

2 EDITORIAL/INHALT medianet.at



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

EditorialMobilität für alle!

Liebe Leserinnen und Leser!

Machen Sie sich auch Gedanken über den Klimawandel? Zu Recht. Es ist wissenschaftlich belegt, dass er stattfindet und die Welt langfristig gefährdet. Müssen Sie deshalb jetzt unbedingt aufs Autofahren verzichten? Nein.

Es ist erstaunlich, wie hitzig und kontroversiell Debatten rund um Mobilität und Verkehrspolitik geführt werden. Da stehen einander mitunter eingefleischte Verfechter von verschiedenen Glaubensrichtungen gegenüber. Elektro? Diesel? Öffis? Ganz offensichtlich geht das Thema vielen Menschen nahe, da kann es schon mal vorkommen, da oder dort zu übertreiben, auch in der Verkehrspolitik (leider!).

Umso wichtiger ist es, die verschiedenen Perspektiven rund um dieses Thema differenziert zu hinterfragen und wieder Klarheit zu schaffen. Das hier vorliegende Dossier ist unter Mitwirkung und im Auftrag der österreichischen Automobil-Importeure und -Händler sowie dem Verband österreichischer Kfz-Betriebe und führenden Automobilexperten wie etwa der Nürnberger Garanta Versicherung entstanden.

Bei den Recherchen zu diesem Dossier sind wir auf viele interessante Zahlen, Daten, Fakten und Meinungen gestoßen. An dieser Stelle möchte ich gern Maria Vassilakou zu Wort kommen lassen. "Wieso haben Sie Ihr Image als Autohasserin so kultiviert?" wollte die Kronen Zeitung im Rahmen eines Interviews vom 5.9.2018/ S. 26 von Wiens Vizebürgermeisterin wissen und schrieb: "Das haben eher meine Gegner kultiviert. Ich gebe seit Jahr und Tag nur eine Binsenweisheit von mir: Jedes Mal, wenn wir einen Weg nicht mit dem Auto zurück-

legen, haben wir etwas Gutes getan. Doch niemand muss sich dafür rechtfertigen, wie er in der Stadt unterwegs ist. Alles andere ist dazugedichtete Sauce. Ja, ich habe einen Radfetisch, übrigens auch einen Motorradfetisch, ich liebe Vespas, ich liebe Minis, und man stelle sich vor, ich finde Mercedes-Autos elegant und zeitlos. Und?"

Auch wir finden, man sollte sich nicht rechtfertigen müssen, mit welchem Transportmittel man in der Stadt oder am Land unterwegs sein möchte. Verkehrspolitik sollte vielmehr dazu da sein, die Mobilität für *alle* zu verbessern (und jedenfalls nicht, um mit neuen Argumenten nur mehr Steuern zu generieren, ohne eine echte Verbesserung herbeizuführen).

Weiterhin gute Fahrt wünscht Ihnen Oliver Jonke



Dossier: automotive business

Coverfoto: © PantherMedia/ wen hui wang

Inhalt

4 Flüssiger & sicherer Verkehr Interview mit Bundesminister Norbert Hofer



- 6 Round Table
 medianet-Herausgeber
 Oliver Jonke hat mit Experten
 darüber diskutiert, wie
 das Auto in positives Licht
 gerückt werden kann
- 12 Die Branche, Herbst 2018 Das Bundesgremium des Fahrzeughandels

- 13 Was die Importeure bewegt Besteuerung nach Verbrauch statt nach Besitz & Leistung!
- 14 Richtig versichern

 Das Autohaus als Experte und
 erster Ansprechpartner



- 15 Fördern, nicht verbieten!
- 16 Zahlen, Daten, Fakten
 Die Automobilindustrie ist für
 die österreichische Wirtschaft
 von unschätzbarem Wert

Impressum

Medieninhaber:

medianet Verlag GmbH 1110 Wien, Brehmstraße 10/4. OG http://www.medianet.at

Diese Sonderausgabe wurde von **media**net unter Mitwirkung des Arbeitskreis der Automobil-importeure (IV), Bundesgremium des Fahrzeughandels (WKO), Garanta und VÖK – Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe erstellt.

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

Leitender Redakteur dieser Ausgabe: Paul Christian Jezek (pj)

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: November 2018

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

Grazer Deklaration

Am 30.10. beschworen EU-Minister eine "nachhaltige, saubere, sichere und leistbare Mobilität in Europa".

GRAZ. In der steirischen Hauptstadt werden bereits seit Jahren die Feinstaub-Grenzwerte überschritten – was aber bei Weitem nicht zur Gänze aufs "Auto-Konto" geht.

"Wir sehen, dass Gesundheit ganz intensiv mit Klimaschutz zusammenhängt", erklärt Umweltministerin Elisabeth Köstinger. "Da sind Schadstoff-Emissionen ein ganz zentrales Thema. Wir müssen handeln – in Österreich, aber natürlich auch in ganz Europa. Dabei ist es wichtig, dass Umweltschutz und vor allem Mobilität Hand in Hand gehen, dass wir saubere Mobilität als unser größtes Ziel der Zukunft sehen." So wurde die "Grazer Deklara-

tion" verabschiedet, um die CO₂-Emissionen zu senken und "eine neue Ära rund um saubere, sichere und leistbare Mobilität für Europa" zu beginnen.

Eine neue Ära beginnen! Auf insgesamt fünf Seiten haben die EU-Umwelt- und Verkehrsminister darin festgehalten, wie die europäischen

Klimaziele 2030 erreicht werden sollen.

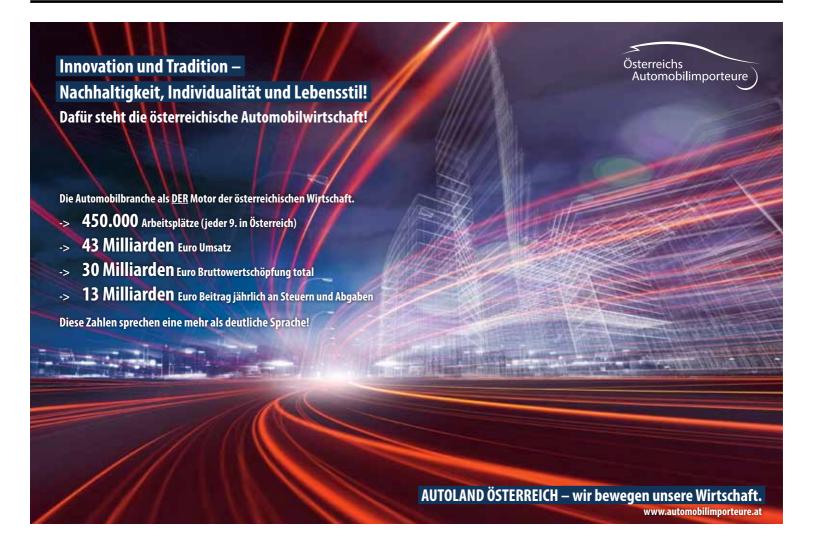
Verkehrsminister Norbert Hofer bringt es auf den Punkt: "Ich brauche keinen Satz, ich brauche ein Wort: 'Dekarbonisiert'!" Denn so sieht die Klimapolitik der Zukunft aus – fernab von Kohlenstoff. Ein Umdenken in der Wirtschafts-und EnerDie EU-Umweltminister auf der Suche nach sauberer Mobilität.

giestrategie müsse stattfinden, um die Treibhausgase zu reduzieren. Das soll laut der "Grazer Deklaration" mit sauberen, emissionsfreien Fahrzeugen sowie mit alternativen Kraftstoffen (E-Fuels, also synthetisch hergestellte Kraftstoffe, welche die Treibhausgasbilanz nicht belasten) gelingen.

Ein weiterer entscheidender Punkt sei, so Umweltministerin Köstinger, "das Thema Infrastruktur – also das Verkehrsnetz so effizient auszubauen.

© Bk/kMarin Volava

dass hierbei auch eingespart werden kann". Laut Verkehrsminister Hofer gibt es kein anderes Land in der EU, das künftig so viel in die Schiene investiere wie Österreich: "Wir werden in den nächsten fünf Jahren 14 Milliarden Euro in die Schiene investieren, in den Schienenausbau. Plus in den Personenverkehr 750 Mio. Euro, 100 Mio. in den Güterverkehr. Das ist ein Riesenbetrag. Wir hoffen, dass andere Länder das nachmachen werden."



Quo vadis, Herr Minister?

Mit welcher Verkehrspolitik haben wir in den kommenden Jahren zu rechnen?

WIEN. Österreich spielt im Automobilsektor eine große Rolle: Der Autocluster in der Steiermark mit Magna an der Spitze, die Motorenfertigung von BMW in Steyr, zahllose Zulieferer – all das bringt der Wirtschaft wichtige Impulse und schafft Tausende Arbeitsplätze.

Selbstverständlich müssen jedoch alle politischen Maßnahmen vor dem Hintergrund der ambitionierten internationalen Umweltziele betrachtet werden. medianet führte dazu ein Exklusivinterview mit Bundesminister Norbert Hofer.

medianet: Herr Minister, wie lautet denn Ihre persönliche Meinung zum Thema individuelle Mobilität?

BM Norbert Hofer: Individuelle Mobilität ist für Menschen in den letzten Jahren und Jahrzehnten immer wichtiger geworden und hat auch viel zur Entwicklung der Wirtschaft insgesamt beigetragen.

Das Angebot bei Fahrzeugen ist mittlerweile so groß wie noch nie, in Sachen Antrieb stehen wir am Beginn einer neuen Entwicklung: E-Mobilität, Wasserstoff, Brennstoffzelle – welche Alternative sich am Ende durchsetzen wird, können wir heute noch nicht sagen.

Gleichzeitig wird das Thema autonomes Fahren eine neue Zeitrechnung einläuten. Der Besitz eines eigenen Autos, früher der Traum jedes Jugendlichen, wird in den nächsten Jahren in den Hintergrund treten. Wer in zehn oder 15 Jahren von A nach B gelangen muss, der bestellt sich sein autonom fahrendes Auto, mit dem diese Strecke bequem zurückgelegt wird – oder es kommt sogar schon die manntragende Drohne, mit der

"

Ich habe es mir zum Ziel gesetzt, den Verkehr insgesamt flüssig zu gestalten. Gleichzeitig dürfen wir die engagierten Ziele unserer Klimaund Umweltstrategie nicht aus dem Auge verlieren.

Norbert Hofer Infrastrukturminister







Laut BM Norbert Hofer sind nun weniger "Schleicher" unterwegs als früher

man einfach an seinen Zielort geflogen wird.

medianet: Welche gesetzlichen Änderungen, die den individuellen Kraftfahrzeugverkehr betreffen, haben Sie in den nächsten 24 Monaten geplant? Hofer: Die größte Veränderung läuft seit August 2018: Auf zwei Abschnitten der Westautobahn in NÖ und OÖ testen wir dezeit tagsüber 140 Stundenkilometer als Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Motorräder.

Wir werten während dieses Tests alle Parameter wie gefahrene Geschwindigkeiten pro Fahrstreifen sowie Lärm- und Luftgütewerte aus und werden nach einem Jahr Testphase Bilanz ziehen. Das 130 km/h-Tempolimit stammt aus 1974. Ich denke, dass angesichts der Fortschritte auf dem Fahrzeugsektor diese maßvolle Erhöhung möglich ist. Aber am Ende wird dann Bilanz gezogen, und dann wissen wir, ob und wie es mit dem Projekt weitergeht.

Ein weiteres großes Vorhaben, das 2019 kommen wird, ist im Bereich der Elektromobilität angesiedelt. Wir wollen Fahrer

"

Ich denke, dass angesichts der Fortschritte auf dem Fahrzeugsektor eine maßvolle Erhöhung auf 140 km/h möglich ist.

66

die über die Stadtgrenzen hinaus verlängert werden, oder entsprechende 'Park & Ride'-Anlagen in Randlagen mit Anbindung an den Öffi-Verkehr.

medianet: Thema 140 km/h und Rechtsabbiegen bei Rot: Wie werden diese Maßnahmen von der Bevölkerung angenommen?

Hofer: Das Rechtsabbiegen bei Rot beginnt im nächsten Jahr mit drei Kreuzungen in Linz. Wenn man die Situation weltweit betrachtet, dann ist es – beginnend mit den USA – vielerorts normal, dass man bei Rot rechts abbiegen kann, sofern kein Fahrzeug kommt. Ich denke, dass der Test auch in Linz erfolgreich sein wird.

Was die 140 km/h betrifft, so haben wir von der Polizei viele Rückmeldungen, dass die Autofahrer sehr diszipliniert sind. Vor allem auf dem linken Fahrstreifen sind nun weniger "Schleicher" unterwegs als früher. Die von vielen Kritikern befürchteten Unfälle sind bislang ausgeblieben.

medianet: Wie sind diese Klimaziele der EU erreichbar?

- EU-Flottenziele: Senkung des CO₂-Ausstoßes von Pkw auf durchschnittlich 95 g/km
- Reduktion der THG-Emissionen um 36 Prozent gegenüber 2005?

Hofer: Wir haben gemeinsam mit Umweltministerin Elisabeth Köstinger die #mission 2030 erarbeitet – die Klimaund Energiestrategie der Bundesregierung. Darin findet sich ein großes Maßnahmenbündel für alle relevanten Bereiche.

Der Verkehr gilt als einer der Hauptverursacher des CO₂-Ausstoßes. Die Automobilindustrie ist hier nicht untätig und arbeitet ständig an der Verbesserung der Motoren. Parallel dazu wird sich im Bereich der alternativen Antriebe viel tun.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs wird große Schritte machen, wodurch sich auch die CO₂-Bilanz des Verkehrs insgesamt verbessern wird. Das im Zusammenspiel mit den Investitionen in die Bahn wird es uns ermöglichen, die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen!

von E-Fahrzeugen ein klein wenig belohnen, indem sie in Gebieten mit einer IG-L-Beschränkung ("Immissionsschutzgesetz Luft") auf 100 km/h mit ihren emissionsfreien Autos trotzdem 130 km/h fahren dürfen.

medianet: Welcher gesamthaften Strategie folgen denn die von Ihnen geplanten Änderungen?

Hofer: Ich habe es mir zum Ziel gesetzt, den Verkehr insgesamt flüssig zu gestalten. Gleichzeitig dürfen wir die engagierten Ziele unserer Klima- und Umweltstrategie nicht aus dem Auge verlieren. Daher investieren wir parallel zu unseren Vorhaben rund um das Thema Auto Rekordsummen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Alleine in den Ausbau der Schiene fließen in den nächsten fünf Jahren 13,9 Milliarden Euro.

Für die großen Städte, die stark unter dem Pendlerverkehr leiden, gibt es ab 2020 einen Sondertopf zur Förderung von Maßnahmen, die den innerstädtischen Individualverkehr zurückdrängen. Das sind beispielsweise Straßenbahnen,



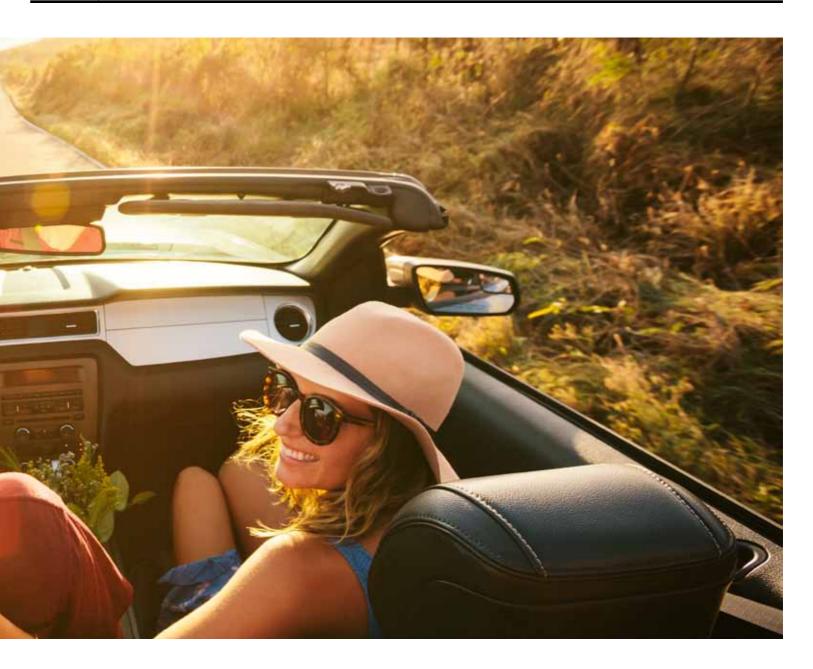
BM Hofer will eine "maßvolle Erhöhung" des Tempolimits ermöglichen.



Wie geht's weiter mit der Auto-Branche?

Sechs Top-Automotive-Experten beim Round Table im Haus der Industrie – **media**net-Herausgeber Oliver Jonke moderierte. und um die individuelle Mobilität fühlen sich sehr viele Autofahrer angesichts der Ansichten oft ziemlich extremer Auto-Gegner, die praktisch nur Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel gelten lassen wollen, zunehmend bevormundet und eingeschränkt.

Dass sowohl Verbrauch wie auch Emissionen in den vergangenen Jahren durch technische Weiterentwicklungen signifikant gesenkt werden konnten, scheint für diese Populisten nicht zu gelten – genauso wenig wie die Tatsache, dass alternative Antriebe immer stärker im allgemeinen Bewusstsein "angekommen" sind und das in den kommenden Jahren noch



stärker tun werden. Autohändler – und somit diejenigen, die für und auch vom Auto leben - entwickeln sich damit immer weiter von Verkäufern zu Mobilitätsberatern. Sie informieren über Vor- und Nachteile der unterschiedlichsten Antriebe und wissen ebenso über verschiedenste Finanzierungsmöglichkeiten Bescheid.

Die Top-Experten-Runde war darüber einig, dass es gilt, dem Anti-Auto-Lobbying gezielt entgegenzutreten und diverse Vorurteile gegen das Automobil zu widerlegen.

Unter der Gesprächsleitung von medianet-Herausgeber Oliver Jonke wurden konkrete Lösungsansätze und auch notwendige Wünsche an Gesell**26,1** Mrd. €

Fahrzeughandel: Top!

Laut Branchenbericht der Bank Austria Volkswirtschaft betrug der Spartenumsatz zuletzt 26,1 Mrd. € (ohne Werkstätten und Zubehörhandel).

schaft und Politik dargestellt, die das Meinungsklima und das soziologische Umfeld zur Automotive-Situation deutlich verbessern können.

Als Sprecher der Automobilimporteure weist Günther Kerle

Zum Thema "Klimaziele"

darauf hin, dass die ambitionierten Klimaziele (Stichwort: 95g CO₂/km bis 2020) womöglich nicht mehr erreicht werden.

"Dann drohen hohe Strafzahlungen oder es kommt zum worst Szenario, dass sich einige nicht-europäische Automobilhersteller zurückziehen müssen, da die Vorgaben an sie zu extrem sind bzw. der Markt in Europa für sie nicht mehr

so wichtig ist, weil sich die Präsenz nicht mehr rentiert."

Die CO₂-Vorgaben wären insofern ok, um die Ingenieure zu motivieren, Autos umweltschonender herzustellen bzw. den Verbrennungsmotor zu verbessern. Die Politik sollte die Rahmenbedingungen schaffen, die Umsetzung muss der Industrie überlassen bleiben.

E-Autos werden eine sehr große Rolle spielen, aber in naher Zukunft wohl eher in urbanen Gebieten. Weiters darf auch auf Wasserstoff- und Erdgasfahrzeuge nicht vergessen werden. Insgesamt ist zu erwarten, dass das Spektrum an Antriebsarten in Zukunft wesentlich breiter sein wird, als wir es derzeit gewohnt sind.



"

Die Elektromobilität kommt in großen Schritten. Aber auch die klassischen Verbrennungsmotoren werden uns noch lange begleiten.





"

Auch in Zukunft muss es möglich sein, dass individuelle Mobilität leistbar bleibt und der Wochenendausflug bzw. der Besuch der Großeltern kein Luxus wird.





Wir werden noch viele Jahre mit einem Nebeneinander verschiedener Antriebsarten leben und ich vertraue ganz auf die technologische Entwicklung.





"Wichtig sind daher klare Verhältnisse für die Besitzer von Diesel-Pkws und Kombis, dass es keine spezifischen Fahrverbote für diese Fahrzeugkategorie gibt", fordert Josef Schirak, Vorsitzender des Fachausschusses "Einzelhandel im Bundesgremium des Fahrzeughandels" in der Wirtschaftskammer Österreich.

"Gott sei Dank hat die Politik diesbezüglich Verständnis gezeigt."

Mobilitätsexperte Händler "Für uns Händler ist absolut unklar, wo es in Zukunft hingeht, wie wir Geld verdienen

können und wie unser Geschäftsmodell in Zukunft aussieht", kritisiert VÖK-Obmann Stefan Hutschinski.

"Dabei haben wir Händler die jahrelange Beziehung zu unseren Kunden. Wir sind die Ersten, wo der Kunde Beratung und Hilfe sucht. Unsere Aufgabe ist es, die Kunden – trotz derzeit verwirrender Meldungen - richtig zu beraten!"

Als Beispiele führt Hutschinski die folgenden an: "Ein E-Auto ist für Ihre gewünschte Reichweite nicht zu empfehlen." Oder: "Wenn Sie umweltschonend fahren möchten, ist ein Kleinwagen mit modernem, sparsamen Benzinoder Dieselmotor derzeit noch immer die beste Empfehlung!"

Das Vertrauen zwischen Händler und Kunden sorgt laut Hutschinski für den derzeit noch ungebrochenen Erfolg seiner Branche. "Aber durch den großen Druck mancher politischer Fehlentscheidungen wie Fahrverbote, etc. wird es immer schwieriger!"

"Man sollte über flächendeckende Förderungen für die Anschaffung sowohl von Neu- als auch von Gebrauchtfahrzeugen, egal welcher Antriebsart, reden", schlägt Schirak vor.

Bundesgremialobmann Klaus Edelsbrunner sieht die Aufgabe des Fahrzeughandels darin, "gemeinsam mit den Kunden für deren Bedürfnisse das genau richtige Fahrzeug auszuwählen - sei es jetzt konventioneller Antrieb, Hybrid oder Elektrofahrzeug."

Zum Thema "Versicherung" "Wir als Versicherer können dazu beitragen, dass das eine oder

andere ältere Fahrzeug früher ersetzt werden kann", meint Kurt Molterer, Vorsitzender des Vorstands der Nürnberger Versicherung AG Österreich.



"

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





Christian Pesau

Die Teilnehmer

Klaus Edelsbrunner

Obmann des Bundesgremiums des Fahrzeughandels, WKO

Stefan Hutschinski

Obmann des VÖK (Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe)

Günther Kerle

Sprecher der Automobilimporteure

Kurt Molterer

Vorsitzender des Vorstands der Nürnberger Versicherung AG Österreich

Christian Pesau

Geschäftsführer des Arbeitskreises der Automobilimporteure in der IV

Josef Schirak

Vorsitzender des Fachausschusses "Einzelhandel im Bundesgremium des Fahrzeughandels" in der WKO

Moderation: Oliver Jonke

Herausgeber medianet

"Bei Autos mit alternativen Antrieben könnten wir zusätzliche Rabatte gewähren – ebenso wenn ein Fahrzeug schon ein bestimmtes Alter aufweist und sich ein Kunde ein neues Fahrzeug mit deutlich reduzierten Werten anschafft." Es sollten jedoch Industrie, Technik und Handel gemeinsam auftreten und die Fakten richtig und vollständig präsentieren, hofft Molterer.

Moderator Oliver Jonke fragt nach dem Unterschied zwischen Besitz- und Vermietmodell. Beim Vermieten ist das Risiko laut Molterer deutlich höher, weil das Fahrzeug im Tagesschnitt viel länger verwendet wird. "Die Personen fahren eine Spur unsicherer, weil sie die Autos nicht so gut kennen." Es sei eine Frage der Breite: Wie viele versicherte Risiken hat man, wie gleicht sich das über die kalkulatorische Menge wieder aus? Molterer: "Ich denke, der Handel ist der Experte und es wäre schön, wenn der Konsument zuallererst eine Frage zur Mobilität hat, egal zu welchem Detail."

Zur Sprache kommen dann die Full Service-Pakete, die es ja bei den Betrieben schon länger gibt, z.B. mit Winterreifen oder "

Es wäre sehr gut, wenn die heimische Bevölkerung bei Fragen zur Mobilität zum Kfz-Händler als dem Experten zu diesem Thema geht.





"

Uns ist es ganz wichtig, dass man auf die wirklichen Bedürfnisse der Menschen eingeht, anstelle politischer Effekthascherei wie z.B. Fahrverbote.







"

Jeder muss sein Verkehrsmittel frei wählen können. Die Debatte rund um den Individualverkehr muss auf einer sachlichen Ebene geführt werden.



"

Jeder im Zusammenhang mit der Dieseldiskussion durch Entwertung verlorene Euro verzögert oder verhindert den Kauf eines schadstoffarmen Fahrzeuges.





Josef Schirak

Es ist zu akzeptieren, dass das Automobil in vielen Lebenssituationen unverzichtbar ist - gemeinsame Lösungen statt Ausgrenzung sind hier gefragt!



Operating Leasing. Diese werden jedoch noch nicht richtig angenommen.

Hutschinski verweist auf die unterschiedlichen Bedürfnisse im ländlichen und städtischen Bereich sowie auf neue Lebenssituationen wie z.B. Familiengründungen. "Es gibt viele Momente, wo das Automobil unverzichtbar ist und immer gefragt sein wird."

"Das ist in unserer Branche eine absolute Haftungsfrage, weil die gesetzlichen Rahmenbedingungen eben nicht existieren", pflichtet Molterer bei. "In Österreich ist der Versicherungsnehmer versichert, nicht das Auto ..."

Into the Future

Moderator Jonke fragt, welche Verkehrskonzepte wirklich sinnvoll sein könnten, beispielsweise, wie wichtig es in Zukunft sein wird, den öffentlichen Nahverkehr sicherzustellen, ohne ihn gegen die individuelle Mobilität auszuspielen (bzw. vice versa)?

Kerle: "In Zukunft brauchen wir intelligente, stark vernetzte und integrierte Verkehrskonzepte. Jedes Verkehrsmittel hat seine Berechtigung und sollte entsprechend zum Einsatz kommen. Es darf keine Benachteiligung eines Verkehrsträgers geben - ein sinnvolles Nebeneinander ist das Ziel."

Hutschinski bestätigt die "Wiener Misere" vollinhaltlich: "Es wird nur demotiviert, statt zu optimieren oder öffentlich vernünftig auszubauen. Man muss den Verkehr fließen lassen, dann werden auch weniger Abgase und Schadstoffe produziert! Aber dieser Gedanke ist noch nicht angekommen, und ich habe den Eindruck, dass so manche Politiker in der Bundeshauptstadt gar nicht wollen, dass sich etwas bewegt."

Die Expertenrunde weist darauf hin, dass eine Zugfahrt von Wien ins Burgenland teurer ist, als wenn man selbst mit dem Auto fährt. "Es fährt auch beispielsweise nichts Entsprechendes zur SCS", klagt Hutschinski. "Hier hätte man schon längst eine U-Bahn bauen können bzw. müssen. Dies blockiert die Stadt Wien und verantwortet dadurch eine entsprechende Umweltbelastung!"



Die Zukunft der automobilen Mobilität hierzulande wurde beim medianet-Round Table

"In Salzburg gibt es seit einigen Jahren eine interessante Entwicklung", berichtet Molterer. "Junge Leute, die alleinstehend waren und Mietwohnungen hatten und jetzt eine Familie gegründet haben, müssen aufs Land hinaus, weil sie sich die Immobilienpreise in Salzburg Stadt nicht mehr leisten können.

Dadurch entsteht das absolute Verkehrschaos: Es vergeht kein Tag in Salzburg, an dem die drei bis vier Hauptrouten nicht komplett verstopft sind."

Signale braucht das Land Macht die aktuelle Verkehrspolitik mit z.B. 140 statt 130 km/h oder Rechtsabbiegen bei Rot Sinn?

"Sämtliche Maßnahmen, wie Tempo 140, temporäre Benützung des Pannestreifens oder auch das Rechtsabbiegen bei roten Ampeln, sind zu begrüßen, da sie ein wichtiges Zeichen "pro Auto' sind und wir Statements dieser Art von der Politik bis dato vermisst haben", sagt Christian Pesau, Geschäftsführer des Arbeitskreises der Automobilimporteure der IV.

"Mir geht es eher um das positive politische Signal, dass endlich einmal etwas für die Autofahrer gemacht wird", regt Hutschinski (wieder einmal) eine Ökoprämie an. "Es kann durchaus (noch) mehr kommen als eben "nur" das Abbiegen oder die 140 km/h.

Positive Ansätze

"Die Verteufelung des Autos muss eingebremst werden und man müsste die Infrastruktur zu Verfügung stellen, egal womit wir fahren", fordert Schirak.

Für Molterer wäre es "ein großer Fehler, den Wunsch bzw. Bedarf der individuellen Mobilität der Bevölkerung zu unterschätzen". Kerle vermisst nach wie vor von allen politischen Strömungen das Bekenntnis zur individuellen Mobilität als Bestandteil unserer Gesellschaft. "Wir wollen nicht wieder in die Steinzeit zurück, sondern auch einmal einen Ausflug machen."

Das allgemeine Round Table-Fazit: "Im Bereich der Verkehrspolitik sehen wir positive Ansätze, allerdings liegt noch einige Arbeit vor uns." "

Wie ökologisch sinnvoll sind besonders in Deutschland die Elektroautos, wenn man den hohen Anteil an kalorischen Kraftwerken und den Atomstrom bedenkt?





).

Wenn das autonome Fahren zu einem Unfall führt, stellt sich die Frage, wer haftbar ist: die Technik?



Kurt Molterer



Die wichtigsten automobilen Institutionen im Überblick



von den Experten intensivst diskutiert

Bundesgremium des Fahrzeughandels (WKO) Interessenvertre-

handels (WKO)
Interessenvertretung von knapp
14.000 Händlern
von Kfz, Reifen,
Ersatzteilen und
Zubehör. Versucht,
die rechtlichen und
wirtschaftlichen und
wirtschaftlichen
Rahmenbedingungen mitzugestalten, sowohl auf
nationaler als auch
auf internationaler
Ebene.

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.

Arbeitskreis der Automobilimporteure

Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung mit dem Ziel, die Interessen der Autowirtschaft auf nationaler und europäischer Ebene gegenüber Behörden und Institutionen zu vertreten sowie eine Diskussionsplattform für Mitglieder zu realisieren.

Bundesinnung der Fahrzeugtechnik (WKO)

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

European Council for Motor Trades and Repairs (CECRA)

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

Die Branche, Herbst '18

Gerade in Zeiten, in denen es derartig viele Angebote gibt, ist es besonders wichtig, den Kunden bei seiner Fahrzeugwahl zu beraten.

Gastkommentar

••• Von Klaus Edelsbrunner

WIEN. Hauptaufgabe des Fahrzeughandels ist die Beratung unserer Kunden. Die Entscheidung muss der Kunde (auch) zwischen den verschiedensten Antriebsarten Diesel, Benzin, Gas, Elektro, Hybridkonzepte, Alternativantriebe treffen. Für einen Vielfahrer wird daher ein Elektroauto weniger geeignet sein. Wenn durchgehend keine langen Strecken gefahren werden und eine gute Auflademöglichkeit besteht, ist ein E-Auto sicherlich eine mögliche Option.

Auch im Bereich des Zubehörs ist kompetente Beratung, die sich an den Bedürfnissen der Kunden orientiert, besonders wichtig. In allen Bereichen - sei es jetzt Technik, Umwelt, Sicherheit - hat es wahre "Technikschübe" gegeben, und es werden heute den Kunden praktisch perfekte Fahrzeuge zu einem fairen Preis angeboten. Vergleicht man z.B. die Abgaswerte, hat es Reduktionen von ca. 30 Prozent bei den CO₂-Emissionen, weiters ca. 80 Prozent bei den NO_x-Emissionen und ca. 90 Prozent beim Fein-



staub seit 2000 gegeben, ganz abgesehen vom Komfort, den moderne Fahrzeuge bieten.

Gegen Zulassungsverbote

Per 1.9. diesen Jahres hat es ja auch eine Zulassungsschranke für nicht WLTP-geprüfte Fahrzeuge gegeben; WLTP ist ein neuer Abgasmesszyklus, der das reale Fahrverhalten der Autofahrer besser abbilden soll.

Gott sei Dank ist es uns gelungen, die Politik davon zu überzeugen, dass es keine Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bestimmter Euro-Klassen in Österreich gibt. Die Autofahrer haben ihr Auto im Vertrauen erworben, dass sie es bis zum Ende seiner Lebensdauer uneingeschränkt verwenden können. Diesbezüglich gibt es auch klare Absichtserklärungen vonseiten der Politik. Wir sprechen uns auch strikt gegen generelle

Klaus Edels-

brunner

ist Bundesgremialobmann des Fahrzeughandels, WKO.

Das Bundesgremium

Positionierung

Die Interessenvertretung von rund 14.800 aktiven Handelsunternehmen aus dem Kfz-Bereich ist eine eigenständige Körperschaft öffentlichen Rechts innerhalb der Wirtschaftskammer Österreich und vertritt die Interessen aller Marken-, Gebrauchtwagen-, Nutzfahrzeughändler, Fahrzeugimporteure, Großund Einzelhandel von Frsatzteilen und Zubehör Zweirad- und Reifenhändler und Händler von Wohnmobilen und Motorbooten.

Als gesetzliche Interessenvertretung obliegt dem Bundesgremium Fahrzeughandel die Begutachtung aller Gesetzes- und Verordnungsentwürfe. Ziel der Stellungnahmen und Initiativen ist. die rechtlichen Rahmenbedingungen praxisorientiert zu gestalten, den Mitgliedern Rechtssicherheit zu verschaffen und sie von bürokratischen und steuerlichen Belastungen so weit wie möglich zu bewahren oder zu befreien.

Zulassungsverbote für konventionelle Fahrzeuge aus.

Eine besondere Aufgabe sehe ich für uns als Interessensvertretung auch dahingehend, die Administration und Bürokratie so weit wie möglich zu reduzieren bzw. zurückzudrängen.

Die Bundesregierung zeigt hier durchaus positive Ansätze. Die notwendigen Schritte müssen allerdings noch gemacht werden. Dies gilt auch in erster Linie für die Verflüssigung des Verkehrs. Auch wir als Fahrzeughandel treten für einen sinnvollen Gebrauch der Fahrzeuge ein. Individuelle Mobilität ist uns allerdings besonders wichtig: Der Besuch bei den Eltern am Wochenende oder gemeinsame Ausflüge mit dem Auto sollten kein Luxus sein.

"Autonom" wird noch dauern Auch die hohe Anzahl und die Bedürfnisse der Pendler, die während der Woche ihren Arbeitsplatz möglichst problemlos erreichen müssen, sind uns wichtige Anliegen. Daher sind z.B. der Ausbau von Park-andride-Systemen, Ablehnung einer Citymaut, Einsatz digitaler Techniken zur Verflüssigung des Verkehrs für uns von zentraler Bedeutung.

Immerhin gibt es ca. 13,5 Milliarden Euro Einnahmen des Staats durch den Straßenverkehr und es könnte ein Teil davon durchaus für sinnvolle Maßnahmen in dieser Richtung ausgegeben werden.

Die Zukunft wird sicher viele interessante Neuentwicklungen bringen, und der Komfort wird immer mehr steigen - bis zum autonomen Fahren. Bis ein Fahrzeug jedoch ausschließlich autonom fährt, insbesondere dann auch im Zusammenwirken mit nicht autonomen Fahrzeugen, wird es allerdings noch einige Zeit dauern ...

Was die Importeure bewegt

Es wäre vernünftig, die künftige Besteuerung vermehrt von den Faktoren Nutzung und Verbrauch anstatt von Besitz und Leistung abhängig zu machen.

Gastkommentar

••• Von Günther Kerle

WIEN. Der Verband der Automobilimporteure stellt eine eigens geregelte Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung dar. Mitglieder sind die österreichischen Automobilimporteure und die Vertriebsgesellschaften (Großhandel) der internationalen Automobilhersteller.

Die derzeitigen Schwerpunktthemen der heimischen Automobilbranche stellen einerseits die Umstellung auf ein neues Abgasmessverfahren (WLTP) sowie andererseits die kürzlich präsentierte Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung dar.

Klima- und Umweltziele

Seit 1. September 2018 werden die Verbrauchswerte aller neu zugelassenen Pkw anhand eines neuen Abgastests ermittelt. Dieser sogenannte WLTP-Zyklus löste den alten Fahrzyklus NEFZ ab und soll realitätsnähere Verbrauchsangaben liefern. Das bedeutet, dass die Verbrauchsangaben inkl. CO2-Werte nun deutlich höher ausfallen, ohne dass sich beim tatsächlichen Verbrauch etwas geändert hat. Besonders heikel: Im Unterschied zu anderen EU-Ländern basiert in Österreich die NoVA auf diesen offiziellen Angaben.

Die Herausforderung besteht nun darin, im Rahmen der kommenden – für 2020 geplanten – Steuerreform zu einer Lösung zu finden, um eine Mehrbelastung für die Autofahrerinnen und Autofahrer zu vermeiden. Grundsätzlich sollten die automotiven Steuern, wie sie derzeit existieren und vielseits veraltet sind, einer Prüfung unterzogen

Ein weiteres zentrales Thema stellt die kürzlich präsentierte



Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung dar. Die grundsätzliche Absage an jegliche Art
von Verboten, das Bekenntnis
zur Elektromobilität sowie das
gleichzeitige Bekenntnis zur
Technologieoffenheit ist sehr
zu begrüßen. Denn wenn es um
die Mobilität der Zukunft geht,
bedarf es einer sachlichen und
ideologiebefreiten Diskussion.

Der Erhalt der freien Mobilität muss dabei im Fokus

Günther Kerle

ist Sprecher und Vorsitzender des Arbeitskreises der Automobilimporteure, einer eigens geregelten Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung. Als Geschäftsführer agiert Christian Pesau.

stehen. Schließlich ist ein gut funktionierender Individualverkehr Ausdruck einer hochentwickelten Gesellschaft und zudem wesentlich für den Wirtschaftsstandort.

Die ambitionierten Klimaund Umweltziele auf der einen bzw. innovative Antriebstechnologien der Industrie auf der anderen Seite haben die Entwicklung im Bereich der alternativen Antriebe und insbesondere der E-Mobilität massiv vorangetrieben. Aber auch Verbrennungsmotoren werden mittelfristig definitiv ihre Berechtigung haben.

Moderne Diesel-Pkw haben bereits heute kein Feinstaub-Problem mehr, und auch das Stickoxid-Problem wurde dank SCR-Technologie gelöst. Mittelfristig gilt daher: Neueste, sparsame Verbrennungsmotorentechnologie plus parallele Entwicklung im Bereich alternativer Antriebstechnologien!

Das automotive Fazit

Das Auto ist heute für die Mehrzahl der Österreicher ein unverzichtbarer Bestandteil des Alltags. Es bietet Individualität, Freiheit und uneingeschränkte Mobilität. Zudem stellt die Automobilbranche einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor in Österreich dar.

Das Ziel als Interessenvertretung ist es, dieser bedeutenden Branche eine angemessene Stimme zu verleihen.

Die Aufgaben der Importeure

Sprachrohr zur Politik

In den vergangenen Jahren konnten wesentliche Erfolge wie z.B. die Einführung des Elektromobilitätsbonus verbucht werden.

Medienarbeit

Der Verband betreibt intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, um der Automobilbranche im medialen Bereich eine starke Stimme zu verleihen.

Gesprächsplattform

Der Verband bietet den Mitgliedern eine Diskussionsplattform, um ihre Anliegen gegenüber denen des Einzelhandels gesondert diskutieren zu können.

Imagearbeit

Durchführung von Messen (Vienna Autoshow), Unterstützung von TV-Formaten (Autofocus) und andere Maßnahmen zur Stärkung und Betonung der Wichtigkeit des automotiven Sektors.

Richtig versichern

Wenn es um das Thema Mobilität geht, ist aus Sicht der Garanta das Autohaus der Experte und erste Ansprechpartner für den Kunden.

WIEN. Nach dem Garanta-Ansatz des One-Stop-Shoppings kann der Kunde in seinem Autohaus 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, etc.

Dafür braucht sich der Kunde nur an eine Person zu wenden: an seinen Berater im regionalen Autohaus.

Im Autohaus versichern

Ob man richtig versichert ist, zeigt sich oftmals erst im Schadenfall. So geht es darum, dass man als Kunde entscheiden kann, ob man das Fahrzeug nach einem Unfall reparieren lassen will, und nicht, dass die Versicherung den Schaden bereits als Totalschaden qualifiziert, wenn die Reparaturkosten 60 oder 70 Prozent des Wiederbeschaffungswerts betragen. Bei der Garanta sind Totalschadenreparaturen jedenfalls bis 100 Prozent des Wiederbeschaffungswerts möglich.

Ein weiterer Punkt ist, dass die Reparatur mit Originalersatzteilen erfolgt oder dass die Versicherung auch bei einem Unfall mit grober Fahrlässigkeit leistet.



Kurt Molterer
Vorsitzender
des Vorstands
der Garanta
Versicherung
AG sowie der
Nürnberger
Versicherung AG

Österreich.

Natürlich spielt die Höhe der Versicherungsprämie für den Kunden eine wichtige Rolle. Bei der Garanta gibt es Wartungsrabatt, wenn der Kunde sein Vertrauensbonus, und zusätzlich gibt es Superbonusstufen.

Die Folgen der neuen Antriebe
Die richtige Versicherung sollte
aber auch Lösungen im Hin-

Auto mindestens einmal pro

Jahr zu seinem Händler bringt.

Er erhält darüber hinaus einen

Die Folgen der neuen Antriebe 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.

Garanta ist der Branchenversicherer des österreichischen Kfz-Gewerbes und hat die Versicherungslösungen so gestaltet, dass sie Kunden zahlreiche Vorteile bringen, zugleich auch die Kundenfrequenz im Autohaus erhöhen und für zusätzliche Erträge sorgen.

Die Garanta-Produktvorteile

- Totalschadenreparatur bis zu 100 Prozent des Wiederbeschaffungswerts
- Verzicht auf Internet-Wrackbörsen, stattdessen faire Erhebung der Wrackwerte durch unabhängige, gerichtlich beeidete Sachverständige.
- Reparatur mit Originalersatzteilen
- Der Kunde erhält einen sogenannten Wartungsrabatt auf seine Haftpflichtprämie, wenn er zumindest einmal in Jahr eine Wartung oder ein Service (Kfz-Überprüfung) bei seinem Händler durchführen lässt.
- Der Kunde zahlt bei Kaskoreparaturen in seinem Autohaus einen um bis zu 300 Euro geringeren Selbstbehalt.
- Kaskoversicherte Kunden erhöhen die Werkstattauslastung – deshalb bietet die Garanta als Anreiz für den Abschluss eines Versicherungskomplettpakets aus Haftpflicht, Kasko und dritter Sparte (Insassenunfall- oder Rechtsschutz) einen zusätzlichen Nachlass von 15 Prozent auf die Haftpflicht und Kaskoprämie.

Weitere Highlights

- Beim Abschluss einer Haftpflicht- oder Vollkaskoversicherung bietet Garanta zu den gesetzlichen Bonusstufen fünf zusätzliche Superbonusstufen. Zahlt der schadenfreie Autolenker bei der üblichen Bonusstufe 0 schon nur noch 50 Prozent der Prämie, kann er in der Garanta Superbonusstufe 5 nochmals viel Geld sparen und die Prämie sogar bis auf 30 Prozent senken.
- Kasko-Umwelt-Bonus: Beim Eintausch eines mehr als zehn Jahre alten Wagens gegen ein neues Fahrzeug zahlt der Kunde sechs Monate keine Kaskoprämie, wenn das alte Fahrzeug verschrottet wird. Neben der höheren Umweltfreundlichkeit bieten Neuwagen auch einen höheren Sicherheitsstandard.
- Beim Kauf eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb (kein reiner Benzin- oder Dieselmotor) erhält der Kunde einen Prämienbonus von zehn Prozent auf die Haftpflicht und auf die Kasko.



Fördern, nicht verbieten

Die Frustration der Autofahrer ständig höher zu treiben, in der Hoffnung, dass sie auf alternative Fortbewegungsmittel umsteigen, ist sicher der falsche Weg.

Gastkommentar

••• Von Stefan Hutschinski

WIEN. Die derzeitige Situation in der Automobilbranche ist spannend, aber auch herausfordernd wie schon lange nicht mehr. Von allen möglichen Seiten ist das Automobil unter Beschuss. Umso mehr ist hier auch der Verband österreichischer Kraftfahrzeug-Betriebe (VÖK) als Dachverband aller in Österreich vereinsmäßig konstituierten Kfz-Markenvereine gefragt, für Klarheit und Beruhigung zu sorgen.

Leider werden viele Un- oder Halbwahrheiten in den Raum gestellt und dann oft nicht mehr aufgeklärt. Unzählige Experten, die Politik, Länder, Kommunen, Industrie und zahlreiche Medien beteiligen sich an dieser Treibjagd, ohne auf die wahren Sorgen und Wünsche der Menschen einzugehen. Die Kfz-Betriebe vor Ort sind die Leidtragenden und müssen dann mit hohem, unbezahlten Aufwand die Kunden beraten und über diverse Falschmeldungen aufklären.

Ungebrochen (sehr) beliebt

Alleine die konstanten bzw. steigenden Zulassungszahlen sind jedoch letztendlich klarer Beweis für die ungebrochene Beliebtheit des Automobils in der Bevölkerung – sei es als unentbehrliches Fortbewegungsmittel im ländlichen Raum, als Firmenfahrzeug, für die Pendler in den Ballungsräumen, für Familien, als Statussymbol oder eben auch als Zeichen der Freiheit, wann und wohin man will reisen zu können.

Seitdem der individuelle Verkehr mittels der Pferde Einzug auf unserem Planeten gehalten hat, will – und wird – die Menschheit nicht mehr darauf verzichten. Es besteht die große



Stefan Hutschinski

ist seit 29.3.2017 Obmann des VÖK. Der VÖK vertritt die Interessen der Kfz-Betriebe in Österreich – vergleichbar mit dem ZDK in Deutschland und der CECRA auf europäischer Ebene. Hoffnung, dass – wenn sich der Nebel der Verwirrung gelichtet hat – wieder die Vernunft bei allen Beteiligten Einzug halten wird, denn die Lösungen liegen ganz klar auf der Hand.

Neue Antriebsformen und Technologien werden sich nach und nach – wie auch schon in den letzten Jahrzehnten – durchsetzen, wenn die Rahmenbedingungen passen. Es ist nicht sinnvoll, mit Verboten und Strafen die Menschen zu etwas zu zwingen, sondern besser, sie zu motivieren, zu fördern und die richtigen Anreize zu setzen.

Weg mit den Schikanen! Dies gilt auch in der Diskussie

Dies gilt auch in der Diskussion um ältere Fahrzeuge und deren Umweltverträglichkeit!

Auch hier wäre es sinnvoll, statt Bestrafung und Fahrverboten den Besitzern dieser Fahrzeuge Anreize zu geben, 1984

Der VÖK

Vor 34 Jahren als "Klub österreichischer Kraftfahrzeughändler" gegründet, versteht sich der VÖK als Dachverband von in Österreich vereinsmäßig konstituierten Kfz-Markenvereinen. Er ist auch für Direktmitgliedschaften von physischen oder juristischen Personen offen

sich die neuen und sehr emissionsarmen Fahrzeuge zuzulegen.

Und speziell in den Ballungsräumen muss die Hetzjagd gegen die Autofahrer rasch ein Ende finden. Statt ständig neuer Schikanen wie z.B. den Verkehrsfluss hemmende Ampelschaltungen, stauerzeugende Straßengestaltung, unnötigen Geschwindigkeitsbeschränkungen und fortlaufender Parkplatzvernichtung wäre es wichtig, durch die richtigen Maßnahmen ein friedliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Was einfach nicht sein darf

Wir sind der festen Überzeugung, dass der ungebrochene Wunsch der Bevölkerung nach dem motorisierten Individualverkehr durch eine intelligente Stadtplanung und im Einklang mit allen anderen Verkehrsteilnehmern und Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewerkstelligen ist.

Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg ... nur: Der Wille und die Vernunft fehlen hier leider mancherorts. Stattdessen zwingt eine kleine Randgruppe dem Großteil der Bevölkerung ihre Wünsche und Vorstellungen auf. Dies darf nicht sein!

Für ein optimales Umfeld

Seitens des VÖK werden wir weiterhin hartnäckig Aufklärung betreiben. Wir arbeiten dafür eng mit den Markenvereinen, Bundesgremium, Bundesinnung, Importeuren, Kfz-Versicherungen, Politik und der Fachpresse zusammen, um hier für Aufklärung zu sorgen und für die Kfz-Betriebe und unsere Branche optimale Rahmenbedingungen zu schaffen.

Derzeit sind 15 Markenvereine mit zwei Dutzend Automarken und einem Marktanteil von 90 Prozent im VÖK vertreten.

Reale Fakten statt Vorurteile

Autos wurden und werden in den vergangenen Jahren zunehmend emotional diskutiert. Sie seien stinkende Straßenkreuzer mit schlimmer Umweltbilanz, und viele andere Unwahrheiten wurden publiziert. Stimmt gar nicht! Fünf Fakten, die jeder wissen sollte.



Neue Fahrzeugkonzepte stehen ante portas!

Elektro, Erdgas, Wasserstoff
– in Zukunft werden Autos
nicht mehr nur mit fossilen
Brennstoffen angetrieben.
Neue Technologien setzen
sich immer stärker durch,
führen zu einer noch besseren
Umweltbilanz der Fahrzeuge
und treiben gleichzeitig die
Wirtschaft an, weil sie zu
Milliarden-Investitionen in
Forschung und Entwicklung,
Produktion sowie in (Tankstellen-)Infrastruktur führen.



Tempolimits zahlen sich nicht aus!

Ein immer wiederkehrender Vorschlag zur Schadstoffreduktion lautet auf "Tempo 100 für Autobahnen" und "Tempo 80 für Freilandstraßen". Eine ÖAMTC-Akademie/TU Wien-Studie beweist: Die Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC) würden entgegen der Annahme durch die Tempolimits gar nicht reduziert, Stickoxide (NO_x) 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 & Sekundenschlaf-Warner machen das Fahren nun noch entspannter.

Neue Autos sind sauber!

Wer für eine saubere Umwelt plädiert und gleichzeitig den automobilen Verkehr verteufelt, 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!

Keine Feinstaub-Monster!

Auch wenn es (allzu) oft kommuniziert wird und sich Politiker bei Fahrverboten in Städten dieses Arguments bedienen: Diesel-Pkw sind *nicht* die Feinstaub-Hauptverursacher – nicht einmal fünf Prozent der Gesamt-Partikel-Emissionen gehen in Österreich 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!