

## Notiz Block



## A1 bekommt neue Anschlussstelle

Die Westautobahn (A1) in Oberösterreich bekommt eine neue Anschlussstelle bei Eberstalzell bei etwa Kilometer 200 zwischen dem Voralpenkreuz und Vorchdorf. Das Projekt hat Landeshauptmannstellvertreter Franz Hiesl gemeinsam mit Gernot Brandtner, dem Geschäftsführer von Asfinag Bau Management, in Linz vorgestellt. Der Baubeginn für die Autobahnanschlussstelle war für den Oktober vorgesehen, die Fertigstellung ist für Mai 2009 geplant. Die Verkehrsbehinderungen auf der A1 sollen währenddessen „minimal“ sein und nur den Pannestreifen betreffen.

## Lärmschutzwände umstritten

Die österreichischen Autofahrer stehen Lärmschutzwänden sehr skeptisch gegenüber. Das ergab eine Umfrage, die das Institut Oekonsult unter 583 Lenkern auf der A1, der A8 und der A9 durchgeführt hat. Die Ergebnisse wurden vom oberösterreichischen Landesrat Josef Stockinger präsentiert. Er trat für eine „Nachdenkpause“ bei der Errichtung neuer Wände ein. Zwei Drittel der Befragten hatten der Aussage „Ich finde die Lärmschutzwände entlang der österreichischen Autobahnen ganz okay“ nicht zugestimmt. Ähnlich viele bezweifeln ihre Wirksamkeit und vermuten, dass sie eher der Förderung der Bauwirtschaft als dem Lärmschutz dienen. 88,7 Prozent halten die Wände für problematisch für die Verkehrssicherheit, etwa weil sie Rettungseinsätze erschweren würden. Knapp 60 Prozent attestieren ihnen konzentrationsmindernde Wirkung durch das sogenannte Tunnelblicksyndrom. Einen Nachteil für den Tourismus durch die sich hemmenden Bauten sehen 89,4 Prozent. Für mehr Lärmschutzwände sprachen sich nur 18,2 Prozent aus, 66,4 Prozent wären hingegen

für einen Baustopp. Die Frage, ob Gebäudesanierung eine Alternative sein könne, wurde nur inländischen Lenkern gestellt. Das Angebot „Lärmschutzfenster plus Wärmedämmung statt Lärmschutzwand“ halten zwei Drittel der Autofahrer für überlegenswert. Allerdings spiegelte die Befragung eher die Meinung der gesamtösterreichischen Bevölkerung und nicht speziell jene der Anrainer wider, räumte Stockinger ein. Dennoch steht für den Landesrat fest: „Die Skepsis überwiegt mittlerweile.“ Er plädiert daher für einen vorläufigen Baustopp. Stelle sich bei einer Überprüfung heraus, dass eine Lärmschutzwand tatsächlich ihren Zweck erfülle, sei er „hundertprozentig dafür“. Allerdings wolle er Gewissheit haben, dass die Wand tatsächlich dem Lärmschutz diene und nicht eine „Konjunkturspritze für die Bauwirtschaft“ sei, so Stockinger.

## Diesel-Boom geht zu Ende

Noch vor vier Jahren betrug der Diesel-Anteil an Neuwagen mehr als 70 Prozent, mittlerweile sind es nur noch 55 Prozent. Der Verkehrsclub Österreich (VCO) rechnet damit, dass im kommenden Jahr erstmals seit 1996 wieder mehr Benziner als Diesel-Pkw neu zugelassen werden. Den stärksten Rückgang wies zuletzt das Burgenland mit minus 6 Prozentpunkten auf, in Wien ging der Anteil mit minus 0,4 Prozentpunkten am wenigsten zurück. „Gerade Städte haben große Probleme mit der Luftqualität. Deshalb ist es unerfreulich, dass in Wien der Anteil der Diesel-Pkw so hoch ist. Diesel-Abgase sind gesundheitsschädlicher, enthalten Stickoxide und trotz Rußpartikelfilter nach wie vor Feinstaubpartikel“, warnte VCO-Expertin Ulla Rasmussen. Der VCO kritisiert, dass die Mineralölsteuer auf Diesel „trotz der höheren Schädlichkeit der Abgase“ pro Liter um 9,5 Cent niedriger ist als bei Benzin. APA/kl

**Luxusartikel:** Wird ein Auto für viele bald unerschwinglich?

## Geldvernichtungsmaschine Kraftfahrzeug

Benzinpreise bewegen sich an der Schmerzgrenze, Versicherungsprämien und andere Erhaltungskosten steigen – für die „Melkkühe der Nation“ ist kein Ende der Belastungen in Sichtweite.

Mario Koepl

Die großen Autokonzerne sehen angesichts aktueller Absatzzahlen und einer durch die Finanzkrise drohenden weiteren Konsumflaute ungemütlichen Zeiten entgegen. So klagen vor allem prominente deutsche Hersteller wie BMW (erneuter starker Umsatzverlust im September), Daimler oder Opel laut über ein schlechtes Geschäft. Sogar die Worte „veritable Krise“ werden nun verschämt ausgesprochen.

Die Daten des europäischen Herstellerverbandes ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) sind ernüchternd, und viele in der EU beheimatete Konzerne reagieren bereits mit Produktionskürzungen und Personalfreisetzungen – von den USA ganz zu schweigen. So blieben auch hinter den Kulissen der kürzlich stattgefundenen Pariser Motor Show die Mienen von Vertretern von General Motors und Co ernst. Warum bleiben zahlreiche neue Modelle im Schaumraum oder Werk? Ist wirklich die schwache Konjunktur oder die steigende Angst vor einer weltweiten Rezession daran schuld? Was ist mit den Konsumenten, die lieber auf alles andere als auf das eigene Auto verzichten, los?

Werfen wir einen Blick in die Brieftasche jener begehrten Zielgruppe, die ihr Geld tunlichst in die Kassen der Automobilhersteller rund um den Globus einzahlen soll. Nicht auf große Firmenfuhrparks und gut situierte Einzelpersonen oder die neuen Millionäre in Russland, Indien oder China, sondern auf die Durchschnittsfamilie und die Masse der Bevölkerung vor Ort. Unbestritten ist dieses Jahr für viele Schichten mit niedrigem oder mittlerem Einkommen das Autofahren spürbar teurer geworden. Die Schmerzgrenze im Hinblick auf die eigene Mobilität ist in einigen Fällen fast erreicht.

## Dauerpreissteigerungen

Eine aktuelle Studie des deutschen Autofahrerclubs ADAC beziffert etwa den Anstieg der Kosten für den Kauf, Erhalt und Betrieb eines privaten Kfz seit 2000 mit 25,2 Prozent, während im gleichen Vergleichszeitraum sich die Verbraucherpreise „lediglich“ um 15,6 Prozent erhöht haben. In Zahlen für 2008 um-



Autofahren ist längst zum Luxus geworden. Die Kostenspirale dreht sich munter weiter. Foto: Bilderbox.com

gelegt, beläuft sich der dortige Anstieg auf 4,3 Prozent, während die Inflationsrate um 2,9 Prozent wuchs. Ähnliche Zahlen sind auch bei uns Realität.

Natürlich haben sich in allen vergleichbaren Statistiken vor allem die stark erhöhten Spritpreise niedergeschlagen. Das ist und bleibt leider auch mittel- bis langfristig ein schwerer Schlag für jeden Autobesitzer, den es finanziell zu tragen gilt. Doch eben dieser Preis an der Zapfsäule zwingt neuerdings so manchen dazu, den Sparstift nun auch rigoros beim über alles geliebten Automobil anzusetzen und die Notwendigkeit des Einsatzes oder der Anschaffung des Kfz zu überdenken.

Auch die Preise für den Ankauf eines Autos allein sind trotz vieler Werbezuckerl und Aktionen der Hersteller in den letzten Jahren merklich gestiegen. Gleichzeitig wachsen die allgemein notwendigen Ausgaben für jeden Autofahrer an. Steigende Versicherungsprämien, stetige Verteuerung bei Reparaturen und Service, erhöhte Steuerbelastungen und dergleichen mehr drücken spürbar auf die Geldbörse. Beim Konsumenten machen sich beim Kauf eines Autos auch die neuen „Strafgebühren“ der EU-Staaten wie etwa jene in Form einer Verteuerung durch das heimische

NoVA-Bonus-Malus-System für CO<sub>2</sub>-Emission bemerkbar. Die Finanz- und Bankenkrise macht es zudem vor allem jenen schwer, die ihr Auto nur auf Basis von Fremdfinanzierungen wie Kleinkrediten oder Leasing erwerben können oder müssen. Überdies haben viele Hersteller verabsäumt, neue Modelle im Hinblick auf den wachsenden Trend zur Ökologie und zur Verbrauchersparnis zu konzipieren. Das Resultat sind Karren, die das Budget auch nach dem Erwerb noch lange schwer belasten. Da klingt die treuherzige Aussage, „man trage mit der Angebotspalette dem allgemeinen Kundenwunsch Rechnung“, lachhaft. Sicher sind sparsame Kleinwagen noch nicht flächendeckend en vogue; dass die Entwicklung verschlafen wurde, ist aber unlegbar.

Im Sinne des Wirtschaftszweigs will man nun staatlich gegensteuern, um die „Melkkühe der Nation“ bei der Stange zu halten. So wurden Belohnungen à la Förderung „grüner“ Neuwagen ebenso angedacht wie zum Beispiel eine steuerliche Entlastung für Pendler. Dem Konsum helfen derartige Notaktionen kaum. Ein Ende der Kostenspirale für leidgeprüfte Autobesitzer ist noch längst nicht in Sicht, und für manche wird Autofahren zum Luxus werden.