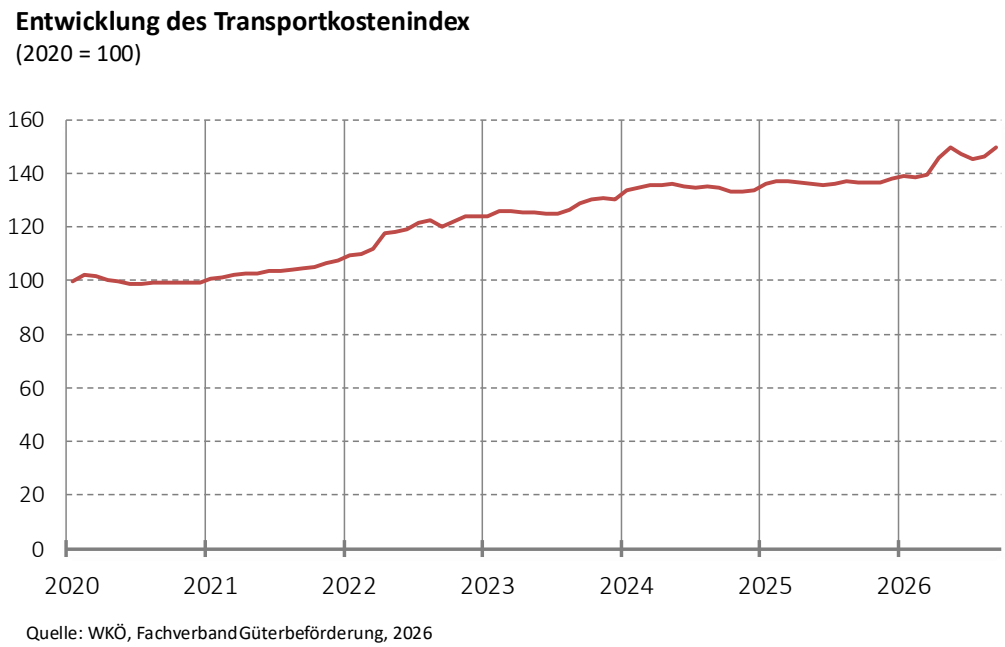


Abbildung 11: Entwicklung des Transportkostenindex des Güterbeförderungsgewerbes (WKO, Fachverband Güterbeförderung, 2026)

4.1.1. MAUT ALS TRANSPORTKOSTENKOMPONENTE IM EUROPÄISCHEN RAUM

Die Mautkosten sind in dieser Indexgewichtung nicht als fixe, allgemeine Kostenkomponente enthalten, da sie von der jeweiligen Transportrelation, dem Fahrzeugtyp und dem Anteil der auf dem bemauteten Straßennetz zurückgelegten Strecke abhängen.

Das französische Wirtschaftsobservatorium für den Straßenverkehr (Comité national routier, CNR) untersuchte für das Jahr 2022 die Kostenstruktur im internationalen europäischen Straßengüterfernverkehr auf Basis einer Befragung polnischer Transportunternehmen (CNR, 2022).

Polnische Transportunternehmen haben mit 32,7 % den größten Anteil an der Fahrleistung im internationalen EU-Straßengüterverkehr (EUROSTAT, Road freight transport by journey

characteristics, 2026). Aufgrund ihrer hohen Bedeutung im internationalen Straßengüterverkehr können ihre Betriebskosten als Anhaltspunkt für das Kostenniveau im europäischen Straßengüterfernverkehr herangezogen werden. Wie in Abbildung 11 dargestellt betrugen die Betriebskosten eines polnischen 40-Tonnen-Lkw im internationalen Fernverkehr im Jahr 2022 rund 1,08 EUR/km einschließlich Gemeinkosten (Overheadkosten). Davon entfielen durchschnittlich 11,4 % auf Maut- und Vignettenkosten. Abhängig von der Transportrelation kann dieser Anteil bis zu 15 % betragen.

Transitverkehre nutzen in der Regel überwiegend das bemautete, hochrangige Straßennetz. Daher ist bei Transitfahrten tendenziell von höheren Mautkosten je gefahrenem Kilometer auszugehen als bei Empfangs-, Versand- oder Binnenfahrten.

Die CNR-Studie zeigt zudem, dass die Betriebskosten im internationalen Fernverkehr (ohne Gemeinkosten) zwischen 2019 und 2022 von 0,78 EUR/km auf 0,99 EUR/km und damit um rund 27 % gestiegen sind. Zu diesem Anstieg trugen insbesondere die höheren Fahrer:innenkosten (+24 %) sowie die gestiegenen Anschaffungs- und Treibstoffkosten bei. Letztere machten zusammen 39 % der Gesamtkosten aus.

4.1.2. ENTWICKLUNG DER TRANSPORTKOSTEN IN EUROPA

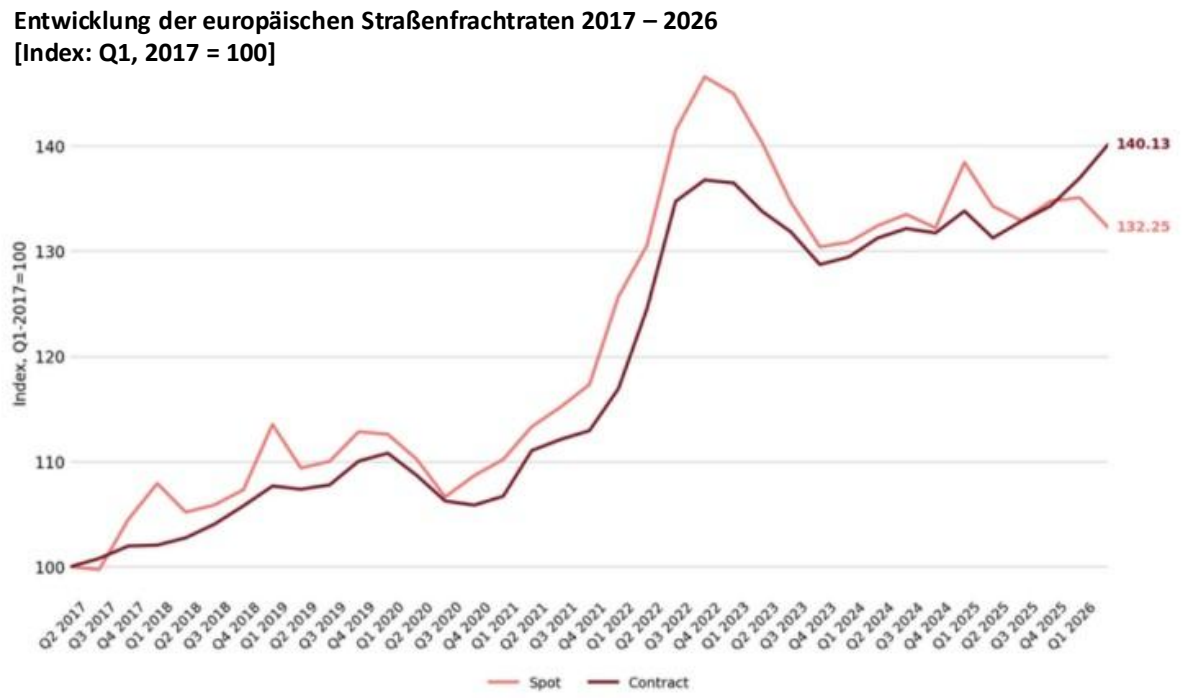
Die Straßenfrachtraten in Europa stiegen ab dem vierten Quartal 2021 insbesondere infolge höherer Treibstoffpreise deutlich an. Bis zum vierten Quartal 2023 gingen sie wieder etwas zurück.

Seit 2025 zeigte sich eine unterschiedliche Entwicklung der vertraglich vereinbarten Frachtraten und kurzfristig vereinbarte Spotmarktraten. Während die Vertragsraten im ersten Quartal 2026 aufgrund der Erwartungen weiter stiegen, waren die Spotmarktraten zunächst rückläufig. Der Internationale Straßentransportverband (IRU) nennt mehrere Faktoren, die auf steigende Frachtraten hinwirken (IRU D. d., 2026):

- Steigende Transportnachfrage: Die leichte Erholung der Industrieproduktion ließ eine steigende Nachfrage nach Gütertransporten erwarten, abgeleitet aus dem Einkaufsmanagerindex, der die wirtschaftliche Entwicklung der Industrie misst. Dieser deutete im März 2026 mit 51,6 Punkten auf ein leichtes Wachstum hin.
- Begrenzte Transportkapazitäten: Der anhaltende Mangel an Lkw-Fahrer:innen und der Rückgang der Lkw-Neuzulassungen (−6 % im Jahr 2025) könnten das verfügbare Transportangebot einschränken.
- Steigende Treibstoffpreise: Die durchschnittlichen Dieselpreise in der EU stiegen zwischen Ende 2025 und März 2026 um rund 26 % von 1,56 auf 1,96 EUR/Liter.
- Unsichere AdBlue-Versorgung: Der Konflikt im Nahen Osten gefährdete auch die Versorgung mit AdBlue. Dieser Zusatzstoff wird für die Abgasreinigung moderner Diesel-Lkw benötigt.

Im zweiten Quartal 2026 stiegen sowohl die Vertrags- als auch die Spotmarktraten deutlich an. Ausschlaggebend waren laut IRU vor allem die höheren Betriebskosten, insbesondere die gestiegenen Treibstoffpreise.

Die Entwicklung der Transportpreise wird damit aktuell vor allem durch die Transportnachfrage, die Treibstoffpreise, die verfügbaren Transportkapazitäten einschließlich der Verfügbarkeit von Lkw-Fahrer:innen sowie die Entwicklung weiterer Betriebskosten beeinflusst.



Quelle: Upply, Ti in IRU (2026)
https://www.iru.org/news -resources/newsroom/european -road-freight-contract-rates-climb-fuel-prices-surge

Abbildung 12: Entwicklung der europäischen Straßenfrachtraten 2017 – 2026 (Upply Ti in, IRU (2026))

4.1.3. FAHRER:INNENKOSTEN

Die Fahrer:innenkosten machen mit 38,1 % den größten Anteil an den Transportkosten aus.

Der Tariflohnindex misst die Entwicklung der kollektivvertraglichen Mindestlöhne und -gehälter in Österreich anhand ausgewählter Lohn- und Gehaltspositionen. Der Index für die Sparte Transport und Verkehr umfasst neben dem Güterbeförderungsgewerbe auch weitere Branchen, darunter Spedition und Logistik sowie Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtsunternehmen.

Insgesamt entwickelten sich die kollektivvertraglichen Mindestlöhne und -gehälter weitgehend parallel zum Verbraucherpreisindex (Abbildung 13):

- Zwischen Jänner 2007 und Jänner 2020 stieg der Tariflohnindex innerhalb von 13 Jahren um rund 29 %.
- Zwischen Jänner 2022 und März 2026 erhöhte sich der Index um 28,1 % für Arbeiter:innen und um 24,7 % für Angestellte.

Die Fahrer:innenkosten sind jedoch nicht nur in Österreich, sondern auch im europäischen Straßengüterverkehr gestiegen. Dazu trugen neben den Lohnanpassungen infolge der insbesondere durch Energiepreise getriebenen Inflation auch der Fahrer:innenmangel bei. Nach Angaben des internationalen Straßentransportverbands IRU waren im Jahr 2025 in Europa 13 % der ausgeschriebenen Fahrer:innenstellen unbesetzt (IRU D. d., 2026).

Die IRU beschreibt den Fahrer:innenmangel als weltweiten, strukturellen Trend, der nicht allein auf kurzfristige Konjunkturschwankungen zurückzuführen ist. Als wesentliche Einflussfaktoren nennt sie die alternde Belegschaft, Zugangshürden zum Beruf, unzureichende Infrastruktur etwa auf Rastplätzen und an Verladestationen sowie veränderte Erwartungen an die Arbeitsbedingungen.

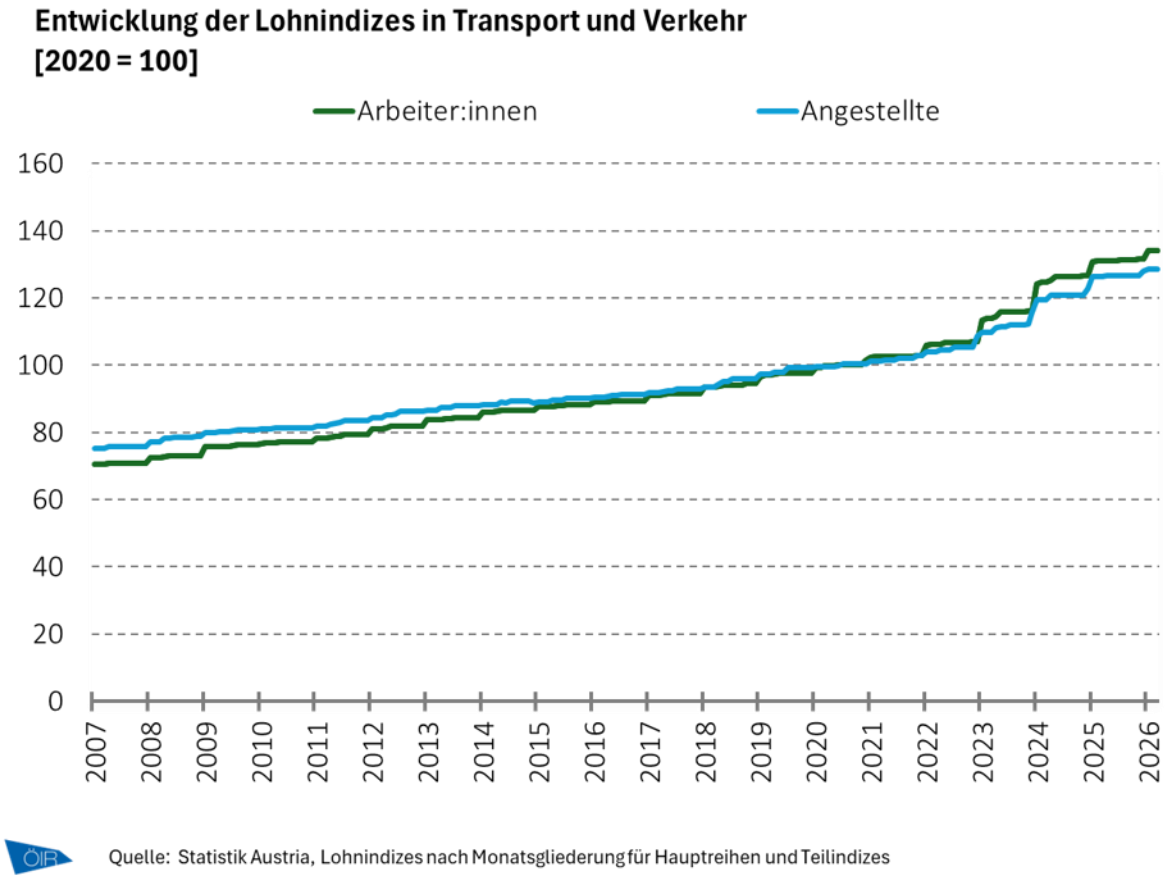


Abbildung 13: Entwicklung der Lohnindizes für Transport und Verkehr (Statistik Austria, Lohnindizes)

4.1.4. ENTWICKLUNG DER ROHÖLPREISE, DIESELPREISE UND LKW-GÜTERTRANSPORTKOSTEN

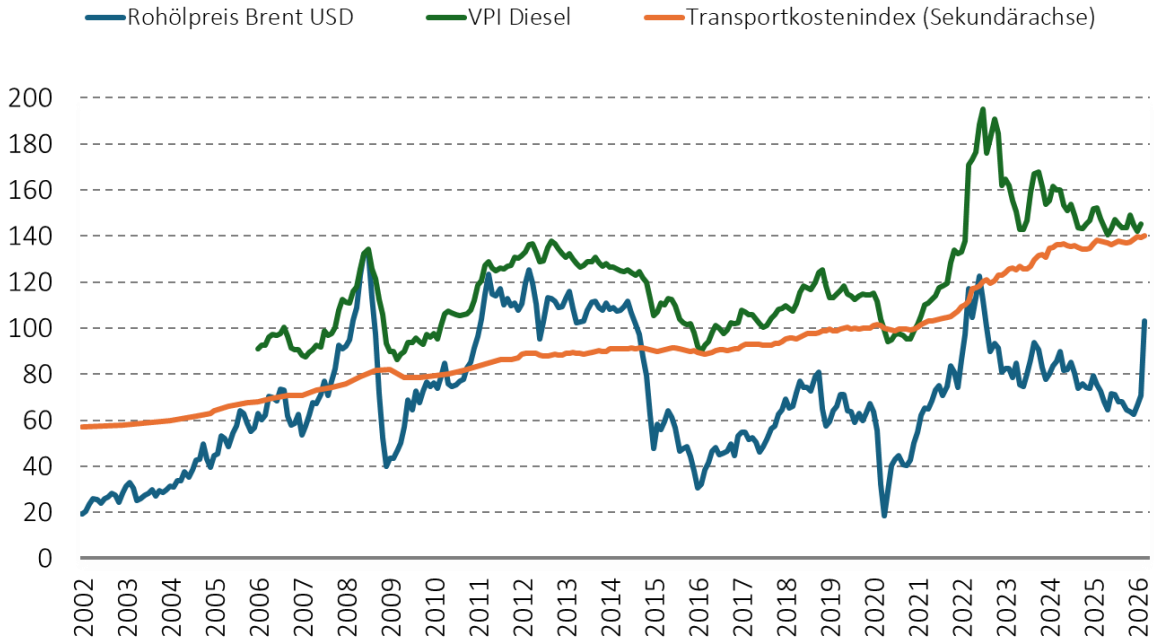
Die Rohölpreise unterlagen in den vergangenen Jahrzehnten teilweise erheblichen Schwankungen. Wesentliche Einflussfaktoren waren insbesondere:

- Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009: Starker Rückgang der weltweiten Ölnachfrage und der Rohölpreise
- Konjunkturabschwächung und hohes Ölangebot 2014–2016: Schwächeres Wirtschaftswachstum, unter anderem in China und Lateinamerika, bei gleichzeitig hohen Fördermengen, insbesondere durch die Ausweitung der Schieferölproduktion in den USA
- COVID-19-Pandemie 2020: Starker Einbruch der Ölnachfrage infolge der weltweiten Einschränkungen des Wirtschafts- und Verkehrsaufkommens
- Russischer Angriff auf die Ukraine ab Februar 2022: Deutlicher Anstieg der Rohölpreise infolge geopolitischer Unsicherheiten und möglicher Versorgungsengpässe
- Krieg im Iran ab Februar 2026: Erneuter Anstieg der Rohölpreise infolge des militärischen Konflikts und der Beeinträchtigung der Ölversorgung im Nahen Osten.

Die Dieselpreise folgten grundsätzlich der Entwicklung der Rohölpreise, wobei Preisrückgänge beim Diesel häufig geringer ausfielen. Dazu trugen unter anderem inflationsbedingt gestiegene Kosten der Dieselproduktion und -bereitstellung bei.

Der Transportkostenindex stieg ab 2022 deutlich an und entwickelte sich zunehmend unabhängig von den Rohöl- und Dieselpreisen, die nach ihrem Höchststand im Jahr 2022 zunächst wieder zurückgingen (Abbildung 14).

Entwicklung der Rohölpreise, Dieselpreise, Lkw-Gütertransportkosten in Österreich [2020 = 100]



Quelle: U.S. Energy Information Administration, Crude Oil Prices: Brent - Europe [DCOILBRENTEU], retrieved from FRED; Statistik Austria, VPI; Wirtschaftskammer Österreich

Abbildung 14: Entwicklung der Rohölpreise, Dieselpreise und Lkw-Transportkostenindex (Straße) (U.S. Energy Information Administration, Crude Oil Prices: Brent – Europe [DCOILBRENTEU], retrieved from RED, Statistik Austria, VPI, WKÖ, 2026)

4.1.5. ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFPREISE IN ÖSTERREICH

Analog zu den Rohölpreisen unterlagen auch die Treibstoffpreise in Österreich erheblichen Schwankungen. Um die Preisentwicklung unter Berücksichtigung der Inflation beurteilen zu können, sind die nominalen (laufenden) Preise den inflationsbereinigten (realen) Preisen gegenüberzustellen. Abbildung 15 zeigt die Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich seit 1970.

Nach laufenden Preisen lagen die Treibstoffpreise im März 2026 um 52,6 % über dem Niveau des Jahres 2020 (Benzin- und Dieselpreise, gewichtet nach der Entwicklung des Pkw-Bestands).

Inflationsbereinigt lagen die Treibstoffpreise im März 2026 hingegen lediglich

- um 12 % über dem Niveau des Jahres 2020 und
- um 8 % über dem Niveau des Jahres 1970.

Trotz der nominellen Preisanstiege lag, gemessen an der Kaufkraft in Österreich, der Treibstoffpreis im Jahr 2025 auf dem Niveau des Jahres 1970.

Im Kontext eines Berichts zur Lkw-Maut ist zu beachten, dass die dargestellte Preisentwicklung aufgrund der Gewichtung von Benzin und Diesel nach dem Pkw-Bestand nicht unmittelbar die Treibstoffkosten des Straßengüterverkehrs abbildet. Für diesen ist vor allem die Entwicklung des Dieselpreises relevant.

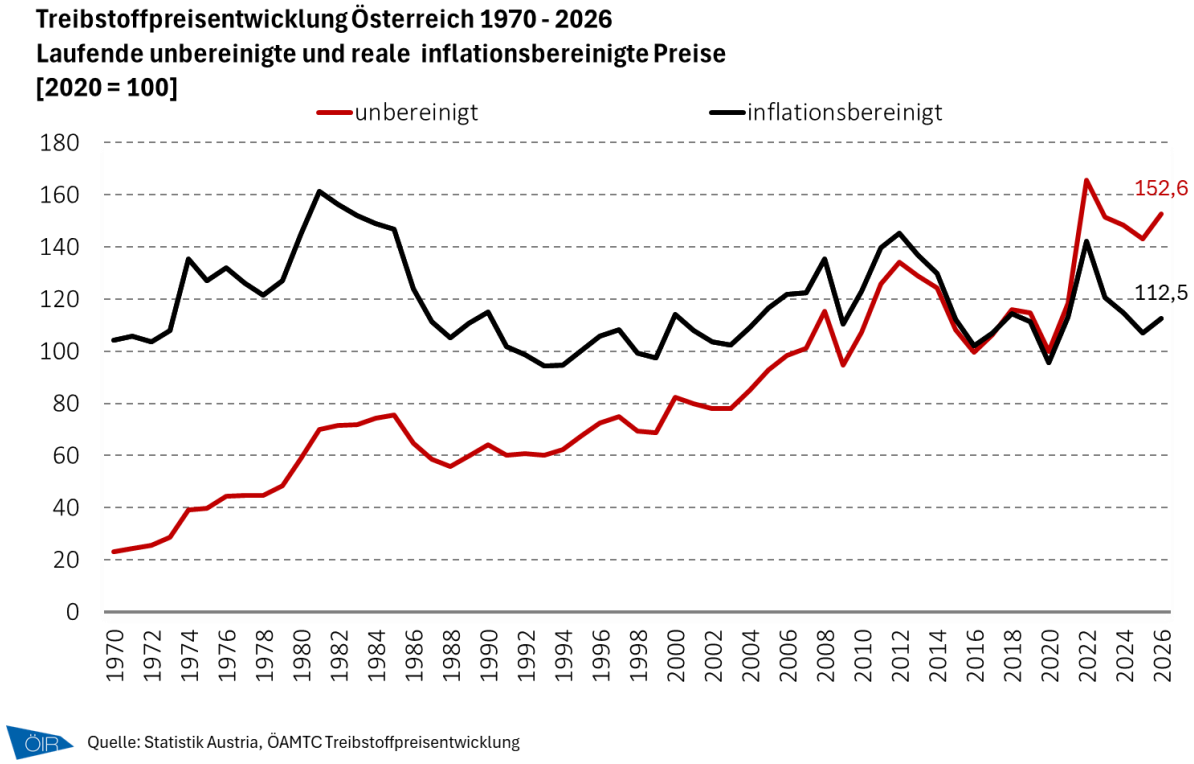


Abbildung 15: Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich 1970 bis 2026 (Statistik Austria, VPI; ÖAMTC Treibstoffpreisentwicklung)

4.1.6. EXKURS ZUR ENTWICKLUNG DER NAHRUNGSMITTELPREISE

In Österreich sind die Nahrungsmittelpreise seit dem zweiten Halbjahr des Jahres 2021 deutlich angestiegen (Abbildung 16). Die starke Steigerung setzte sich bis Anfang des Jahres 2023 fort, wobei auch die Wachstumsraten der Jahre 2023 und 2025 über der historischen Entwicklung lagen. Derart starke Preisanstiege waren in der Entwicklung der Jahrzehnte davor nicht beobachtet worden. So waren die Nahrungsmittel und Getränke im Jahr 2023 um 11,5 % teurer als im Jahr 2022.

Das WIFO nennt als Gründe dafür die gestiegenen Kosten für Rohstoffe und Energieträger sowie hohe Preise für Agrargüter. Dabei waren die Steigerungen in Österreich geringer als im EURO-Raum (WIFO, 2024).

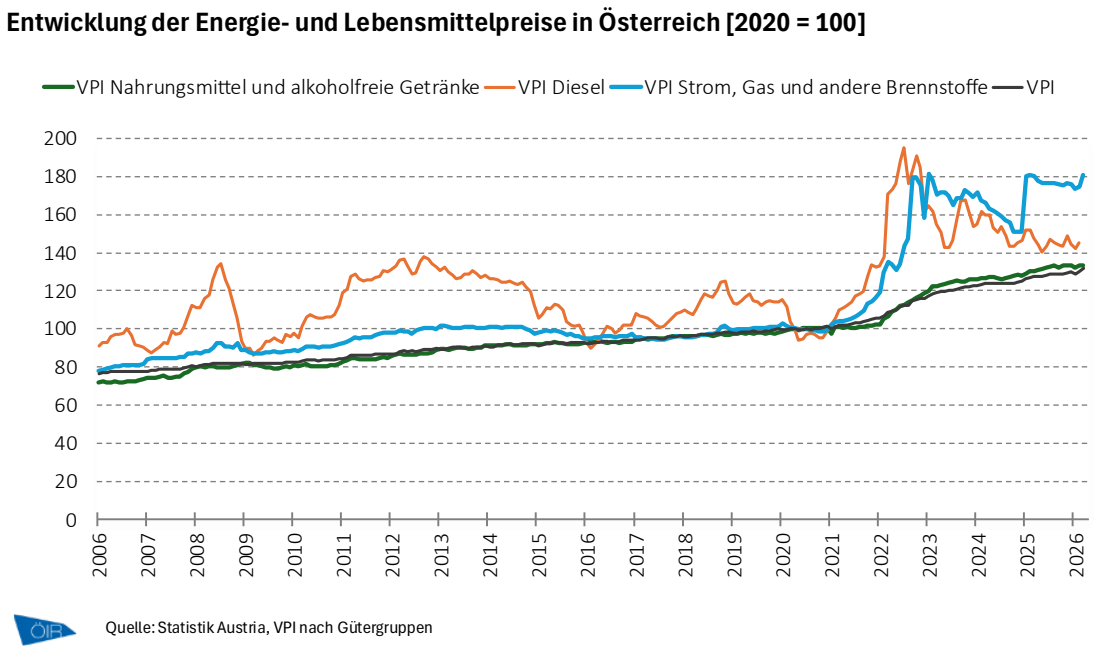


Abbildung 16: Entwicklung der Energie- und Lebensmittelpreise in Österreich [2020 = 100] (Statistik Austria, VPI nach Gütergruppen)

Die EZB (Kuik, 2024) untersuchte die Ursachen der Preissteigerungen der Nahrungsmittel in Europa anhand eines ökonometrischen Modells.

Die Studie kam zum Ergebnis, dass die Energiepreise in den Jahren 2021 und 2022 der wichtigste Treiber der Preissteigerung waren. Wie auch das WIFO (WIFO 2024) führten sie zudem die gestiegenen Weltmarktpreise für Agrarrohstoffe, landwirtschaftliche Erzeugerpreise und Düngemittelkosten als wesentliche preissteigernde Komponenten an.

Ab der zweiten Jahreshälfte 2022 gewannen jedoch nationale Faktoren wie Lohnentwicklung und Unternehmensgewinne an Bedeutung. Andere Beiträge wie z.B. Unternehmensgewinne konnten aufgrund fehlender Daten nicht isoliert werden.

Insgesamt bewegte sich die Entwicklung der Nahrungsmittelpreise ähnlich wie jene des VPI, da wichtige Teilkomponenten wie Energie- und Treibstoffpreise, aber auch die Nahrungsmittelpreise selbst stark einfließen.

5. BERECHNUNG DES ANTEILS DER MAUT AN DEN TRANSPORTKOSTEN

Im Folgenden werden die Methodik und die verwendeten Parameter zur Berechnung des Mautkostenanteils an den Transportkosten erläutert.

5.1. DATENGRUNDLAGEN DER TRANSPORTKOSTENKALKULATION

Grundlage für die Berechnung der Transportkosten wurde die Fahrzeugkalkulation der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ, 2025) herangezogen. Diese ist in Tabelle 8 dargestellt und berücksichtigt die wesentlichen Kostenkomponenten des Straßengüterverkehrs, nicht aber die Mautkosten, die relationsbezogen nachfolgend ergänzt wurden (siehe Kapitel 5.2, 5.3). Zentrale Eingangsparameter wie Treibstoff- und Personalkosten sowie die durchschnittliche jährliche Lkw-Fahrleistung wurden anhand aktueller Daten aktualisiert (blau hinterlegt).

LKW - FAHRZEUGKALKULATION, Basis WKÖ © Mag.Johann Kain FAHRZEUGDATEN					
		Motorwagen		Daten o.Ust	Anmerkung:
Fahrzeug	1	Fahrzeuganschaffungswert	€	100 000	CNR (2025): 112.000 EUR, Semi-Trailer Fernverkehr
	2	Nutzungsdauer des Kfz in Jahren	J	6,00	CNR (2025): 6,8 Jahre, Semi-Trailer Fernverkehr
	3	Fahrzeugrestwert	€	20 000	
Maut	.	durchschnittl. gew. Mautkosten je km, 2026	€	0,57	
Treibstoff	4	Treibstoffverbrauch je 100 km	L	33,00	CNR (2025): 29,6 l (Fernverkehrssattelschlepper) TU Graz (2018): 32,6 l Durchschnitt EURO VI; 29,9 l bester EURO VI
	5	Treibstoffpreis je Liter, 2026	€	1,948	ÖAMTC per 12.1.2026
Bereifung	6	Stückpreis - Reifen	€	530	
	7	Reifenanzahl	Stk.	6	
	8	Reifenlaufleistung in km	km	150 000	
Reparatur	9	Reparaturkosten pro Jahr	€	8 000	
Steuer	10	Kfz-Steuer pro Jahr	€	912	
	11	Vignette /StraBa /Maut pro Jahr	€	0	
Versich.	12	Kfz-Haftpflichtprämie pro Jahr	€	4 000	
	13	Kfz-Vollkaskoprämie pro Jahr	€	4 000	
	14	sonst. Kfz-Versicherungen pro Jahr	€	900	
	15	Dauer der Kaskoversicherung in Jahren	J	4,00	
Zusatzkoster	16	sonst. Kosten p.a.; (z.B. Garagierung...)	€	3 500	
Leistungs-	17	Jahreskilometerleistung	km	70 300	UBA (2023)
daten	18	Einsatzzeit in Tagen pro Jahr	Tg	220	
	19	Einsatzzeit in Stunden pro Jahr	Std	2 880	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung Deutschland (2026)
		Betriebwirtschaftliche Daten			
Fremdkap.	20	Fremdkapitalanteil in %	%	80%	
	21	Fremdkapitalzinssatz	%	4,00%	
	22	durchschnittl. Geldeingangsdauer in Tg.	Tg	40	
Verwaltung	23	Verwaltungskostenanteil je Einheit	€	8 000	
	24	Wagniszuschlag in %	%	3,00%	
	25	Jahresumsatz der Fahrzeugeinheit	€	140 000	
Löhne	26	Jahresbruttolohn (Normal- u. Überstd.)	€	29 628	11,30 EUR/h
	27	Sonderzahlungen	€	4 934	13+14 Jahresgehalt
	28	Bruttolohn Ersatzfahrer	€	3 852	13% v. Jahresbruttolohn
	29	Aufwandsentschädigung (abgabenfrei)	€	6 000	Diäten
Eigenkap.	30	Eigenkapitalzinsen	%	2,00%	
LNK	31	Lohnnebenkosten	%	32,00%	

Tabelle 8: Datengrundlagen Transportkostenberechnung (ÖIR auf Basis WKÖ, Mag. Johann Kain)

5.2. EMPIRISCHE GRUNDLAGEN ZUR NUTZUNG DES BEMAUTETEN STRAßENNETZES

Zur Berechnung des Mautkostenanteils an den Transportkosten werden die unterschiedlichen Bedingungen der Verkehrsarten berücksichtigt. Dazu werden zunächst die relevanten Verkehrsarten und Datengrundlagen erläutert, anschließend die durchschnittlichen Transportweiten dargestellt und darauf aufbauend Annahmen zur täglichen Fahrleistung für die Transportkostenberechnung getroffen.

Wie in der Folge erklärt wird, liegt der Fokus auf den Binnen- und Empfangsverkehren in bzw. nach Österreich.

Differenzierung nach Verkehrsarten
Für die Ermittlung der Auswirkungen der Lkw-Maut auf die Nahrungsmittelpreise in Österreich sind insbesondere Binnenverkehre und internationale Empfangsverkehre relevant. Da sich diese Verkehrsarten hinsichtlich der Transportweiten, der Nutzung des bemauteten Straßennetzes und der Fahrpersonalkosten unterscheiden, werden sie in der Transportkostenberechnung gesondert berücksichtigt.

Während im österreichischen Binnenverkehr überwiegend inländische Transportunternehmen tätig sind, beträgt deren Marktanteil im Empfangsverkehr lediglich 14 % und im Versandverkehr 16 %. Im Transitverkehr liegt ihr Anteil bei 1,3 %. Die Kostenkalkulation berücksichtigt daher die unterschiedlichen Einsatzbedingungen österreichischer und ausländischer Transportunternehmen.

Durchschnittliche Transportweiten
Die durchschnittlichen Transportweiten wurden auf Basis der Straßengüterverkehrsstatistik von Statistik Austria für die Jahre 2021 bis 2024 ermittelt (Tabelle 9).

- Eine Fahrt im österreichischen Binnenverkehr umfasst durchschnittlich rund 50 km.
- Im Empfangsverkehr österreichischer Transportunternehmen beträgt die durchschnittliche Transportweite rund 320 km, im Versandverkehr rund 350 km und im Transitverkehr rund 840 km. Da österreichische Transportunternehmen nur einen sehr geringen Anteil am Transitverkehr haben, sind deren durchschnittliche Transportweiten allerdings nur eingeschränkt auf den gesamten Transitverkehr übertragbar.

Für die Gesamtheit der in Österreich tätigen Transportunternehmen liegen statistische Angaben zu den durchschnittlichen Fahrtweiten nur für die auf österreichischem Staatsgebiet zurückgelegten Strecken vor. Diese betragen im Empfangsverkehr rund 130 km, im Versandverkehr rund 140 km und im Transitverkehr rund 240 km. Die durchschnittlichen Gesamtstrecken einschließlich der im Ausland zurückgelegten Abschnitte sind hingegen nicht verfügbar.

Durchschnittliche Transportweite in km	Binnen-verkehr	Empfang	Versand	Transit
Österreichische Unternehmen: Gesamtstr.	49	318	352	838*
Österreichische Unternehmen: Inlandsstr.	47	96	102	137*
Alle Unternehmen: Gesamtstrecke	50	k. A.	k. A.	k. A.
Alle Unternehmen: Inlandsstrecke	50	126	137	236

Tabelle 9: Durchschnittliche Transportweiten nach Verkehrsrelation, 2021–2024 (eigene Berechnungen auf Basis Statistik Austria (2025), Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen und Güterverkehr auf Österreichs Straßen 2021–2024.)
* Eingeschränkte Aussagekraft aufgrund des geringen Marktanteils österreichischer Unternehmen.

Annahmen zur täglichen Fahrleistung
Für die Transportkostenberechnung wurden die durchschnittlichen Fahrleistungen je Arbeitstag unter Berücksichtigung der Fahr- sowie Be- und Entladezeiten abgeschätzt. Die Annahmen orientieren sich an den statistisch ermittelten Transportweiten sowie an Literaturangaben von Wentzel (Wentzel, 2020)und dem International Council on Clean Transportation (ICCT, 2023).

Für den internationalen Fernverkehr wird eine tägliche Fahrleistung von rund 600 bis 650 km angenommen. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von etwa 67 bis 72 km/h entspricht dies rund neun Stunden Fahrzeit und damit der regulären täglichen Höchstlenkzeit nach den EU-Lenkzeitvorschriften.

Bei Binnenverkehren wurden zusätzlich die Zeiten für Be- und Entladevorgänge berücksichtigt, wodurch sich geringere tägliche Fahrleistungen ergeben. Für die Transportkostenberechnung wurden folgende Annahmen getroffen:

	Binnen-verkehr	Empfang
Durchschnittliche Fahrleistung pro Tag (km)	189	640

Tabelle 10: Modellannahmen zur täglichen Fahrleistung nach Verkehrsart (eigene Annahmen auf Grundlage von Statistik Austria (2025), Wentzel (2020) und ICCT (2023))

Die tägliche Fahrleistung bildet gemeinsam mit den Fahrpersonalkosten und dem Anteil der auf dem bemauteten Straßennetz zurückgelegten Strecke die Grundlage für die Berechnung des Mautkostenanteils an den gesamten Transportkosten.

5.3. FAHRLEISTUNG IM ASFINAG-NETZ NACH VERKEHRSRELATIONEN

Für die Abschätzung der Mautwirkungen ist entscheidend, welcher Anteil der Fahrleistung der einzelnen Verkehrsrelationen auf das bemautete ASFINAG-Netz entfällt. Dieser wurde mithilfe des ÖIR-Verkehrsmodells ermittelt.

5.3.1. METHODE ZUR ERMITTLUNG DER FAHRLEISTUNG IM ASFINAG-NETZ

Zur Beurteilung der Auswirkungen einer Mauterhöhung sind Informationen über die Verkehrsströme des Straßengüterverkehrs in Österreich erforderlich. Während das ÖIR in der Vorgängerstudie (ÖIR, 2015) auf die Transportverflechtungsdaten des damaligen BMVIT (heute BMIMI) zurückgreifen konnte, stand für die vorliegende Studie keine vergleichbare regionalisierte Verkehrsmatrix zur Verfügung.

Stattdessen liegen aus unterschiedlichen Erhebungen für das Jahr 2024 umfassende Zähl- und Befragungsdaten zum Lkw-Verkehr in Österreich vor. Auf dieser Grundlage wurde das Straßengüterverkehrsmodell des ÖIR für das Jahr 2024 aktualisiert. In die Modellierung gingen mehrere Datengrundlagen ein:

- Erhebungen zum Alpenquerenden Güterverkehr 2024 (BMIMI, 2026, unveröffentlicht)
- ASFINAG-Dauerzählstellendaten 2024 (ASFINAG, 2025)
- Straßenzähldaten der neun Bundesländer für das Jahr 2024
- Händische Straßenverkehrszählungen 2015, 2020

Die Daten zum alpenquerenden Güterverkehr wurden nach Erhebungsorten ausgewertet und um Mehrfacherfassungen bereinigt. Anschließend wurden die Verkehrsverflechtungen den 1.405 Verkehrsbezirken des ÖIR-Verkehrsmodells zugeordnet und anhand der ASFINAG-Dauerzählstellendaten unter Berücksichtigung der Lkw-Anteile kalibriert.

Das Ergebnis ist eine österreichweite, regionalisierte Lkw-Verkehrsmatrix, die als Grundlage für die Ermittlung der Fahrleistungen im bemauteten ASFINAG-Netz nach Verkehrsrelationen dient.

5.3.2. LKW-FAHRLEISTUNG IM ASFINAG-NETZ

Die Fahrleistung des Schwerverkehrs im ASFINAG-Netz lag mit 3.822 Mio. Kfz-km nur geringfügig unter dem Niveau des Jahres 2025, jedoch um 16,9 % über dem Wert von 2014. Damit ist die Fahrleistung in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen.

Die einzelnen Verkehrsrelationen nutzen das ASFINAG-Netz in unterschiedlichem Ausmaß (Tabelle 11). Insbesondere der Transitverkehr wird überwiegend über das hochrangige Straßennetz abgewickelt:

Straßenkategorie	Transit	Versand	Empfang	Binnenverkehr
Autobahnen und Schnellstraßen	94,4	81,1	80,4	51,2
übriges Straßennetz	5,6	18,9	19,6	48,8
Österreichs Straßen	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 11: Lkw-Fahrleistung im österreichischen Straßennetz nach Relationen [in %] (ÖIR-Verkehrsmodell)

Transitfahrten nutzen das hochrangige Straßennetz besonders intensiv:

- Rund 94 % der Transitfahrleistung in Österreich entfallen auf das ASFINAG-Netz.
- Im Empfang und Versand liegt dieser Anteil bei rund 80 %.
- Im Binnenverkehr entfällt mit 51 % etwa die Hälfte der Fahrleistung auf das ASFINAG-Netz.

Damit ist der Binnenverkehr im Durchschnitt weniger stark von einer Mautanpassung im ASFINAG-Netz betroffen als der grenzüberschreitende Güterverkehr. Dies deutet darauf hin, dass sich eine Mauterhöhung auf die Transportkosten inländischer Gütertransporte vergleichsweise geringer auswirkt als auf jene von Import-, Export- und Transitverkehren.

Diese Struktur relativiert die Annahme, eine Mauterhöhung würde in erster Linie österreichische Konsument:innen und inländische Klein- und Mittelbetriebe belasten.

5.4. INLÄNDISCHE UND AUSLÄNDISCHE FRÄCHTER:INNEN

Ein erheblicher Anteil der Schwerverkehrsleistung im ASFINAG-Netz wird von ausländischen Fahrzeugen erbracht. Rund 68 % der Mauteinnahmen für Schwerfahrzeuge im ASFINAG-Netz in Österreich entfallen auf Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen (Abbildung 17). Insbesondere im Transit sowie im Empfangs- und Versandverkehr sind ausländische Frächter:innen stark vertreten.

Österreichische Frächter:innen fahren in erster Linie im Binnenverkehr Österreichs, wobei hier ebenfalls im Rahmen von Kabotagefahrten ausländische Frächter:innen tätig sind.

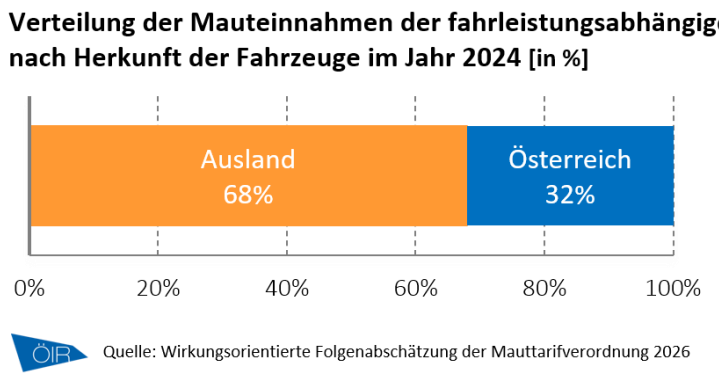


Abbildung 17: Mauteinnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut nach Herkunft der Fahrzeuge [%] (WFA, 2025)

5.5. ANTEIL DER MAUT AN DEN MAUTKOSTEN

Der Mautkostenanteil wurde für einen EURO VI Lkw mit vier oder mehr Achsen berechnet, den am häufigsten eingesetzten Fahrzeugtyp (siehe Kapitel 2.3.2).

Unter den zuvor festgelegten Annahmen eines Dieselpreises von 1,95 EUR/Liter, eines Mautsatzes von 0,5724 EUR je Lkw-km und einer täglichen Personaleinsatzzeit von neun Stunden ergeben sich die in Tabelle 12 dargestellten Transportkosten.

Das Berechnungsmodell ergibt sowohl für den Binnen- als auch für den Empfangsverkehr einen Mautkostenanteil von rund 11 % an den Selbstkosten (ohne Gewinnmarge).

Dieser Anteil hängt unter anderem vom Dieselpreis und der berücksichtigten Gewinnmarge ab. Bei einem Dieselpreis von 1,50 EUR/Liter würde der Mautkostenanteil auf rund 13 % steigen. Die Berücksichtigung einer Gewinnmarge von beispielsweise 5 % würde den Anteil hingegen um rund 0,5 Prozentpunkte verringern. Der Dieselpreis hat somit innerhalb der betrachteten Szenarien einen stärkeren Einfluss auf den Mautkostenanteil als die angenommene Gewinnmarge.

Obwohl die Berechnungen auf Annahmen zu durchschnittlichen Transportfahrten beruhen, liegt der ermittelte Mautkostenanteil von rund 11 % im Bereich der in der Literatur angegebenen Werte (CNR, 2022). Das Modell wurde daher als plausible Grundlage für die weiteren Berechnungen herangezogen.

	Binnenverkehr			Empfangsverkehre		
	An-nahme	Kosten in EUR	Kosten in %	An-nahme	Kosten in EUR	Kosten in %
Einsatzzeit in Stunden / zeitbezogene Kosten [h]	9,0	265	53 %	9,0	214	27 %
Gefahrene Strecke [km] / streckenbezogene Kosten	189	181	36 %	640	499	62 %
Gefahrene Strecke in Österreich [km]	183			194		
Mautstreckenanteil [%]	49 %			81 %		
Mautkosten / mautpflichtige Kilometer in Österreich [km]	93	53	11%	158	90	11 %
Selbstkosten pro Auftrag ohne MwSt, Gewinn [EUR]		499	100 %		803	100 %

Tabelle 12: Berechnungsmodell zu den Anteilen der Mautkosten

5.6. FAHRLEISTUNGSGEWICHTETER MAUTSATZ

Auf Basis der Fahrten österreichischer Transportunternehmen nach Gewichtsklassen wurde die Verteilung der österreichischen Lkw-Flotte nach Achszahl ermittelt. Diese wurde mit den vom Umweltbundesamt (Umweltbundesamt, 2023) ermittelten Anteilen der CO2-Emissionsklassen kombiniert. Daraus ergibt sich für das Jahr 2026 ein durchschnittlicher, flottengewichteter Mautsatz von rund 0,54 EUR je Lkw-km, der Mautsatz für einen EURO VI Lkw mit 4+ Achsen liegt bei 0,57 EUR je Lkw-km.

6. MAUTERHÖHUNG BEI VOLLAUSSCHÖPFUNG DER EU-WEGEKOSTENRICHTLINIE

6.1. SZENARIO 1: ANHEBUNG DER ZUSCHLÄGE FÜR LÄRM- UND LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN SOWIE CO2-EMISSIONEN

Im ersten Szenario wird eine Anhebung der Mautzuschläge auf die nach der EU-Wegekostenrichtlinie zulässigen Höchstwerte untersucht. Dabei werden folgende Annahmen getroffen:

- Lärm- und Luftschadstoffemissionen: Anhebung der Zuschläge auf die zulässigen Höchstwerte unter Berücksichtigung der Fahrleistungsanteile in vorstädtischen und außerstädtischen Gebieten sowie in Bergregionen. Eine Querfinanzierung nachhaltiger Verkehrsprojekte wird nicht berücksichtigt
- CO2-Emissionen: Verdoppelung der CO2-Bezugswerte gemäß EU-Wegekostenrichtlinie

Anhebung der Zuschläge für Lärm- und Luftschadstoffemissionen
Für das ASFINAG-Netz beträgt der derzeitige Zuschlag für Lärm- und Luftschadstoffemissionen für einen EURO VI Lkw mit vier oder mehr Achsen 0,01 EUR je Lkw-km.

Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht für diese Fahrzeugkategorie Höchstwerte von 0,036 EUR je Lkw-km in vorstädtischen und 0,01 EUR je Lkw-km in außerstädtischen Gebieten vor.

Bei der Berechnung der Mautsätze nach Vollausschöpfung wurden drei Faktoren berücksichtigt:

- die Fahrleistungsanteile in vorstädtischen und außerstädtischen Gebieten,
- der Anteil der Fahrleistung in Bergregionen sowie
- die Verteilung auf vier- und fünfachsige Lkw.

Nach Angaben des Umweltbundesamtes (2023) entfallen rund 50 % der Fahrleistung in Österreich auf außerstädtische Gebiete (2021: 48 %, Prognose für 2025: 50 %). Daraus ergibt sich ein nach Fahrleistungsanteilen gewichteter Zuschlag von 0,023 EUR je Lkw-km für vierachsige und 0,025 EUR je Lkw-km für fünfachsige EURO VI Lkw.

Darüber hinaus ermöglicht die EU-Wegekostenrichtlinie eine Verdoppelung der Zuschläge in Bergregionen, auf die laut Umweltbundesamt (2026) rund 62 % der Fahrleistung in Österreich entfallen. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Verteilung der Fahrleistung nach Achszahl – rund 93 % der Fahrleistung von EURO VI Lkw entfallen auf fünfachsige Fahrzeuge – ergibt sich ein durchschnittlicher, fahrleistungsgewichteter Zuschlag von 0,0403 EUR je Lkw-km für EURO VI Lkw mit vier oder mehr Achsen.

Insgesamt steigt damit der Mautsatz für diese Fahrzeuggruppe auf 0,6027 EUR je Lkw-km. Dies entspricht einer Erhöhung um rund 5 %.

Anhebung der CO2-Emissionszuschläge
Der derzeitige CO2-Zuschlag im ASFINAG-Netz beträgt für einen EURO VI Lkw mit vier oder mehr Achsen 0,1033 EUR je Lkw-km.

Die EU-Wegekostenrichtlinie sieht in ihrer zuletzt valorisierten Fassung für EURO VI Lkw der CO2-Emissionsklasse 1 Bezugswerte von 0,078 EUR je Lkw-km für vierachsige und 0,093 EUR je Lkw-km für fünfachsige Fahrzeuge vor (PUB/2025/239, 2025). Gemäß Artikel 7cb der Richtlinie (EU) 2022/362 dürfen diese Bezugswerte auf das Doppelte angehoben werden.[1] Von dieser Möglichkeit hat z.B. Deutschland Gebrauch gemacht und im Jahr 2024 für EURO VI Lkw einen CO2-Zuschlag von 0,134 EUR je Lkw-km (4-Achser) bzw. 0,158 EUR je Lkw-km (5-Achser) festgesetzt.

Bei vollständiger Ausschöpfung dieser Möglichkeit ergibt sich unter Berücksichtigung der Fahrleistungsverteilung zwischen vier- und fünfachsigen Lkw ein durchschnittlicher, fahrleistungsgewichteter CO2-Zuschlag von 0,1839 EUR je Lkw-km.

Damit steigt der Mautsatz für EURO VI Lkw mit vier oder mehr Achsen auf 0,6530 EUR je Lkw-km. Dies entspricht einer Erhöhung um rund 14 %.

Kombination aus beiden Ansätzen
Bei einer Kombination der beiden Ansätze würde der Mautsatz für einen EURO VI Lkw mit vier oder mehr Achsen von 0,5724 auf 0,6833 EUR je Lkw-km steigen. Dies entspricht einer Erhöhung um 19,4 %.

Unter Berücksichtigung der Fahrleistungsverteilung nach Achszahl und Emissionsklassen ergibt sich für die gesamte Lkw-Flotte eine durchschnittliche Mauterhöhung von 19,7 %. Der etwas höhere Wert ist darauf zurückzuführen, dass auch Fahrzeugklassen mit höheren Emissionen und entsprechend stärkeren Mauterhöhungen berücksichtigt werden.

> Insgesamt würde die vollständige Ausschöpfung der Zuschläge für Lärm-, Luftschadstoff- und CO2-Emissionen somit zu einer durchschnittlichen Mauterhöhung von rund 20 % führen.

6.2. SZENARIO 1+: ZUSÄTZLICHE 15 % QUERFINANZIERUNGSAUFSCHLÄGE AUF AUSGEWÄHLTEN STRECKENABSCHNITTEN

Die EU-Wegekostenrichtlinie ermöglicht auf bestimmten Straßenabschnitten einen Aufschlag auf die Infrastrukturgebühr, wenn diese regelmäßig von Staus betroffen sind oder der Fahrzeugverkehr dort erhebliche Umweltschäden verursacht. Unter den dafür vorgesehenen Voraussetzungen ist ein Aufschlag von 15 % auf die Infrastrukturgebühr zulässig.

> Auf Streckenabschnitten, auf denen zusätzlich zu den zuvor berechneten Mauterhöhungen ein solcher Aufschlag erhoben würde, stiege die Gesamtmaut gegenüber dem derzeitigen Niveau um rund 32 %.

Zusätzliche Querfinanzierungsaufschläge wären vor allem auf den stark ausgelasteten Autobahnabschnitten des Donaukorridors sinnvoll. Auch auf Teilen der A2 sowie auf der A10 zwischen Salzburg und Eben im Pongau könnten solche Aufschläge geprüft werden.

[1] Richtlinie (EU) 2022/362, Artikel 7cb (1) erlaubt die Verdoppelung der Bezugswerte, sofern die Gebühren diskriminierungsfrei erhoben werden. Die Entscheidung muss begründet und der Europäischen Kommission mitgeteilt werden

6.3. AUSWIRKUNGEN DER MAUTERHÖHUNG AUF DIE TRANSPORTKOSTEN

Aufbauend auf den in Kapitel 0 ermittelten Mautkostenanteilen an den Transportkosten im Binnen- und Empfangsverkehr wurde die zuvor berechnete Mauterhöhung von 20 % angesetzt, um deren Auswirkungen auf die gesamten Transportkosten zu ermitteln. Diese beiden Verkehrsarten sind für die Abschätzung der Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise in Österreich besonders relevant.

Szenario 1 – Mauterhöhung um 20 %: Der Anteil der Mautkosten an den gesamten Transportkosten steigt sowohl im Binnen- als auch im Empfangsverkehr von rund 11 % auf 13 %. Dadurch erhöhen sich die gesamten Transportkosten im Binnenverkehr um 2,1 % und im Empfangsverkehr um 2,3 %.

Szenario 1+ – Mauterhöhung um 32 % auf ausgewählten Streckenabschnitten: Der Mautkostenanteil erhöht sich ebenfalls, da die Preiserhöhung aber dezidiert ausgewählte Streckenabschnitte betrifft ist eine globale Aussage zur Wirkung auf die Transportkosten nur mit detaillierterer Verkehrsmodellierung (z.B. für die Gütergruppe der Nahrungsmittel) möglich, die im Rahmen der gegenständlichen Studie nicht durchgeführt werden konnte.

Mögliche Verkehrsverlagerungen infolge einer Mauterhöhung wurden im Rahmen der Studie nicht berechnet und daher bei der Abschätzung der Mautmehreinnahmen nicht berücksichtigt.

Tabelle 1 zeigt die möglichen jährlichen Mautmehreinnahmen unter der Annahme gleichbleibender Verkehrsmengen auf Basis des Jahres 2025.

Bei vollständiger Ausschöpfung der EU-Wegekostenrichtlinie könnten durch die Anhebung der Zuschläge für Lärm- und Luftschadstoffemissionen zusätzliche Einnahmen von rund 104 Mio. EUR pro Jahr und durch die Erhöhung der CO2-Zuschläge weitere 249 Mio. EUR pro Jahr erzielt werden.

Zusätzliche Aufschläge auf ausgewählten, stark belasteten Streckenabschnitten würden weitere Mehreinnahmen ermöglichen: rund 85 Mio. EUR jährlich im Donaukorridor, 9 Mio. EUR pro Jahr auf der A2 zwischen Wien und Wiener Neustadt sowie 3 Mio. EUR pro Jahr auf der A10 zwischen Salzburg und Eben im Pongau.

Instrument	Mio. EUR / Jahr	Mauterhöhung gegenüber Bestand (%)
Externe Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm Verdopplung der Zuschläge für Luft- und Lärmverschmutzung in Bergregionen und flottengewichteter Mautsatz zur Berücksichtigung des hohen Anteils 5-achsiger Lkw	104	+ 20 %
Externe Kosten für verkehrsbedingte CO2-Emissionen Verdopplung der CO2-Zuschläge, Artikel 7cb (EU) 2022/362 und Berücksichtigung der 5-achsigen Lkw	249	
Summe	**353**	
Querfinanzierungaufschläge von 15 % auf die Infrastruktur		+ 12 %
Donaukorridor (A4, S1, A1, A25, A8)	85	12 % +20 % =32 % auf ausgewählten Abschnitten
A2 Wien – Wr. Neustadt	9	
A10 Salzburg – Eben im Pongau	3	

Tabelle 13: Mögliche Mehreinnahmen durch Ausschöpfung der EU-Wegekostenrichtlinie

7. WIRKUNGEN AUF DIE ENDVERBRAUCHERPREISE

Entscheidend für die Auswirkungen auf die Endverbraucherpreise ist nicht nur der Mautanteil an den Transportkosten, sondern auch der Anteil der Transportkosten am Produktionswert der jeweiligen Güter. Dieser fällt bei vielen Gütergruppen vergleichsweise gering aus. Die Untersuchung fokussierte auf die Wirkungen auf Nahrungsmittel und nicht alkoholische Getränke.

7.1. METHODE DER ERMITTLUNG DER WIRKUNGEN AUF DIE NAHRUNGSMITTELPREISE

Zur Abschätzung der Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Maut auf die Endverbraucherpreise von Nahrungsmitteln wurde ein vereinfachter Berechnungsansatz auf Grundlage der Input-Output-Tabelle 2022 von Statistik Austria gewählt. Die Input-Output-Tabelle bildet die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den einzelnen Wirtschaftszweigen ab. Sie zeigt einerseits, welche Güter und Dienstleistungen als Vorleistungen für die Produktion eingesetzt werden (Inputseite), und andererseits, wie die produzierten Güter verwendet werden (Outputseite).

Im vorliegenden vereinfachten Berechnungsansatz wurde der Anteil der Lkw-Transportkosten am Produktionswert der jeweiligen Gütergruppe herangezogen. Die zuvor ermittelte prozentuelle Erhöhung der Lkw-Transportkosten wurde mit diesem Kostenanteil gewichtet, um die daraus resultierende prozentuelle Verteuerung der Produkte abzuschätzen. Dabei wurde angenommen, dass die zusätzlichen Transportkosten vollständig an die Abnehmer weitergegeben würden. Diese strenge Betrachtung wurde gewählt, obwohl dies in der Praxis nicht immer der Fall ist (siehe Kapitel 8).

Nicht berücksichtigt wurden mögliche Anpassungen des Angebots oder der Nachfrage infolge der Preissteigerungen sowie die volkswirtschaftlichen Wirkungen aus der Verwendung der zusätzlichen Maut- und Umsatzsteuereinnahmen durch den öffentlichen Sektor. Die Berechnung stellt somit eine vereinfachte Abschätzung der unmittelbaren Kostenwirkungen dar und bildet keine weitergehenden indirekten oder gesamtwirtschaftlichen Preiseffekte ab.

7.2. AUSWIRKUNG EINER MAUTERHÖHUNG UM 20 % AUF DIE NAHRUNGSMITTELPREISE (SZENARIO 1)

Die Modellberechnungen zeigen, dass eine Erhöhung der Lkw-Maut nur geringfügige Preissteigerungen bei Nahrungsmitteln in Österreich bewirken würde. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Transportkosten einen vergleichsweise geringen Anteil am Produktionswert der Güter ausmachen. Die Auswirkungen werden zunächst anhand der Transportkostenanteile am Produktionswert abgeschätzt und anschließend mithilfe der Input-Output-Rechnung für die Endverbraucherpreise ermittelt.

Die Berechnungen beziehen sich auf Szenario 1, das auf einer österreichweiten Erhöhung der Mautkosten um rund 20 % beruht. Diese ergibt sich aus der Anhebung der Zuschläge für Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie der CO2-Zuschläge auf die nach der EU-Wegekostenrichtlinie zulässigen Höchstwerte unter Berücksichtigung der Fahrleistungsanteile in Bergregionen.

Die zusätzlichen Mautaufschläge des Szenarios 1+ würden hingegen nur auf ausgewählten Streckenabschnitten gelten. Zur Abschätzung ihrer Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise wären detaillierte Informationen über die Standorte der Lebensmittelproduktion und -logistik sowie die Transportrelationen und deren Nutzung der betroffenen Streckenabschnitte erforderlich. Eine solche Analyse würde ein gütergruppenspezifisches Verkehrsmodell, wie es in der Vorstudie (ÖIR, 2015) verwendet wurde, voraussetzen. Ein solches Modell steht für die vorliegende Studie nicht zur Verfügung. Szenario 1+ wird daher bei der Berechnung der Preiswirkungen nicht berücksichtigt.

7.2.1. AUSWIRKUNGEN AUF DIE HERSTELLERPREISE

Bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft beträgt der Transportkostenanteil rund 0,2 %, bei „Nahrungs- und Futtermitteln" rund 2,4 % und bei Getränken und Genussmitteln (Tabakerzeugnisse) rund 5,2 %. Für Nahrungs- und Genussmittel insgesamt liegt er bei rund 3,2 %, über alle Gütergruppen hinweg bei durchschnittlich 1,25 % des Produktionswertes.

Dadurch steigen die Transportkosten im Binnenverkehr um 2,1 % und im Empfangsverkehr um 2,3 %. Bei einem Transportkostenanteil von 2,4 % für Nahrungs- und Futtermittel ergibt sich unter der Annahme einer vollständigen Weitergabe der zusätzlichen Transportkosten ein rechnerischer Preisanstieg für Binnenverkehr und Empfang von durchschnittlich 0,05 % (für den Binnenverkehr: 0,021 x 0,024 = 0,000504 ~ 0,05 % und für den Empfang: 0,023 × 0,024 = 0,000552 ~ 0,055 % ergibt im Mittel rund 0,05 %).

Die Auswirkungen der untersuchten Mauterhöhung auf die Preise für Nahrungs- und Futtermittel fallen damit im Modell sehr gering aus. Sie liegen bei rund 0,05 %.

8. ÜBERWÄLZBARKEIT VON MAUTPREISERHÖHUNGEN

Die Frage nach der Überwälzbarkeit höherer Mautkosten wird in der Folge auf Basis von Literaturrecherchen dargestellt. Allgemeine Quoten zur Quantifizierung der Überwälzbarkeit existieren nicht.

Ob höhere Mautkosten an Endkund:innen weitergegeben werden, hängt von Marktstruktur, Wettbewerbsintensität, Vertragsgestaltung und Austauschbarkeit der Transportleistung ab.

Der Straßengüterverkehr in Europa weist bereits seit langem eine stark fragmentierte Anbieterstruktur auf und ist überwiegend von kleinen und sehr kleinen Unternehmen geprägt (Transport Intelligence Research, 2026).

Gleichzeitig stehen diese Anbieter großen Verladern, Spediteuren und paneuropäischen Logistikanbietern gegenüber, die große Transportvolumina bündeln und Leistungen häufig über Ausschreibungen bzw. Subunternehmerketten vergeben. In Verbindung mit internationaler Konkurrenz, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr und in der Kabotage, führt diese Marktstruktur zu intensivem Preiswettbewerb und begrenzten Margen.

Daraus ergibt sich, dass die unmittelbare Preissetzungsmacht einzelner kleiner Transporteure begrenzt ist (Transport Intelligence Research, 2026). Kostensteigerungen können daher nicht in jedem Marktsegment kurzfristig oder vollständig weitergegeben werden.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass Kostensteigerungen, die transparent und von außen vorgegeben sind, grundsätzlich leichter kommuniziert werden können als unternehmensspezifische Kostensteigerungen. Dies gilt etwa für Dieselpreisänderungen und eingeschränkt auch für öffentlich nachvollziehbare Mautanpassungen.

Die Möglichkeit der Kostenweitergabe hängt wesentlich von der Marktsituation ab
Bei hoher Transportnachfrage und begrenzten Transportkapazitäten können Transportunternehmen zusätzliche Kosten tendenziell leichter in den Frachtraten berücksichtigen. Bei schwacher Nachfrage und hohem Wettbewerbsdruck ist die Weitergabe hingegen schwieriger. Dies zeigen auch die regelmäßigen europäischen Frachtratenanalysen von Upply, Transport Intelligence und IRU, z.B. für das Jahr 2024 (Uppy, Ti, IRU, 2024). So gingen im ersten Quartal 2024 sowohl die kurzfristig vereinbarten Frachtraten (Spotmarktraten) als auch die längerfristigen Vertragsraten zurück, obwohl in mehreren europäischen Ländern gleichzeitig die CO2-basierten Mautgebühren angehoben wurden. Steigende Mautkosten führen somit nicht zwangsläufig zu einer entsprechenden Erhöhung der Transportpreise.

Besonders im Lebensmittelhandel begrenzt die hohe Marktkonzentration großer Handelsketten die Verhandlungsmacht vieler Lieferanten und Transportunternehmen (Bundeswettbewerbsbehörde, 2023).

Jüngste Entwicklung der Nahrungsmittelpreise durch Energie-, Gas- und Strompreise bestimmt
Die Entwicklung der Nahrungsmittelpreise in den vergangenen Jahren wurde in erster Linie durch Energie-, Gas-, Strom- und Düngemittelkosten, globale Agrarpreise und Lohnentwicklungen entlang der Wertschöpfungskette beeinflusst (Kuik, 2024).

Erfahrungen aus anderen Ländern
Die Erfahrungen aus Deutschland stützen diese Einschätzung. Die deutliche Mautanhebung ab Dezember 2023 und die Ausweitung der Mautpflicht ab Juli 2024 waren in den Verbraucherpreisindizes für Nahrungsmittel und Einzelhandel nicht als

eigenständige preistreibende Wirkung erkennbar. Die starken Preissteigerungen bei Nahrungsmitteln waren vielmehr bereits zuvor durch Energiepreisschocks, Rohstoffkosten und Lohnentwicklungen geprägt.

Eine Studie von Doll et al. (Doll, 2017) untersuchte die wirtschaftlichen und strukturellen Auswirkungen von Mautsystemen in Deutschland. Sie kommen zu dem Befund, dass in klein strukturierten Märkten die Kostenweitergabe deutlich schwieriger ist (z.B. Spanien), aber auch in anderen Märkten wie Deutschland vermutlich nur ein Teil der Kosten weitergegeben werden kann. Sie weisen aber auch darauf hin, dass die Kostenweitergabe auch von der generellen wirtschaftlichen Situation abhängig ist.

Fazit
Die verfügbaren Untersuchungen zeigen, dass die Weitergabe zusätzlicher Mautkosten von der jeweiligen Markt- und Vertragssituation abhängt. Eine allgemeingültige Aussage oder Quantifizierung des Effektes für Österreich lässt sich aus der Literatur nicht ableiten.

9. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die vorliegende Studie untersuchte die rechtlichen Möglichkeiten zur Anpassung der Lkw-Maut in Österreich und deren wirtschaftliche Auswirkungen. Im Mittelpunkt standen die möglichen Mauterhöhungen bei Ausschöpfung der EU-Wegekostenrichtlinie, die Bedeutung der Maut für die Transportkosten sowie die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise.

Spielräume zur Erhöhung der Lkw-Maut sind vorhanden
Die novellierte EU-Wegekostenrichtlinie ermöglicht neben der Anlastung der Infrastrukturkosten eine stärkere Berücksichtigung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs. Dazu zählen insbesondere die Auswirkungen von Lärm-, Luftschadstoff- und CO2-Emissionen. Darüber hinaus sind unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Aufschläge auf die Infrastrukturgebühr zur Finanzierung entlastender Verkehrsmaßnahmen möglich.

Die Berechnungen zeigen, dass eine Ausschöpfung der untersuchten Zuschläge für Lärm-, Luftschadstoff- und CO2-Emissionen zu einer durchschnittlichen Erhöhung der Lkw-Maut um rund 20 % führen würde (Szenario 1). Unter der Annahme gleichbleibender Verkehrsmengen auf Basis des Jahres 2025 ergäben sich daraus zusätzliche Mauteinnahmen von rund 353 Mio. EUR jährlich.

Zusätzliche Aufschläge auf ausgewählten, besonders belasteten Autobahnabschnitten könnten die Maut dort insgesamt um rund 32 % gegenüber dem derzeitigen Niveau erhöhen (Szenario 1+). Für die untersuchten Abschnitte des Donaukorridors, der A2 und der A10 wurden zusätzliche jährliche Einnahmen von insgesamt rund 97 Mio. EUR errechnet. Mögliche Änderungen der Verkehrsmengen und Verkehrsverlagerungen sind in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt.

Die Nutzung des bemauteten Straßennetzes unterscheidet sich nach Verkehrsrelationen
Das aktualisierte ÖIR-Verkehrsmodell zeigt deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Während rund 94 % der Transitfahrleistung in Österreich auf das ASFINAG-Netz entfallen, liegt dieser Anteil im Empfangs- und Versandverkehr bei rund 80 %. Im Binnenverkehr wird hingegen nur etwa die Hälfte der Fahrleistung auf Autobahnen und Schnellstraßen erbracht.

Daraus ergibt sich eine unterschiedliche Betroffenheit durch Mautanpassungen. Binnenverkehre sind aufgrund ihrer geringeren Nutzung des ASFINAG-Netzes im Durchschnitt weniger stark betroffen als grenzüberschreitende Transporte. Da österreichische Transportunternehmen überwiegend im Binnenverkehr tätig sind, unterscheidet sich auch ihre durchschnittliche Mautbelastung von jener der stärker im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen.

Die Maut stellt nur einen Teil der gesamten Transportkosten dar
Die Transportkosten werden vor allem durch Personal-, Treibstoff- und Fahrzeugkosten bestimmt. Der Anteil der Maut hängt insbesondere von der Transportrelation, der Fahrzeugkategorie und der Nutzung des bemauteten Straßennetzes ab.

Für die untersuchten durchschnittlichen Binnen- und Empfangsfahrten ergibt die Transportkostenkalkulation einen Mautanteil von jeweils rund 11 % an den Selbstkosten. Eine Mauterhöhung um 20 % würde die gesamten Transportkosten im Binnenverkehr um rund 2,1 % und im Empfangsverkehr um rund 2,3 % erhöhen. Die Wirkungen auf die gesamten Transportkosten fallen damit wesentlich geringer aus als die prozentuelle Erhöhung der Maut selbst.

Die Transportkostenanteile und damit die berechneten Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise sind gering

Für die Auswirkungen auf die Güterpreise ist neben dem Mautanteil an den Transportkosten insbesondere der Anteil der Transportkosten am Produktionswert entscheidend. Bei Nahrungs- und Futtermitteln beträgt dieser rund 2,4 %. Eine vereinfachte Abschätzung ergibt für Szenario 1 bei vollständiger Weitergabe der zusätzlichen Transportkosten einen Preisanstieg auf Herstellungspreisebene von rund 0,05 %.

Diese Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf Szenario 1. Für die räumlich begrenzten zusätzlichen Mautaufschläge des Szenarios 1+ wäre eine detaillierte Untersuchung der Transportrelationen der Lebensmittelproduktion und -logistik erforderlich. Eine entsprechende gütergruppenspezifische Verkehrsmatrix stand für die vorliegende Studie nicht zur Verfügung.

Die tatsächliche Kostenweitergabe hängt von den Marktbedingungen ab

Ob und in welchem Ausmaß Transportunternehmen zusätzliche Mautkosten an ihre Auftraggeber weitergeben können, hängt unter anderem von der Transportnachfrage, dem Wettbewerb, den verfügbaren Transportkapazitäten und den vertraglichen Vereinbarungen ab. Die ausgewerteten europäischen Untersuchungen zeigen, dass Mautkostensteigerungen nicht zwangsläufig zu entsprechenden Erhöhungen der Frachtraten führen.

Auch aus den Erfahrungen mit Mautanpassungen in anderen europäischen Ländern lässt sich keine allgemeingültige Überwälzungsquote ableiten. Insbesondere können die Auswirkungen von Mautänderungen auf die Verbraucherpreise anhand allgemeiner Preisindizes nicht ohne Weiteres von anderen Einflussfaktoren getrennt werden.

Für die vorliegende Berechnung wurde daher eine vollständige Weitergabe der zusätzlichen Transportkosten entlang der Wertschöpfungskette angenommen. Mögliche Anpassungen der Transportorganisation, Kostenübernahmen durch Unternehmen oder Änderungen von Angebot und Nachfrage wurden nicht berücksichtigt.

Gesamtfazit

Die Untersuchungen zeigen, dass innerhalb des bestehenden europäischen Rechtsrahmens Spielräume für eine Erhöhung der österreichischen Lkw-Maut bestehen. Die berechnete Mauterhöhung um durchschnittlich 20 % würde die gesamten Transportkosten nur geringfügig erhöhen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Transportkostenanteils am Produktionswert und auch anderer Parameter der Preisbildung ergeben sich daraus im Modell geringe Auswirkungen auf die Nahrungsmittelpreise. Das tatsächliche Ausmaß der Preisweitergabe hängt ab von der generellen wirtschaftlichen Situation und Wirtschaftsentwicklung, dem Wettbewerb innerhalb des Transportsektors, der Entwicklung wichtiger Transportkostenparameter wie Löhne und Treibstoffpreise sowie der Marktmacht der Transporte bestellenden Unternehmen.

LITERATURVERZEICHNIS

Alfen Consult. (2022). *Allokation auf Kostenträgern. Aufteilung der Infrastrukturkosten.*

APCC. (2025). *D. Huppmann, M. Keiler, K. Riahi, H. Rieder (eds.). Austrian Academy of Sciences Press, Vienna, Austria.* Second Austrian Assessment Report on Climate Change (AAR2) of the Austrian Panel on Climate Change (APCC): https://files.ece.iiasa.ac.at/aar2/AAR2_Full_Report.pdf

ASFINAG. (2025). *Statistik der Dauerzählstellen, Verkehrsstatistiken 2024.* https://www.asfinag.at/verkehr-sicherheit/verkehrszaehlung/

Austria, S. (2026b). *Güterverkehr österreichischer Frächter.*

BALM. (2026). *Bundesamt für Logistik und Mobilität.* Mautdaten Tabellenwerk, Ausgabe 2025: https://www.balm.bund.de/DE/Service/Open-Data/Mautdaten-Tabellenwerk/Tabellenwerk_node.html

Baum, J. D. (2015). *Flächendeckende Lkw-Maut und Nahversorgung. Auswirkungen einer flächendeckenden Lkw-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Verkehr und Infrastruktur Nr. 55.*

BMIMI. (2022). *Alpenquerender Güterverkehr 2019.*

Bundeswettbewerbsbehörde. (2023). *Bundeswettbewerbsbehörde präsentiert den Abschlussbericht der Branchenuntersuchung Lebensmittel.* https://www.bwb.gv.at/news/detail/bundeswettbewerbsbehoerde-praesentiert-den-abschlussbericht-der-branchenuntersuchung-lebensmittel?trk=public_post_comment-text

CNR. (2022). *European Studies: Road Freight Transport in Poland.* https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/11732.pdf

Doll, C. M.-D. (2017). *Economic impacts of introducing road charging for Heavy Goods Vehicles: A comparison between Spain and Germany.*

European Investment Bank. (2020). *EIB Group Climate Bank Roadmap 2021-2025.* https://www.eib.org/en/publications/the-eib-group-climate-bank-roadmap

EUROSTAT. (2026). *Road freight transport by journey characteristics.* https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/11732.pdf

EUROSTAT. (2026). *Road freight transport measurement (road_go).*

EU-Wegekosten-Richtlinie. (2022). *2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch.*

Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division. https://toll-charge.hu/en/e-toll/etoll-tolls/toll-rates

IRU. (Mai 2026). *European road freight contract rates climb as fuel prices surge.* https://www.iru.org/news-resources/newsroom/european-road-freight-contract-rates-climb-fuel-prices-surge

IRU, D. d. (2026). *Driver shortage. A global crisis.* https://www.iru.org/what-we-do/being-trusted-voice-mobility-and-logistics/people/driver-shortage

KBA. (2026). *Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge 2010 - 2024.* https://www.kba.de/DE/Statistik/Forschungsdatenzentrum/Datenangebot/Verkehr_europaeischer_Lastkraftfahrzeuge/verkehr_europaeischer_Lkw_node.html

Kuik, F. L. (2024). *What were the drivers of euro area food price inflation over the last two years?* ECB Economic Bulletin, Issue 2/2024: https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/focus/2024/html/ecb.ebbox202402_04~9b36bced23.en.html

Ministerstvo dopravy. (per 1.1.2026). https://myto.gov.cz/sites/default/files/2025-11/Toll%20rates%20valid%20as%20of%20January%201.1.2026.pdf

ÖIR. (2007). *Lkw-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten im Auftrag der AK Wien, Verkehr und Infrastruktur Nr. 30.*

ÖIR. (2015). *Regionalwirtschaftliche Auswirkungen einer flächendeckenden Maut für KFZ > 3,5 t in Österreich.*

Österr. Parlament. (2023). *292/ME XXVII. GP - Ministerialentwurf - Vorblatt und Wirkungsorientierte Folgenabschätzung.*

PUB/2025/239. (2025). *Europäische Kommission: Aktualisierung der Anhänge II, IIIb und IIIc der Richtlinie 1999/62/EG.*

RL (EU) 2022/268. (2022). Richtlinie (EU) 2022/268 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Feburar 2022 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG und (EU 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge. Amtsblatt der Europäischen Union.

Statistik Austria. (2026a). *Güterverkehr österreichischer Frächter.*

Statistik Austria. (2026c). *Schienengüterverkehr in Österreich*.
TOLL COLLECT. (2023). *Mautsätze pro Kilometer ab 1.12.2023*. https://www.toll-collect.de/static/media/tc/informationen_tc/nutzer/mauttarife_uebersicht_12_2023/mautsaetze_12_2023_vergleich_d.pdf
Transport Intelligence Research. (2026). *European Road Freight Transport Report 2025*. https://ti-insight.com/wp-content/uploads/2025/10/European-Road-Freight-Transport-2025.pdf
Umweltbundesamt. (2023). *Analyse der externen Kosten des Schwerverkehrs am Autobahn und Schnellstraßennetz in Österreich*.
Uppy, Ti, IRU. (2024). *European Road Freight Rate Development Benchmark,*. European road freight rates Q1 2024: Both spot and contract rates fall: https://www.iru.org/news-resources/newsroom/european-road-freight-rates-q1-2024-both-spot-and-contract-rates-fall
Wentzel. (2020). *The International Council on Clean Transportation in: ICCT (2023): The European heavy-duty vehicle market until 2040: Analysis of decarbonisation pathways*.
WFA. (2025). *Wirkungsorientierte Folgenabschätzung Mauttarifverordnugn 2026 (Entwurf)*.
WIFO. (2024). *Baumgartner, J., Kaniovski, S., Sinabell, F.: Policy Brief: Robuste Versorgungsketten in der Agrar- und Nahrungsmittelwirtschaft*. https://www.wifo.ac.at/news/eine-kurzfristige-prognose-der-preisaenderungen-von-nahrungsmitteln-und-getraenken-fuer-oesterreich/

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Mauteinnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut nach Herkunft der Fahrzeuge [in %] (WFA, 2025) 2
Abbildung 2: Entwicklung der Fahrleistung des Schwerverkehrs im ASFINAG-Netz 2008-2025 (ASFINAG Geschäftsberichte) 3
Abbildung 3: Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastungen auf Autobahnen in Österreich, 2025 (ÖIR auf Basis ASFINAG, automatische Dauerzählstellen) 8
Abbildung 4: Presse-Resonanz nach 10 Jahren Lkw-Maut in Österreich (Kronen Zeitung vom 29.12.2013; https://www.krone.at/387917) 10
Abbildung 5: Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrsaufkommens in Österreich (Mio.t) (ÖIR auf Basis von (Statistik Austria, Güterverkehr österreichischer Frächter, 2026a) österreichische Frächter und (EUROSTAT, Road freight transport measurement (road_go), 2026) bis 2008, (Austria, 2026b) alle Frächter ab 2015; (Statistik Austria, Schienengüterverkehr in Österreich, 2026c)) 15
Abbildung 6: Entwicklung der Fahrleistung des Schwerverkehrs im ASFINAG-Netz (ÖIR auf Basis von ASFINAG Geschäftsberichten) 16
Abbildung 7: Anteile des Schwerverkehrs nach Emissionsklassen in % der Fahrleistung (Fz-km) im ASFINAG Netz (ÖIR auf Basis von (Umweltbundesamt, 2023)) 17
Abbildung 8: Anteile an der Fahrleistung auf den Mautstraßen nach Emissionsklassen und Achsklasse in Deutschland (in %) (ÖIR auf Basis von (BALM, 2026)) 18
Abbildung 9: Streckenmautabschnitte in Österreich (ASFINAG) 20
Abbildung 10: Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastungen auf Autobahnen in Österreich, 2025 (ÖIR auf Basis ASFINAG, automatische Dauerzählstellen) 25
Abbildung 11: Entwicklung des Transportkostenindex des Güterbeförderungsgewerbes (WKO, Fachverband Güterbeförderung, 2026) 29
Abbildung 12: Entwicklung der europäischen Straßenfrachtraten 2017 – 2026 (Upply Ti in, IRU (2026)) 31
Abbildung 13: Entwicklung der Lohnindizes für Transport und Verkehr (Statistik Austria, Lohnindizes) 32
Abbildung 14: Entwicklung der Rohölpreise, Dieselpreise und Lkw-Transportkostenindex (Straße) (U.S. Energy Information Administration, Crude Oil Prices: Brent – Europe [DCOILBRENTEU], retrieved from RED, Statistik Austria, VPI, WKÖ, 2026) 33
Abbildung 15: Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich 1970 bis 2026 (Statistik Austria, VPI; ÖAMTC Treibstoffpreisentwicklung) 34
Abbildung 16: Entwicklung der Energie- und Lebensmittelpreise in Österreich [2020 = 100] (Statistik Austria, VPI nach Gütergruppen) 35
Abbildung 17: Mauteinnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut nach Herkunft der Fahrzeuge [%] (WFA, 2025) 40

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Mögliche Mehreinnahmen durch Ausschöpfung der EU-Wegekostenrichtlinie 9
Tabelle 2: Infrastrukturkostengebühr EUR je Lkw-km im Vergleich (ASFINAG, per 1.1. 2026, TOLL COLLECT ab 1.7.2024, Ministerstvo dopravy, per 1.1.2026, Umrechnungskurs per 24.07.2026 1 CZK = 0,04 EUR; Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division, 1 EUR = 366,8500 HUF Angaben per 24.7.2026) 20
Tabelle 3: Gebühren für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und verkehrsbedingten Lärm (in EUR je Lkw-km) (ASFINAG, per 1.1. 2026 TOLL COLLECT ab 1.7.2024, Ministerstvo dopravy, per 1.1.2026, Umrechnungskurs per 24.07.2026 1 CZK = 0,04 EUR; Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division, 1 EUR = 366,8500 HUF Angaben per 24.7.2026) 22
Tabelle 4: Fahrleistungsprognose 2025 des Umweltbundesamts (Umweltbundesamt, 2023) in Mio.-Fzkm 22
Tabelle 5: Gebühren für CO2-Emissionen (in EUR je Lkw-km) (ASFINAG, per 1.1. 2026, TOLL COLLECT ab 1.7.2024, Ministerstvo dopravy, per 1.1.2026, Umrechnungskurs per 24.07.2026 1 CZK = 0,04 EUR; Hungarian Public Roads Nonprofit PLC - Toll Division, 1 EUR = 366,8500 HUF Angaben per 24.7.2026)) 23
Tabelle 6: Lkw-Mautsätze in den Nachbarländern Österreichs (40 t Lkw, EURO VI, Emissionsklasse 1, außerorts), Werte auf zwei Kommastellen gerundet (Schweizer leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in EUR pro Tonnen-km 27
Tabelle 7: Transportkostenindex mit Dieselanteil, 2026 per 1. März 2026, WKÖ Fachverband Güterbeförderung, Gewichtung 2020. (ÖIR-Darstellung auf Basis von WKO-Transportkostenkomponenten, CNR-Fernverkehrsdaten und österreichischen Wirkungsrechnungen) 28
Tabelle 8: Datengrundlagen Transportkostenberechnung (ÖIR auf Basis WKÖ, Mag. Johann Kain) 36
Tabelle 9: Durchschnittliche Transportweiten nach Verkehrsrelation, 2021–2024 (eigene Berechnungen auf Basis Statistik Austria (2025), Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen und Güterverkehr auf Österreichs Straßen 2021–2024.) * Eingeschränkte Aussagekraft aufgrund des geringen Marktanteils österreichischer Unternehmen. 38
Tabelle 10: Modellannahmen zur täglichen Fahrleistung nach Verkehrsart (eigene Annahmen auf Grundlage von Statistik Austria (2025), Wentzel (2020) und ICCT (2023)) 38
Tabelle 11: Lkw-Fahrleistung im österreichischen Straßennetz nach Relationen [in %] (ÖIR-Verkehrsmodell) 39
Tabelle 12: Berechnungsmodell zu den Anteilen der Mautkosten 41
Tabelle 13: Mögliche Mehreinnahmen durch Ausschöpfung der EU-Wegekostenrichtlinie 45

KURZBIOGRAFIEN



DI STEPHANIE KIRCHMAYR-NOVAK, MSc

ist Mitarbeiterin beim Österreichischen Institut für Raumplanung und beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit Analysen zum Güterverkehr in Österreich, Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und dem Thema Mobilitätsarmut.



DI GERALD KOVACIC

ist Verkehrsplaner am Österreichischen Institut für Raumplanung. Seine fachlichen Schwerpunkte liegen in der Modellierung des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs in Österreich. Ebenso verfügt er über langjährige Erfahrung in Fragen der Verkehrswirksamkeit und der Kosten-Nutzen-Analyse.



Mag. REINHOLD DEUßNER

beschäftigt sich am Österreichischen Institut für Raumplanung seit vielen Jahren mit verkehrsträgerübergreifenden Fragestellungen. Seine Expertise umfasst unter anderem die Analyse der Marktbedingungen und Wettbewerbsbeziehungen zwischen Wasserstraße, Schiene, Straße und kombiniertem Verkehr.

ALLE RATGEBER ZUM DOWNLOADEN
https://wien.arbeiterkammer.at/service/Ratgeber/index.html

BERATUNGSTERMIN VEREINBAREN UNTER
https://wien.arbeiterkammer.at/ueberuns/kontakt/index.html

WEITERE BÄNDE DER SERIE „VERKEHR UND INFRASTRUKTUR“
https://emedien.arbeiterkammer.at/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-502500

WEITERE SERVICES UND INFORMATIONEN UNTER
https://wien.arbeiterkammer.at/

FOTOCREDITS
Porträtfotos Autor:innen: © ÖIR GmbH

DER DIREKTE WEG ZU UNSEREN PUBLIKATIONEN
https://wissenschaft.arbeiterkammer.at/
https://emedien.arbeiterkammer.at/

ZITIERFÄHIGER LINK ZUR STUDIE
https://emedien.arbeiterkammer.at/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-7419965

E-Mail: StudienUV@akwien.at

CREATIVE COMMONS CC BY-SA
Sofern nicht anders ausgewiesen, steht der Inhalt dieses Werks unter der Creative Commons Lizenz CC BY-SA 4.0 zur Verfügung: https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de



Bei Verwendung von Textteilen wird um Zusendung eines Belegexemplars an die AK Wien / Abteilung Klima, Umwelt und Verkehr ersucht.

IMPRESSUM
Medieninhaberin: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,
Prinz-Eugen-Straße 20–22, 1040 Wien, Telefon: (01) 501 65 0
Offenlegung gem. § 25 MedienG: siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum
Auftraggeberin: AK Wien / Abt. Klima, Umwelt und Verkehr
Rückfragen an: Franz Greil (franz.greil@akwien.at)
Gestaltung: Alexander Ullrich | A SQUARED
Verlags- und Herstellungsort: Wien
Druck: AK Wien
ISBN: 978-3-7063-1251-6
© 2026 AK Wien

GUTE GRÜNDE FÜR GERECHTIGKEIT

Damit Sie sattelfest argumentieren - die E-Papers der Arbeiterkammer liefern Analysen, Studien und Hintergrundinformation. Mit einem Klick:

wien.arbeiterkammer.at/service/studienundzeitschriften



© Farknot Architect - Adobe Stock

AK WIEN

GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

MEHR KOSTENWAHRHEIT AUF ÖSTERREICHS AUTOBAHNEN

Möglichkeiten bei der Lkw-Maut und ihre Preiswirkungen

(Verkehr und Infrastruktur 74)

November 2026

9 783706 312516