

## **VCÖ-Studie: Budgetentlastung durch nachhaltige Mobilität Mobilität mit Zukunft: hohes Sparpotenzial im Verkehrssektor**

In Zeiten einer angespannten Wirtschaftslage ist der Spardruck sowohl bei der öffentlichen Hand als auch bei Privaten gestiegen. Die aktuelle VCÖ-Studie „Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr“ zeigt, dass insbesondere im Verkehrssektor grosses Einsparungspotential vorhanden ist. Die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel birgt gemäss VCÖ nicht nur Nutzen für die Umwelt, sondern auch Kostenersparnisse für die Gesellschaft. So kostet heute der Strassenverkehr den österreichischen Steuerzahler rund zehn Milliarden mehr pro Jahr, als über verkehrsbezogene Steuern eingenommen werden. Der VCÖ sieht eine Lösung in einer sozial und ökologisch gerechteren Steuerregelung: Eine höhere Fahrzeug- und Treibstoffbesteuerung würde einen Lenkungseffekt in der Verkehrsmittelwahl bewirken und v.a. Wohlhabende belasten, die heute viermal mehr mit dem Auto unterwegs sind. Werden diese zusätzlichen Gelder in den Ausbau des ÖVs reinvestiert, profitieren wiederum Haushalte mit niedrigen Einkommen am stärksten. Voraussetzung für diese effiziente Mittelverwendung ist ein Gesamtverkehrskonzept, das übergeordnete Ziele und Strategien für die öffentlichen Ausgaben im Verkehrsbereich festsetzt und die Finanzierung transparent macht. (Sprache de)

### Weitere Informationen:

Verkehrsclub Österreich VCÖ

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

VCÖ-Studie „Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr“ [www.vcoe.at/start.asp?b=104&ID=8173](http://www.vcoe.at/start.asp?b=104&ID=8173)

## **Etude du VCÖ: un budget plus léger grâce à une mobilité durable La mobilité d'avenir présente un potentiel d'économies élevé**

En période de crise, la pression se fait toujours plus forte sur les budgets des pouvoirs publics et des privés. L'étude récente du VCÖ «Economies grâce à des transports durables» (*titre traduit, ndlr*) montre qu'un potentiel d'économies important existe dans le secteur des transports. Les modes de transport durables présentent une utilité non seulement pour l'environnement, mais aussi en termes de coûts. Ainsi, le trafic routier coûte aux contribuables autrichiens chaque année près de 10 milliards de plus que les recettes procurées par les impôts liés au trafic. Le VCÖ voit une solution dans un système d'impôts socialement et écologiquement plus équitable. Une taxation plus haute des véhicules et carburants influencerait en effet le choix du moyen de transport et pénaliserait avant tout les personnes aisées privilégiant la voiture. Pour autant que les recettes supplémentaires soient réinvesties dans les transports publics, les ménages au revenu plus faible en profiteraient donc directement. Ce, à la condition qu'un concept général de transport existe, fixant des objectifs et stratégies pour les dépenses publiques dans le domaine des transports et rendant le financement plus transparent. (langue : allemand)

### Pour plus d'informations (en allemand):

Verkehrsclub Österreich VCÖ

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

Etude VCÖ «Economies grâce à des transports durables» [www.vcoe.at/start.asp?b=104&ID=8173](http://www.vcoe.at/start.asp?b=104&ID=8173)

01.09.2010

# VCÖ: Nachhaltiger Verkehr entlastet öffentliche und private Haushalte

**Die Budgets der öffentlichen und privaten Haushalte sind durch die Wirtschaftskrise angespannt. Das Einsparungspotenzial im Verkehr ist hoch. Eine Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel nützt der Umwelt, schützt die Menschen und verringert die Kosten des Verkehrs für die Gesellschaft.**

In Summe zahlten im Jahr 2008 Pkw- und Lkw-Verkehr in Österreich durch Steuern, Mauten und Abgaben rund 6,6 Milliarden Euro. Dem stehen verursachte Kosten von 16,6 Milliarden Euro gegenüber. Darin sind neben den Kosten für Erhalt und Bau der gesamten Straßeninfrastruktur auch Umwelt-, Gesundheits- und Unfallfolgekosten enthalten.

Das heißt, der Straßenverkehr kostet in Österreich rund zehn Milliarden Euro pro Jahr mehr als über verkehrsbezogene Steuern eingenommen wird. Die Subventionierung des Straßenverkehrs ist aus ökologischer Sicht kontraproduktiv.

## **VCÖ: Ökologisierung des Steuersystems nötig**

Den Straßenverkehr zu fördern, steht auch im Widerspruch zu Österreichs Energiestrategie. Der Energieverbrauch des Kfz-Verkehrs ist um ein Vielfaches höher als jener des Öffentlichen Verkehrs. Von der derzeitigen Förderung des Autoverkehrs profitieren vor allem wohlhabende Haushalte. Das oberste Einkommensviertel fährt viereinhalbmal so viele Kilometer mit dem Pkw als das unterste Einkommensviertel.

Eine Ökologisierung der Kfz-Steuern ist ökologisch vernünftig und auch sozial gerecht.

# Verkehr verursacht in Österreich hohe Kosten



## Hohe Gesundheitskosten:

Abgase, Verkehrslärm und Unfälle belasten das Gesundheitssystem.

6,6 Milliarden Euro zahlten im Jahr 2008 der Pkw- und Lkw-Verkehr gemeinsam an verkehrsbedingten Steuern und Abgaben. Darin sind auch die Mineralölsteuer- und Mauteinnahmen von ausländischen Pkw und Lkw enthalten. Im Jahr 2009 war die Steuerleistung des Straßenverkehrs – krisenbedingt – etwas geringer. Diesen Einnahmen stehen vom Straßenverkehr verursachte Gesamtkosten von 16,6 Milliarden Euro gegenüber. Pkw und Lkw haben einen Kostendeckungsgrad am gesamten Straßennetz von lediglich 40 Prozent.

## Transparenz bei Verkehrsausgaben fehlt

Die öffentliche Hand gibt viele Milliarden Euro für den Verkehr aus. Aus den Budgets lässt sich nur teilweise herauslesen, wie viel tatsächlich für Straße, Schiene und den Betrieb des Öffentlichen Verkehrs aufgewendet wurde. Oftmals scheinen Ausgaben in ausgegliederten Organisationen auf, wie etwa die Schulden von Asfinag und ÖBB. Mehr Transparenz bei Verkehrsbudgets ist dringend nötig.

## Österreich hat niedrige Treibstoffsteuern

Im Jahr 1985 reichte ein durchschnittliches Netto-Monatsgehalt für 916 Liter Eurosuper oder 959 Liter Diesel. Im 1. Quartal 2010 konnten mit einem Netto-Monatsgehalt 1.352 Liter Eurosuper oder 1.477 Liter Diesel gekauft werden. Zudem sank der Verbrauch pro 100 Kilometer um 30 Prozent. Alle Euro-Staaten außer Spanien und Slowenien haben höhere Treibstoffsteuern als Österreich.

## Höhere Spritsteuern treffen Wohlhabende

Von der indirekten Subventionierung des Pkw-Verkehrs profitieren in erster Linie Menschen mit höherem Einkommen. Das Viertel der Haushalte mit dem höchsten Einkommen legt viereinhalbmal so viele Pkw-Kilometer zurück wie das Viertel der Haushalte mit dem geringsten Einkommen. Höhere Treibstoffsteuern treffen vor allem Wohlhabende. Wird die Treibstoffbesteuerung in Österreich um zehn Cent pro Liter erhöht, dann kostet dies den Haushalten des oberen Einkommensviertels rund 18 Euro pro Monat, den Haushalten des unteren Einkommensviertels weniger als vier Euro. Vom Ausbau des Öffentlichen Verkehrs profitieren wiederum Haushalte mit niedrigem Einkommen am stärksten.

## Positiver Lenkungseffekt durch Ökologisierung

Höhere Treibstoffpreise haben einen Lenkungseffekt. Als im Jahr 2008 die Preise für Treibstoffe hoch waren, stiegen in Österreich viele Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad um. Die Zahl der Fahrgemeinschaften wuchs, beim Autokauf wurde mehr auf den Verbrauch geachtet. In Österreich wurde im Jahr 2008 um 3,4 Prozent weniger Treibstoff verkauft als im Jahr 2007. In Deutschland hat die Ökosteuer in den Jahren 1999 bis 2003 zu einem Rückgang der Pkw-Fahrleistung um 7,1 Prozent geführt. In diesem Zeitraum gab es in Österreich einen Anstieg bei der Pkw-Fahrleistung um 18,1 Prozent.

## Steuern und Nutzungsentgelte von Pkw und Lkw



	Steuern und Nutzungsentgelte in Millionen Euro im Jahr 2008 in Österreich				Restlicher Einsatz von Brenn- und Treibstoffen
	Pkw		Lkw		
Steuern beim Kauf	Normverbrauchsabgabe (NoVA)	472			
Regelmäßige Steuern auf Besitz	Motorbezogene		Kfz-Steuer	77	
	Versicherungssteuer	1.475			
Steuern und Abgaben auf Nutzung	Mineralölsteuer*	1.848	Mineralölsteuer*	1.334	Mineralölsteuer* 712
	Vignette	336	Lkw-Maut**	1.062	
Insgesamt	Aufkommen Pkw	4.131	Aufkommen Lkw	2.473	

\* Aufteilung nach Treibstoffverbrauch 2008 laut Energiebilanzen Österreich und CO<sub>2</sub>-Emissionen des Personen- und Lkw-Straßenverkehrs

\*\* einschließlich Sondermautstrecken

## Straßenverkehr ist nicht kostendeckend:

Die von Pkw und Lkw bezahlten Steuern und Abgaben decken nur einen Bruchteil der verursachten Kosten.



### CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe einführen

Ein Liter Diesel wird in Österreich um rund zehn Cent niedriger besteuert als ein Liter Benzin. Dafür gibt es keine sachliche Begründung, umso mehr als die Abgase von Diesel gesundheitsschädlicher sind als jene von Benzin. Die steuerliche Begünstigung von Diesel ist daher abzuschaffen, die Mineralölsteuer auf das Niveau von Benzin anzugleichen. Über eine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin und Diesel ist die Treibstoffbesteuerung in Österreich auf das Niveau von Italien und Deutschland anzuheben.

### Pendlerpauschale rasch reformieren

Das Pendlerpauschale erfüllt die Zielsetzung der sozialen Treffsicherheit nicht mehr. Ein Drittel der Beziehenden des Pendlerpauschales verfügen über ein Einkommen von über 40.000 Euro pro Jahr. Die durchschnittliche Weglänge zwischen Wohnort und Arbeitsplatz steigt mit dem Einkommen. Eine

Reform ist dringend nötig. Pendlerpauschale sollen zukünftig nur Bezieherinnen und Bezieher von Einkommen unter 40.000 Euro Brutto-Jahresgehalt erhalten. Großes und Kleines Pendlerpauschale sind zu vereinheitlichen und die Förderung für Distanzen unter 20 Kilometer ist abzuschaffen. Der Verkehrsabsatzbetrag von 291 Euro pro Jahr steht allen Beschäftigten zu. Dieser ist zu erhöhen.

### Soziales Netz:

Ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz ist eine wichtige Zukunftsinvestition und sichert allen Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter, Einkommen und sozialer Stellung die Mobilität.

### Neue Prioritäten beim Infrastrukturausbau

Der Neubau hochrangiger Straßen lässt sich wirtschaftlich nicht mehr begründen. Beim Straßennetz hat Österreich ein Niveau erreicht, bei dem neue Straßenbauten keine Standortvorteile mehr bedeuten. Die Schienen-Erreichbarkeit beeinflusst die Wertschöpfung stärker als die Erreichbarkeit auf der Straße. Pro investierter Milliarde Euro wird bei Schieneninfrastruktur um 60 Prozent mehr Beschäftigungswirkung erzielt als beim Autobahnbau. Die externen Kosten pro Tonnenkilometer sind bei der Bahn 14-mal geringer als beim Straßengüterverkehr. Es ist deshalb sinnvoll, Versäumnisse der letzten Jahrzehnte beim Schienenausbau nachzuholen und den Straßenbau zu stoppen.

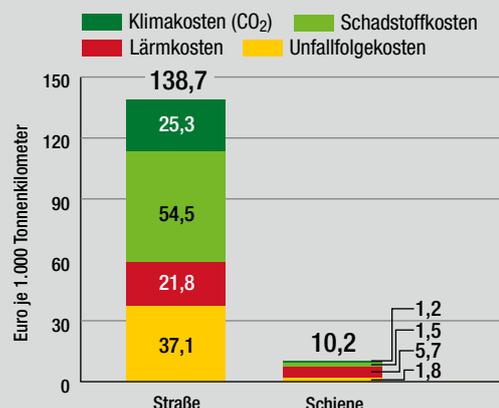
### Ökologisierung trifft Wohlhabende:

Je höher das Einkommen, umso mehr Kilometer legt ein Haushalt mit dem Pkw zurück. Wohlhabende verursachen durch ihr Mobilitätsverhalten deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen und externe Kosten.

### 14-mal höhere Belastung:

Der Lkw-Verkehr belastet die Allgemeinheit 14-mal stärker als der Gütertransport auf der Schiene.

## Hohe externe Kosten beim Straßengüterverkehr



Quelle: VCO 2009 Grafik: VCO 2010

## Wohlhabende fahren viereinhalbmal so viel mit dem Auto



Durchschnitt je Haushalt	Mit Pkw gefahrene Kilometer pro Jahr	Externe Kosten durch Pkw-Fahrten pro Jahr
Unterstes Einkommensviertel	6.580 km	2.698 Euro
Zweites Einkommensviertel	13.500 km	5.535 Euro
Drittes Einkommensviertel	17.600 km	7.216 Euro
Oberstes Einkommensviertel	29.910 km	12.263 Euro

Quelle: VCO 2010 Tabelle: VCO 2010

# VCÖ: Gesamtverkehrskonzept erstellen



**Günstig & gesund:** Radfahren entlastet Budgets auf vielfältige Weise.

Nachhaltiger Verkehr trägt zur Budgetentlastung und zum Klimaschutz bei. Auch die privaten Budgets profitieren. Wenn statt mit dem Auto zu fahren, mehr mit dem

Fahrrad oder im Öffentlichen Verkehr gefahren wird, dann verringern sich die Ausgaben für Mobilität. Geht in Österreich die durchschnittliche Jahres-Kilometerleistung bei Privat-Pkw von derzeit 13.500 Kilometer um 20 Prozent zurück, dann verringert sich der Spritverbrauch um rund 200 Liter. Die Gesundheits-, Unfall- und Umweltkosten würden in Summe um 1,5 Milliarden Euro pro Jahr und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 1,78 Millionen Tonnen abnehmen.

## VCÖ: Gesamtverkehrskonzept und Ökologisierung der Steuern wichtig

In Österreich fehlen übergeordnete Ziele und Strategien für die öffentlichen Ausgaben im Verkehrsbereich. Eine Voraussetzung für effiziente Mittelverwendung ist ein Gesamtverkehrskonzept. Die Finanzierungsströme im Verkehrsbereich sind zu erfassen und transparent zu machen.

In der Schweiz wird die Lkw-Maut auf allen Straßen eingehoben und damit der Bahnausbau finanziert. In Deutschland hat die Ökosteuer bei Treibstoffen zu einem Verkehrsrückgang geführt. In Großbritannien wird die Mineralölsteuer jährlich Index-angepasst und in Frankreich wird für die Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs eine Transportsteuer eingehoben. Auch in Österreich braucht es rasch eine Ökologisierung des Steuersystems.

Quelle: VCÖ, Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2010



Die aktuelle VCÖ-Publikation „Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr“ zeigt, wie die öffentlichen und privaten Haushalte durch nachhaltigen Verkehr entlastet werden können.

Die Publikation kann beim VCÖ um 25 Euro bestellt werden.

T: +43-(0)1-893 26 97  
E: vcoe@vcoe.at  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

## vcö-empfehlungen

### Treibstoffbesteuerung um CO<sub>2</sub>-Abgabe erhöhen

Österreich hat im EU-Vergleich niedrige Treibstoffsteuern. Eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe macht das Verkehrssystem effizienter und nachhaltiger.

### Pendlerpauschale ökologisieren

Das derzeitige Pendlerpauschale begünstigt Wohlhabende und benachteiligt jene, die umweltfreundlich zur Arbeit kommen.

### Gesamtverkehrskonzept erstellen

Die Ausgaben im Verkehrsbereich betragen in Österreich mehrere Milliarden Euro. Es braucht ein Gesamtverkehrskonzept.

### Elektronische Vignette statt Pkw-Vignette

Die derzeitige Pkw-Maut benachteiligt jene, die weniger fahren.

### Lkw-Maut nach Vorbild der Schweiz auf alle Straßen ausweiten

Der Kostendeckungsgrad des Lkw-Verkehrs liegt bei nur knapp 40 Prozent.

### Öffentlichen Verkehr verbessern

Der Nachholbedarf beim Öffentlichen Verkehr ist groß und wettzumachen.

### City-Mauten in den großen Städten Österreichs einführen

Stadtmauten führen zu weniger Verkehr und besserer Luft.

### Parkplatzabgabe beim Betrieb von Einkaufszentren einheben

Große Einkaufszentren erzeugen eine hohe Verkehrsbelastung.



### DI Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Die Verringerung des Straßenverkehrs und die Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel sowie bei kurzen Strecken auf Radfahren und Gehen reduzieren die Kosten des Verkehrs sowohl für die öffentlichen als auch für die privaten Haushalte. Eine Ökologisierung der Kfz-Steuern trifft wohlhabende Haushalte viel stärker als einkommensschwache.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut garantieren die hohe Qualität der inhaltlichen Arbeit des VCÖ und sind steuerlich absetzbar.  
Konto: PSK 7.540.714