

## **Im Bundesländer-Vergleich fahren die Oberösterreicher am drittmeisten mit Auto**

- **Mehr Bahn und Bus, Rad-Infrastruktur stark ausbauen, Zersiedelung stoppen**

VCÖ (Wien, 27. September 2019) - **Fast neun Milliarden Kilometer wurden im Vorjahr die privaten Autos der oberösterreichischen Haushalte gefahren. Im Bundesländer-Vergleich fahren die Oberösterreicher pro Person am drittmeisten mit dem Auto, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt (Daten am Ende der Aussendung).** Am meisten sitzen die Kärntner hinter dem Lenkrad. Der VCÖ setzt sich für mehr öffentliche Verkehrsverbindungen sowie eine Infrastrukturoffensive für den Radverkehr ein. Die kommende Bundesregierung ist gefordert, die Gemeinden und Regionen dabei stärker zu unterstützen.

Durchschnittlich 7.300 Kilometer pro Person (über 16 Jahre) saßen die Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher im Vorjahr hinter dem Autolenkrad, informiert der VCÖ. Im Bundesländer-Vergleich ist das nach Kärnten und Niederösterreich der dritthöchste Wert. Im Vergleich zum Jahr 2000 wird um rund 480 Kilometer pro Person (über 16 Jahre) mehr Auto gefahren. In Summe wurden mit den privaten Autos der oberösterreichischen Haushalte um 1,57 Milliarden Kilometer mehr gefahren als noch im Jahr 2000.

Österreichweit ist auffallend, dass neben Wien auch in den westlichen Bundesländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg deutlich weniger mit dem Auto gefahren wird. In den drei westlichen Bundesländern ist jede Stadtgemeinde mit der Bahn erreichbar, in Oberösterreich sind es 28 von 32 Stadtgemeinden, macht der VCÖ aufmerksam.

"Ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass die Mobilität auch in den Regionen auf Klimakurs gebracht werden kann. Die kommende Bundesregierung ist gefordert, die Infrastrukturpolitik endlich in Einklang mit den Klimazielen zu bringen und die Bundesländer beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs in den Regionen viel stärker zu unterstützen", betont VCÖ-Experte Markus Gansterer.

Mängel gibt es in den Regionen auch bei der Infrastruktur für den Radverkehr. Der VCÖ weist darauf hin, dass auch in den peripheren Regionen viele Autofahrten kurz sind, 40 Prozent sind sogar kürzer als fünf Kilometer. "Wenn die einzige Verbindung zwischen einer Siedlung und dem nahegelegenen Ortsgebiet eine Freilandstraße ist, dann werden auch Kurzstrecken mit dem Auto gefahren. Die Regionen brauchen rasch eine gute Infrastruktur für den Radverkehr", stellt VCÖ-Experte Gansterer fest.

Auch dabei sind die Gemeinden vom Bund stärker zu unterstützen. Der VCÖ weist darauf hin, dass Österreich bei Verfehlen der Klimaziele Strafzahlungen in der Höhe von mehreren Milliarden Euro zu zahlen hat. "Es steht wohl außer Streit, dass es ökologisch und vor allem auch ökonomisch vernünftiger ist, das Geld für die Verbesserung des klimafreundlichen Mobilitätsangebots zu verwenden als für Strafzahlungen" so VCÖ-Experte Gansterer.

Gerade die immer beliebter werdenden Elektro-Fahrräder haben großes Potenzial, die Autofahrten in den Regionen zu reduzieren. Wesentlich für eine klimaverträgliche Mobilität in den Regionen ist die Zersiedelung zu stoppen und stattdessen die Ortskerne und die Nahversorgung zu stärken.

VCÖ: Kärntner legen am meisten Kilometer mit Auto zurück, Wiener am wenigsten (Pro Person ab 17 Jahre mit Pkw der privaten Haushalte gefahrenen Kilometer, Jahr 2018)

Kärnten: 7.935 km

Niederösterreich: 7.795 km

Oberösterreich: 7.300 km

Burgenland: 7.120 km

Steiermark: 7.105 km

Salzburg: 6.440 km

Vorarlberg: 6.400 km

Tirol: 6.380 km

Wien: 4.030 km

Österreich: 6.530 km

Quelle: Statistik Austria, 2019

\*\*\*\*\*

## **Oberösterreichs Autofahrer tanken im Schnitt 765 Liter Sprit pro Jahr**

- **Klimaziele nur mit deutlich niedrigerem Spritverbrauch erreichbar**

VCÖ (Wien, 7. Oktober 2019) - **In den Tank eines durchschnittlichen Autos von Oberösterreichs Haushalten flossen im Vorjahr 765 Liter Sprit, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt. Der Unterschied zwischen Diesel- und Benzin-Pkw ist groß (Daten am Ende der Aussendung).** Die Diesel-Pkw werden deutlich mehr Kilometer gefahren und verbrauchten im Vorjahr im Schnitt 882 Liter. Wer einen Benzin-Pkw fährt, tankte im Schnitt 617 Liter. **Um die Klimaziele erreichen zu können, ist der Spritverbrauch der Autos deutlich zu reduzieren, betont der VCÖ.**

Rund 600 Millionen Liter Sprit tankten im Vorjahr Oberösterreichs private Haushalte, und damit um rund 10 Millionen Liter mehr als noch vor fünf Jahren. Im Schnitt flossen 765 Liter Treibstoff in den Tank eines Pkw, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt. Damit verursachte ein oberösterreichischer Pkw im Schnitt 2.050 Kilogramm CO<sub>2</sub>. "Der reale Spritverbrauch der Autos ist mit über sechseinhalb Liter pro 100 Kilometer nach wie vor hoch und damit auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß", stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest.

Pro 100 Kilometer haben Oberösterreichs Benzin-Pkw einen Verbrauch von 7,1 Liter, Diesel-Pkw von 6,5 Liter. Beim Verbrennen von einem Liter Diesel entsteht aber um 13 Prozent mehr CO<sub>2</sub> als beim Verbrennen von einem Liter Benzin. Pro 100 Kilometer verursachten Oberösterreichs Benzin-Pkw im Schnitt 16,6 Kilogramm CO<sub>2</sub>, die Diesel-Pkw mit 17,2 kg CO<sub>2</sub> sogar noch mehr, informiert der VCÖ.

Und mit Diesel-Pkw wurde mit durchschnittlich rund 13.500 km deutlich mehr gefahren als mit Benzin-Pkw (8.670 km). Dadurch ist der Unterschied beim verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoß zwischen Diesel und Benzin-Pkw noch größer. Die Benzin-Pkw der privaten Haushalte verursachten im Vorjahr im Schnitt 1.445 Kilogramm CO<sub>2</sub>, die Diesel-Pkw mit 2.330 Kilogramm CO<sub>2</sub> um rund 60 Prozent mehr, macht der VCÖ aufmerksam.

Mit spritsparendem Fahrverhalten kann der Spritverbrauch und damit auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 10 bis 20 Prozent reduziert werden. Konkret heißt das unter anderem gleiten statt rasen, vorausschauend fahren und die Motorbremse häufiger einsetzen sowie rasch in den nächsthöheren Gang schalten, empfiehlt der VCÖ. Wesentlich ist auch, dass beim Autokauf bei der Probefahrt auf den realen Verbrauch geachtet wird. Denn häufig ist der reale Verbrauch deutlich höher als am Papier steht.

Das größte Potenzial, den Spritverbrauch zu verringern, liegt beim Mobilitätsverhalten, betont der VCÖ. Häufiger kurze Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad fahren und dort, wo es möglich ist, öffentliche Verkehrsmittel nutzen. "Es ist wichtig, dass die Verkehrspolitik Maßnahmen setzt, damit all jene, die auf klimaverträgliche Verkehrsmittel umsteigen wollen, auch die Möglichkeit dazu haben. Und es ist eine wichtige Aufgabe der Politik, Anreize zu setzen, damit jene, die schon heute umsteigen können, das auch häufiger tun", stellt VCÖ-Experte Gansterer fest.

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation, Christian Gratzner (01) 8932697, (0699)18932695

VCÖ: Oberösterreichs Autofahrer tanken 765 Liter pro Jahr (Spritverbrauch der Pkw von Oberösterreichs Haushalten - in Klammer verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen)

Diesel-Pkw: 882 Liter pro Jahr (2.330 kg CO<sub>2</sub>)

Benzin-Pkw: 617 Liter pro Jahr (1.445 kg CO<sub>2</sub>)

Alle: 765 Liter pro Jahr (1.935 kg CO<sub>2</sub>)

Erst-Autos:

Diesel-Pkw: 1.072 Liter pro Jahr (2.830 kg CO<sub>2</sub>)

Benzin-Pkw: 790 Liter pro Jahr (1.850 kg CO<sub>2</sub>)

Zweit- und Dritt-Autos

Diesel-Pkw: 465 Liter pro Jahr (1.225 kg CO<sub>2</sub>)

Benzin-Pkw: 515 Liter pro Jahr (1.205 kg CO<sub>2</sub>)

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2019

\*\*\*\*\*

## **Anzahl der Zweitautos in Oberösterreich seit 2000 mehr als verdoppelt**

- **VCÖ fordert mehr Bahn und Bus sowie bessere Rad-Infrastruktur für Regionen**

VCÖ (Wien, 18. Oktober 2019) - **Seit dem Jahr 2000 hat sich die Zahl der Zweitautos in Oberösterreich mehr als verdoppelt, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt. Bereits mehr als 336.000 Zweit- und Drittwagen gibt es in Oberösterreich. Im Bundesländer-Vergleich hat Oberösterreich pro 1.000 Haushalte die drittmeisten Zweitautos. Der VCÖ sieht die kommende Bundesregierung gefordert, die Regionen beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrsangebot und der Rad-Infrastruktur stärker zu unterstützen.** Nötig ist zudem eine verkehrssparende Raumordnung, die die Ortskerne und die Nahversorgung stärkt und die Zersiedelung stoppt.

Die Zahl der Zweit- und Drittautos hat in Oberösterreich in den vergangenen Jahren massiv zugenommen. Im Jahr 2000 hatten Oberösterreichs Haushalte 147.310 Zweitwagen, heute sind es bereits über 336.000 Zweit- und Drittautos. Allein seit dem Jahr 2016 sind weitere 30.500 Zweitwagen dazugekommen, macht der VCÖ aufmerksam.

Eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt, dass in Oberösterreich auf 1.000 Haushalte bereits 532 Zweitwagen kommen. Das ist im Bundesländer-Vergleich die dritthöchste Zahl. Am höchsten ist die Zweitwagen-Dichte im Burgenland mit 653, gefolgt von Niederösterreich (547). Der Österreich-Schnitt liegt bei 399. Auffallend ist, dass in den westlichen Bundesländern die Zahl der Zweitwagen deutlich niedriger ist. In Vorarlberg sind es 342 Zweitwagen pro 1.000 Haushalte, im Land Salzburg 339 und in Tirol 337.

"Zweitwagen waren vor 20, 30 Jahren ein Zeichen von Wohlstand. Heute ist ein hoher Anteil von Haushalten mit Zweitwagen vor allem ein Indiz von Mangel. Ein Mangel an Nahversorgung und an öffentlichen Verkehrsverbindungen", stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest. Die Mobilitätsprobleme der Regionen sind häufig auch die Folge der Zersiedelung. Ortskerne und Nahversorgung wurden in der Vergangenheit vernachlässigt, Supermärkte und Wohnsiedlungen entstanden an Orten, die oft nur mit dem Auto gut erreichbar sind.

Oberösterreichs Zweitwagen werden im Schnitt nur rund 7.130 Kilometer pro Jahr gefahren, sie sind damit im Schnitt 23,5 Stunden am Tag "Stehzeuge", informiert der VCÖ. Zweitwagen belasten das Haushaltsbudget und benötigen viel Platz. Alle oberösterreichischen Zweitwagen aneinander gereiht, ergeben eine rund 1.600 Kilometer lange Autokolonne - das entspricht der Distanz von Linz nach Barcelona.

Der VCÖ sieht die kommende Bundesregierung gefordert, die Regionen beim Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots viel stärker als bisher zu unterstützen. Einerseits ist ein dichteres Öffentliches Verkehrsnetz nötig, zum anderen braucht es aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung der Arbeitszeiten auch außerhalb der klassischen Pendlerzeiten häufigere Bahn- und Bus-Verbindungen.

"Österreich kann seine Klimaziele nur erreichen, wenn auch die Regionen ein deutlich besseres öffentliches Verkehrsangebot erhalten", betont VCÖ-Experte Gansterer. "Bei Verfehlen der Klimaziele fließen Milliarden Euro in Zertifizierungszukäufe und Strafzahlungen. Geld, das in mehr Bahn- und Busverbindungen sowie den Ausbau der Rad-Infrastruktur deutlich besser investiert ist."

Weiteres Manko in vielen Regionen: Fehlende Rad-Infrastruktur. Vier von zehn Autofahrten in den Regionen sind kürzer als fünf Kilometer. Eine Distanz, die viele mit dem Rad fahren können, vorausgesetzt es gibt Radwege. Zu oft sind Siedlungen mit dem nächstgelegenen Ort nur mit einer Freilandstraße verbunden, wo Lkw und Pkw 80 km/h oder schneller fahren. Der Ausbau der Infrastruktur für den Alltagsradverkehr ist zu beschleunigen, betont der VCÖ.

VCÖ: Immer mehr Zweitautos in Oberösterreich (Anzahl Zweit- und Drittwagen in Oberösterreich)

Jahr 2018: 336.299

Jahr 2016: 305.878

Jahr 2000: 147.310

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2019

VCÖ: Zweitauto-Dichte in Oberösterreich am dritthöchsten (Anzahl Zweitautos pro 1.000 Haushalte)

Burgenland: 653 Zweitautos / 1.000 Haushalte

Niederösterreich: 547

Oberösterreich: 532

Kärnten: 509

Steiermark: 503

Vorarlberg: 342

Salzburg: 339

Tirol: 337

Wien: 108

Österreich: 399 Zweitautos / 1.000 Haushalte

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2019

\*\*\*\*\*

## **Nur mehr jeder 3. Neuwagen von Oberösterreichs Haushalten ist ein Diesel-Pkw**

- **Sieben von zehn neuen Diesel-Pkw auf Firmen oder andere juristische Personen zugelassen**

VCÖ (Wien, 14. November 2019) - In Oberösterreich werden immer weniger Diesel-Pkw gekauft, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt. Vor allem bei privaten Haushalten ist beim Neuwagenkauf der Diesel "out". Nur 30 Prozent der auf Oberösterreichs Haushalte zugelassenen Neuwagen tanken Diesel. Und **während bei Kleinwagen der Dieselanteil nur vier Prozent beträgt, fahren 68 Prozent der großen SUV mit Diesel. Der VCÖ fordert die Abschaffung der Steuerbegünstigung von Dieseltreibstoff.**

"Vier Jahre nach bekannt werden des Dieselskandals ist der Dieselboom nun endgültig vorbei", stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest. Der Dieselanteil bei den Neuwagen ist heuer in Oberösterreich insgesamt auf 36,7 Prozent weiter gesunken. Im Vorjahr lag der Anteil bei 39,2 Prozent, im Jahr 2015 betrug der Dieselanteil in Oberösterreich noch 55,9 Prozent, informiert der VCÖ.

Insgesamt wurden in Oberösterreich heuer 16.906 Diesel-Pkw neuzugelassen, rund 70 Prozent davon auf Firmen oder andere juristische Personen. Auch österreichweit beträgt der Anteil rund 70 Prozent und in Wien wurden sogar 86 Prozent der Diesel-Pkw auf Firmen und andere juristische Personen neuzugelassen.

Bei privaten Haushalten sind neue Diesel-Pkw bereits seit längerer Zeit out. In Oberösterreich fahren nur 30 Prozent der Neuwagen, die heuer auf private Haushalte zugelassen wurden, mit Diesel.

Hoch ist der Dieselanteil nur mehr bei den großen Fahrzeugmodellen. Während nur vier Prozent der Kleinwagen Diesel tanken, ist der Dieselanteil bei den großen SUV mit 68 Prozent 17 Mal so hoch, macht der VCÖ aufmerksam. "Dass der Kauf von großen SUV auch noch durch die Steuerbegünstigung von Dieseltreibstoff unterstützt wird, ist weder aus ökologischer noch aus sozialer Sicht nachvollziehbar", stellt VCÖ-Experte Gansterer fest. Die Mineralölsteuer auf Diesel ist um 8,5 Cent pro Liter niedriger als auf Eurosuper. In Summe betrug die Steuerbegünstigung von Diesel im Vorjahr rund 710 Millionen Euro.

Die Mineralölsteuer wird pro Liter Treibstoff eingehoben. Was vielen unbekannt ist: Verbrennt ein Liter Diesel dann entstehen um rund 13 Prozent mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen als beim Verbrennen von einem Liter Eurosuper. Darüber hinaus enthalten Dieselaabgase größere Mengen an gesundheitsschädlichen Stickoxiden. Der VCÖ spricht sich für die rasche Abschaffung der Steuerbegünstigung von Diesel aus. Ein Liter Diesel kostet übrigens heute in Österreich um 26 Cent weniger als im September 2012.

Im hohen Anteil der auf Firmen und andere juristische Personen neuzugelassenen Pkw sieht der VCÖ eine Chance, die für das Erreichen der Klimaziele nötige Energiewende im Verkehr zu beschleunigen. Der Sachbezug für Firmenwagen mit Verbrennungsmotor ist zu erhöhen und die Deckelung des Sachbezugs ist abzuschaffen. So wie es beim Anschaffungspreis eine Angemessenheitsgrenze gibt, ab der Unternehmen einen Firmen-Pkw nicht mehr steuerlich absetzen können, soll es auch eine Grenze für einen angemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß geben.

Die OECD hat gestern darauf hingewiesen, dass Österreich bei der Ökologisierung der Steuern Aufholbedarf hat und die Besteuerung von Treibstoffen im EU-Vergleich sehr niedrig ist.

\*\*\*\*\*

## **Linzer Pkw ergeben aneinandergereiht Autokolonne von Linz nach Frankfurt**

- **Großes Potenzial für Carsharing - Österreichweites Carsharing-Gesetz beschließen**

VCÖ (Wien, 26. November 2019) - **Der Platzbedarf der rund 105.000 in Linz gemeldeten Pkw ist groß. Nebeneinandergestellt würden sie eine Fläche von rund 1,6 Millionen Quadratmetern benötigen, macht der VCÖ aufmerksam. Im Schnitt ist ein Auto nur eine Stunde am Tag im Einsatz und 23 Stunden am Tag ein "Stehzeug". Carsharing kann die Pkw-Anzahl deutlich reduzieren. Der VCÖ fordert von der kommenden Bundesregierung ein bundesweites Carsharing-Gesetz.**

"Im Schnitt sind die privaten Autos weniger als eine Stunde am Tag im Einsatz. 23 Stunden am Tag sind die Autos keine Fahrzeuge, sondern Stehzeuge", verdeutlicht VCÖ-Experte Markus Gansterer. Der Platzbedarf der Pkw ist aber sehr groß.

Werden die in Linz gemeldeten Pkw nebeneinandergestellt bräuchte man einen Parkplatz, der rund 1,6 Millionen Quadratmeter groß ist, macht der VCÖ aufmerksam. Das entspricht der Fläche von rund 260 Fußballfeldern. Aneinandergereiht ergeben die Linzer Pkw eine rund 550 Kilometer lange Autokolonne, das entspricht etwa der Distanz von Linz nach Frankfurt.

"Platz ist gerade in den Städten sehr knapp und wertvoll. Umso wichtiger ist es, dass der Platzverbrauch des Verkehrs reduziert wird", stellt VCÖ-Experte Gansterer fest. Neben der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrsangebots und dem Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr hilft auch Carsharing, die Anzahl der Pkw zu verringern.

Wie viele Pkw durch Carsharing ersetzt werden, hängt vom Carsharing-System und von den Rahmenbedingungen in der Stadt ab. Stationsbasiertes Carsharing hat eine größere Wirkung als das Free-Floating-System. Für München wurde erhoben, dass ein free-floating Carsharing-Auto 3,6 private Pkw ersetzt. In Bremen werden pro stationsbasiertem Carsharing-Auto 16 private Pkw ersetzt. Ähnlich das Ergebnis einer im Jahr 2015 durchgeführten Studie für Wien: Während 100 Haushalte, die stationsbasiertes Carsharing nutzen, im Schnitt nur 26 Pkw hatten, waren es bei den Nutzerinnen und Nutzern von free-floating Carsharing 91 Pkw je 100 Haushalte.

In Linz bietet die Linz AG mit TIM stationäres Carsharing an, ebenso die ÖBB am Linzer Hauptbahnhof mit "Rail & Drive". Bei beiden stehen auch Elektro-Autos zur Verfügung.

Die kommende Bundesregierung ist gefordert, die Rahmenbedingungen für Carsharing zu verbessern. In Deutschland beispielsweise gibt es ein Carsharing-Gesetz, das es Städten erleichtert, öffentliche Parkplätze für Carsharing zu reservieren. Neben einer klaren Regelung für reservierte Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum, sollte es in Österreich eine einheitliche Regelung zur Ermäßigung von Parkgebühren und andere Erleichterungen von E-Carsharing-Autos geben, betont der VCÖ.

Mehr Carsharing-Angebote würde auch ein klimaverträglicheres Mobilitätsverhalten zur Folge haben. Denn der Umstieg vom privaten Pkw auf stationäres Carsharing führt dazu, dass weniger mit dem Auto und stattdessen mehr mit Öffentlichem Verkehr und Fahrrad gefahren wird.

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation, Christian Gratzner (01) 8932697 oder (0699) 18932695

Informationen zu Tim:

[https://www.linzag.at/portal/de/privatkunden/unterwegs/e\\_mobilitaet\\_1/tim\\_linz#](https://www.linzag.at/portal/de/privatkunden/unterwegs/e_mobilitaet_1/tim_linz#)

Informationen zu Rail & Drive <https://www.railanddrive.at/de/Stationsbeschreibung/station-linz>

\*\*\*\*\*

## **In Oberösterreich sind CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs seit 1990 um 79 Prozent gestiegen**

- **Verkehrszunahme macht Einsparungen anderer Sektoren zunichte**
- **Mehr Bahn- und Busverbindungen, Rad-Infrastruktur ausbauen**

VCÖ (Wien, 3. Dezember 2019) - Pro Kopf und Jahr verursacht der Verkehr in Oberösterreich 2.990 Kilogramm CO<sub>2</sub>, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten des Umweltbundesamts zeigt. Das ist mehr als der Österreich-Schnitt. Seit dem Jahr 1990 sind in Oberösterreich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs um 79 Prozent gestiegen. Der **VCÖ fordert** mehr Bahn und Bus, den Ausbau der Rad-Infrastruktur und **von der kommenden Bundesregierung ein umfassendes Klimaschutzpaket.**

Der Energiesektor, die Gebäude und die Landwirtschaft in Oberösterreich verursachten zuletzt um 1,89 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> weniger als im **Jahr 1990. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs** hingegen **nahm seither um 1,93 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten des Umweltbundesamts zeigt (Daten am Ende der Aussendung).** **"Die Verkehrszunahme macht die Einsparungen der anderen Sektoren wieder zunichte. Mehr Klimaschutz im Verkehr ist sowohl aus ökologischer als auch ökonomischer Sicht dringend nötig", betont VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen.**

Personen- und Güterverkehr verursachten in Oberösterreich pro Kopf und Jahr zuletzt 2.990 Kilogramm CO<sub>2</sub>, wie die VCÖ-Analyse zeigt. Das ist der vierthöchste Wert im Bundesländer-Vergleich und höher als der Österreich-Schnitt, der bei 2.670 kg CO<sub>2</sub> liegt.

Um die Klimabilanz zu verbessern, sind Auto- und Lkw-Fahrten zu reduzieren. Wer in Österreich mit der Bahn statt mit dem Auto fährt, reduziert im Schnitt die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 93 Prozent, wie Daten des Umweltbundesamts zeigen. Bus statt Pkw bringt eine Reduktion um immerhin 76 Prozent.

Der VCÖ sieht die kommende Bundesregierung gefordert, mehr Investitionen für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Rad-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Österreichs 124 regionale Zentren sollen in Zukunft sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein, betont der VCÖ. Für dünner besiedelte Regionen sind flexible, nachfrageorientierte Angebote nötig, wie Gemeindebusse und Anrufsammeltaxis.

"Die Infrastrukturpolitik ist endlich in Einklang mit den Klimazielen zu bringen. Statt Autobahnausbau braucht Österreich ein dichteres Schienennetz und mehr Radwege", stellt VCÖ-Expertin Rasmussen fest.

Zudem sind umweltschädliche Förderungen und Subventionen, die allein im Verkehrsbereich laut Wirtschaftsforschungsinstitut WIFO deutlich mehr als zwei Milliarden Euro pro Jahr betragen, rasch abzubauen. Vorrangig ist aus Sicht des VCÖ die Abschaffung der Steuerbegünstigung von Diesel und der privaten Nutzung von Firmenwagen.

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation Christian Gratzner (01) 8932697, (0699) 18932695

VCÖ: Verkehrszunahme macht Einsparungen von Energie, Gebäude und Landwirtschaft wieder zunichte (Änderung CO<sub>2</sub>-Emissionen Jahr 2017 (aktuellste Daten) gegenüber 1990, in Klammer CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Jahr 2017 in Oberösterreich)



Verkehr: PLUS 1,933 Millionen Tonnen (2017: 4,390 Millionen Tonnen)

Energie: minus 1,136 Mio. Tonnen (1,027 Mio. Tonnen)

Gebäudesektor: minus 0,680 Mio. Tonnen (1,340 Mio. Tonnen)

Landwirtschaft: minus 0,077 Mio. Tonnen (0,198 Mio. Tonnen)

Quelle: Umweltbundesamt, VCÖ 2019

\*\*\*\*\*

## **VCÖ zu Weltbodentag: In Oberösterreich beansprucht Verkehr bereits 4-fache Fläche von Linz**

- **Oberösterreichs Pro-Kopf Bodenverbrauch höher als im Österreich-Schnitt**

VCÖ (Wien, 5. Dezember 2019) - **Bereits auf 358 Quadratkilometer von Oberösterreichs Fläche beansprucht der Verkehr, macht der VCÖ anlässlich des heutigen Weltbodentags aufmerksam.** Der Flächenverbrauch ist größer als der Bezirk Eferding. Die Bau- und Verkehrsflächen gemeinsam haben allein in den vergangenen fünf Jahren um 43 Quadratkilometer auf 976 qkm zugenommen. **Durch die Stärkung der Ortskerne und Nahversorgung statt Zersiedelung und durch eine flächensparende Infrastrukturpolitik kann der Bodenverbrauch reduziert werden, betont der VCÖ.**

"Boden ist eine wertvolle Ressource. Die Böden haben vielfachen Nutzen, sie geben uns Nahrung, sie nehmen beispielsweise Niederschläge auf und reduzieren damit die Hochwassergefahr. Wir sind es unseren Kindern und Enkelkindern schuldig, mit der Ressource Boden viel sorgsamer als bisher umzugehen", betont VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen am heutigen Weltbodentag.

Allein der Verkehr benötigt in Oberösterreich eine Fläche von 358 Quadratkilometer, das entspricht der vierfachen Fläche von Linz, macht der VCÖ aufmerksam. Seit dem Jahr 2005 hat der Flächenverbrauch des Verkehrs um 23 Quadratkilometer, das entspricht etwa der Fläche vom Traunsee. Gemeinsam mit den Bauflächen sind bereits 976 Quadratkilometer von Oberösterreich verbaut, das sind pro Kopf 664 Quadratmeter. Eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt, dass das im Bundesländer-Vergleich der fünfthöchste Wert ist. Den höchsten Bodenverbrauch hat das Burgenland mit 1.212 Quadratmetern pro Einwohner. Der Österreich-Schnitt liegt bei 602 Quadratmetern pro Kopf.

Und auch bei den versiegelten Flächen hat Oberösterreich im Verhältnis zur Einwohnerzahl den fünfthöchsten Wert. Bereits 426 Quadratkilometer sind versiegelt, das sind 290 Quadratmeter pro Kopf, der Österreich-Schnitt liegt bei 259 Quadratmetern.

Besonders die versiegelten Flächen verstärken die negativen Auswirkungen des Klimawandels. Bei durch Asphalt oder Beton versiegelten Flächen können die Böden keine Niederschläge aufnehmen, bei Starkregen steigt dadurch die Hochwassergefahr. Bei Hitze wiederum heizen sich Asphalt und Beton im Unterschied zu Böden massiv auf. "Die Klimakrise verlangt ein Umdenken sowohl in der Siedlungsentwicklung, als auch in der Infrastrukturpolitik", betont VCÖ-Expertin Rasmussen.

Doppelter Treiber des Flächenverbrauchs ist die Zersiedelung: Einerseits durch die Bauflächen, andererseits durch zusätzliche Verkehrsflächen, die für die Erschließung neuer Siedlungsgebiete nötig sind. Der VCÖ drängt auf eine verkehrssparende Raumordnung, die Ortskerne und Nahversorgung stärkt und die Zersiedelung stoppt.

Zudem braucht es eine flächensparende Infrastrukturpolitik. Oberösterreichs Straßennetz ist bereits rund 21.000 Kilometer lang. "Wir haben bereits ein dichtes Straßennetz und sollten daher beim Straßenausbau auf die Bremse steigen. Umso mehr als Straßenausbau zu mehr Auto- und Lkw-Verkehr führt, was wiederum im Widerspruch zu den von der vergangenen Bundesregierung beschlossenen Klimazielen steht", betont VCÖ-Expertin Rasmussen.

VCÖ: Im Burgenland pro Kopf höchster Bodenverbrauch durch Bau- und Verkehrsflächen (Bau- und Verkehrsflächen pro Einwohner in Quadratmeter, Jahr 2018 )

Burgenland: 1.212 qm pro EW

Niederösterreich: 913 qm pro EW

Kärnten: 872 qm pro EW

Steiermark: 749 qm pro EW

Oberösterreich: 664 qm pro EW

Salzburg: 510 qm pro EW

Tirol: 483 qm pro EW

Vorarlberg: 413 qm pro EW

Wien: 117 qm pro EW

Österreich: 602 qm pro EW

Quelle: Umweltbundesamt, VCÖ 2019

\*\*\*\*\*

## **In Oberösterreich bereits 70 Prozent der neuen Diesel-Pkw auf Firmen zugelassen**

- **Pro 100 km stoßen Diesel-Pkw mehr CO<sub>2</sub> aus, zahlen aber weniger Mineralölsteuer**

VCÖ (Wien, 31. Jänner 2020) - **In Oberösterreich wurden im Vorjahr bereits 70 von 100 neuen Diesel-Pkw auf Firmen oder andere "juristische" Personen zugelassen, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt (Daten am Ende der Aussendung - Bezirksdaten senden wir bei Interesse gerne zu). Insgesamt hat Oberösterreich bei den Neuwagen einen niedrigeren Diesel-Anteil als der Österreich-Schnitt. Obwohl der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Österreichs Diesel-Pkw pro 100 Kilometer höher ist als jener der Benzin-Pkw, zahlen sie pro 100 Kilometer deutlich weniger Mineralölsteuer, macht der VCÖ aufmerksam.**

Neue Diesel-Pkw sind bei Oberösterreichs Haushalten "out". Wurden im Jahr 2010 in Oberösterreich noch 12.710 Diesel-Pkw auf private Haushalte neu zugelassen, waren es im Vorjahr nur mehr 5.970 "Der deutliche Rückgang in den vergangenen Jahren ist die Folge des Dieselskandals und wie die Hersteller damit umgegangen sind. Da wurde viel Vertrauen verspielt", erklärt VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen.

Auch insgesamt ist die Zahl der neuzugelassenen Diesel-Pkw gesunken, auf 37,1 Prozent und damit unter den Österreich-Schnitt von 38,4 Prozent. Im Jahr 2015 waren noch 55,9 Prozent aller Neuwagen Diesel-Pkw.

Der Anteil der Pkw, die auf juristische Personen neuzugelassen wurden ist gestiegen. Im Vorjahr wurden in Oberösterreich bereits 70 Prozent der Diesel-Pkw auf Firmen oder andere juristische Personen neuzugelassen, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten von Datafact zeigt. Am höchsten war der Firmenwagen-Anteil unter den Diesel-Pkw in Wien mit sogar 86 Prozent. Österreichweit waren es ebenfalls 70 Prozent.

Im Schnitt stoßen die in Österreich neuzugelassenen Diesel-Pkw pro 100 Kilometer um 8,6 Prozent mehr CO<sub>2</sub> aus als die neuzugelassenen Benzin-Pkw. Aber die neuen Diesel-Pkw zahlen pro 100 Kilometer um 22,6 Prozent weniger Mineralölsteuer, macht der VCÖ aufmerksam.

Im Vorjahr wurde Diesel-Treibstoff in Österreich mit rund 710 Millionen Euro steuerlich begünstigt. In Zeiten der Klimakrise sind Steuerbegünstigungen für fossile Treibstoffe antiquiert, spricht sich der VCÖ für die rasche Abschaffung des Dieselprivilegs aus. Zudem verursachen Dieselabgase durch gesundheitsschädliche Schadstoffe, wie Stickoxide und Feinstaub, Gesundheitsprobleme.

Bereits im Jahr 2017 hat der damalige VW-Chef Matthias Müller darauf hingewiesen, dass das Dieselprivileg den nötigen Umstieg auf emissionsfreie Pkw behindert. Für Österreichs Zulieferindustrie ist die aufgrund der Klimaziele weltweite Nachfrage nach emissionsfreien Antrieben eine große Chance. "Österreich hat im Fahrzeugsektor enorm viel Know-How, beheimatet beispielsweise mit Kreisel-Electric einen Hersteller, dessen Batterien weltweit im Einsatz sind. Für Österreich kann die nötige Energiewende im Verkehr zum Jobturbo werden. Diese Chance gilt es zu nutzen", betont VCÖ-Expertin Rasmussen.

VCÖ: Burgenland hat niedrigsten Diesel-Anteil bei Neuwagen (Anteil Diesel-Pkw an Neuzulassungen Jahr 2019)

Burgenland: 35,1 Prozent

Kärnten: 35,8 Prozent

Vorarlberg: 36,4 Prozent

Oberösterreich: 37,1 Prozent

Niederösterreich: 37,4 Prozent

Steiermark: 37,8 Prozent

Wien: 39,7 Prozent

Salzburg: 40,5 Prozent

Tirol: 41,6 Prozent

Österreich: 38,4 Prozent

Quelle: Datafact, VCÖ 2020

VCÖ: In Wien ist Anteil von Firmenwagen an neuen Diesel-Pkw am höchsten (Anteil Firmen und andere juristische Personen an neuzugelassenen Diesel-Pkw im Jahr 2019)

Wien: 86,4 Prozent

Salzburg: 74,1 Prozent

Oberösterreich: 70,0 Prozent

Tirol: 67,9 Prozent  
Steiermark: 64,0 Prozent

Niederösterreich: 63,5 Prozent  
Vorarlberg: 61,5 Prozent

Kärnten: 60,0 Prozent  
Burgenland: 56,8 Prozent  
Österreich: 70,7 Prozent  
Quelle: Datafact, VCÖ 2020

\*\*\*\*\*

## **Anzahl privat genutzter Firmenwagen in Oberösterreich stark gestiegen**

- **Firmenwagenbesteuerung rasch ökologisieren**

VCÖ (Wien, 13. Februar 2020) - **In Oberösterreich ist die Zahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die einen Firmenwagen privat nutzen, in den vergangenen fünf Jahren um ein Viertel auf rund 26.300 gestiegen, macht der VCÖ aufmerksam.** Die Zahl der Arbeitnehmer mit Firmenwagen ist aber weiter eine kleine Minderheit, rund 96 Prozent der unselbständig Erwerbstätigen haben keinen Firmenwagen. **Die derzeitige Form der steuerlichen Begünstigung von Firmenwagen ist sozial ungerecht und in Zeiten der Klimakrise nicht mehr zeitgemäß, betont der VCÖ.**

Die Zahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die einen Firmenwagen privat nutzen können, ist in Oberösterreich laut Finanzministerium von 20.579 im Jahr 2014 auf 25.238 im Jahr 2018 gestiegen. Für das Jahr 2019 ist mit einem weiteren Anstieg auf rund 26.300 zu rechnen, stellt der VCÖ fest. Dazu kommen noch Firmenwagen, die von Selbständigen privat genutzt werden.

Auch wenn die Zahl deutlich zugenommen hat, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Firmenwagen sind eine Minderheit. Den rund 26.300 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Firmenwagen stehen in Oberösterreich rund 640.000 unselbständig Beschäftigte ohne Firmenwagen gegenüber, verdeutlicht der VCÖ.

Die private Nutzung von Firmenwagen wird steuerlich begünstigt. Wer das Einkommen in Geld erhält, zahlt mehr Steuern als jemand, der ein ökonomisch gleichwertiges Einkommen einschließlich Firmenwagen erhält. Diese Regelung ist alles andere als gerecht. Umso mehr als Personen mit hohem Einkommen von dieser Regelung profitieren. "Nicht der Sekretär oder die Arbeiterin am Fließband kommt in der Regel in den Genuss eines Firmenwagens, sondern das Management des Unternehmens", verdeutlicht VCÖ-Experte Michael Schwendinger.

Der Sachbezug, der monatlich zu versteuern ist, beträgt selbst für Pkw mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß nur zwei Prozent des Anschaffungspreises und ist darüber hinaus mit 960 Euro gedeckelt. Die Grenze für einen reduzierten Sachbezug von 1,5 Prozent (und maximal 720 Euro pro Monat) beträgt derzeit 118 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer (auf Basis des NEFZ-Tests), ab April 141 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer (auf Basis von WLTP-Test). Dieser Grenzwert ist zu hoch, betont der VCÖ.

Darüber hinaus gibt es für die private Nutzung von Firmenwagen keine Obergrenze. "Der Sachbezug ist gleich hoch, egal ob der Firmenwagen 7.000 Kilometer pro Jahr privat genutzt wird oder 30.000 Kilometer. Damit wird ein Anreiz gesetzt, mehr mit dem Auto zu fahren anstatt beispielsweise den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. Die derzeitige Regelung ist angesichts der Klimakrise nicht mehr

zeitgemäß", spricht sich VCÖ-Experte Michael Schwendinger für eine rasche Reform der Firmenwagenbesteuerung aus. Daten für Vorarlberg zeigen, dass Personen, die einen Firmenwagen zur Verfügung haben, 62 Prozent ihrer Alltagswege mit dem Auto fahren, während Beschäftigte ohne Firmenwagen mit 53 Prozent der Wege deutlich weniger Autofahren.

Da bereits mehr als 60 Prozent der Neuwagen auf Firmen und andere juristische Personen zugelassen werden, ist eine stärkere Ökologisierung der Firmenwagenbesteuerung auch eine Chance, die Klimabilanz von Österreichs Pkw-Flotte rascher zu verbessern, betont der VCÖ. "Je mehr emissionsfreie Firmenwagen angeschafft werden, umso mehr dieser Fahrzeuge kommen dann in Zukunft auf den Gebrauchtwagenmarkt", weist VCÖ-Experte Schwendinger auf eine positive Folgewirkung hin.

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation, Christian Gratzner (01) 8932697, (0699) 18932695

VCÖ: Anzahl Arbeitnehmer, die privat genutzten Firmenwagen haben, in Oberösterreich stark gestiegen (Anzahl Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Oberösterreich, die Firmenwagen privat nutzen)

Jahr 2019 (Abschätzung VCÖ): 26.300

Jahr 2018: 25.238

Jahr 2017: 23.992

Jahr 2016: 22.898

Jahr 2015: 21.534

Jahr 2014: 20.579

Quelle: BMF, VCÖ 2020

\*\*\*\*\*

## **In Oberösterreich geht Schere zwischen Stadt und Land bei Autobesitz immer weiter auseinander**

- **Ortskerne stärken, Zersiedelung stoppen - Bahn, Bus und Radwege forcieren**

VCÖ (Wien, 24. Februar 2020) - **Die Schere zwischen Stadt und Land geht in Oberösterreich beim Autobesitz immer weiter auseinander, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt (Daten am Ende der Aussendung). In Oberösterreich ist im Bezirk Eferding, vor den Bezirken Wels-Land und Grieskirchen der Pkw-Motorisierungsgrad am höchsten, in Linz und Steyr am niedrigsten, informiert der VCÖ.** Um Umweltschäden und die Mobilitätskosten für die Haushalte zu verringern, braucht es neben mehr Bahn, Bus und Radwegen auch die Stärkung der Ortskerne statt Zersiedelung.

Nur mehr in den Städten ist der Pkw-Motorisierungsgrad niedriger als im Landesschnitt, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt. In Linz kommen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 508 Pkw, in Steyr 588 und in Wels 601. Landesweit beträgt der Pkw-Motorisierungsgrad in Oberösterreich 636.

Die meisten Autos im Verhältnis zur Bevölkerungszahl hat der Bezirk Eferding mit 690, im Bezirk Wels-Land sind es 684, im Bezirk Grieskirchen 683, im Bezirk Rohrbach 678 und im Bezirk Ried 677.

In den vergangenen 15 Jahren ist die Schere zwischen Stadt und Land stark auseinandergegangen. Im Jahr 2005 betrug der Unterschied zwischen niedrigstem Pkw-Motorisierungsgrad (492 in Linz) und höchstem (570 im Bezirk Wels Land) 78, heute ist der Unterschied mit 182 mehr als doppelt so hoch, macht der VCÖ aufmerksam. In Linz nahm die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner um 16 zu, in den Bezirken Rohrbach und Eferding mit jeweils 131 achtmal so hoch. "Eine hohe Pkw-Dichte ist teuer für die Haushalte und auch für die Umwelt", stellt VCÖ-Experte Michael Schwendinger fest. Allein die Herstellung eines Autos verursacht im Schnitt etwa so viel klimaschädliches CO<sub>2</sub> wie zwei Jahre Autofahren.

Mehr Bahn- und Busverbindungen, die um nachfrageorientierte Mikro-ÖV-Angebote ergänzt werden, erhöhen auch in den Regionen die Freiheit in der Verkehrsmittelwahl. Da auch in den Regionen rund die Hälfte der Alltagswege kürzer als fünf Kilometer sind, ermöglichen mehr Radwege und eine radfahrfreundliche Verkehrsplanung den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad. Vor allem das immer beliebter werdende Elektro-Fahrrad hat gerade im hügeligen Oberösterreich ein sehr großes Potenzial Autofahrten zu ersetzen, betont der VCÖ.

"Das Umdenken hat bereits begonnen, die Verkehrsplanung von heute versucht die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Ortskerne stärken, mehr Bahn und Bus anbieten, Radwege ausbauen. Das ist wichtig, denn in Zeiten der Klimakrise muss es den Menschen so einfach wie möglich gemacht werden, Alltagserledigungen ohne Auto zu machen", betont VCÖ-Experte Schwendinger.

Zudem ruft der VCÖ zur Teilnahme an der Aktion "Autofasten" der katholischen und evangelischen Kirche auf. Dabei ist das Ziel, in der Fastenzeit möglichst selten Auto zu fahren. Nicht aus Gewohnheit ins Auto steigen, sondern vorher überlegen, ob es nicht auch Alternativen zum Auto gibt. Bei kurzen Strecken zum Beispiel zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren. Oder dort, wo es öffentliche Verkehrsverbindungen gibt, Bahn und Bus benutzen. Und: Auch durch Fahrgemeinschaften lassen sich viele Autofahrten einsparen. Mehr Informationen gibt es unter [www.autofasten.at](http://www.autofasten.at)

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation, Christian Gratzner, (01) 8932697, (0699)18932695

VCÖ: Schere zwischen Stadt und Land geht bei Pkw-Motorisierung auseinander (Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2019 - in Klammer Jahr 2005)

1. Linz: 508 Pkw pro 1.000 Einwohner (492)
2. Steyr: 588 (497)
3. Wels: 601 (527)
4. Bezirk Linz Land: 638 (566)
5. Bezirk Urfahr Umgebung: 650 (560)  
Bezirk Gmunden: 650 (538)
7. Bezirk Perg: 653 (542)
8. Bezirk Freistadt: 655 (539)
9. Bezirk Vöcklabruck: 657 (549)

10. Bezirk Kirchdorf an der Krems: 659 (541)
  11. Bezirk Braunau am Inn: 663 (551)
  12. Bezirk Schärding: 667 (536)
  13. Bezirk Steyr Land: 671 (557)
  14. Bezirk Ried im Innkreis: 677 (560)
  15. Bezirk Rohrbach: 678 (547)
  16. Bezirk Grieskirchen: 683 (563)
  17. Bezirk Wels Land: 684 (570)
  18. Bezirk Eferding: 690 (569)
- Oberösterreich: 636 (541)  
Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2020

+++++

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation, Christian Gratzner, (01) 8932697, (0699) 18932695