©Österreichischer Naturschutzbund; download unter www.biologiezentrum.at

Es ist allerhöchste Zeit für eine breite, weltweite, öffentliche Diskussion und für konsequentes Handeln zur Reduzierung des Luftverkehrs.

vernünftige Raumordnungs- un Luftverkehrspolitik zu erreiche daß der wirtschaftlich notwe dige Luftverkehr (Fluglinie und Geschäftsverkehr) unter A wägung des Einsatzes ande Verkehrsträger (Eisenbahn ordnungsgemäß und ausreichen abgewickelt werden kann.

Informationen zum Thema:Internati nale Plattform gegen Flugemissione c/o Dachverband für Natur- und U weltschutz in Südtirol, Kösplatz I-39100 Bozen, Tel. 0039/471-973700

Österr. Plattform Fluglärm Am Schönberg 9, A-2500 Sooss

Verkehr aktuell

Energiesteuer und Mobilität

Seit 1. Juni 1996 werden Strom und Gas mit einer Energiesteuer belegt. Der Verkehr hingegen, der seinen Energiebedarf fast zur Gänze aus Treibstoffen deckt, bleibt bei der jetzigen Besteuerung völlig unbelastet, obwohl er die größten Wachstumsraten im Energieverbrauch aufweist. Nur eine Besteuerung der Treibstoffe kann auch beim Energieverschwender Verkehr das Sparen bewirken.

Um neben dem Effekt der Budgetsanierung auch einen ökologischen Effekt bei der Energiesteuer zu erzielen, dürfen die Treibstoffe nicht von der Energiesteuer ausgenommen werden. Die Energiesteuer beträgt je nach Verrechnungseinheit etwa 10 Groschen je Kilowattstunde Strom und 6 Groschen je Kilowattstunde Gas. Unter der Annahme, daß Treibstoffe mit einem gleich hohen Steuersatz je Kilowattstunde belegt werden wie er für Gas vorgesehen ist, müßte die Energiesteuer für einen Liter Normalbenzin 45 Groschen und für Diesel 52 Groschen betragen.

Die Mineralölsteuer ist kein Ersatz für eine Energiesteuer auf Treibstoffe

Eine Energiesteuer auf Treibstoffe muß so wie die Mehrwertsteuer getrennt von der Mi-

Private Ökobilanzen gehen nicht mehr auf

Gut gemeinte Energiesparmaßnahmen im privaten Bereich können die zunehmende Umweltbelastung durch den Verkehr nicht aufwiegen. Wenn beispielsweise der Besitzer einer Altbauwohnung sein Domizil vorbildlich nach neuestem Standard isoliert und anschließend auf die Malediven jettet, werden bei diesem Flug pro Passagier 1,7 Mio. Tonnen CO_2 freigesetzt. Das ist mehr als der Sanierer während einer Heizperiode spart. Ebenso kann die beste Wärmedämmung einer 140-Quadratmeterwohnung den durchschnittlichen Benzinverbrauch für täglich 10 km Autofahrt nicht ausgleichen.

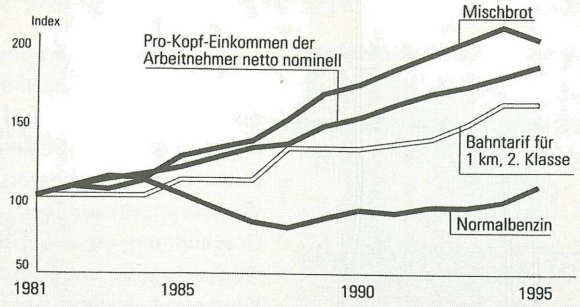
©Österreichischer Na

neralölsteuer eingehoben werden. Energie- und Mineralölsteuer zu vermischen widerspricht der Forderung nach Transparenz und Kostenwahrheit. Die Mineralölsteuer ist eine Leistung, die (fast) nur vom motorisierten Straßenverkehr erbracht wird und daher auf dessen „Guthabenkonto" zu verbuchen ist.

Eine Energiesteuer auf Treibstoff hingegen, wäre keine Leistung, die als „Guthaben" des Straßenverkehrs verbucht werden könnte, wenn diese Energiesteuer in gleicher Höhe auch für alle anderen Energieträger gilt. Um zur Kostenwahrheit zu kommen, dürfen nur die KFZ-spezifischen Einnahmen gegen die Kosten aufgerechnet werden, mit denen der Kfz-Verkehr die Allgemeinheit belastet.

VCÖ-Österreich

Benzin so billig wie vor 15 Jahren

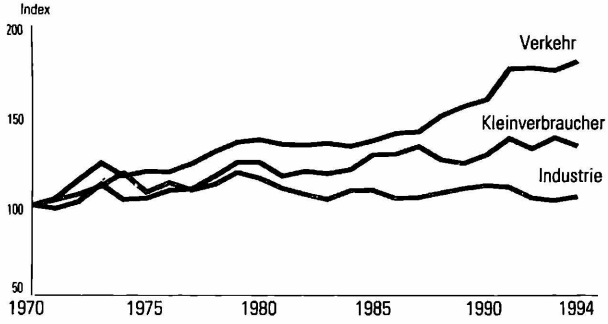


Daten: ÖSTAT, ÖBB
Grafik: VCÖ Verkehrsclub Österreich 1996

Vom 3-Liter-Auto keine Spur

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch neuzugelassener Autos pro 100 Kilometer ist in den letzten 15 Jahren um etwa ein Viertel gesunken. Trotzdem sinkt der Gesamtbedarf an Treibstoff in Österreich nicht. 1994 wurde österreichweit doppelt so viel Treibstoff verbraucht wie vor 25 Jahren und 1/3 mehr als vor 15 Jahren. Denn der Großteil der Autos ist immer noch zu schwer, zu hoch motorisiert und verbraucht zu viel Treibstoff. Selbst bei den heute verkauften Neuwägen erreicht kaum einer einen Verbrauchswert unter 6 Liter auf 100 km.

Alle sparen, nur der Verkehr verbraucht mehr Energie
(Energieverbrauch in Österreich von 1970–1994)



Daten: OMV, Daten zur österreichischen Energieversorgung 1995
Grafik: VCÖ Verkehrsclub Österreich 1996

B U C H T I P

„Einkaufs verkehr – Nahversorgung versus Einkaufszentren"

VCÖ Schriftenreihe „Wissenschaft und Verkehr" 2/1996, 64 Seiten, 80 Graphiken und Fotos, Wien 1996.
PREIS: öS 180,–
(ab zwei Exempl. und für VCÖ-Mitglieder öS 120,–)

Die VCÖ-Publikation „Einkaufsverkehr" zeigt, wie bedroht unsere Nahversorgung heute ist, wie der gesetzliche Rahmen für einen fairen Wettbewerb zwischen Nahversorgern und autogerechten Einkaufszentren aussehen müßte, wie Nahversorger sich trotz ungünstiger Rahmenbedingungen immer wieder behaupten, und wie Gemeinden mit Bürgern und Wirtschaftstreibenden den Kaufkraftabfluß aufhalten und die Nahversorgung sichern können.

Das Buch ist erhältlich bei:
VCÖ, Dingelstedtgasse 15
1150 Wien
Tel. 0222/8932694
Fax 0222/8932431

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Land (vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz)

Jahr/Year: 1996

Band/Volume: 1996_4

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: Verkehr aktuell: Energiesteuer und Mobilität 24-25