



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17108/4-4-95

XIX. GP-NR
1658 IAB
1995 -09- 11

ANFRAGEBEANTWORTUNG

ZU

1822 IAB

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Keppelmüller und Genossen vom 14. Juli 1995,

Zl. 1822/J-NR/1995 "Behauptungen über die Melkkuh Autofahrer"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Auf welchen Daten und Studien beruhen die Berechnungen der Autofahrerklubs - dargestellt am Beispiel der Berechnung des ÖAMTC im beigelegten Artikel?"

Die in dem der schriftlichen parlamentarischen Anfrage beigelegten Artikel angeführten Daten sind offensichtlich einem internen Informationsblatt des ÖAMTC (Blatt 4 (8/94) "Straßenverkehr - Was er kostet, was er bringt") bzw. der jährlich erscheinenden Informationsbroschüre der Automobilimporteure im Bundesgremium des Fahrzeughandels ("Das Auto ist für alle da", Ausgabe 1994) entnommen (siehe Beilagen).

Zu Frage 2:

"Kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Richtigkeit dieser Zahlen bestätigen?"

Nein.

Zu den Fragen 3, 4, 5 und 6:

"Wie hoch ist nach den Berechnungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Kostendeckungsgrad des Pkw-Verkehrs?"

Wie hoch ist nach den Berechnungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Kostendeckungsgrad des Lkw-Verkehrs?

Auf welchen Daten und Studien beruhen diese Berechnungen des Kostendeckungsgrades durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr?

- 2 -

Stellen Sie bitte diese Berechnungen den Berechnungen des ÖAMTC gegenüber.

Wieso gibt es derartig große Unterschiede in den Berechnungen?"

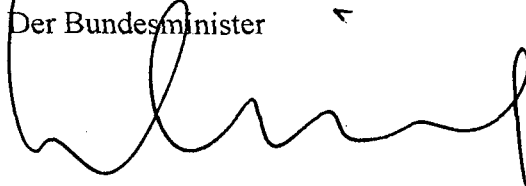
Gemäß der im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten durchgeführten "Verkehrswegerechnung Straße für Österreich" weist der Pkw-Verkehr einen volkswirtschaftlichen Kostendeckungsgrad von 35 bis 43%, der Lkw-Verkehr von 33 bis 44% (je nach Verzinsung) auf. Die Ergebnisse dieser Studie sind jedoch insofern differenziert zu betrachten, als aufgrund der bei der Zuschreibung der Unfallfolgekosten auf Pkw und Lkw gewählten Methodik (Verschuldens-, statt systemischer Ansatz) die volkswirtschaftlichen Kostendeckungsgrade des Lkw-Verkehrs eindeutig überhöht sind. Bei einer adäquaten Zuschreibung würden die Kostendeckungsgrade des Lkw-Verkehrs jedenfalls wesentlich geringer als die des Pkw-Verkehrs ausfallen.

Die großen Unterschiede zwischen den Daten des ÖAMTC und den Berechnungen im Rahmen der österreichischen Wegekostenrechnung ergeben sich insbesondere daraus, daß der ÖAMTC den vom Straßenverkehr verursachten Kosten neben den verkehrsspezifischen Abgaben wie Kfz-Steuer, Normverbrauchsabgabe, Mineralölsteuer etc. m.E. unzulässigerweise auch nicht verkehrsspezifische Abgaben wie z.B. die Sozialversicherungsbeiträge von Arbeitsplätzen im Straßenverkehr, die Lohnsteuer aus dem Straßenverkehr oder die MWSt., die beim Neuwagenkauf, auf Reparaturkosten und auf den Kraftstoff eingehoben wird, gegenüberstellt.

Beilage

Wien, am 8. September 1995

Der Bundesminister





STRASSENVERKEHR – WAS ER KOSTET, WAS ER BRINGT

BLATT 4
(8/94)Fakten
und
Folgerungen

Dem Straßenverkehr werden volkswirtschaftliche Folgekosten in fast dreistelliger Milliardenhöhe vorgeworfen. So soll der Straßenverkehr insgesamt angeblich aufgrund von Unfallfolgekosten, Lärm- und Luftbelastungen usw., von der Allgemeinheit subventioniert werden. Verschiedene Studien fordern in diesem Zusammenhang „Kostenwahrheit“ und damit verbunden eine immer stärkere steuerliche Belastung des Individualverkehrs. Grundsätzlich kann man aber zu allen „Kosten-Nutzen-Rechnungen“ sagen, daß es noch keine Einheitslichkeit in den Berechnungen gibt und durch unterschiedliche Grundannahmen die Ergebnisse der Studien eine Kostendeckung des Straßenverkehrs von 20%-200% ergibt.

TRÄGT DER STRASSENVERKEHR SEINE KOSTEN ODER WIRD ER VON DER ALLGEMEINHEIT SUBVENTIONIERT?

Der Straßenverkehr leistet weit mehr als er kostet!

1994 sind rund 450.000 Österreicher direkt oder indirekt durch den Straßenverkehr beschäftigt. Dies bedeutet ein gigantisches Wirtschaftspotential, welches unmöglich überhaupt in Zahlen auszudrücken ist. Der ÖAMTC hat nun versucht, zumindest ungefähr, Zahlen zusammenzustellen, die das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen des Straßenverkehrs zeigen sollen.

KOSTEN		NUTZEN	
Aufwendungen für Straßenbau und Erhaltung (Autobahnbau, Bundesstraßenerhaltung...)	38,2 Mrd. öS	Steuern, Abgaben und sonstige öff. Zahlungen (Mineralölsteuer, Kfz-Steuer,...)	79,9 Mrd. öS
Öffentliche Aufwendungen für den Straßenverkehr (Personalkosten der Executive,...)	7,9 Mrd. öS	Direkte oder indirekte Steuerleistungen des Straßenverkehrs (Kfz-Versicherungen, ASVG-Beiträge ...)	72,5 Mrd. öS
Umweltkosten des Straßenverkehrs (Luftverschmutzung, Lärmbelastung,...)	25,1 Mrd. öS	Wirtschaftl. Leistungen des österr. Straßenverkehrs (Lohnsteuer der durch den Straßenverkehr beschäftigten...)	19,7 Mrd. öS
Unfallaufwendungen des österreichischen Straßenverkehrs (Unfallfolgekosten,...)	63,2 Mrd. öS		
Summe	134,4 Mrd. öS	Summe	172,1 Mrd. öS

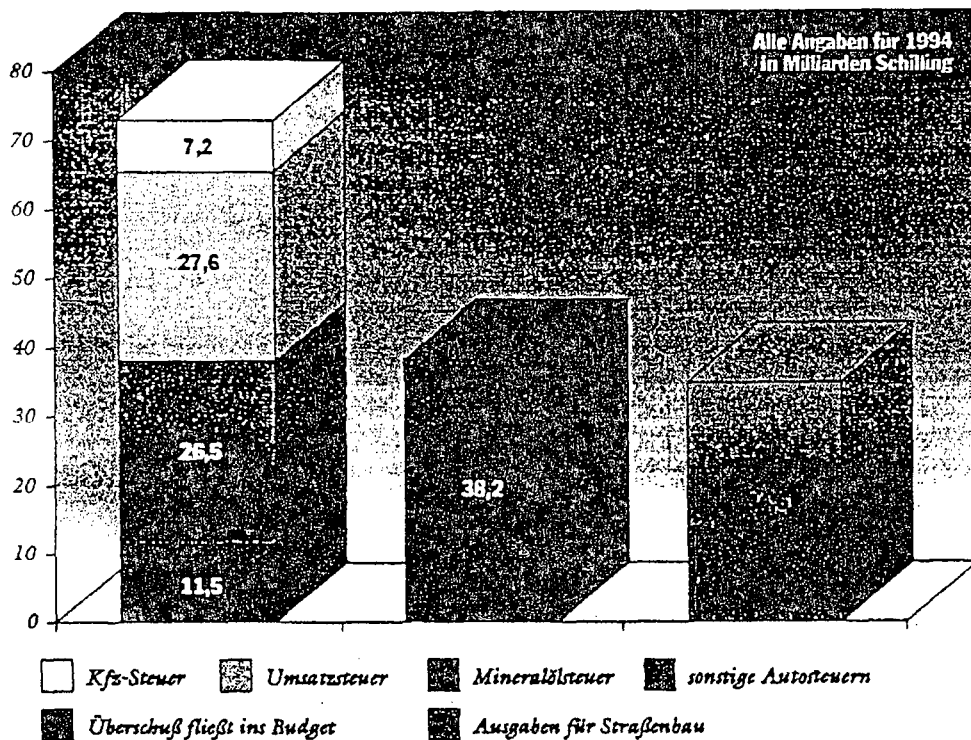
Diese Aufstellung zeigt, daß der Straßenverkehr fast 40 Milliarden Schilling mehr leistet, als er kostet. Natürlich konnte das wirtschaftliche Potential des österreichischen Straßenverkehrs nur mit Daten geschätzt werden, die nur sehr wenig mit den tatsächlichen Leistungen zu tun haben. So wurden bei den Versicherungsleistungen auch die ASVG-Leistungen der durch das Auto Beschäftigten zur Berechnung herangezogen. Wenn man nun aber berücksichtigt, daß wiederum tausende Österreicher einen Arbeitsplatz haben, weil eben diese 450.000 Österreicher ein Einkommen haben und nicht durch den Staat erhalten werden müssen, so erscheint auch der Vergleich mit den ASVG-Leistungen als viel zu niedrig angesetzt. Weit mehr als 100 Milliarden Schilling beträgt allein das Einkommen dieser Österreicher, die wiederum das verdiente Geld in die Wirtschaft (Lebensmittel, Wohnung, Freizeit,...) investieren und dadurch Arbeitsplätze sichern.

Der Straßenverkehr ist ein derzeit unentbehrlicher Bestandteil unserer Volkswirtschaft. Er trägt seit Jahrzehnten mehr als jedes andere Verkehrssystem zur Bewältigung gesamtwirtschaftlicher, sozialer und regionalpolitischer Aufgaben bei. Ohne ihn wäre weder ein Wirtschaften noch ein modernes soziales oder kulturelles Leben vorstellbar. Aufgrund von mangelnden Fortbewegungsmöglichkeiten wären auch Einnahmen aus dem Fremdenverkehr nur kalkulatorisch vorhanden.

Der Straßenverkehr kann als einziger Verkehrsträger jederzeit und ungebrochen durch infrastrukturelle Hindernisse, von Haus zu Haus, Personen- und Lastentransporte übernehmen. Verschiedene andere Verkehrsmittel können in Nischen ihre Vorteile zur Geltung bringen. Der Straßenverkehr bietet aber sowohl auf kurzen, als auch auf mittleren Distanzen Möglichkeiten, die von keinem anderen System übertroffen werden können.

MOBILITÄT MIT VERANTWORTUNG

WAS KASSIERT DER STAAT NUN WIRKLICH?



Stellt man die direkten Steuereinnahmen des Staates durch die österreichischen Autofahrer den Aufwendungen für Straßenbau und Erhaltung gegenüber, so wird fast doppelt soviel bezahlt, wie auch für den Autofahrer verwendet wird. Der Rest verschwindet irgendwo im Budget. Da die Steuern, die der Autofahrer leistet, nicht mehr zweckgebunden sind, werden auch große Teile, die ursprünglich für den Straßenbau verwendet worden sind, für das Stopfen des Budgetloches verwendet. Für den Straßenbau müssen jährlich über die ASFINAG (Autobahn und Straßenfinanzierungs AG) Geldmittel ausgeborgt werden, die wiederum durch hohe Zinsen Grund sind, daß die Autofahrer mehr zahlen müssen. Würde man die Steuergelder der Autofahrer auch für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen verwenden, so könnte niemand mehr davon sprechen, daß der Straßenverkehr seine Kosten nicht deckt. Eine Studie des Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten aus dem Jahr 1993 unterstreicht diese Behauptung. Demnach deckt der Pkw seine betriebswirtschaftlichen Kosten zu 191 Prozent, obwohl in der Studie nur die direkten Steuern des Straßenverkehrs auf der Nutzenseite angesetzt wurden.

Auch in der Raumordnung spielt der Straßenverkehr eine Hauptrolle. Durch ihn wird die Erschließung, Anbindung und Versorgung ländlicher Räume gesichert und die relative Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gefördert. Eine Einschränkung des Straßenverkehrs würde unweigerlich steigende Preise und schlechtere Versorgung in ländlichen Gebieten nach sich ziehen.

Solange nicht gewährleistet werden kann, daß die Menschen direkt neben ihren Arbeitsstätten wohnen, wie das früher der Fall war, kann auf das Auto nicht verzichtet werden. Auch dabei sieht man, daß das Auto den Wohlstand erhöht. Da die Eigenheim-Siedlungen sich immer weiter von den Industrie- und Arbeitsgebieten entfernen, wird auch in Zukunft der öffentliche Verkehr keinen Ersatz für das Auto darstellen.

FAZIT:

Die Beispiele zeigen, daß der österreichische Autofahrer kein Subventionsempfänger ist, auch wenn uns das die Politiker immer wieder einreden wollen, um Mineralölsteuererhöhungen und eine elektronische Maut zum schnelleren Abkassieren durchsetzen zu können. Die Wahrscheinlichkeit, daß die Mehreinnahmen wieder ins Budget fließen ist sehr groß und nach kurzer Zeit würde man wieder zu beweisen versuchen, daß die Autofahrer Nutznießer der Allgemeinheit sind. Der ÖAMTC fordert deshalb einerseits eine allgemeingültige Form der Kosten-Nutzen-Rechnung für die Straße, die europaweit anwendbar sein sollte, andererseits weist der Club darauf hin, daß eine Kosten-Nutzen-Rechnung erst dann vollständig sein kann, wenn auch der externe Nutzen der Menschen am Automobil in die Berechnungen einfließt. Damit würde dann endlich klargelegt werden, daß gerade der Individualverkehr die gigantischen Fortschritte des 20. Jahrhunderts in wirtschaftlicher, sozialer, medizinischer und kultureller Hinsicht ermöglicht hat.

„I' SCHAFFERT ALLES O“

„Wann i, varstehst', was z' reden hätt', i schaffert alles o“ läßt der Dichter Josef Weinheber die gekränkte Kleinbürgerseele aufschreien. Hört man manchen unserer Politiker über Mobilität reden, man glaubt, Weinhebers Kleinbürger spräche ihm aus der Seele.

Am liebsten möchte er den ganzen Verkehr zu Wasser, Land und Luft abschaffen oder zumindest anderswohin, irgendwohin, nur nicht da, wo er gewählt wird, verlegen.

Wir brauchen aber Mobilität zum Leben wie der Fisch das Wasser. Doch Mobilität kann nicht gegeneinander son-

dern nur miteinander geschaffen und erhalten werden. Daher sind gemeinsame Konzepte notwendig.

Nicht das Konzept der rabiaten Autogegner, nicht das Konzept der Automanen wird das richtige sein.

Da darf nicht, wegen billigen Stimmenfangs, der damit meist gar nicht stattfindet, eine Maßnahme gesetzt werden, streng nach dem Florianiprinzip. Wenn es wirklich um Stimmen geht, sind die Autobenutzer schon statistisch bewiesen, die eindeutige Mehrheit im Land. Aber sie sind keine Dampfwalze. Es kann nur miteinander gefahren werden, gegeneinander fahren programmiert den Crash.

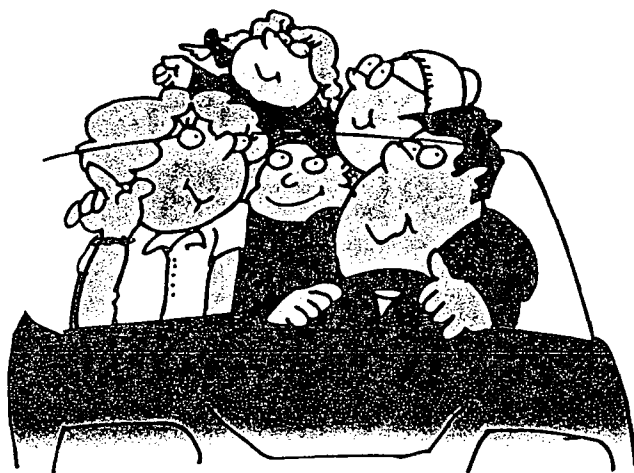


DAS AUTO IST FÜR ALLE DA

■ Ausgabe 1994

Die
Automobilimporteure Österreichs
im
Bundesgremium des Fahrzeughandels





Quellen:

Österr. Statistisches Zentralamt, Die Verkehrswirtschaftlichen Referate von ÖAMTC (Harald Dirnbacher) und AR-BÖ (Mag. Elisabeth Brugger-Brandau), Österr. Institut f. Wirtschaftsforschung, Mikrozensus 1991, Eurotax Verlag, Gesamtverkehrskonzept des BM f. öffentl. Wirtschaft und Verkehr. Das österr. Gallup Institut.

Graphik: „Der Auer“/Wien

Emotionen

sind, wenn es ums Auto geht, an der Garderobe abzugeben. Sonst streitet man nur. Gegenwärtig fahren knapp 3,4 Millionen Personenautos in Österreich. Bei 7,9 Millionen Einwohnern. Es gibt somit um 400.000 mehr Autos als Küchenherde. So wie der Herd, wurde das Auto etwas ganz alltägliches. So gut wie jeder fährt entweder selbst Auto oder wird von einem Familienmitglied gefahren. 57 Prozent der Bevölkerung über 14 Jahre finden das Auto als das sympathischste Verkehrsmittel.

Verbesserte Dienste der Bahn werden zum Teil als zu teuer rückgängig gemacht. Tatsachen werden zu wenig oder nur einseitig beachtet. Gefühl ist gut, soll aber nicht den genauen Blick auf Tatsachen trüben.

Auf den folgenden Seiten sprechen Tatsachen für sich. Schau'n wir uns das an.

INHALT

Gut gekauft	4
So wurde gekauft	5
Lust auf Luft	6
„Sauber, sauber“!	7
Zahlen, wie wir zahlen	8
Der Milliardensegen	9
Sag: wo die Milliarden sind?	10-11
Tricks, die nicht bezaubern	12
150 Milliarden verschwunden	13
So fährt Europa	14
Hürden oder Pläne	15
Autoexportland Österreich	16
So sichert das Auto den Job	17
Das Auto für alle	18
Freund für's Leben	19
„I' schaffert alles o“	20

Herausgeber:
Die Automobilimporteure Österreichs
im Bundesgremium des Fahrzeughandels
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien

Ihre
Automobilimporteure
Österreichs

GUT GEKAUFT

Ein Auto haben, ist nicht mehr Sache des Prestiges. Nahezu 3,4 Millionen Autos, die allermeisten in Privatbesitz, gibt es in Österreich. Das Auto ist ein ganz normaler Gebrauchsgegenstand. Und so kaufen auch die allermeisten Österreicher ihre Autos: Praktisch, komfortabel, sicher, wirtschaftlich, natürlich lieber hübsch als häßlich, aber ohne besondere Flausen. Das sind die Hauptgesichtspunkte, nach denen Autos gekauft werden.

Rasanz, Power? Sie sind nicht mehr die Hauptsache.

Dreiviertel aller in Österreich neu gekauften Autos haben Motoren mit weniger als 90 PS (67 kW). Immer mehr Dieselaautos werden neu angeschafft, weil sie sparsame und verlässliche, umweltfreundliche Diener sind. Wenig Kraftstoffverbrauch heißt

wenig Kohlendioxyd, weniger Schadstoffe und Schonung der Erdölvorräte der Welt.

Aber halt: Es werden doch immer größere Motoren gekauft!

Stimmt, die sparsamen Dieselmotoren brauchen ein Drittel bis die Hälfte mehr Hubraum für gleiche Leistung wie Benziner. Und 40 Prozent der Neuzulassungen sind Diesel-Sparmeister. Das zeigt sich auch beim österreichischen Treibstoffverbrauch: 1991 und 1992 betrug er 5,11 Millionen Tonnen, 1993, trotz starker Zunahme der Gesamtzahl von Pkw und Lkw, nur mehr 5,02 Millionen Tonnen.

Auch wenn man die Kaufgewohnheiten des Österreichers nach Wagengröße betrachtet, steht das kompakte Familienauto im Vordergrund. Größere Wagen bleiben zurück.

**Dreiviertel aller Neuwagen sind
Kompakt-Familienautos bis
höchstens 90 PS.
Von PS-Wahn keine Spur**

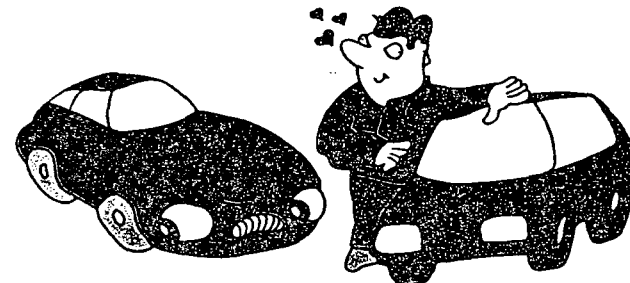
SO WURDE GEKAUFT

So kauften Österreichs Autofahrer 1993:
(Nach Leistungsklassen der Versicherung)

Leistung	1-12/93	Männer	Frauen	Firmen
Gesamt	285.162	151.147	65.369	68.646
-40kW(55PS)	50.889	19.450	22.697	8.752
-55kW(75PS)	102.182	59.113	24.416	18.653
-67kW(90PS)	57.984	34.141	10.058	13.785
-89kW(120PS)	44.529	24.834	5.709	13.886
üb 89kW	29.568	13.814	2.481	13.473

Nach Modellbereichsklassen im Vergleich

Modellklasse	1991	1992	1993
Kleinwagen	18,2%	18,5%	20,2%
Kompaktklasse	32,7%	36,2%	36,6%
Untere Mittelkl.	16,3%	14,6%	14,0%
Mittelklasse	10,9%	9,9%	9,6%
Obere Mittelkl.	6,4%	7,6	7,4%
Oberklasse	7,6%	5,7%	4,8%
Geländewagen, Kleinbusse	7,9%	7,0%	7,4%



■ LUST AUF LUFT

Wir atmen alle die gleiche Luft, Bruder Baum und Bruder Mensch, Bruder Fußgänger, Bruder Autofahrer, Bruder Radfahrer.

Die österreichischen Autofahrer haben sich die sauberen Autos, mit denen heute gefahren wird, allein 1993 70 Milliarden Schilling kosten lassen. Seit 1987, als die strengen Gesetze über das, was aus dem Auspuff kommt, voll in Kraft traten, haben Österreichs Autofahrer mit dem Kauf von neuen Autos gut 450 Milliarden Schilling auch in reinere Luft investiert. So kam das:

Die Automobilwirtschaft war es, die 1985 vorschlug, die strengsten damals machbaren Abgasbestimmungen einzuführen.

Als die KAT-Autos Pflicht wurden, haben wir alle mehr Autos als je zuvor gekauft. 58 Prozent aller 3,4 Millionen österreichischer Pkw sind daher modernst schadstoffarm. Mit ihnen werden über 80 Prozent aller Fahrstrecken zurückgelegt.

Und nicht nur das: Die österreichische Regierung hat, in Zusammenarbeit mit den Autoreparaturunternehmen, als erstes Land der Welt eine jährliche Abgaskontrolle für die Katalysatoren und die modernen Dieselmotoren eingeführt. Als erstes Land Europas hat Österreich, in Zusammenarbeit von Regierung und Autowirtschaft, formlose, kaum Kosten verursachende, Verwertung der Altautos gesichert.

58 Prozent aller Autos legen sauber über 80 Prozent aller Fahrstrecken zurück. Sie haben KAT – oder modernste Dieselmotoren

„SAUBER SAUBER“!

Gesamt-Kfz-Bestand 31. 12. 1993	4,639.065
Gesamt-Kfz-Bestand 31. 12. 1992	4,504.078
Zunahme d. Gesamtbestandes	134.987
in Prozenten	3%
Davon Lkw und Busse	285.026
Davon Traktoren, Mähdrescher etc.	460.961
Davon motorisierte Zweiräder	525.452
Davon Pkw am 31. 12. 1993	3,367.626
Pkw am 31. 12. 1992	3,244.920
Zunahme Pkw-Bestand gegen 1992	122.706
in Prozenten	3,78%
Umweltfreundlichste Pkw (KAT&Diesel)	1,950.000
in Prozenten v. Gesamtbest. Pkw	58%
12 bis 20 Jahre alte Autos 31. 12. 1993	415.143
in Prozenten	12,3%
Pkw in Besitz von Behörden, Post, Bahn	17.011
Pkw im Bes. v. Untern., Freiberufler	531.987
Pkw im Besitz v. Unselbständigen	2,818.621

58% der Pkw sind umweltfreundlichst



ZAHLEN, WIE WIR ZAHLEN

Fast 38 Milliarden Schilling zahlen Österreichs Autofahrer mehr als sie kosten. Das ist keine Milchmädchenrechnung. Die Rechnung stützt sich auf die Budgets 1994 von Bund und Ländern, auf die Angaben der Kraftfahrzeug- und Sozialversicherungen und bei den angeblichen Umweltschäden und Belastungen, auf eine Studie, die der Verkehrs Club Österreich (VCO), eine bekannt autokritische Organisation, in Auftrag gegeben hat. Darin sind die Umweltfolgekosten des Autoverkehrs sicher nicht zu niedrig angesetzt. Niemand soll sagen können, die Rechnung sei zu autofreundlich.

Hingegen gibt es noch keine Erhebungen oder Studien,

welchen Nutzen der Verkehr bringt. Denn eigentlich müßte man gegen einen vielleicht geschädigten Baum ein Leben eines Kindes aufrechnen, das dadurch gerettet wurde, weil es dem Gatten möglich war, die Mutter vor der komplizierten Geburt rechtzeitig ins Spital zu bringen. Wie soll man das in Geld bewerten?

Wir wissen es nicht. Daher haben wir die Nutzenrechnung gar nicht aufgemacht. Doch selbst die Steuer- und Versicherungszahlungen der Autofahrer reichen aus, die verursachten Kosten um 37,7 Milliarden Schilling zu übertreffen. Diese Tatsache muß gesagt werden.

Was die Steuermänner nicht daran hindert, sich weiter zu betätigen. Die Melkkuh Autofahrer scheint wohl unerschöpflich.

37,7 Milliarden zahlen die Automobilisten 1994 mehr als sie kosten

DER MILLIARDEN-SEGEN

Das zahlen die Automobilisten 1994

Zahlung	in Milliarden S
Mineralölsteuern	26,5
Normverbrauchsabgabe	5,4
Mehrwertsteuer für Kraftstoffe	9,5
Mehrwertsteuer bei Kfz-Kauf, Reparatur	18,1
Kfz-Steuer u. Versicherungssteuer II	7,2
Versicherungssteuer I	3,5
Straßenverkehrsbeitrag (Nutzfahrzeuge)	3,1
Mauten, Bundesstempelmarken, Strafen etc.	6,6
Prämien Haftpfl., Kasko, Kfz-Unfallvers.	32,6
Lohnsteuer aus Straßenverkehr	17,7
Steueraufkommen d. automotiven Industrie	2,0
Sozvers.-Beitr. v. Arbpl. i. Straßenverk.	39,9
Summe der Zahlungen des Straßenverkehrs	172,1

Das kostet der Straßenverkehr 1994

Aufwendungen	in Milliarden S
Bundesstraßenausbau und Erhaltung	6,9
Autobahnausbau und Erhaltung	3,1
Kreditaufwand f. Sondergesellschaften	4,8
Bauaufwand d. Sondergesellschaften	5,3
Landes- u. Gemeindestraßen	18,1
Exekutive, Behörden, Personalkosten	5,4
Sachmittelaufwand	2,5
Luft-, Boden-, Lärmbelastung etc.	25,1
Unfallfolgekosten, Personenschaden	40,0
Sachschäden	23,2
Summe der Kosten des Straßenverkehrs	134,4

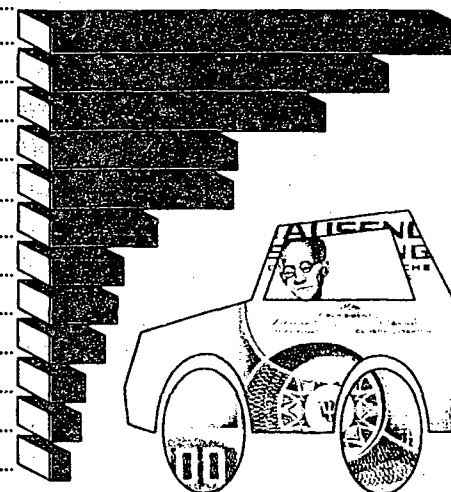
Überzahlung durch die Automobilisten 37,7 Milliarden S

Sag' wo die Milliarden sind, wo sind sie geblieben?

Das zahlen die Automobilisten 1994

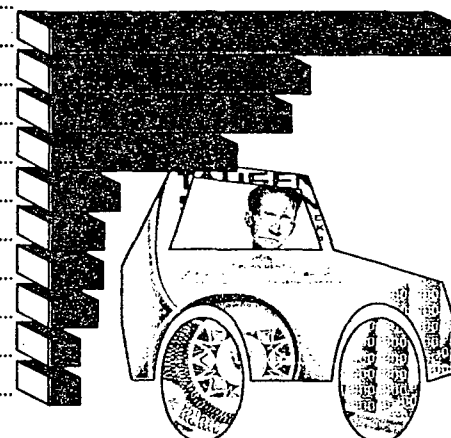
in Mrd. öS

Sozialversicherungsbeiträge von Arbeitsplätzen im Straßenverkehr	39,9
Prämien Haftpflicht, Kasko, Kfz-Unfallversicherung	32,6
Mineralölsteuern	26,5
Mehrwertsteuer bei Kfz-Kauf, Reparatur	18,1
Lohnsteuer aus Straßenverkehr	17,7
Mehrwertsteuer für Kraftstoffe	9,5
Kfz-Steuer und Versicherungssteuer II	7,2
Mauten, Bundesstempelmarken, Strafen etc.	6,6
Normverbrauchsabgabe	5,4
Versicherungssteuer I	3,5
Straßenverkehrsbeitrag (Nutzfahrzeuge)	3,1
Steueraufkommen der automotiven Industrie	2,0
Summe der Zahlungen des Straßenverkehrs	172,1



Soviel kosten die Autofahrer

Unfallfolgekosten, Personenschaden	40,0
Luft-, Boden-, Lärmbelastung etc.	25,1
Sachschäden	23,2
Landes- und Gemeindestraßen	18,1
Bundesstraßen ausbau und Erhaltung	6,9
Exekutive, Behörden, Personalkosten	5,4
Bauaufwand der Sondergesellschaften	5,3
Kreditaufwand für Sondergesellschaften	4,8
Autobahnausbau und Erhaltung	3,1
Sachmittelaufwand	2,5



Summe der Kosten des Straßenverkehrs 134,4

Überzahlung durch die Automobilisten 37,7 Milliarden Schilling

TRICKS, DIE NICHT BEZAUBERN

Sie bestellen beim Schneider ein Kleid oder einen Anzug. Der Schneider verlangt Bezahlung, ehe er zu arbeiten beginnt. Nochmals verlangt er den Preis, sobald er den Stoff kauft, das dritte Mal bei Lieferung. Sie fragen, wieso? Sorry, antwortet der Schneider, das Geld habe ich für anderes ausgegeben. Unglaublich? Unmöglich? Genau das erleben die Autofahrer. Sie haben seit 1987, seit die Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Straßenbau abgeschafft wurde, 150 Milliarden Schilling Mineralölsteuer bezahlt, die verschwunden sind – im allgemeinen Steuertopf. Während dieser Zeit wurden mehr als 70 Milliarden Schulden für den Straßenbau gemacht, für

die alle Österreicher Milliarden Zinsen bezahlen. Jetzt wird eine Geldquelle gesucht: „Wenn Ihr wollt, daß wir weiter Straßen bauen, müßt Ihr Maut zahlen.“ Eine vom Wirtschaftsministerium bestellte Wegekostenstudie erbrachte: Die Kraftfahrer zahlen alles, was sie kosten und viel mehr. Erst durch zusätzliche, durch nichts belegte Zurechnungen, wie 8-prozentige Kreditzinsen, kam ein Minus heraus, das als Begründung für die Maut herhalten soll. Die Kostenwahrheit: Die Straßenverkehrskosten sind zur Gänze schon zweimal bezahlt. Eine benützungsbezogene Maut könnte nur anstelle der hohen Mineralölbesteuerung oder einer anderen Autobesteuerung diskutiert werden. Nicht zusätzlich.



150 MILLIARDEN SIND VERSCHWUNDEN

Seit 1987 bezahlten die Autofahrer an nicht mehr zweckgebundener Mineralölsteuer

150 Milliarden Schilling, die in den allgemeinen Steuertopf versanken.

Mineralölsteuerzahlungen seit 1987

Jahr	Milliarden S
1987	17,3
1988	18,1
1989	19,0
1990	19,6
1991	20,7
1992	24,5
1993	25,5
SUMME	149,6
1994 laut Budget	26,—
SEIT 1987 VERSCHWUNDEN	175,6

Statt dessen mehr als 70 Milliarden Schilling Schulden und etwa 6 Mrd S Zinsen pro Jahr zu zahlen.

Nie hätte auch nur ein Schilling Schulden gemacht werden müssen. Es wurde alles vorausbezahlt.

Schulden, die wir jetzt bezahlen müssen, waren nie notwendig. Die Autofahrer haben vorausbezahlt



SO FÄHRT EUROPA

Österreich fährt schon im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR). EU-Europa fährt etwa so wie wir: Die Schadstoffregeln, etwas anders als bei uns gemessen, bleiben unverändert bis 1996, dann werden die Bestimmungen noch viel strenger, wieder analog zu den USA, auch für uns.

In den meisten Ländern der Europäischen Union sind gleich wie bei uns ausgestattete Autos netto, also ohne Mehrwert- und Kaufsteuern, kaum billiger als in Österreich. Die österreichischen Nettopreise für die meistgefahrenen Autos liegen im europäischen Mittelfeld. Die Autos werden also nicht billiger. Mehrwertsteuer und NOVA bleiben unverändert.

Wer Preise vergleicht, muß die in allen Ländern unterschiedliche Ausstattung zur österreichischen ins Kalkül ziehen. Da stehen die Öster-

reich-Modelle meist sehr günstig da. Warten auf EU-Wunderpreise wird vergeblich sein.

Am „selektiven Vertriebssystem“, das heißt Autoverkauf und Service über bestgeschulte Markenvertretungen und Werkstätten, wird sich in den nächsten Jahren nichts ändern. Die Autos sind heute viel zu kompliziert, als daß ohne markenspezifische Meßgeräte repariert werden könnte.

Von allen Marken, die in der EU angeboten werden, wird intensiv die Verbrauchsminde- rung angestrebt: Beispiel einer großen europäischen Marke: Der Flottenverbrauch der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge dieser Marke betrug 1991 7,6L/100 km, 1992 7,3L/100 km, 1993 7,1L/100 km, eine Absenkung in drei Jahren um rund 7 Prozent. Das Drei-Liter-Auto ist auch in der EU und in den USA für die Jahrtausendwende Ziel.

**Auch in der EU
lohnt Selbstimport kaum**

HÜRDEN ODER PLÄNE

Es gibt kaum mehr einen Einwohner Österreichs, in dessen engerem Familienkreis keiner ein Auto hat. Dennoch glauben einige Politiker, sich mit Verkehrsbehinderungen ein Denkmal zu setzen.

ÖAMTC, Bundesbahn und Wirtschaft wollten es genau wissen: In ihrem gemeinsamen Auftrag fand das Gallup-Institut bei einem großen, exakt gewählten Bevölkerungsquerschnitt: 57% finden den Pkw als das sympathischste Verkehrsmittel, 11% die Bahn, nur 4% das Fahrrad, nur 3% die Füße.

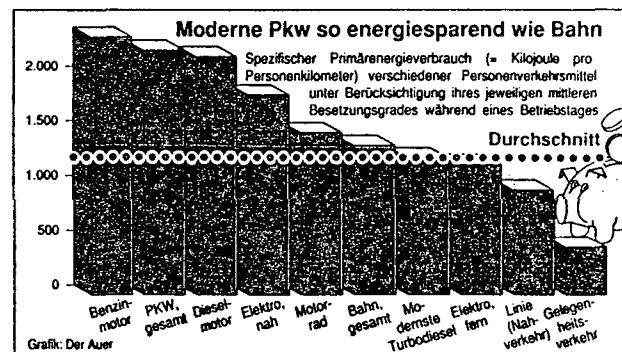
Als wirksamste Maßnahme zur Änderung der gegenwärtigen Verkehrssituation sehen nur 12% bauliche Behinderungen, wie Schwellen und dergleichen, nur 17% die Verteuerung des Individual-

verkehrs. Aber 62% wünschen Steigerung der Attraktivität der Öffis.

Der moderne Diesel-PKW braucht aber auch nicht mehr Primärenergie pro Personenkilometer als der Zug. Primärenergie heißt die gesamte Energiemenge, die zur Herstellung von Strom oder Kraftstoff notwendig ist.

Ohne entsprechendes Öffi-Angebot lockt man keinen weg vom Auto. Denn das Auto ist nicht nur komfortabel, es ist einfach gut. Zum Unterschied zu Bus und Bahn fährt es nie leer, nie, wenn es nicht gebraucht wird, immer dahin, wo man es braucht.

Statt mit Hürden gegen das Auto den Stau zu planen, sollte durch Verkehrs- und Parkleitsysteme Stau vermieden werden. Stau kostet mehr als Fließverkehr.



AUTOEXPORTLAND ÖSTERREICH

1993 war ein denkwürdiges Jahr: Österreich exportierte erstmals mehr Autos, als es einfuhrte: Nicht wirklich, natürlich, aber statistisch richtig.

Personenautos um 39,4 Milliarden S eingeführt. Die in Österreich angesiedelte Auto- und Auto-Zulieferindustrie konnte um 41 Milliarden Schilling exportieren, ein Exportüberschuß von 4%. Die sehr effizient arbeitenden Betriebe konnten sich trotz europäischer und japanischer Autokrise und mitten in Kostendruck und Umstrukturierung behaupten. Die beiden Motorenwerke in Österreich bauen kleinere Motoren, die vom Rückgang nicht so stark betroffen waren. Minivans, wie sie in Graz ge-

baut werden, erlebten einen enormen Aufstieg. Neue Produkte kommen dazu.

Die Zulieferindustrie ist bereits Österreichs fünftgrößter Industriezweig. Ihre 300 Unternehmen mit 55.000 Beschäftigten (inkl. Reifenindustrie) tätigen fast 10% der österreichischen Exporte.

Nahezu 10% aller Erwerbstätigen in Österreich haben Arbeit im Zusammenhang mit dem Auto, als Chauffeure oder Mechaniker, Versicherungsleute oder Zubehörhändler, Autoverkäufer oder Straßenbauer, Tankstellenwärter oder Verkehrsregler, als Arbeiter und Angestellte, Manager und Geschäftsführer in der Auto- und Zulieferindustrie und in den Entwicklungsabteilungen, die Österreich mit dem modernsten Industriezweig der Welt verbinden.

Das Auto bedeutet Arbeit und moderne, konkurrenzfähige Betriebe, die modernste Produktion ins Land bringen

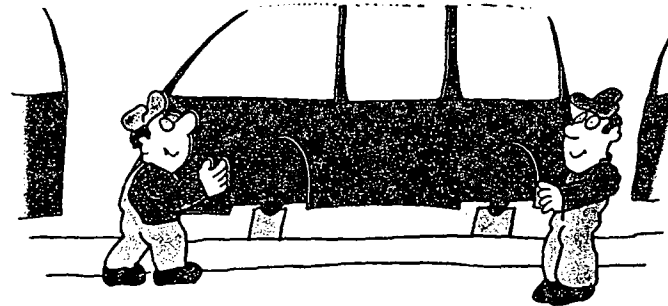
SO SICHERT DAS AUTO DEN JOB

Rund 355.000 der österreichischen Erwerbstätigen waren 1993 mit Arbeiten rund um das Auto beschäftigt, das sind fast 10 Prozent aller Beschäftigten.

Zulieferindustrie inkl. Reifen	55.000	
Kfz-Werkstätten	50.000	
Mineralölind. u. Vertrieb	18.500	
Handel, Import v. Kfz	19.000	
Kfz-Versicherung	3.000	
Zubehörhandel	5.000	
Direkt Beschäftigte	150.500	150.500

Taxi, Fuhrpark etc.	100.000	
Berufslenker	103.000	
Indirekt Beschäftigte	203.000	203.000

Summe der durch das
Auto Beschäftigten **353.500**



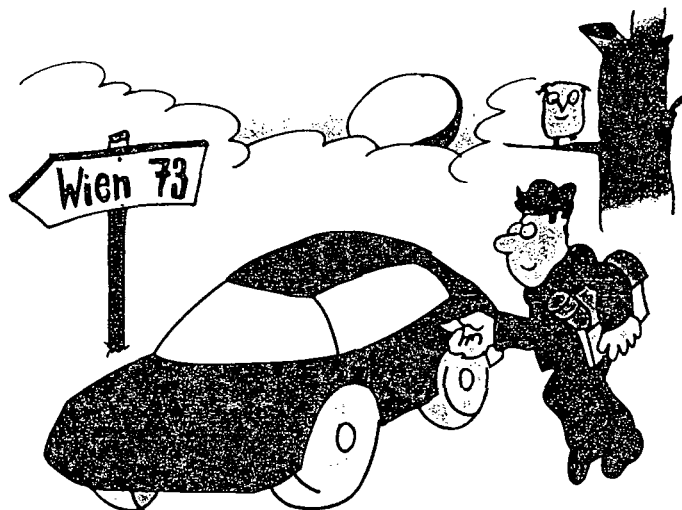
DAS AUTO FÜR ALLE

Knapp 8 Millionen Menschen leben in Österreich in rund 3 Millionen Haushalten und sie fahren in fast 3,4 Millionen Autos. Rechnet man Dienstwagen von Behörden und Unternehmen ab, hat im gesamtösterreichischen Durchschnitt jeder Haushalt zumindest ein Auto. In ganz Österreich kommen auf ein Auto 2,3 Einwohner, von Kleinstkind bis Greis. Es gibt somit in Österreich fast keinen Menschen, der nicht Autobesitzer ist.

Die nebenstehende Statistik beweist: Je höher der Pendleranteil an den Beschäftigten, desto höher der Bestand an Autos pro 1.000 Einwohner. Das Auto ist also nicht

Vergnügungsinstrument sondern unabdingbares Beförderungsmittel zur Arbeit.

Die Arbeit kommt nicht mehr an den Wohnort, wir müssen der Arbeit nachfahren. Bei allem Positiven, das Öffentliche Verkehrsmittel zu bieten haben: Ihr Netz ist noch lange nicht dicht genug, um zu dienen, wie er das Auto bieten kann. Wir müssen also auf zwei Beinen laufen: Das Öffentliche Verkehrsnetz ausbauen – die Autofahrer zahlen Milliarden aus ihren Autosteuern dafür – und den Verkehr flüssiger gestalten, vor allem durch den elektronischen Staukiller, moderne Verkehrsleitsysteme. Für viele Jahre ist das Auto noch durch nichts zu ersetzen.



FREUNDE FÜR'S LEBEN

Bevölkerung österr. Volkszählung 1991	7,795.786
Bevölkerung nach Fortrechnung 1993	7,988.000
Haushalte	3,023.000
Gesamtbestand Pkw/Kombi 31. 12. 1993	3,367.626
Pkw pro 1.000 Einwohner in Österr.	432
Einwohner pro Pkw in Österreich	2,3
Pkw bei unselfst. Beschäftigten	2,818.621
das sind Prozent	83,7%
Prozentsatz Pendler an Beschäftigten	35,0%

PENDLERANTEIL AN DEN BESCHÄFTIGTEN IN EINIGEN BUNDESLÄNDERN

Niederösterreich	50%
Oberösterreich	43%
Burgenland	55%
Steiermark	41%
Kärnten	39%

SO FAHREN DIE BUNDESLÄNDER

Bundesland	Best.Pkw	+/-%Pkw/1000 Ew	Ew/Pkw
Burgenland	122.318	+5,3	451,6
Kärnten	237.268	+4,3	433,1
Niederöst.	704.676	+5,0	478,1
Oberöst.	603.362	+4,1	452,2
Salzburg	206.200	+3,7	427,5
Steiermark	520.422	+3,7	439,3
Tirol	253.970	+4,9	402,2
Vorarlberg	139.416	+2,8	420,6
Wien	579.994	+1,5	376,7
Österreich	3.367.626	+3,8	432