

MOBILITÄT 2030

FOLGE 3: *Wen es treffen wird, wie viel es kosten wird.*

Mobilität muss leistbar bleiben

Experten haben aufgezeigt: Klimafreundliche und leistbare Mobilität sind kein Widerspruch, wenn wir den technologischen Fortschritt richtig nützen. Was derzeit zum Thema „Klimaschutz & Verkehr“ diskutiert wird, ist oft die Neuauflage alter Belastungs-Ideen für Autofahrer.

CITYMAUT, ROAD PRICING AUF ALLEN STRASSEN, Erhöhung der Mineralöl- und der Kfz-Steuern, Senkung des Pendlerpauschales: Derartige Ideen schwirren schon lange in der politischen Debatte herum. Ging es bisher meist darum, noch mehr Geld von Autofahrern für den Staatshaushalt zu lukrieren, ist das Motiv nun offiziell ein anderes: Zum Schutz des Klimas soll Autofahren verteuert werden. Damit den Menschen gar nichts anderes übrig bleibt, als darauf zu verzichten.

In den nächsten Wochen will die Regierung entscheiden, welche Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich tatsächlich gesetzt werden sollen.

Neue Wege statt alte Hüte

Im „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“ haben Österreichs führende Mobilitätsexperten deutlich gemacht, dass es bei der weiteren CO₂-Reduktion im Verkehr in erster Linie um die technologische Weiterentwicklung gehen sollte. Allein die Weiterführung der bisherigen technischen Entwicklung bringt uns bis 2030 eine CO₂-Reduktion beim Verkehr um 28 Prozent. Gemeinsam mit sinnvollen Anreizen für einen höheren Pkw-Besetzungsgrad und innovativen Mobilitäts-Dienstleistungen kommt damit das CO₂-Einsparungsziel von 36 Prozent, zu dem Österreich sich international verpflichtet hat, in greifbare Nähe.

Zusätzliche massive CO₂-Einsparungspotenziale lässt der Einsatz alternativer, nachhaltig erzeugter Kraftstoffe (z.B. Biokraftstoffe, „E-Fuels“) erwarten. Ihr großer Vorteil: Wir können sowohl bisherige Fahrzeuge als auch die Tankinfrastruktur nutzen – und sind nicht von massiven Umstellungskosten betroffen. Würde man hingegen die Konsumenten auf den Umstieg auf andere Antriebe zwingen, würde diese „Mobilitätswende“ 16 Milliarden Euro Mehrkosten verursachen.

Vor diesem Hintergrund zeigt die dritte Ausgabe unseres Dossiers „Mobilität & Klimaschutz“ auf, welche Konsequenzen zusätzliche Belastungen und eine erzwungene Umstellung für Österreichs Bevölkerung und den Wirtschaftsstandort wirklich hätten. ■



Seite II: Welche Maßnahmen zur Diskussion stehen.

Seite IV: Wen diese Maßnahmen besonders treffen würden.

Seite VI: Mögliche negative Konsequenzen einer Verteuerung der Mobilität für ganz Österreich.

Seite VIII: Wie es weitergehen soll.

Was alles auf uns zukommen könnte

Unter dem Titel „Klimaschutz“ werden derzeit unterschiedliche Ideen diskutiert, um Autofahren teurer und unattraktiver zu machen. Entschieden ist noch nichts, doch schon im Herbst könnten manche dieser Maßnahmen beschlossen werden.

„Road Pricing“ für Pkw auf allen Straßen

Laut EU-Kommission sollen alle Länder ab 2026 pro gefahrenem Kilometer Autobahn-Maut kassieren. Unsere Vignette wäre dann Geschichte.

Studien zeigen, dass sich eine kilometerabhängige Bemaßung erst ab 5 Cent pro Kilometer rechnet. Um den durch „Road Pricing“ entstehenden Ausweichverkehr zu bekämpfen, wollen die Befürworter in Österreich die Mautpflicht gleich auf das gesamte Straßennetz ausdehnen.

Fahrverbote in Landeshauptstädten

Nicht nur in Wien, sondern auch in den Landeshauptstädten könnte die Einfahrt für Diesel und Benziner verboten werden. Als Begründung dafür wird das „Weißbuch Verkehr“ der EU-Kommission herangezogen. Dieses enthält aber lediglich die unverbindliche Empfehlung eines künftig vollständigen Verzichts auf „mit konventionellem Kraftstoff betriebene Pkw“ im Stadtverkehr.

Die sozialen Folgen wären enorm: Wer auf das Auto angewiesen ist und sich einen raschen Umstieg auf teure E-Autos nicht leisten kann, muss draußen bleiben.

City-Maut in Landeshauptstädten

Erst jüngst hat die Wiener Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou eine City-Maut bereits ab der Stadtgrenze zur „Pendler-Abwehr“ vorgeschlagen. Wegen immenser Kosten für die Überwachung ist diese Idee wenig realistisch. Trotzdem regt das Umweltbundesamt ähnliche Konzepte auch für andere Innenstädte an. Betroffen wären all jene, die in den Stadtzentren arbeiten, sich dort aber keine Wohnung leisten können. Kurz gesagt: eine Zusatzsteuer für Geringverdienende.

Höhere Mineralölsteuer

Eine Erhöhung der Mineralölsteuer bringt weniger Pkw-Verkehr und damit weniger Treibhausgase – so die Theorie. Einem

Reality-Check hält diese These aber nicht stand: Pkw-Fahrten erfolgen nicht zum Spaß – und in vielen Regionen Österreichs gibt es keine echten öffentlichen Verkehrsalternativen. Außerdem würde eine höhere Mineralöl-Steuer den Tanktourismus zum Erliegen bringen. Der Finanzminister müsste sich andere Einnahmequellen überlegen.

Schon deshalb ist die Hoffnung, dass zum Ausgleich einer höheren Mineralölsteuer die motorbezogene Versicherungssteuer oder die NOVA gesenkt werden könnten, illusorisch.

„Ökologisierung“ des Pendlerpauschales

Wer weit zum Arbeitsplatz fahren muss, erhält dafür mit dem Absetzbetrag des „kleinen“ oder „großen“ Pendlerpauschales eine Abgeltung. Sie soll künftig „ökologisiert“ werden.

Das heißt konkret: Das große Pendlerpauschale, das ausbezahlt wird, wenn man mit Öffis mehr als eine Stunde pro Wegstrecke unterwegs wäre und darüber hinaus weitere Rahmenbedingungen erfüllt, soll gestrichen werden, weil es einen Anreiz zur Pkw-Nutzung und Zersiedelung darstelle.

Das WIFO will gar jegliche Pendler-Unterstützung als „umweltschädliche Subvention“ abschaffen. Wo Menschen in strukturschwachen Gebieten Arbeit finden sollen, sagen die Experten leider nicht.

Senkung der Tempolimits für Pkw

Statt 130 km/h auf Autobahnen, 100 auf Landstraßen und 50 im Ortsgebiet sollen die Tempolimits künftig 100, 80 und 30 km/h betragen. Befürworter sehen darin eine „weiche Maßnahme“, weil Autos ja immer noch fahren dürften – und man pro Weg lediglich „ein bisschen länger“ braucht.

Abgesehen davon, dass Tempo 30 im Ortsgebiet laut Studien nicht niedrigere, sondern höhere Abgas-Emissionen bringt, ist klar: Langsamer fahren kostet einfach mehr Zeit. Wenn etwa ein Pkw-Pendler mit 35 Kilometer Anfahrt zum Arbeitsplatz durch niedrigere Geschwindigkeitsbeschränkungen fünf Minuten pro Wegstrecke verliert, sitzt er über ein Arbeitsjahr gerechnet fast eine ganze Arbeitswoche (37,5 Stunden) mehr im Auto. ■

Irmi und Tom Pursch führen einen Ferienhof im Pinzgau, hoch am Berg bei Bruck an der Glocknerstraße.

Tom arbeitet in Hallein und pendelt täglich 75 Kilometer hin und zurück. Das Ehepaar hat drei Kinder, Nummer vier ist unterwegs. Ohne zwei Autos wäre die Familie aufgeschmissen.



Um 7 Uhr früh muss ich zum Bäcker, Semmeln für die Gäste holen. Um 8 zum Kindergarten. Mittags die Kinder wieder abholen. Von den Fahrten meines Mannes rede ich noch gar nicht. Steigende Benzinpreise tun uns richtig weh.

Irmi Pursch, Salzburg

Christian Leeb und seine Frau pendeln zu verschiedenen Uhrzeiten von Eisenstadt nach Wien – er mit dem Bus, sie mit dem Auto. Christian betreut oft bis spät-

abends Studenten auf der Uni Wien, der letzte Eilkurs der Busverbindung nach Eisenstadt fährt aber schon um 18 Uhr. Danach gibt es nur Busse, die in jeder Ortschaft anhalten.



In der Früh geht's ja, da brauche ich eine Stunde. Abends doppelt so lang. Die Politik soll erst die öffentlichen Verkehrsmittel ausbauen, bevor sie verlangt, dass die Leute umsteigen.

Christian Leeb, Burgenland

Gerald Glanznig ist Schichtarbeiter, der täglich von Pörschach am Wörthersee nach Villach pendelt. Seine Schichten beginnen entweder um 6 Uhr, um 14 Uhr oder um 22 Uhr, dadurch kommen öffentliche Verkehrsmittel an den meisten Tagen nicht in Betracht.



An Tagen, an denen ich Frühschicht habe, geht um diese Zeit noch kein Bus. Ich habe 27 Kilometer zur Arbeit, die fahre ich auf der Autobahn. Road Pricing statt der Vignette wäre für mich eine Katastrophe.

Gerald Glanznig, Kärnten

Wen trifft's?

*Neue Belastungen für Autofahrer und hohe Umstiegskosten auf E-Mobilität würden vor allem Familien, Menschen am Land und sozial Schwächere treffen.
Die wichtigsten Fragen & Antworten zu den Auswirkungen einer politisch motivierten Verteuerung des Verkehrs.*

Was zahlen die Autofahrer heute an Steuern und Abgaben?

Der gesamte Straßenverkehr liefert bereits heute mehr als 14 Milliarden Euro pro Jahr an Steuern, Abgaben und Mauten an den Fiskus ab. Die größten Brocken: die Mineralölsteuer mit rund 4,2 Mrd., die Mehrwertsteuer auf Kraftstoffe, Neuwagenkäufe und Reparaturen mit ca. 4,3 Mrd., die motorbezogene Versicherungssteuer mit 2,4 Mrd. und Mauten und Vignetten mit 2,1 Mrd. Euro.

Der Straßenverkehr kommt damit nicht nur selbst für die nötige Infrastruktur auf. Deren Bau und Erhaltung kosten pro Jahr rund 4 Milliarden. Er liefert zusätzlich einen erheblichen Beitrag für die Finanz-Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden. Die Autofahrer subventionieren damit andere Bereiche kräftig mit.

Wen treffen die Maßnahmen besonders?

Die Leidtragenden sind vor allem sozial schwächere Mobilitätsteilnehmer. Sie können sich einen Wechsel zu teuren alternativen Antriebsarten (z.B. Elektro-Auto) nicht leisten. Der „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“ zeigt: Personen mit einem geringeren Einkommen erwerben zu rund 52 Prozent ihren Pkw als Gebrauchtwagen. Fast ein Drittel der Autofahrer aus niedrigeren sozialen Schichten planen, ihren Pkw „fertig zu fahren“. Autofahrer mit geringem Einkommen bzw. aus einfachen sozialen Schichten fahren tendenziell ältere Pkw in niedrigen Euro-Abgasklassen. Und 14 Prozent der Geringverdiener können sich überhaupt keinen Austausch ihres Fahrzeuges leisten.

Wer ist auf einen Pkw besonders angewiesen?

Vor allem für Menschen, die am Land leben, und für Familien ist der eigene Pkw unverzichtbar. Die Daten im „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“ liefern dazu eindeutige Befunde:

— Je kleiner der Wohnort, desto stärker ist man für die täglichen Wege vom Pkw abhängig – und desto seltener stehen öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung. In Orten unter 5.000 Einwohnern ist für fast 60 Prozent der Menschen ein Leben ohne Pkw nicht möglich.

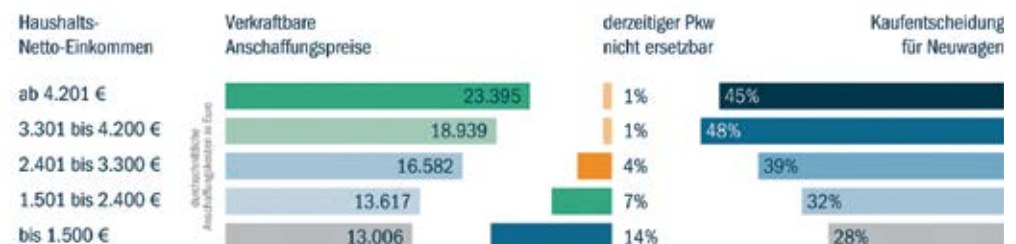
— Personen, die in einem Haushalt mit Kindern leben, haben zu 89 Prozent zumindest einen Pkw im Haushalt. Bei den allein lebenden Männern sind es nur 63 Prozent, bei den allein lebenden Frauen sogar nur 55 Prozent. Wer Kinder hat, kommt ohne Pkw kaum weiter – und würde dafür mit höheren Kosten noch zusätzlich belastet. ■

Gibt es öffentliche Verkehrsmittel als zumutbare Alternative?

Zwei Drittel der Österreicher leben im ländlichen Raum. Sie würden besonders unter einer Verteuerung des Individualverkehrs leiden. Öffi-Alternativen gibt es für viele erst gar nicht.



Welchen Pkw-Anschaffungspreis können Sie finanziell verkraften?



Pero Stokic wohnt in Klagenfurt. Er arbeitet von 6 bis 16 Uhr in einer Papierfabrik in Frantschach und fährt mit seinem Fiat Doblò dorthin. Öffentliche Verkehrsmittel stehen um diese Zeit nicht zur Verfügung.



Die Fahrt zur Arbeit kostet viel Zeit, 50 Minuten pro Strecke, wenn's gut geht. Bei noch schärferen Tempolimits wird's mühsam, die Lkw fahren ja alle schon 90 km/h.

Pero Stokic, Kärnten

Auch Alfred Gruber ist Pendler. Er wohnt in Perg in Oberösterreich und arbeitet bei einem Unternehmen für Feuerwehr-Ausrüstung in Leonding bei Linz. Die schwierige Verkehrssituation rund um Linz bedeutet für ihn zusätzliche Erschwerung. Auch Grubers Frau muss pendeln, sie arbeitet in Linz.



Mich ärgert, dass wir die Fehler und Versäumnisse der Politik ausbaden müssen. Da laufen Planungen jahrelang schief und am Ende wird die finanzielle Keule gegen die Autofahrer geschwungen.

Alfred Gruber, Oberösterreich

Günter Hofmann ist Fahrschullehrer in Tirol. Von seiner Wohnung in Zirl zur Fahrschule in Imst braucht er 20 Minuten mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln wäre er zwei Stunden unterwegs.



Ich würde gern öffentlich fahren, aber es geht nicht. Wenn kilometerabhängiges Road Pricing käme, wär' das ein echtes Problem für mich.

Günter Hofmann, Tirol

Staat & Standort zahlen drauf

Welche Konsequenzen hat eine Verteuerung der Mobilität für Einkommen und Beschäftigung in Österreich? Der Ökonom CHRISTIAN HELMENSTEIN vom Economica Institut für Wirtschaftsforschung hat dies wissenschaftlich untersucht.



Daten und Fakten: Expertenbericht des ÖAMTC

Im „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“ unterziehen namhafte Wissenschaftler und Fachleute auf Einladung des ÖAMTC die bisherigen politischen Ansätze und Ziele für eine „Mobilitätswende“ einem wissenschaftlich und fachlich fundierten Faktencheck. Sie berechnen unter anderem, welche Emissionsreduktionen und Mobilitätsszenarien bis 2030 realistisch sind. Sie zeigen auch auf, welche Konsequenzen politische Steuerungsmaßnahmen (z.B. durch Verteuerungen einzelner Antriebe) für Konsumenten und Wirtschaft haben.

Weitere Infos unter ► www.oeamtc.at/mobilitaet2030



—Herr Dr. Helmenstein, Sie haben mit Ihrem Forschungsteam die wirtschaftlichen Konsequenzen einer politisch gewollten „Mobilitätswende 2030“ analysiert. Wie lautet Ihr Befund?

HELMENSTEIN: Wir haben in unserer Studie die Auswirkungen einer forcierten „Mobilitätswende“ auf die Gesamtwirtschaft ebenso wie auf die privaten Haushalte und den Fiskus untersucht. In jedem dieser Bereiche gibt es unterschiedliche Erkenntnisse, aber der Gesamtbefund ist klar: Eine staatliche Intervention verursacht aus ökonomischer Perspektive zusätzliche Belastungen für Konsumentinnen und Konsumenten und geht zugleich mit geringeren Einnahmen für den Staat einher.

—Das freut den Finanzminister wohl...

... sicher nicht. Denn nach unseren Berechnungen verursacht eine solche „Mobilitätswende“ ohne Gegenfinanzierung bis zum Jahr 2030 Einnahmenverluste aus verkehrsabhängigen Steuern und Abgaben von rund 36 Prozent im Vergleich zu 2017.

Kumuliert man die jährlichen Steuerrückgänge über den gesamten Betrachtungszeitraum, ergeben sich Mindereinnahmen von 7,3 Milliarden Euro.

Wenn alternative Antriebe das Bild prägen, sinkt das Aufkommen aus motorbezogener Versicherungs- und Mineralölsteuer substantiell, jenes der NOVA konvergiert schließlich gegen null. Das Ergebnis wäre eine beachtliche Budgetlücke.

Christian Helmenstein vom Economica Institut für Wirtschaftsforschung hat berechnet, was eine politisch intendierte „Mobilitätswende“ kosten würde. Nicht nur für die Autofahrer, auch für den Standort Österreich würde dies teuer werden.

— *Das heißt, die Republik müsste neue Steuern erfinden, um dieses Loch zu stopfen?*
 Daran würde kein Weg vorbeiführen, es sei denn, die öffentlichen Ausgaben würden entsprechend gekürzt, was der beabsichtigten Absenkung der Abgabenquote in Österreich durchaus zuträglich wäre.

Würde hingegen der Weg einer steuerlichen Gegenfinanzierung begangen, könnte eine Erhöhung der Energieabgabe auf Strom einen Teil des Steuerausfalls auffangen. Eine solche Erhöhung würde der Transformation des Energiesystems in Richtung einer strom- und/oder wasserstoffbasierten Wirtschaft allerdings zuwiderlaufen und daher die initiale politische Zielsetzung konterkarieren.

— *Sie haben in Ihrer Studie auch untersucht, welche Kosten auf die Konsumenten zukommen würden, wenn der Staat die „Mobilitätswende“ durch Eingriffe steuert, anstatt der technologischen Entwicklung ihren Lauf zu lassen. Was ist dabei herausgekommen?*

Bei der Berechnung der Umstellungskosten für die privaten Haushalte ist eine Vielzahl an Positionen zu berücksichtigen. Die Bandbreite reicht von Such-, Neuanschaffungs- und Finanzierungskosten bis zu zusätzlichen Kosten für die Ladeinfrastruktur etwa von batterieelektrischen Fahrzeugen. Dazu kommen laufende Kosten für Wartung und Service, Werteinbußen im Fahrzeugbestand sowie gegebenenfalls zusätzliche Zeitopportunitätskosten, die beim Tank- oder Ladevorgang anfallen. Zusammengefasst lässt sich sagen: Autofahren würde um insgesamt über 13 Milliarden Euro – bzw. um 2.600 Euro pro Fahrzeughalter – teurer werden, als dies bei

der natürlichen Marktentwicklung mit ohnedies steigenden Belastungen der Fall wäre.

— *Die Konsumenten wären also die Leidtragenden. Würde der Umstieg auf andere Antriebe zumindest den Standort Österreich weiterbringen? Würden Wachstum und Beschäftigung steigen?*

Nein. Zu den vorgenannten Belastungen von mehr als 13 Milliarden Euro kommen noch 3 Milliarden Euro an Kosten hinzu, die außerhalb der privaten Haushalte anfallen. Im Ergebnis sinkt unseren Modellrechnungen zufolge das BIP vorübergehend etwas, während die Inflationsrate geringfügig ansteigt.

Per saldo fallen die ökonomischen Effekte der „Mobilitätswende“ ohne Berücksichtigung ökologischer Wirkungen negativ aus, da die Belastungen durch den Umstieg auf alternative Antriebssysteme die zusätzlichen Impulse durch die notwendige Investitionstätigkeit überwiegen.

— *Steuerlücke, Kostenlawine, Standortprobleme: Ist eine politische „Mobilitätswende“ ein Verlustgeschäft für Österreich?*

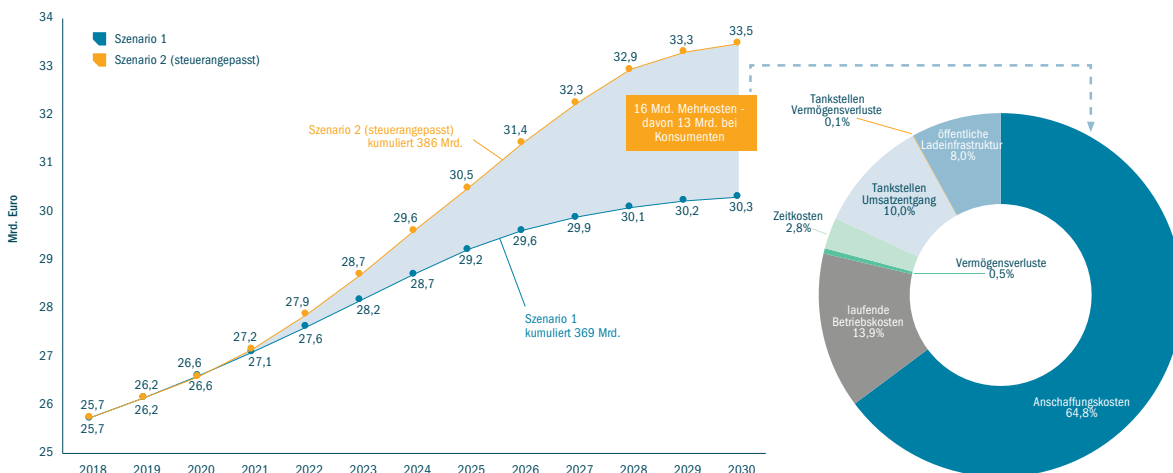
Aus ökonomischer Sicht sind damit erhebliche Herausforderungen verbunden. Es hängt von den politischen Rahmenbedingungen und Anreizsetzungen ab, welche Effekte die zweifellos notwendige Weiterentwicklung des Verkehrssektors hin zu klimaneutralen Technologien tatsächlich haben wird. Die Wirtschaftsgeschichte zeigt: Staatliche Eingriffe müssen in ihren Wirkungsmechanismen wohlüberlegt und aufeinander abgestimmt sein, um unerwünschte Wirkungen zu vermeiden. ■

Autoindustrie: Wertschöpfung & Arbeitsplätze auf dem Prüfstand

Automobilität und Antriebstechnologien sorgen nach den Befunden des „Expertenberichts Mobilität & Klimaschutz 2030“ in der österreichischen Industrie mit rund 450.000 Beschäftigten für einen erheblichen Wertschöpfungs- und Beschäftigungsanteil. Beim steirischen Autocluster (ACStyria) stehen nach Schätzungen derzeit eine Milliarde Umsatz und 10.000 Arbeitsplätze mit Verbrennungsmotoren in Zusammenhang. Ein anderes Beispiel ist KTM: Bei diesem Unternehmen hängen 95 Prozent des Umsatzes und 95 Prozent der Arbeitsplätze am Verbrennungsmotor.

Für Experten ist klar, dass der Automotivsektor in Österreich bei veränderten Rahmenbedingungen seine bisherige Leistungskraft für Wertschöpfung und Beschäftigung nicht aufrechterhalten kann. Auch mit Blick auf den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Österreich erscheint es zielführender, die technologische Weiterentwicklung zu fördern, statt diese durch politisch intendierte Maßnahmen einzuschränken.

Gesamtwirtschaftliche Belastung einer politisch intendierten „Mobilitätswende“



Szenario 1 beschreibt die Fortsetzung des marktgetriebenen Umstiegs auf CO₂-sparsamere Fahrzeuge. **Szenario 2 (steuerangepasst)** den politisch intendierten Umstieg durch Erhöhung der Steuern (Mineralöl- und motorbezogene Versicherungssteuer).



So geht's weiter

Im „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“ haben Österreichs führende Fachleute aufgearbeitet, wie die Zukunft der Mobilität ohne unnötige Belastungen aussehen kann. ÖAMTC-DIREKTOR OLIVER SCHMEROLD sagt, was der Club auf Basis dieser Erkenntnisse nun vorhat.



„Die Klimaziele des Verkehrssektors sind auch ohne harte Maßnahmen erreichbar. Wir hoffen auf ein faktenbasiertes Vorgehen der Politik“, sagt Oliver Schmerold, ÖAMTC Direktor.

— Ende September sollen die Maßnahmen festgelegt werden, die Österreichs Verkehr klimafreundlicher machen sollen. Was erwarten Sie?

OLIVER SCHMEROLD: Wir erhoffen sinnvolle Maßnahmen, wie z.B. zur Anhebung des Besetzungsgrads von Pkw. Wogegen wir uns klar aussprechen, sind neue Belastungen, die das Autofahren unnötig teurer machen und sozial Schwächere, Familien und insbesondere auch größere Teile der Landbevölkerung besonders treffen würden.

Im „Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030“ ist klar aufgezeigt, dass klimafreundlicher Verkehr ohne neue Belastungen möglich ist. Wir erwarten, dass die Regierung das entsprechend berücksichtigt.

— Was tut der ÖAMTC, um die Erkenntnisse der Experten zu verbreiten?

Der Expertenbericht wurde in einer Konferenz öffentlich präsentiert, er kann von jedermann auf unserer Website heruntergeladen werden (► www.oeamtc.at/mobilitaet2030). Wir haben ihn den Landesregierungen, Abgeordneten und fast allen Bürgermeistern in Österreich zugeschickt und sind im intensiven Gespräch mit Politik und Verwaltung.

— Und was soll passieren, wenn die wissenschaftlichen Erkenntnisse ignoriert werden?

In diesem Fall würden wir im Interesse unserer Mitglieder öffentlich sehr deutlich aufzeigen, was der Unterschied zwischen Abkassieren der Autofahrer und sinnvollen Maßnahmen für den Klimaschutz ist. Aber, wie gesagt: Faktenorientierung und Vernunft sollten sich durchsetzen. ■



Einige der beteiligten Experten (v.l.n.r.): Martin Novak (Eurotax), Peter Traupmann (Österr. Energieagentur), Helmut Eichlseder (TU Graz), Hermann Hofbauer (TU Wien), Bernhard Geringer (TU Wien), Gerfried Jungmeier (Joanneum Research), Christian Helmenstein (Economica Institut), Peter Martin (KTM Technologies), Helmut Antrekowitsch (Montanuniversität Leoben).