

Auszug aus **MOZ** bei **Context XXI**<http://contextxxi.org/frisierte-motoren-gefalschte.html>

erstellt am: 9. März 2021

Datum dieses Beitrags: September 1990

Landplage Auto:

Frisierte Motoren, gefälschte Bilanzen

Den Verkehr einzudämmen, verspricht die Regierung durch eine „ökosoziale Steuerreform“. Doch die vorgeschlagenen Modelle bringen weder eine ökologische Verbesserung noch reduzieren sie das jährliche 100-Milliardendefizit, das das Automobil verursacht.



■ CHRISTOF PARNREITER

Der Lärm und Gestank, Energieverschleuderung und Ozonbelastungen, die den Aufenthalt im Freien zum Gesundheitsrisiko machen, verbetonerte Landschaften, sterbende Wälder, Tiere und Menschen: Es gibt wohl kein anderes ziviles Techniksystem, das eine so erdrückende Menge von Schadwirkungen erzeugt wie das Automobil. Und dennoch: Wider jede Vernunft ist das „Potenz-Symbol“ und die „Sex-Falle“ wie das Zeitgeistmagazin „Wiener“ seine Funktion für Männer und Frauen beschreibt — Auto weiter im Vormarsch: Zuwachsraten in der PKW-Dichte von zwei bis vier Prozent in den letzten Jahren sorgten dafür, daß sieben Millionen ÖsterreicherInnen heute stolze 2,9 Millionen Personenwagen und 246.800 LKW ihr eigen nennen. Das Anwachsen des Fuhrparks wird, so das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung, innerhalb der

nächsten 25 Jahre nicht aufhören, falls keine einschneidenden Maßnahmen getroffen werden.

Diesen ernüchternden Zahlen steht ein langsamer Stimmungsumschwung der öffentlichen Meinung gegenüber, der durch den Widerstand der Bevölkerung gegen die ständig größer, lauter und giftiger werdenden Transitlawinen ausgelöst wurde. Kurz vor den Wahlen versprechen die regierenden Politiker deshalb nicht mehr die „freie Fahrt für freie Bürger“, sondern eine Einschränkung des Automobilverkehrs. Ansatzpunkt der Eindämmungspolitik scheint für alle Parteien das Geldbörstel zu sein — daß das Autofahren teurer werden muß, fordern die Grünen ebenso wie die SPÖ, die KPÖ wie die ÖVP, und auch Haider's FPÖ steht nicht nach. Denn es hat sich herumgesprochen, daß das Auto nicht die „Melkkuh der Nation“ ist, wie die Autolobbyisten gerne behaupten, sondern, um beim tierischen Vergleich zu bleiben, ein Mastvieh. Noch dazu eines, das von der Allgemeinheit gefüttert wird, dessen Scheisse auch auf alle verteilt wird, das aber keineswegs von allen gefressen wird. Denn die wachsende Motorisierung kommt, wie die Statistik zeigt, in erster Linie Männern zugute — und hier wiederum jenen, die berufstätig sind. Die direkt und indirekt anfallenden Kosten aber treffen alle — auch alte Menschen, BR Frauen und Kinder. „Das Automobil hat eine neue Trennung der Bevölkerung etabliert: in solche, die (von ihm beschleunigt) profitieren, und solche, die (langsam bleibend) seine negativen Folgen in ho-

hem Maße mittragen“, schreiben Helmut Holzappel, Klaus Traube und Otto Ullrich in ihrem Buch „Autoverkehr 2000“



Verschwiegene Milliardenverluste

Obwohl ein österreichischer Haushalt, der zum Beispiel einen VW Golf Diesel, das meistgekauft Auto des vergangenen Jahres, besitzt, im Monat runde 5.000 Schilling berappt — die von der Wirtschaftszeitschrift „Gewinn“ er-

stellte Rechnung legt Anschaffungspreis sowie Wartungs- und Betriebskosten auf einen monatlichen Schnitt um —, liegen die wahren Kosten weit höher. Wie weit, darüber kann keine offizielle Stelle in Österreich Auskunft geben; während nämlich die Defizite öffentlicher Verkehrsmittel wie etwa der Bundesbahn Anlaß zu ständiger Polemik sind, will man über die Milliardenverluste, die der Autoverkehr Österreich beschert, lieber gar nichts wissen.

Eine volkswirtschaftliche Kalkulation des wahren Preises des Autoverkehrs müßte neben den leicht zu berechnenden Kosten wie jene für Straßenbau, Infrastruktur oder Verkehrsüberwachung auch die indirekten kalkulieren: Spitalaufenthalte für Unfallopfer, Entgang landwirtschaftlicher Nutzfläche durch Straßenbau, lärmschützende Einrichtungen für AnrainerInnen von Hauptverkehrsstraßen etc. Dazu kommen dann noch soziale Kosten und Schäden, die sich nicht in barer Münze ausdrücken lassen: Tausende Tote und zehntausende verletzte Menschen, der Verlust der Straße als Begegnungsort, die systematische und planungsmäßige Zerstörung der Natur, die Ausrottung zahlreicher Tierarten, physische und psychische Beeinträchtigung durch Lärm und Gestank etc.

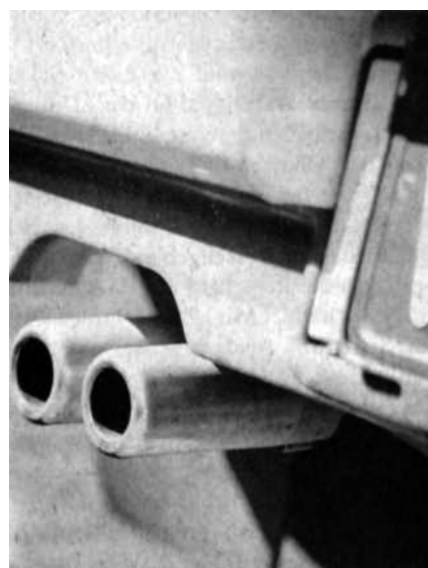
Schweizer Pionierleistung

Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) versuchte in seiner 1983 publizierte Studie „Umwelt-Verkehr-Umkehr“, eine Bilanz zu ziehen. Sein Schluß: Die gesamten sozialen Kosten des motorisierten Privatverkehrs lagen zu Beginn der 80er Jahre „mindestens in der Größenordnung von 30-40 Rappen (2,50-3 S) je Fahrzeugkilometer. Umgelegt auf den Treibstoffpreis würde das einen Aufschlag von 3-4 Franken (24-32 S) je Liter bedeuten“. Die Schweizer Verkehrsinitiative fügt noch hinzu, daß für die in die Berechnung eingegangenen Faktoren — Unfalldaten, Luftverschmutzung, Lärm, Flächenverbrauch, Wertminderung von Landschaftsboden, Zeitaufwand, Stauungskosten, Landschaftsbeeinträchtigung, ungedeckte Wege- und Betriebskosten — jeweils die niedrigsten realistischen Preisannahmen verwendet wurden — die angeführten Zahlen stellen also „minimale Größenordnungen“ dar.

Ähnliche Kalkulationen wurden für die BRD angestellt. Wenn sie auch notgedrungen — fragmentarisch bleiben, so weisen ihre Ergebnisse doch eindeutig in die gleiche Richtung. Lutz Wicke, Direktor des in Westberlin ansässigen Umweltbundesamtes, schätzt die in den offiziellen Bilanzen unterschlagenen Kosten auf etwa 50 Milliarden DM jährlich, was der „Spiegel“ für „eher optimistisch“ hält, das Umwelt- und Prognoseinstitut in Heidelberg errechnete für 1986 ein von der öffentlichen Hand ausgeglichenes Defizit von 78-86 Milliarden DM, und Otto Ullrich, Verkehrsexperte an der Freien Universität Berlin, meint gegenüber der MONATSSZEITUNG, daß in der BRD jährlich etwa 100 Milliarden DM an monetarisierbaren Kosten von Autofahrern verursacht werden, die die Allgemeinheit zu tragen hat: „Ein Benzinpreis von 5-8 DM (35-56 S) läßt sich gut rechtfertigen“.

Selbst aus den USA, dem Land ohne Schienen, Land breiter Cadillacs, liegen Zahlen vor: Der Benzinpreis müßte vervierfacht werden, um Autos kostendeckend zu betreiben, urteilt die vom angesehenen Washingtoner Worldwatchinstitute herausgegebene Studie.

Mit einem pikanten Detail ergänzt Winfried Wolf in seinem soeben erschienen Buch „Neues Denken oder Neues Tanken“ die Berechnungen: Die heimlichen Defizite des Automobils werden in den Statistiken sogar positiv bilanziert, da etwa vermehrte Krankenhausleistungen das Bruttosozialprodukt erhöhen.



100 Milliarden Defizit in Österreich

Was für die BRD und die Schweiz gilt, hat natürlich auch hierzulande seine Gültigkeit. Das bisher praktizierte System der Finanzierung produzierte Jahr für Jahr Defizite in Milliardenhöhe. Nicht einmal der Straßenbau, der über die bis 1987 zweckgebundene Mineralölsteuer, die zwischen einem Drittel und der Hälfte des Pumpenpreises ausmachte, hätte finanziert werden sollen, konnte kostendeckend betrieben werden. Den Einnahmen von 19 Milliarden Schilling stehen nämlich Ausgaben von etwa 46 Milliarden Schilling gegenüber, von denen der Bund zwei, die Länder und Gemeinden das restliche Drittel bezahlen. Ergibt, Rechenschritt Nummer eins, ein der Allgemeinheit aufgebürdetes Defizit von 27 Milliarden Schilling. Jährlich.

Die Unfallfolgekosten werden in einer kleinen Nebenbemerkung im sogenannten Gesamtverkehrskonzept des zuständigen Ministers Streicher erwähnt: 38 Milliarden Schilling, berechnet auf der Basis von 1983. Und für verkehrsbedingte Umweltverschmutzung sowie Lärmbelastigung nennt Gunther Tichy, Professor für Volkswirtschaftslehre und Politik an der Universität Graz, in einer im vergangenen Jahr präsentierten Studie Zahlen: Rund zehn Milliarden Schilling.

Macht in Summe 75 Milliarden Defizit.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner errechnete gar einen betriebswirtschaftlichen Abgang der Straße von jährlich 83 Milliarden Schilling. Da diese Rechnungen keineswegs alle monetarisierbaren Kosten berücksichtigen, ist das öffentliche, vom Auto verursachte Minus mit 100 Milliarden Schilling wohl noch gering geschätzt.

Umgelegt auf die in Österreich jährlich verbrauchte Treibstoffmenge brächte dies einen Kostenaufschlag von knapp zwanzig Schilling pro Liter. Die daraus resultierende Verdreifachung des Pumpenpreises läßt allerdings immer noch viele ökologische wie soziale Folgekosten außer acht, außerdem wird stillschweigend die Preisbildung am ‚freien‘ Ölmarkt akzeptiert.

Gerade die kommt aber, wie kaum eine andere, als Ergebnis politischer wie mil-

itärer Machtverhältnisse zustande. Denn obwohl die Abhängigkeit der „Ersten Welt“ vom Öl der „Dritten“ nicht mehr so gravierend ist wie zur Zeit der ‚Ölkrise‘ 1973 — die Golfregion ist für die Industriestaaten nicht erst seit der Okkupation Kuwaits durch den Irak nationales Interessengebiet ersten Ranges, wie die Regierung der USA dereinst erklärt hatte. Mit Zuckerbrot, Wirtschaftshilfe und Peitsche — ständige militärische Präsenz und damit Interventionsdrohung in der Region — versuchen die Industriestaaten zu garantieren, daß das schwarze Gold weiterhin zu akzeptablen Preisen fließt. Wie ‚flexibel‘ dieser Ölmarkt ist, zeigt die Preisdifferenz zwischen 1973 und 1990: Damals, zur Zeit des kurzfristigen Ölembargos, kletterte der Preis auf 40 Dollar je Barrel, heute liegt er bei 25.



Ökosoziale Steuerreform?

Die angestellten Berechnungen sind keine arithmetischen Spielereien, sondern Voraussetzung einer Beurteilung jener Maßnahmen, die die Regierung als ökosozialen Umbau des Steuersystems anpreist. Ein Umbau, der mit einem Schritt in die völlig falsche Richtung beginnt.

Denn im Rahmen der nächsten Stufe der Steuerreform wird die Luxussteuer auf Kraftfahrzeuge fallen. Ein Schritt, den die EG von Österreich fordert, um den Import von Autos ins Alpenland zu erleichtern, einen Schritt, den der immer noch und zu unrecht als ‚fortschrittlich‘ bezeichnete Finanzminister Lacina und mit ihm die Bundes-

regierung tun wollen, um Brüssel vorausseilenden Gehorsam zu demonstrieren. Der Steuersatz auf importierte, d.h. auf alle in Österreich zu kaufenden Autos wird von 32% auf 20% reduziert — ein Mittelklassewagen runde 20.000 6S billiger werden. Das ist spürbar. Vor allem für die Umwelt.

Ebenfalls im Rahmen der zweiten Stufe der Steuerreform sollen die LKW-Abgaben erhöht sowie die Mineralöl- bzw. Kfz-Steuer reformiert werden. „Ein massives Paket“ von Erhöhungen verspricht Finanzminister Lacina den Fuhrunternehmern zu schnüren, da die derzeitige Subventionierung des LKW-Verkehrs nicht angehe und „schubweise“ abgebaut werden müsse. Besonders lärmende und besonders stinkende Laster will Ferdinand der Mutige gar mit einem Fahrverbot von Österreichs Straßen verbannen.

Kernstück ist aber die Novellierung der Mineralöl- und Kfz-Steuer. Der „Wunschtraum“ des Finanzministers wäre, alle anfallenden Steuern auf die Mineralölsteuer umzulegen und diese im Ausmaß der verursachten Kosten zu erhöhen. 20 bis 25 Schilling müßten die AutofahrerInnen für einen Liter berappen, ginge es nach den Wünschen von Ferdinand Lacina. Aber obwohl er Österreichs AutolenkerInnen „liebend gern“ mehr abverlangen würde — er wird es nicht tun. Denn im Finanzministerium rechnet man bei einer drastischen Preiserhöhung mit dem sogenannten ‚Fremdtanken‘ — die heimischen AutofahrerInnen würden ins Ausland pendeln, um den Tank volllaufen zu lassen.

Es bleibt also eine Novellierung der Kraftfahrzeugsteuer, die derzeit an der Hubraumgröße eines Automobils ausgerichtet wird. Geplant ist, als Bemessungsgrundlage entweder die Leistung, den Normverbrauch oder eine Verknüpfung dieser beiden Indikatoren heranzuziehen. Möglicher ökologischer Vorteil: Autos mit hoher Leistung und entsprechendem Verbrauch kämen teurer. Daß, auf welches Modell sich SPÖ und ÖVP auch einigen werden, den öffentlichen Subventionen für den privaten Verkehr kein Riegel vorgeschoben wird, gesteht der zuständige Referent im Finanzministerium, Kutin, freimütig ein. Das wäre zwar sinnvoll, sei aber wegen des zu erwartenden Tanktouris-

mus über die Grenze leider „völlig unmöglich“. Und „dirigistische“ Maßnahmen, wie etwa Kontrollen, ob Einreisende entweder im Tank oder in Kanistern Treibstoff schmuggeln würden, hält er für „undurchführbar“.

Christoph Chorherr, Verkehrssprecher der Grünen, hält die von der Regierung angekündigte Novelle der Kfz-Steuer zwar für einen „richtiger Schritt, aber ohne substantielle Verbesserung“. Trotz seiner Kritik an der „Detailreform“ spricht sich allerdings auch Chorherr gegen eine drastische Erhöhung des Benzinspreises aus. „Ich würde sagen, 2,50 Schilling sind ökonomisch verkräftbar“, mehr jedoch nicht. Gleich dem Finanzministerium beteuert der grüne Verkehrssprecher, daß es gegen den Tanktourismus kein Mittel gäbe, „denn es ist absurd, im Tank zu schnüffeln, wenn wir Grenzen abbauen wollen“. Auch Ausgleichszahlungen, also eine Gebühr von zum Beispiel 100 Schilling beim Grenzübertritt nach Österreich, um Fremdtanken unrentabel zu machen, sind Chorherr nicht besonders sympathisch: „zu administrativ“.

Allerdings sieht selbst Chorherr, Anhänger marktwirtschaftlicher Lösungen ökologischer Probleme, der Preispolitik enge Schranken gesetzt. „Selbst wenn der Benzinpreis steigt, dann sinkt eben der Verbrauch“, weiß er um die Modelle verbrauchsarmer Autos, die die Konzerne bereithalten: Die Landplage Auto könnte fortbestehen.

Der grüne Verkehrsexperte muß deshalb eingestehen, daß dem automobilen Wahnsinn und seiner öffentlichen Subventionierung nicht durch fiskalische Wege beizukommen ist. Mittels strenger Emissionsauflagen und Straßenrückbau soll der Verkehr eingedämmt werden, so lautet sein Vorschlag. Also doch keine marktwirtschaftlichen Instrumente, sondern Zwangsmaßnahmen, um das Auto zurückzudrängen? „Ich sage: Politik“, gibt sich Chorherr kryptisch. Und hofft, daß die 90er Jahre das letzte Jahrzehnt des Verbrennungsmotors sein werden. „Die Zukunft liegt im Solarmobil“ prognostiziert der Verkehrsexperte, obwohl er einräumt, daß auch dieses zahlreiche Probleme wie Landschaftszerstörung, Flächenverbrauch und Unfallgefahr ungelöst ließe.



Kostenwahrheit statt Ökosteuern

Sowohl die ökosoziale Steuerreform der Regierung als auch die fiskalischen Pläne der grünen Opposition sind weit davon entfernt, eine zentrale Forderung verkehrspolitischer Initiativen zu erfüllen: Das Auto soll seine Kosten selber tragen.

Die diskutierten Varianten bleiben nicht nur weit hinter den realen Kosten zurück, sie stiften auch begriffliche Verwirrung. Denn das Wörtchen ‚Öko‘, gestellt vor den Begriff ‚Steuer‘, suggeriert, daß es sich um eine Abgabe handeln würde, die „der Umwelt zuliebe“ eingehoben wird. Solange diese sogenannten „Ökosteuern“ aber nur einen Bruchteil der tatsächlich verursachten Kosten wettmachen, handelt es sich keineswegs um ‚Reparationszahlungen‘ an die Umwelt, sondern um den beschönigenden Versuch, eine Finanz- wie Ökobilanz des Autoverkehrs zu verschleiern.

So wünschenswert die Eigenfinanzierung des Verkehrsträgers Auto auch ist, auf zwei Probleme muß noch hingewiesen werden. Erstens ist da der Umstand, daß die finanzielle Mehrbelastung vor allem die Einkommensschwachen trifft, die aus beruflichen — PendlerInnen — und versorgungstechnischen Gründen — Leben am Land oder in Satellitenstädten ohne

Infrastruktur — auf das Auto angewiesen sind. Eine ökologische wie soziale Verkehrspolitik müßte hier nicht nur Übergangsregelungen schaffen, sondern gleichzeitig eine Strukturreform verfolgen, die die derzeitige „erzwungene Mobilität“ (Otto Ullrich) vermindert. Und zweitens setzen alle Modelle ‚ökologischer‘ Steuerreformen bei den VerbraucherInnen an — die vom Autowahn profitierenden und ihn deshalb auch propagierenden Konzerne bleiben völlig ungeschoren.

Darüber hinaus ist es mehr als zweifelhaft, ob die angepeilten Verteuerungen um ein paar Schillinge einen ökologischen Lenkungseffekt hätten. In einer Stellungnahme aus dem vergangenen Jahr für den Finanzausschuß des Deutschen Bundestages weist etwa Dieter Dziadkowski darauf hin, daß „zur Verringerung der Abgasschäden durch Kraftfahrzeuge die Einführung einer Kraftstoffsteuer in der Höhe von 6 bis 10 DM je Liter“ notwendig sei, um eine merkliche Entlastung hervorzubringen. Im Wiener Finanzministerium will man sich auf mögliche ökologische Verbesserungen, die die Steuerreform bringen könnte, nicht festlegen, Referent Kutin aber verspricht sich — und uns — immerhin eine Signalwirkung: „Vielleicht kommt es so weit, daß an den Wirtshaustischen nicht mehr diskutiert wird, wessen Auto schneller ist, sondern welches weniger verbraucht“.

Das Heidelberger Umwelt- und Prognoseinstitut legte 1988 den bisher detailliertesten Vorschlag „für eine ökologische Steuerreform“ vor. Bezüglich Verkehr wurde eine Anhebung der Mineralölsteuer um „mindestens“ 1,90 DM (13 öS) gefordert, eine Maßnahme, die zwar das vom Auto verursachte Defizit abzubauen helfe, aber bezüglich ökologischer Steuerung weg vom Auto wenig bewirken würde. Dieter Teufel, Co-Autor der Studie, auf eine Kritik, daß Ökosteuern den Staatshaushalt nicht finanzieren könnten: „Bei den meisten für Ökosteuern vorgeschlagenen Produkten geht deshalb das Aufkommen bei steigenden Steuersätzen nicht zurück, sondern steigt weiter an“, da

die zu erwartende Elastizität, d.h. die Möglichkeit und Bereitschaft, auf umweltfreundlichere Alternativen auszuweichen, „relativ niedrig“ sei.

Und das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung meint in einem kürzlich erschienenen Gutachten über „Umweltabgaben und Steuerreform“, daß es „schwer abzuschätzen“ sei, wie hoch die Kfz-Steuer anzusetzen wäre, um ökologisch wünschenswerte Effekte zu erzielen. Denn: „Eine ökonometrische Analyse zeigt keinen Zusammenhang zwischen den realen Änderungen der Steuer und der Bestandentwicklung“ von Automobilen in Österreich. Selbst die 1976 erfolgte Verdoppelung der Kfz-Steuer habe das Anwachsen des PKW-Bestandes „nicht verringert, sondern eher beschleunigt“. Auch eine Erhöhung der Mineralölsteuer wird, bezüglich ihrer ökologischen Folgewirkungen, vom WIFO eher skeptisch beurteilt. Als von 1973 auf ’74 der Benzinpreis in Österreich um 43% stieg, lag die „tatsächliche Treibstoffeinsparung je Fahrzeug“ bei nur rund 9%.

Richard Schenz, stellvertretender Generaldirektor der ÖMV, bestätigt: „Wir bemerken keinerlei Mengenrückgänge bei Preiserhöhungen.“ Gefahren wird, egal ob dafür beim Essen, Wohnen oder der Kleidung gespart werden muß.

Der Berliner Verkehrsexperte Otto Ullrich verlangt deshalb auch neben einer schrittweisen Annäherung an die Eigenfinanzierung — „Man müßte sagen, wieviel soll das Benzin in welcher Zeit teurer werden und rechnet sich dann aus, was das im Monat an Preissteigerung ergäbe“ — ordnungspolitische Maßnahmen. Es müsse endlich begriffen werden, daß „der Automobilmus eine Sackgassentechnologie ist. Also: kein Nebeneinander von Fahrrad, öffentlichem Verkehr und Auto, sondern Ausstieg“.

Lizenz dieses Beitrags
Copyright
© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels