



automotive business



Das Auto: Objekt der Emotion & Diskussion

Dossier

unter Mitwirkung von VÖK, Bundesgremium des Fahrzeughandels (WKO), Arbeitskreis der Automobilimporteure (IV), Garanta, Bundesinnung Fahrzeugtechnik (WKO) und Autobank AG entstanden



© Philipp Hutter

Herausgeber
Oliver Jonke
[o.jonke@medianet.at]

Editorial

Sachlich diskutieren!

Liebe Leserinnen und Leser!

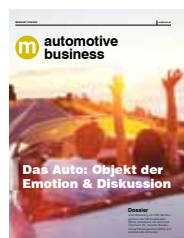
Knapp 200.000 Pkw konnten in den ersten sieben Monaten des Jahres verkauft werden und damit um 5,4 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres (188.550). Die jüngsten Zulassungszahlen beweisen also: Es werden immer mehr Autos gekauft. Die Zahlen der Statistik Austria sind ein solider Indikator dafür, dass viele Konsumenten nach wie vor gern Kraftfahrzeuge individuell nutzen. Doch die Lobby der Gegner des individuellen Kraftverkehrs tritt medial und politisch immer stärker auf und erwirkt dadurch für Autonutzer immer häufiger verschiedenste unerwünschte Nachteile.

Autohändler und VÖK-Obmann Ing. Johann Jobst hat deshalb nun

eine Initiative gestartet und eine hochkarätige Runde führender österreichischer Automobilexperten zusammengestellt, um darüber zu diskutieren, wie vor diesem Hintergrund in Zukunft die Interessen österreichischer Kraftfahrer besser und vor allem nachhaltig geschützt werden können.

Diese Initiative wollen wir als automobiles Fachmedium vollinhaltlich unterstützen. Das Ziel dieses im Auftrag des und in Zusammenarbeit mit dem VÖK entstandenen Dossiers ist es daher, durch Fachinformation einen Beitrag zur Versachlichung der Debatten über das Auto zu erbringen, ohne dabei auf seinen hohen emotionalen Wert für uns Autofahrer zu vergessen.

Viel Spaß bei der Lektüre!



automotive business
Dossier

Coverfoto: © panthermedia.net/EpicStockMedia

Inhalt

- 3 Gastkommentar**
VÖK-Obmann Johann Jobst fordert ein Ende der Verteufelung des Automobils



© medianet/Christian Mikes

- 4 Round Table**
medianet-Herausgeber Oliver Jonke hat mit Experten diskutiert, wie das Auto in positives Licht gerückt werden kann

- 10 Gastkommentar**
Von Kurt Molterer, Vorstandsvorsitzender der Nürnberger Versicherung Österreich AG

- 12 Grafik**
Die Automobilindustrie ist für die österreichische Wirtschaft von unschätzbarem Wert

- 13 Gastkommentar**
Bundesgremialobmann Burkhard Ernst: Eine Neuaufgabe der Ökopremie würde sich wirtschaftlich wie steuerlich rentieren.



© panthermedia.net/Harald Richter

- 14 Analyse**
15 Mrd. Euro Steuern pro Jahr von uns Autofahrern

Impressum

Medieninhaber:

„medianet“ Verlag AG
1110 Wien, Brehmstraße 10/4. OG
<http://www.medianet.at>

Diese Sonderausgabe wurde von **medianet** unter Mitwirkung des VÖK – Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe, Bundesgremium des Fahrzeughandels (WKO), Arbeitskreis der Automobilimporteure (IV), Garanta, Bundesinnung Fahrzeugtechnik (WKO) und Autobank AG erstellt.

Konzept: Oliver Jonke (Herausgeber)
Kontakt: o.jonke@medianet.at

Leitender Redakteur dieser Ausgabe:
Jürgen Zacharias (jz)

Redaktion:
Beatrix Keckeis-Hiller (bk), Moritz Kolar (mk)

Lektorat: Christoph Strolz **Grafik/Produktion:** Raimund Appl, Peter Farkas **Fotoredaktion/Lithografie:** Beate Schmid **Druck:** Ferdinand Berger & Söhne Ges.m.b.H., 3580 Horn
Erscheinungsort: Wien **Stand:** September 2016

Für den Inhalt verantwortlich:
VÖK – Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe, Schwarzenbergplatz 14/61, 1040 Wien



Abo, Zustellungs- und Adressänderungswünsche:
abo@medianet.at
oder Tel. 01/919 20-2100

Zuerst denken ...

VÖK-Obmann Johann Jobst fordert: In der Diskussion ums Auto muss in Zukunft viel mehr differenziert werden!



© medianet/Christian Mikes

Experte

VÖK-Obmann Johann Jobst schätzt die durch das Auto ermöglichte individuelle Mobilität.



© AP/WideWorld

Die Automobilindustrie sichert hierzulande Zehntausende Arbeitsplätze und sorgt für eine Wertschöpfung in Milliardenhöhe.

Gastkommentar

... Von Johann Jobst

WIEN. Das Thema Auto regt an. Und es regt auf. Für die einen ist es eine unverzichtbare Identifikationsplattform, Lifestyle-Statement und Liebhaberobjekt. Für die anderen ist es ein umweltverschmutzendes, Platz verschwendendes und gefährliches Teufelswerk, das abgeschafft gehört.

Zwischen diesen extremen Standpunkten reiht sich die vielfältig gelagerte Masse derer ein, für die der motorisierte Wagen in der einen oder anderen Form einfach zum täglichen Leben gehört. Für die es außer Frage steht, dass das eigene Auto Produkt und fixer Bestandteil einer rund 130 Jahre alten Mobilitätskultur ist und außer Transport-Vehikel auf unterschiedlichsten Ebenen ebenso Wirtschaftsmotor wie Garant für individuelle Fortbewegungsfreiheit ist.

Emotional besetzt ist das Auto also in jedem Fall, was auch wissenschaftlich belegbar ist – etwa in Form einer Studie

der EBS (European Business School) in Wiesbaden: Franz-Rudolph Esch, Fachgebiet Markenmanagement und Automotive Marketing, kommt darin zum Schluss: „Wir können keine Entscheidung ohne Emotion treffen.“ Also auch nicht die für ein bestimmtes Auto-Modell.

Das Gefühl bestimmt

In Bezug auf den Fahrzeugkauf sollte theoretisch aus den nüchtern besetzten Eckpfeilern Budget, Transportbedürfnis und Sachargumente die Entscheidung für eine Marke und eine Modell-Variante resultieren, so Esch. Praktisch jedoch bestimmt das Gefühl. Selbst dann, wenn man sich für ein rationales – ein preisgünstiges, verbrauchsgeüßtes und markenseitig weniger imageträchtiges – Fahrzeug entscheidet. Denn damit könne man signalisieren, dass die Vernunft gesiegt hat und eine Abkehr von Statusdenken und Markenbewusstsein beweisen. Das kann ein gutes Gefühl hervorrufen. Also eine Emotion. In diesem Fall eine positive, die, wenn es um die Erfüllung des

individuellen Mobilitätsbedürfnisses – aus welchem Grund auch immer, ob für den Alltag oder für die Freizeit – geht, angesichts von negativen Argumenten gewöhnlich überwiegt.

Enorme Steuerleistung

Dennoch scheint das Auto zunehmend in Misskredit zu geraten. Vor allem als Politikum, mit den Argumenten signifikanter Umweltbeeinflussung, hohen

Raumbedarfs und den damit verbundenen Kosten (Straßen, Parkplätze, Infrastruktur usw.), Sicherheitsbeeinträchtigungen, etc. Aber auch durch ein vermeintlich sinkendes Interesse am Auto, vor allem seitens der Jugendlichen, was jedoch in erster Linie auf urbane Ballungsräume mit guter Infrastruktur mit öffentlichen Verkehrsmitteln zutrifft und in der Realität weit weniger signifikant ist, als medial oft behauptet wird.

Dem gegenüber steht nicht nur in Österreich die Tatsache, dass die Zulassungszahlen zumindest gleich bleibend, eher steigend sind. Und dass das Auto ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist, der auf Forschung und Entwicklung ebenso abstrahlt wie auf Produktion, Zulieferung, Handel, Werkstätten, Versicherungen, Banken, Leasing sowie Mietunternehmen und dazu eine beträchtliche Steuerleistung für die Staatskasse erbringt.

Bedeutung für uns alle

Bevor man das Auto verteufelt, sollte man sich also zuerst seine enorme Bedeutung bewusst machen: für unsere individuelle Mobilität. Aber auch für unseren Wirtschaftsstandort: Die Automobilindustrie sichert Zehntausende Arbeitskräfte und sorgt für zig Milliarden Euro Wertschöpfung. Ja, Emissionen gehören überdacht und begrenzt. Aber ein kategorisches Nein zum Auto kann keine Lösung der Diskussion sein und würde uns nicht nur enorm einschränken, sondern auch viel, viel Geld kosten.

„
Das Auto ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der auf Forschung und Entwicklung ebenso abstrahlt, wie auf viele andere Bereiche.“



© panthermedia.net/Soloviova Liudmyla

Die Zukunft automobiler Mobilität

medianet-Herausgeber Oliver Jonke im Round Table-Gespräch mit elf führenden Experten der österreichischen Automobilbranche.

Die individuelle Mobilität wird derzeit intensiver diskutiert als je zuvor. Das Auto ist demnach zentraler Ziel- und Angelpunkt der von allen Seiten vehement geführten Debatten. Die Dispute machen sich vor allem an Geboten und Verboten fest, aber auch an Steuern und Gebühren, und an Negativem wie Staus, Parkplatznot und Umweltbeeinflussung. Weit außen an den Rand gestellt scheinen die positiven Aspekte wie Nützlichkeit, wie Bewegungsfreiheit und Individualität. Geradezu verachtet werden Fahrspaß, Besitzerstolz, Markenidentifikation und Freude an der Technik. Unfassbar, oder?

Emotion trifft Ökonomie

Das Thema Automobil ist nicht nur ein hoch-emotionales, sondern auch als Wirtschaftsfaktor für den Standort Österreich von unschätzbarem Wert.



Verständlich, dass wir Autofahrer uns zunehmend eingeschränkt fühlen. Aber auch bevormundet, angesichts der Attitüde besonders extremer Gegner, die nur Massentransportmittel und Fahrräder gelten lassen wollen. Das Faktum, dass sowohl Verbrauch als auch Emissionen in den vergangenen Jahren durch technische Weiterentwicklungen signifikant gesenkt werden konnten, scheint nicht zu gelten. Ebenso wenig, dass alternative Antriebe mittlerweile wirksam Raum greifen und das in den kommenden Jahren noch weiter tun werden. Der Autohändler – und damit derjenige, der für das Auto lebt und auch vom Auto lebt – entwickelt sich

damit immer weiter vom reinen Verkäufer zum Mobilitätsberater. Immer mehr gilt er als Experte, der über die Vor- und Nachteile der unterschiedlichsten Antriebe informieren kann, aber auch über Finanzierungsmöglichkeiten Bescheid weiß. Trotzdem stellen ihn, vor allem im urbanen Raum, die jüngsten Entwicklungen vor große Herausforderungen.

Die Branche ist sich einig

Es gilt, dem Anti-Auto-Lobbying entgegenzusteuern und das Automobil (wieder) in ein realistisches Licht zu rücken. Unter der Leitung von medianet-Herausgeber Oliver Jonke diskutierten profunde Branchenkenner konkrete Lösungsansätze. Lesen Sie

26,1
Mrd. €

Fahrzeughandel im Aufwind

Laut Branchenbericht der Bank Austria Volkswirtschaft stieg im Vorjahr der Spartenumsatz ohne Werkstätten und Zubehörhandel um 3,2% auf 26,1 Mrd. €.

im folgenden zusammenfassenden Nachbericht dieser längeren intensiven Diskussion, auf welche Schlüsse eine Branche gekommen ist, die sich dafür entschieden hat, dem Problem geschlossen entgegenzutreten.

„Wir haben eine Stimme. Eine gewichtige“ sagt Johann Jobst, Obmann des VÖK und Mit-Initiator des Round Table-Gesprächs. „Die Branche muss angesichts der stetig weiter steigenden Steuern und Abgaben vehementer Druck gegenüber dem Gesetzgeber machen. Wir werden künftig noch stärker darlegen, wie wichtig das Auto ist und welchen Nutzen es hat. Für unsere Kunden. Für eine große Mehrheit von Autonutzern. Aber auch für die



”

Wir müssen noch stärker auf den Autofahrer zugehen und eine offene und vor allem nachhaltige Kommunikation über das Thema Mobilität führen.

Kurt Molterer

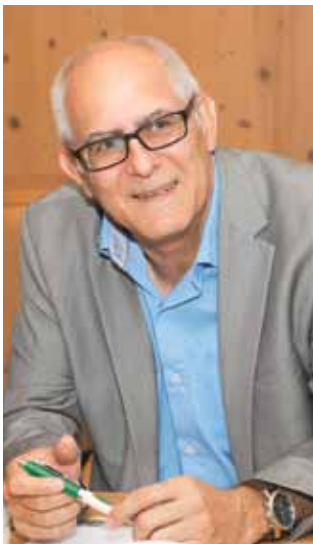
“

”

Wir werden künftig noch stärker darlegen, wie wichtig das Auto ist und welchen Nutzen es hat. Für unsere Kunden. Für Autonutzer. Aber auch für die Wirtschaft.

Johann Jobst

“



”

Man muss sich darüber im Klaren sein, dass sich das Leben ohne Autos und damit ohne individuelle Mobilität entscheidend verändert.

Klaus Edelsbrunner

“



© medianet/Christian Mikes (7)

Wirtschaft im engsten und weitesten Sinn.“

Und seine Gesprächspartner geben ihm recht: es ist daran gedacht, in der Kommunikation zum Kunden und in den Medien künftig die positiven Aspekte der individuellen Mobilität noch mehr in den Vordergrund zu stellen. Dazu gehört auch die Darstellung der Tatsache, dass die Automobilwirtschaft in Österreich nicht nur in Bezug auf den Handel, auch auf die Entwicklung, die Forschung, die Produktion, die Zulieferindustrie ein maßgeblicher, ein international anerkannter Player ist.

Das Richtige sagen

Eine durchdachte Kommunikation zum Kunden ist der Schlüssel für eine Einstellungsänderung: Auch Josef Schirak, in der WKO Vorsitzender des Fachausschusses Kfz-Einzelhandel, ist der Meinung, dass „viel eindringlicher klarzumachen ist, warum das Auto so wichtig ist und dass Konsumenten schlüssige Antworten auf die Frage finden sollen, warum man darauf nicht verzichten kann“.

„Das Leben würde sich massiv verändern, gäbe es keine Autos mehr.“ Klaus Edelsbrunner, Obmann des Landesgremiums Fahrzeughandel, bringt

Die Teilnehmer

Klaus Edelsbrunner Obmann-Stv. des Bundesgremiums des Fahrzeughandels, WKO

Johann Jobst Obmann des VÖK

Manfred Kandelhart Bundesgremialgeschäftsführer des Bundesgremiums Fahrzeughandel, WKO

Günther Kerle Sprecher der Automobilimporteure

Kurt Molterer Vorsitzender des Vorstands der Nürnberger Versicherung AG Österreich

Friedrich Nagl Bundesinnungsmeister Fahrzeugtechnik, WKO

Gustav Oberwallner Landesgremialobmann-Stellvertreter OÖ, EU-Beauftragter BG Fahrzeughandel & Vorstandsmitglied der CECRA

Christian Pesau Geschäftsführer des Arbeitskreises der Automobilimporteure in der IV

Josef Schirak Vorsitzender des Fachausschusses „Einzelhandel“, WKO

Matthias Wagner Vertriebsleiter der Autobank AG

Andreas Westermeyer Referent der Bundesinnung der Fahrzeugtechnik, WKO

Moderation: Oliver Jonke
Herausgeber medianet



es auf den Punkt: Es findet ja schon länger eine starke Urbanisierung statt und die damit verbundene Abwanderung von Betrieben aus den ländlichen Gebieten in die Städte. „Das verändert die Arbeitswelt, und hier ist einer unserer Aktions-Ansätze: Ohne Auto kann man in vielen Gegenden ja seinen Arbeitsplatz gar nicht mehr erreichen, wenn man etwa in einem entlegenen Seitental lebt, das nicht ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist.“

„Wir müssen daher noch stärker auf den Autofahrer zugehen und eine offene und vor allem nachhaltige Kommunikation über das Thema Mobilität führen. Dazu sind wir alle aufgerufen, ob Handel, Importeure, Kfz-Versicherer oder -Finanzierer!“, definiert Kurt Molterer, Chef des Branchenversicherers Garanta, das Ziel. Dabei soll es nicht um eine Image-Kampagne gehen, sondern um eine klare Information der Autokunden.

„Reden wir auch mit den Kleinen!“ ergänzt dazu Friedrich Nagl, in der WKO Bundesinnungsmeister. „Dort ist ja das Hauptpotenzial für die automobilen Zukunft zu finden. Setzen wir doch auch auf neue gedankliche Zugänge.“ Welche Antwort erhalten Kinder wohl

heute im Kindergarten, wenn sie fragen: „Wozu brauchen wir überhaupt ein Auto?“ Nagl bringt weiters ins Gespräch ein, dass nicht nur der einzelne Autokäufer, sondern auch die Familienmitglieder stärker mit einzubeziehen sind.

Frei sein

„Wir wollen doch alle unser Leben nach unseren eigenen, unseren individuellen Vorstellungen gestalten.“ Manfred Kandelhart, Bundesgremialgeschäftsführer des Bundesgremiums Fahrzeughandel, spricht hier für eine große Gruppe, deren Interessen er vertritt: „Das beinhaltet die Wahl des Wohnorts ebenso wie die des Arbeitsplatzes, der Gestaltung des Alltags und der Freizeit.“

Günther Kerle, Sprecher der Automobilimporteure, konkretisiert dazu: „Selbst wenn jemand kein Pendler ist, braucht er das Auto! Auch Städter benötigen ihr eigenes Fahrzeug – nicht allein für die Freizeit, genauso beruflich. Ein Beispiel: Betriebsverlegungen von der City an den Stadtrand, was Anfahrtswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln – wenn das überhaupt möglich ist – unverhältnismäßig verlängern kann.“ Das eigene Auto hat auf die

”

Der Fortschritt und die Innovation war selten so rasant wie jetzt. Die Automobilindustrie ist Pionier in vielen Bereichen.

Christian Pesau

“



Auch Städter benötigen ihr eigenes Fahrzeug. Das eigene Auto hat auf die individuelle Lebensgestaltung mehr Einfluss, als man glaubt.

Günther Kerle

“

”

Der Individualverkehr wird auch in Ballungsräumen weiterhin bestehen – etwaige technologische Unzulänglichkeiten und Umweltauflagen werden wir sicher meistern!

Gustav Oberwallner

“





”

Man sollte nicht bei ‚gutes Auto, böses Auto‘ ansetzen, sondern bei den persönlichen Mobilitätsbedürfnissen der Kunden.

Andreas Westermeyer

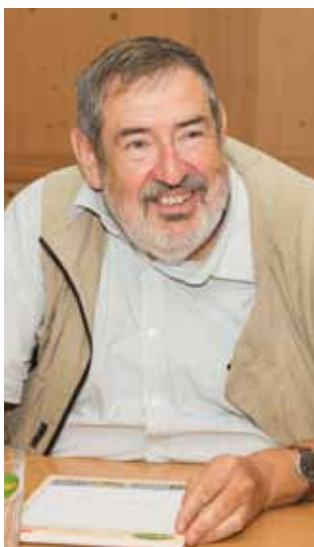
“

”

Mietwagen, ob kurzfristig oder über Tage oder gar Wochen hinweg, sind ein nur bedingt anwendbarer Ausweg, im urbanen Bereich und erst recht auf dem Land.

Manfred Kandelhart

“



”

Reden wir mit den Kleinen! Beim Autokauf müssen wir nicht nur den einzelnen Autokäufer, sondern auch die Familienmitglieder stärker miteinbeziehen.

Friedrich Nagl

“

individuelle Lebensgestaltung mehr Einfluss, als man glaubt.

Man könnte hier einwerfen, dass man doch auf diverse Mietwagenangebote zurückgreifen könnte. Kandelhart erteilt diesem Argument eine Abfuhr: „Mietwagen, ob kurzfristig oder über Tage oder gar Wochen hinweg, sind ein nur bedingt anwendbarer Ausweg, im urbanen Bereich und erst recht auf dem Land.“

Und doch könnten manche Mietwagenangebote ein Teil der Lösung sein. „Bei der Autobank verwenden wir dafür das Schlagwort ‚Generation iPhone‘“, wirft Matthias Wagner, Vertriebsleiter bei der Autobank, an dieser Stelle ein. „Machen wir doch einen Exkurs in die Auto-Finanzierung der Zukunft. Ein Trend geht in Richtung All-Inclusive-Miete. Es geht darum, bei bestimmten – vor allem bei der jungen Generation, den Digital Natives – solche Modelle anzubieten, die schon erlernt wurden, etwa analog zu Handy-Verträgen, in Form von Mietvereinbarungen, die alles außer Treibstoff komplett abdecken, inklusive Wartung, Reifen, etc. Für jüngere Autokäufer sind die relativ hohen Anschaffungs- und Erhaltungskosten ohnehin oft eine Hürde, die aber auf diesem Wege überwunden werden kann.“

„In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, die Investition in die Mobilität finanziell

richtig abzusichern“, ergänzt Molterer. Die Garanta hat dazu gemeinsam mit der Kfz-Branche die entsprechenden Versicherungslösungen entwickelt. Ansprechpartner in allen Fragen rund um das Thema Kfz-Versicherung und Schadenabwicklung ist das Autohaus. Der Kunde kann somit den Kauf, die Finanzierung, die Versicherung und die Kfz-Anmeldung direkt im Autohaus durchführen und genießt die Vorteile eines One-Stop-Shoppings.

Chance!

„Das alles ist für den Handel Herausforderung und Chance zugleich“, meint Edelsbrunner. „Ja, eine große Chance“, stimmt Schirak zu. „Das Autohaus ist ein kompetenter Partner, der stets auf dem aktuellsten Stand in allen Mobilitätsfragen ist. In allen. Und dazu gehören auch Miet-Modelle. Wir werden uns künftig vermehrt als versierter Ansprechpartner in allen Mobilitätsfragen beweisen und auch damit die Autowirtschaft positiv besetzen.“

Yes we can – die aktuelle Ausbildung in den Kfz-Betrieben ist bereits seit einiger Zeit gezielt darauf ausgerichtet. Dafür kennt Edelsbrunner ein gutes Beispiel: Wegen nicht funktionierender Bluetooth-Verbindungen kommen Kunden mittlerweile immer häufiger eher ins Autohaus statt sich an einen Handy-Shop zu wenden.



© medianet/Christian Mikes (5)

Beim medianet-Round Table wurde die Zukunft der automobilen Mobilität in Österreich v

„Auch das spricht für uns und für unsere Branche! Weisen wir doch auch darauf häufiger hin!

Freude am Fahren

„Vergessen wir auch nicht die Freude am Autofahren sowie an der Technik, sei es in motorischer, sei es in technologischer Hinsicht!“ Gustav Oberwallner, unter anderem Vorstandsmitglied des CECRA (European Council for Motortraders and Repairs), fasst zusammen, was aus seiner Sicht der Besitz eines eigenen Autos bedeutet und was demnach verstärkt in der Kommunikation zum Kunden wichtig ist: „Den persönlichen Bewegungsspielraum, die Freiheit der Wahl bei der Lebensgestaltung, die Auswahlmöglichkeit verschiedenster Modelle; Autofahren heißt Freiheit.“ Oberwallner ist sicher, dass der Individualverkehr auch in den Ballungsräumen weiter bestehen wird, und dass „etwaige technologische Unzulänglichkeiten bzw. Umweltauflagen sicher gemeistert werden“.

Kurt Molterer fasst abschließend zusammen: „Wir, die Autobranche, glauben an die Bedeutung des Autos für die individuelle Mobilität auch in der Zukunft. Der Experte und kompetenteste Ansprechpartner für Autofahrer ist der Autohandel, in allen Fragen rund um das Fahrzeug – von der Finanzierung über die Versicherung bis zur Erhaltung. Das eigene

Fahrzeug steht für Freiheit, Unabhängigkeit, Flexibilität und Spontaneität. Das Bedürfnis nach Mobilität ist untrennbar mit dem Automobil verbunden.“

Christian Pesau, Geschäftsführer des Arbeitskreises der Automobilimporteure, stimmt zu und unterstreicht: „Der Fortschritt und die Innovation, sei es im Bereich der alternativen Antriebe oder auch im Zusammenhang mit Digitalisierung und Automatisierung, war selten so rasant wie jetzt, und die Automobilindustrie ist Pionier in vielen Bereichen. Der Autofahrer schätzt das und liefert noch dazu jährlich nicht unbeträchtlich Steuern und Abgaben an den Fiskus, um sich diesen Fortschritt und damit verbunden ein Stück Freiheit zu leisten. Daher ist es unsere Aufgabe, weiterhin für die Individualmobilität im Sinne der Bürger einzutreten.“

Fazit

Die Autobranche ist sich einig: Tue Gutes und rede darüber. Es gibt viel Gutes aus der österreichischen Autobranche zu berichten. Erfahren sollten es nicht nur stärker involvierte Autofans, sondern alle Menschen hierzulande, die sich in Freiheit individuell fortbewegen möchten. Die österreichischen Kraftfahrzeugbetriebe haben beschlossen, die Kommunikation zu ihren bestehenden und neuen Kunden auf eine neue Ebene zu bringen.

”

Ein Finanzierungstrend geht in Richtung All-Inclusive-Miete, die alles außer Treibstoff komplett abdeckt, inklusive Wartung, Reifen, etc.

Matthias Wagner

“



”

Es ist dringend notwendig, noch viel eindringlicher klarzumachen, warum das Auto so wichtig ist und weshalb wir nicht darauf verzichten können.

“

Josef Schirak



© WKÖ

Automobile Institutionen im Überblick

Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe (VÖK)

Zielsetzung ist die Unterstützung seiner Mitglieder auf rechtlichem und sozialem Gebiet, wobei insbesondere ein ständiger Gedankenaustausch der Mitglieder auf fachlichem Gebiet vorgesehen ist; arbeitet eng mit dem Bundesgremium des Fahrzeughandels zusammen.

Bundesgremium des Fahrzeughandels (WKO)

Interessenvertretung von knapp 14.000 Händlern von Kfz, Reifen, Ersatzteilen und Zubehör; versucht, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mitzugestalten, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene.

Bundesinnung der Fahrzeugtechnik (WKO)

Die Interessensvertretung (Arbeitgeberverband) vertritt als Körperschaft öffentlichen Rechts rund 7.220 Arbeitgeberbetriebe der Branchen Kraftfahrzeugtechniker einschließlich Vulkaniseure sowie Karosseriebautechniker. Die Mitgliedsbetriebe beschäftigen rund 49.000 Arbeitnehmer.

Arbeitskreis der Automobilimporteure

Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung. Zweck ist es, die Interessen der Autowirtschaft auf nationaler und europäischer Ebene gegenüber Behörden und Institutionen zu vertreten sowie eine Diskussionsplattform für Mitglieder zu schaffen.

European Council for Motor Trades and Repairs (CECRA)

Der Europäische Verband des Kraftfahrzeuggewerbes vereint 24 nationale Verbände, die die Interessen des Kfz-Handels und der Werkstätten repräsentieren, sowie zwölf europäische Händlerverbände als Vertretung der Händler bestimmter Marken.



on den Branchenvertretern heiß diskutiert.

„Wir wollen Vielfalt – anstelle

Politiker sollten sich nicht überlegen, wie sie das Auto aus der Stadt verbannen, sondern wie sie die Verkehrsmittel besser synchronisieren.

Gastkommentar

••• Von Kurt Molterer

In unserer Gesellschaft haben die Werte Freiheit, Unabhängigkeit, Flexibilität und Spontaneität – ob im Arbeitsleben oder in der Freizeit – eine ganz große Bedeutung. Um diese Werte auch leben zu können, ist die individuelle Mobilität eine wesentliche Voraussetzung. Denn sie ermöglicht es den Menschen, unabhängig und flexibel zu sein.

Das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität ist ein zutiefst menschliches und vergleichbar mit dem Bedürfnis nach Information und Kommunikation. Um das Bedürfnis nach Information und Kommunikation zu befriedigen, haben Menschen heute wesentlich mehr Möglichkeiten als früher. Die Angebotsvielfalt reicht vom Buch über Tageszeitungen, Magazine, Onlinemedien und Rundfunk bis zum TV. Der Konsument kann wählen, welches Medium er für welchen Anlass und in welcher Situation bevorzugt. Es geht also weder darum, das Buch oder die Zeitung schlechtzureden noch die Zeit zurückzudrehen und Smartphone und Tablet zu verdammen, sondern die Angebotsvielfalt als Vorteil zu verstehen.

Der Konsument entscheidet

Dieses Beispiel lässt sich auch auf das Thema Mobilität übertragen. Wir haben heute *vielen* Verkehrs- und Transportmittel: vom privaten Kfz über öffentliche Verkehrsmittel, Flugzeug, Bahn oder das Rad; und immer wieder entstehen neue (Segway, E-Skateboard). Wir sollten in

der Diskussion über Mobilität nicht schwarz-weiß denken und uns nicht ausschließlich auf das Thema ‚Kfz versus Öffis (Fahrrad)‘ beschränken. Das wäre zu verkürzt gedacht.

Auch hier sollte dem Konsumenten, wie im Informationsbereich, eine Vielzahl von Verkehrsmitteln angeboten werden, und der Konsument entscheidet, wann er welches Transportmittel einsetzt. Das heißt: Vielfalt ist besser als Einfalt.

Womit sich Politiker und Verkehrsplaner auseinandersetzen sollten, ist nicht, wie man beispielsweise Autos aus den Innenstädten verbannt, sondern, wie man die unterschiedlichen Verkehrsmittel besser mit einander synchronisiert, wie man den Umstieg und den unterschiedlichen Einsatz besser managen kann. Wie man also, um bei den Informationsmedien zu bleiben, von der Tageszeitung in der linken Hand auf das Tablet in der rechten Hand bequem Switchen kann.

Der Pkw spielt im Bereich der individuellen Mobilität nach wie vor die Hauptrolle. Und das wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Wer sich individuell fortbewegen will, wird einen Pkw brauchen – welche Technik dabei zum Einsatz kommt, ist eine andere Frage.

Das Autohaus als Experte

Wenn es um das Thema Mobilität geht, ist aus Sicht der Garanta das Autohaus der Experte und erste Ansprechpartner für den Kunden. Nach unserem Ansatz des One-Stop-Shoppings kann der Kunde in seinem Au-



von Einfalt“



”

Politiker und Verkehrsplaner sollten sich vermehrt damit auseinandersetzen, wie man die unterschiedlichen Verkehrsmittel besser miteinander synchronisiert.

“

tohaus nicht nur den Kauf, die Finanzierung und die Versicherung abwickeln, sondern auch die Anmeldung. Später geht es dann um die Wartung und Reparatur bzw. um die Aufnahme und Abwicklung von Versicherungsschäden, Leihwagen uvm. Dafür braucht sich der Kunde nur an eine Person zu wenden: an seinen Berater im regionalen Autohaus.

Ob man richtig versichert ist, zeigt sich oftmals erst im Schadenfall. So geht es darum, dass man als Kunde entscheiden kann, ob man sein Fahrzeug nach einem Unfall reparieren lassen will oder nicht, dass die Versicherung den Schaden bereits als Totalschaden qualifiziert, wenn die Reparaturkosten 60% oder 70% des Wiederbeschaffungswerts betragen.

In vielen Fällen wird das beschädigte Fahrzeug zur Ermittlung des Restwerts in eine Internet-Wrackbörse gestellt. Das Auto muss dann, um finanzielle Nachteile abzuwenden, an den Bestbieter verkauft werden. Für die Differenz zum Wiederbeschaffungswert kommt die Versicherung auf – eine Vorgangsweise, die den meisten Kunden nicht bewusst ist und im Fall der Fälle auf Missgunst stößt. Gerade bei älteren Fahrzeugen



© Nürnberger Versicherung

Auto-Profis

Die Nürnberger Versicherung mit Kurt Molterer (Vorstandsvorsitzender) tritt über ihre Tochter Garanta auch als Autoversicherer auf.

wäre dem Kunden vielleicht die Reparatur lieber gewesen.

Als der Branchenversicherer lehnt die Garanta diese Art der Kasko-Totalschadenabrechnungen ab. Die Wertermittlung erfolgt ausschließlich durch selbstständige, gerichtlich beidete Sachverständige aus der Region. Die Garanta übernimmt trotz Vorliegen eines Kasko-Totalschadens Reparaturen bis zu 100% des Wiederbeschaffungswerts und das mit Original-Ersatzteilen.

Umsichtige Versicherung

Ein weiterer für den Kunden wichtiger Punkt ist, dass die Garanta Versicherung auch bei einem Unfall mit grober Fahrlässigkeit leistet (z.B. Rotlicht an der Ampel übersehen).

Natürlich spielt die Höhe der Versicherungsprämie für den Kunden eine wichtige Rolle. Bei der Garanta bekommt der Kunde einen Wartungsrabatt, wenn er sein Auto mindestens einmal pro Jahr zu seinem Händler bringt. Er erhält darüber hinaus einen Vertrauensbonus, und zusätzlich gibt es Superbonusstufen.

Die richtige Versicherung sollte aber auch Lösungen im Hinblick auf Risiken im Zusammenhang mit neuen Antrieben, wie Elektromotor oder Hybridantrieb im Angebot haben. Denken wir nur an das erhöhte Risiko von Unfällen mit E-Mobilen, die für Fußgänger akustisch schlechter wahrzunehmen sind als Kfz mit Verbrennungsmotoren. Oder an Unfälle, bei denen die Batterie eines E-Mobils beschädigt wird.

Leitbranche Kfz-Wirtschaft

Die Automobilindustrie leistet einen enormen Beitrag zum Wohlstand in unserem Land; sie ist Schlüsselindustrie und eine der Leitbranchen der produzierenden Wirtschaft in Österreich.



Beschäftigungswachstum gegen den Trend

Während die heimische Industrie insgesamt in den letzten 15 Jahren rund fünf Prozent an Beschäftigten verloren hat, wurden im gleichen Zeitraum in der Fahrzeugindustrie 20% zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen.



Gewaltige Umsatzerlöse

43 Mrd. €

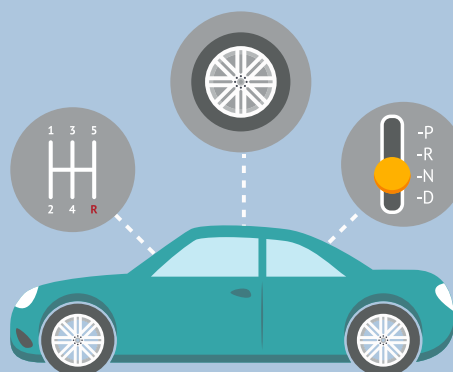
Die Automobilwirtschaft hat in Österreich zuletzt Umsätze von 43 Mrd. € jährlich erzielt und trägt damit total 11% des BIP und direkt 5,5% des BIP bei.

Die österreichische Fahrzeugindustrie

Ein bedeutender Wirtschaftsfaktor

Produktion	13.200 Mio. €
Beschäftigte (direkt)	30.000
Betriebe	152
Exportquote	88%
Lehrlinge	1.200
Investitionspläne 2016	261 Mio. €
F&E-Ausgaben pro Beschäftigten	19.650 €
Monatsgehalt	4.254,80 €
Stundenlohn	16,40 €
Produktion je Beschäftigten	502.000 €
Motoren und Getriebe	2,4 Mio. Stück
Pkw, Lkw und Busse	121.200
Traktoren und Anhänger	30.000
Motorräder	115.400
Fahrräder	157.800

Quelle: Statistik-Jahrbuch 2016 – Fachverband der Fahrzeugindustrie



Zukunftsbranche

>200

Patentanmeldungen verzeichnet die Branche in Österreich jährlich. Die Erfinderdichte liegt damit deutlich über dem europäischen Durchschnitt.

Ansteigende Neuzulassungen

+5,4%

In den ersten sieben Monaten des Jahres wurden knapp 200.000 Pkw neu zum Verkehr zugelassen, im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es 188.550.

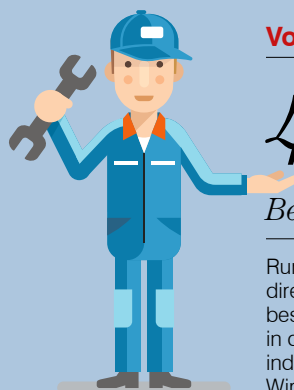


Vorbildwirkung als Arbeitgeber

450.000

Beschäftigte

Rund 450.000 Menschen sind in Österreich direkt oder indirekt in der Automobilwirtschaft beschäftigt; damit ist jeder neunte Arbeitsplatz in der österreichischen Fahrzeug- und Zulieferindustrie sowie in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen zu finden.



Umdenken! Jetzt!

Bundesgremialobmann Burkhard Ernst spricht sich gegen Verbote aus und fordert vielmehr Lösungen.



© panthermedia.net/ronreichtpunch



© Inge Prader

Experte

Burkhard Ernst ist seit 2010 Bundesgremialobmann des Fahrzeughandels.

Politik ist nun gefordert

Auch Betriebe sehen sich immer mehr mit den Folgen einer autofeindlichen Politik konfrontiert und suchen nicht selten das Weite, um dem zunehmenden Wildwuchs an Verboten und Einschränkungen zu entgehen. Am Ende trifft die autofeindliche Verkehrspolitik jene am meisten, die alternativlos auf ihr Fahrzeug angewiesen sind.

Es braucht dringend rationales politisches Handeln, das sich nicht an ideologischen Denkmustern, sondern an den Bedürfnissen der Bevölkerung sowie der angesiedelten Betriebe orientiert. Anstelle über weitere Verbote nachzudenken, sollte man Lösungen präsentieren, die Wachstum und Lebensqualität in unseren Städten sicherstellen.

Fahrzeugbranche stärken

Die Wiedereinführung einer bundesweiten Ökoprämie wäre dafür prädestiniert. Neben einem Anreiz zur Anschaffung von umweltfreundlichen Neufahrzeugen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit in unseren Städten würde sie auch die Fahrzeugbranche mit ihren 450.000 Beschäftigten stärken. Für den Staat wäre sie zudem ein durchaus lohnendes Geschäft.

Kosten von 22,5 Millionen Euro stehen geschätzte Mehreinnahmen von 140 Millionen Euro bei 30.000 verkauften Autos gegenüber. Auch die gezielte Förderung von alternativen Antrieben würde sich in diesem Zusammenhang hervorragend anbieten.

Gastkommentar

••• Von Burkhard Ernst

WIEN. In den zurückliegenden Jahren gab es immer wieder und in regelmäßigen Abständen einen Abgesang auf das Auto. Manche Politiker versuchen sich dann in Gedankenspielen, wie man die Straßen in heimischen Städten am besten von Fahrzeugen aller Art befreien kann, um vermeintlich vieles zum Besseren zu wenden. Da werden Maßnahmen ergriffen, die es der Bevölkerung immer schwerer machen sollen, auf ihr oftmals unverzichtbares Verkehrsmittel zurückzugreifen.

Eine besondere Vorreiterrolle – in negativer Hinsicht – nimmt dabei die Bundeshauptstadt Wien ein. Angedachte 30er-Zonen auf Hauptverkehrsrouten, der Rückbau von dringend benötigten Parkplätzen oder aber auch das Sperren der Wiener Ringstraße, dessen Häufigkeit längst schon jedes verkraftbare Maß überschritten hat. Wie

ansässige Betriebe oder aber auch die Anrainerbevölkerung zu den getroffenen Maßnahmen stehen, spielt in der Überlegung mancher Politiker offensichtlich keine Rolle.

Schon Anfang September kommt es im 18. Wiener Gemeindebezirk Währing zur Einführung des Parkpickerls, obwohl sich die dort lebende Bevölkerung in Abstimmungen mehrmals gegen ein solches ausgesprochen hat.

Sinnvolle Investition

Eine bundesweite Ökoprämie in Höhe von 22,5 Mio. € (insgesamt) würde sich laut Burkhard Ernst mehrfach refinanzieren.

”

Anstelle über weitere Verbote nachzudenken, sollte man Lösungen präsentieren, die Wachstum und Lebensqualität in unseren Städten sicherstellen.

“

Rund 15 Mrd. Euro ...

... haben wir Autofahrer im Vorjahr dem Staat bezahlt; in keinem anderen Bereich sind so hohe Steuern fällig.

... Von Moritz Kolar



© panthermedianet/CandyBoximages

Die Autofahrer sind schon jetzt die am stärksten steuerlich belastete Gruppe in Österreich – eine weitere Belastung wäre fatal“, so der Sprecher der österreichischen Automobilimporteure Günther Kerle Ende Juli als Reaktion auf eine von Bundesminister Rupprechter gestellte Forderung nach einem Ende des Steuervorteils für Dieselfahrzeuge.

Letztlich wurde es mit dem Vorhaben des Finanzministers (bislang) nichts, was freilich nichts daran änderte, dass Herr und Frau Österreicher auch jetzt schon fleißig zur Kassa gebeten werden. „Wir zahlen beim Erwerb, beim Tanken und beim Betrieb unseres Autos in die Staatskasse ein“, so Kerle.

Mineralölsteuer (kurz MöSt), Normverbrauchsabgabe (NoVA)

und motorbezogene Versicherungssteuer: Mit all diesen Abgaben befindet sich Österreich schon jetzt im absoluten Spitzenfeld der automotiven

Besteuerung in Europa. „Dazu kommt, dass es in den vergangenen elf Jahren sage und schreibe elf Steuererhöhungen für die Autofahrer gegeben hat.

Genug ist genug“, stellte Kerle klar.

Gewaltige Belastung

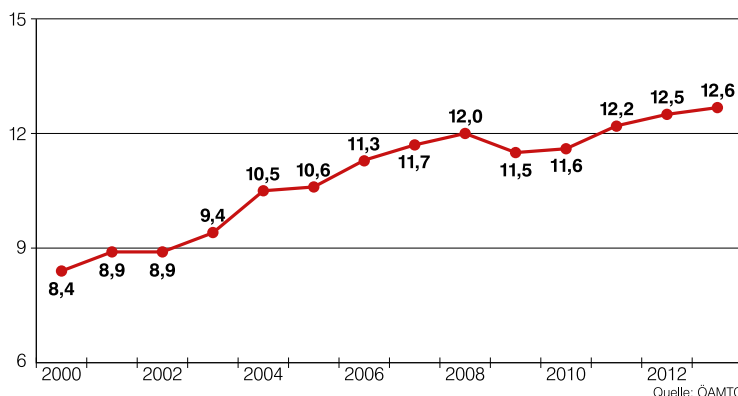
Summiert man alle Steuern, mussten die Österreicher laut Zahlen des ÖAMTC für ihre Autos im Jahr 2013 satte 12,677 Mrd. € (siehe auch Grafik rechts) an Steuern aufwenden. Die Wirtschaftskammer (WKO) summiert die Kosten sogar auf bis zu 15 Mrd. € – das entspricht rund einem Sechstel der gesamten Steuereinnahmen eines Jahres!

Zur Verdeutlichung: Würde man einen Turm aus lauter 100 €-Scheinen bauen, wäre der Betrag, den wir jährlich für Mineralölsteuer, Versicherungssteuer und all die anderen Autoabgaben bezahlen, rund 15 Kilometer hoch – das entspricht etwa 110 Mal der Höhe des Stephansdoms!

Steuerleistung der österreichischen Autofahrer

So viel zahlten wir jährlich

Vergleich der Jahre 2000–2013, Angaben in Mrd. €





© panthermedia.net/Harald Richter

Teures Auto

Inklusive aller Ausgaben (u.a. für Wartung & Reparatur) kostet ein durchschnittliches Fahrzeug 9.500 € pro Jahr – kann dann aber dank politischer Vorgaben (Fahrverbote, etc.) oft nur eingeschränkt benutzt werden.

Das ist aber längst noch nicht alles, müssen doch Autofahrer neben Steuern auch für die Kosten der Fahrzeugerhaltung und für den Wertverlust aufkommen.

Hohe Rechnung

Der ÖAMTC hat im Vorjahr die tatsächlichen Autokosten in einer Beispielrechnung anhand eines VW Passat bei 15.000 Kilometer jährlicher Nutzung exemplarisch ausgewiesen. Demnach verliert das Fahrzeug pro Jahr durchschnittlich 4.852 € an Wert. Die Wartungskosten

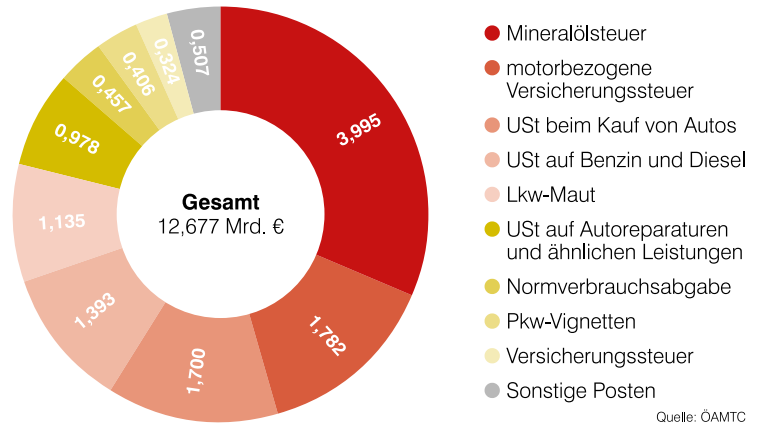
Zur Kasse

Fast jeder sechste Euro aus Steuereinnahmen kommt in Österreich von den Autofahrern. Beim Autokauf sind ebenso Abgaben fällig wie beim Auto-Versichern und beim Tanken.

So viel zahlen wir Autofahrer jährlich

Steuern und Abgaben 2013

Mineralölsteuer als größter Brocken, Angaben in Mrd. €



schlagen mit jährlich 1.877 € zu Buche, und dazu kommen noch Spritkosten von 1.442 € jährlich.

Ergänzt man diese Rechnung um die Kosten der Haftpflichtversicherung (876 €) und der Versicherungssteuer (384 €) ergeben sich Jahreskosten von 9.442 € – inklusive Autobahnvignette also rund 9.500 €. Viel Geld, das man so erst einmal verdienen muss und das dann – wenn es nach dem Willen vieler politischer Entscheidungsträger geht – in Zukunft



© medianet/Christian Mikes

„

Die Autofahrer sind schon jetzt die steuerlich am stärksten belastete Gruppe in Österreich.

Günther Kerle
Sprecher der Automobilimporteure

“

immer noch nicht reichen könnte, weil immer weitere und höhere Steuern diskutiert werden. Dazu kommt, dass die Aufwendung der knapp 10.000 € immer öfter mit der Auflage verbunden ist, das Fahrzeug nur eingeschränkt verwenden zu können. Einerseits steigen die Kosten, andererseits sinkt aber der Nutzen – ob diese Rechnung langfristig aufgehen wird?



© panthermedia.net/CandyBoximages

Fünf Wahrheiten zum Automobil

In den vergangenen Jahren wurde das Thema Auto zunehmend emotional diskutiert; viele Vorurteile machten die Runde. Autos seien demnach stinkende Straßenkreuzer mit schlimmer Umweltbilanz. Stimmt nicht! Fünf Fakten, die jeder wissen sollte.



Neue Fahrzeugkonzepte stehen ante portas!

Erdgas und Elektro – in Zukunft werden Autos nicht mehr nur mit fossilen Brennstoffen angetrieben. Die neuen Technologien setzen sich immer besser durch und sorgen für eine noch bessere Umweltbilanz der Fahrzeuge, treiben aber auch die Wirtschaft an, bringen Milliarden-Investitionen in Forschung und Entwicklung und in die Produktion, aber auch in die (Tankstellen-)Infrastruktur.



Neue Autos sind sauber!

Wer für eine saubere Umwelt plädiert und gleichzeitig den automobilen Verkehr verteuert, sollte sich folgenden Vergleich auf der Zunge zergehen lassen: Ein einziges Auto aus dem Jahr 1970 produziert gleich viel Feinstaub wie 100 moderne Pkw! Autos werden also immer sauberer; Ziel der Politik sollte es also sein, die alten Autos von der Straße zu bekommen und nicht unsere individuelle Mobilität durch immer neue Hürden einzuschränken!

Tempolimits zahlen sich nicht aus!

Ein immer wiederkehrender Vorschlag zur Schadstoffreduktion ist die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Freilandstraßen. Eine Studie der ÖAMTC-Akademie/TU Wien beweist: Die Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC) würden entgegen der Annahme durch die Tempolimits gar nicht reduziert, Stickoxide (NOx) um bestenfalls 2%!



Neue Autos verhindern Unfälle!

Autofahren wird immer sicherer. In den vergangenen Jahren sorgten technische Entwicklungen für stetig sinkende Opferzahlen im Straßenverkehr. Moderne Fahrerassistenzsysteme wie Notbrems- und Totwinkel-Assistent und Sekundenschlaf-Warner machen das Fahren nun noch entspannter.



Keine Feinstaub-Monster!

Auch wenn es oft so kommuniziert wird, und Politiker sich bei Fahrverboten in Städten dieses Arguments bedienen: Diesel-Pkw sind nicht die Feinstaub-Hauptverursacher – nur 4,8% der Gesamt-Partikel-Emissionen gehen hierzulande auf das Konto von Pkw; den Rest teilen sich Kleinverbraucher, Industrie, Kraft- und Heizwerke, Landwirtschaft und andere Verbraucher. Seit 1985 konnte der Partikel-Ausstoß von Diesel-Pkw um 99% reduziert werden!