

# Die Bedeutung des Dieselantriebs in Österreich

Volkswirtschaftlicher Beitrag der Dieselantriebstechnologie sowie  
Darstellung eines Fahrverbot-Szenarios in Österreich

# VORWORT

# Vorwort

Österreich ist ein Dieselland! Das zeigt sich nicht nur anhand des hohen Diesel-Pkw-Anteils, sondern auch an den in Österreich beheimateten und weltweit erfolgreichen Unternehmen im Bereich der Dieselantriebstechnologie. Die Automobilwirtschaft leistet einen wesentlichen Beitrag zur heimischen Wirtschaft, wie wir bereits in der Vergangenheit anhand von Studien mehrfach dargelegt haben. Die vorliegende Broschüre geht nun noch weiter und zeigt deutlich auf, welcher immenser volkswirtschaftlicher Beitrag alleine auf die Dieselmotortechnologie zurückzuführen ist, seien es Wertschöpfungs- oder auch Beschäftigungseffekte. Wir sind stolz auf diese Leistungen und wollen gerade auch in Zeiten von politischem und öffentlichem Gegenwind klar aufzeigen: Der Dieselmotor hat noch lange nicht ausgedient und das nicht nur, weil ohne Diesel die EU-Klimaziele nicht zu erreichen sind. In diesem Sinne darf ich Ihnen eine spannende Lektüre wünschen!



  
Günther Kerle

Sprecher der österr. Automobilimporteure

Mit der vorliegenden Broschüre wollen wir einen Beitrag zur laufenden Diskussion um den Dieselantrieb leisten. Die Dieselmotortechnologie wurde aufgrund des geringen Verbrauchs und der höheren Effizienz auch von Seiten der Politik lange unterstützt. Moderne Dieselmotoren entsprechen dem letzten Stand – sowohl in Bezug auf Technologie und Sicherheit als auch Umwelt und Fahrkomfort. Wir stehen allen Antriebstechnologien – Benzin, Diesel, Hybrid, Gas, Elektro und Wasserstoff – grundsätzlich neutral gegenüber. Wichtig ist für uns allerdings, dass es zu keinem Nachteil für den Kunden kommt. Fahrverbote und sonstige Einschränkungen würden allerdings zu einem enormen Schaden für weite Teile der Bevölkerung führen, wie auch in der Studie klar ersichtlich wird. Daher treten wir vehement dafür ein, dass gekaufte Fahrzeuge bis zur natürlichen Außerbetriebnahme ungehindert weiterverwendet werden dürfen – unsere Kunden haben einen Anspruch darauf! Die Politik ist gefordert, endlich klare Aussagen dahingehend zu machen!

  
Klaus Edelsbrunner

Bundesgremialobmann Fahrzeughandel



# INHALT



## INHALT

<b>1   Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Dieselantriebs in Österreich .....</b>	<b>6</b>
• Executive Summary .....	7
• Der Dieselantrieb im Überblick.....	8
• Wertschöpfungseffekte .....	10
• Beschäftigungseffekte .....	13
• Innovationsleistung Österreichs im Bereich des Dieselantriebs .....	16
<b>2   Szenario: Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in den zehn größten Städten Österreichs .....</b>	<b>20</b>

# 1 | DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES DIESEL- ANTRIEBS IN ÖSTERREICH

# Executive Summary

Mit über 2,7 Millionen zugelassenen Diesel-Pkw fahren in Österreich derzeit sechs von zehn Pkw mit Dieselantrieb. Noch kommen in Sachen Anschaffungspreis, Infrastrukturverfügbarkeit und Zeitopportunitätskosten der Reichweitereuerung alternative nicht an konventionelle Antriebstechnologien heran. Dem Dieselantrieb wird daher noch für längere Zeit eine enorme volkswirtschaftliche Bedeutung zukommen.

## 17,2 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung gehen auf den Dieselantrieb zurück

Der direkt von den Unternehmen im Bereich des Dieselantriebs ausgehende Effekt beträgt knapp 8,6 Milliarden Euro. Rechnet man die Wertschöpfung der Zulieferbetriebe und aus der Einkommensverwendung hinzu, beläuft sich der gesamte Wertschöpfungseffekt auf 17,2 Milliarden Euro. Das entspricht einem Beitrag zum BIP von 6 Prozent.

## 230.000 Arbeitsplätze sind auf den Dieselantrieb rückführbar

Mehr als 125.000 Personen finden direkt bei Unternehmen der Automobilwirtschaft, die mit dem Dieselantrieb verknüpft sind, Beschäftigung. Werden hier noch die indirekt (über die Wertschöpfungsverflechtungen) abhängigen Beschäftigten hinzugezählt, so sind das über 230.000 Arbeitsplätze. Das entspricht 5,2 Prozent bzw. jedem 19. Arbeitsplatz in Österreich. Durch diese Beschäftigungseffekte entstehen zudem 4 Milliarden Euro an lohnabhängigen Steuern und Abgaben.

## Jedes 2. Dieselpatent in Österreich betrifft Klimaschutz

Zahlreiche Top-Themen der Dieselpatentanmeldungen in Österreich stehen im Zusammenhang mit Umweltschutz bzw. Klimaschutz. Im Zeitraum 2007 bis 2016 betreffen 48 Prozent der Dieselpatente in Österreich den Klimaschutz.

Nahezu **6 von 10 Pkw**  
in Österreich fahren mit  
**Dieselantrieb**

**8,6 Mrd. Euro**  
direkte  
(**17 Mrd. Euro** totale)  
Bruttowertschöpfung

**Beitrag zum BIP**  
in Österreich:  
**3%** direkt oder  
**6%** total

**230.000**  
Arbeitsplätze in Österreich:  
Jeder 19. Arbeitsplatz direkt &  
indirekt dem Dieselantrieb  
zurechenbar

**48%** der **Dieselpatente** in  
Österreich betreffen  
den **Klimaschutz**

Quelle: Economica

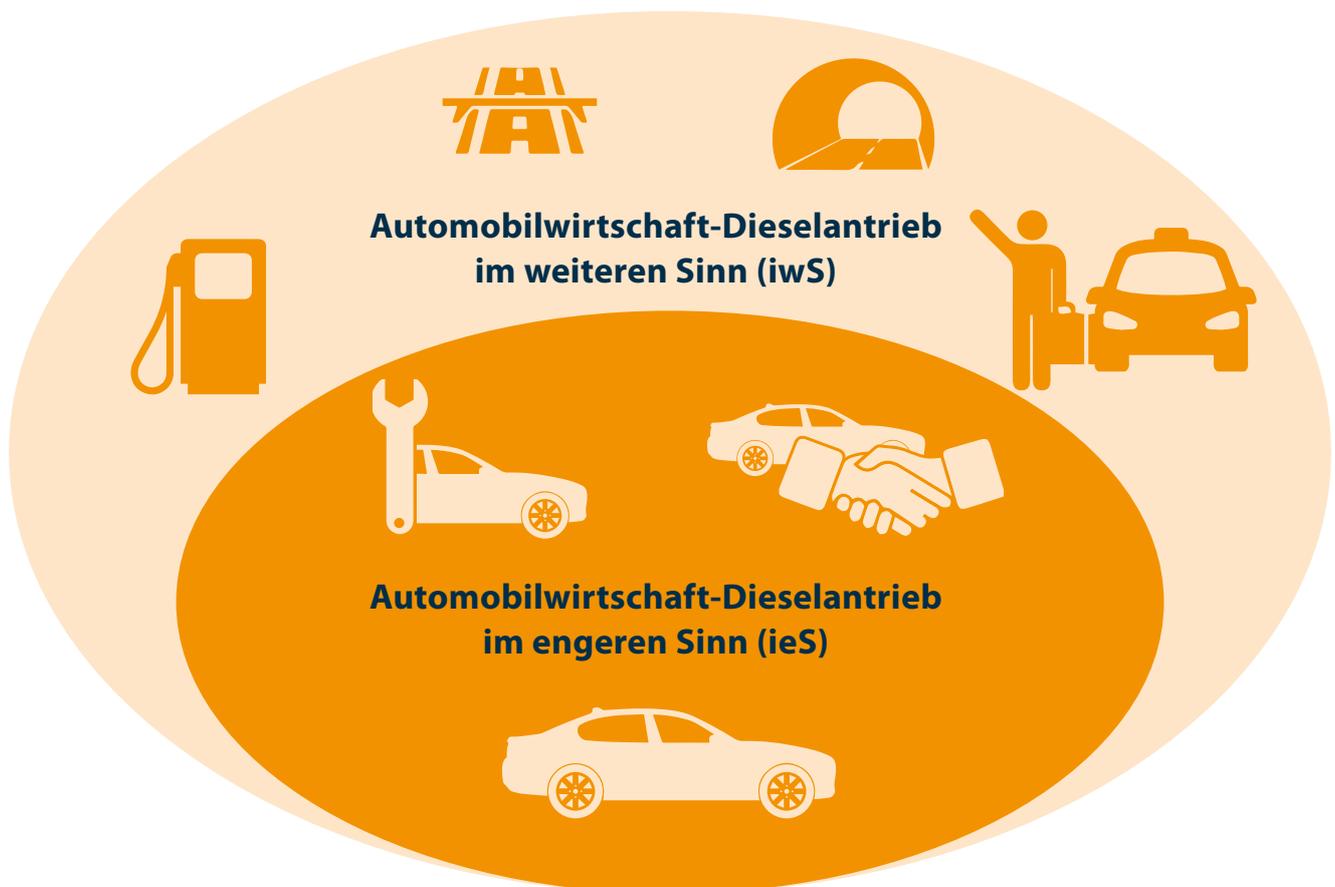
# **DER DIESELANTRIEB IM ÜBERBLICK**

# Der Dieselantrieb im Überblick

Im Jahr 2016 waren in Österreich über 4,8 Millionen Pkw zugelassen. Davon fahren 2,75 Millionen Pkw mit einem Dieselantrieb, das sind 57 Prozent. Aktuell fahren also auf Österreichs Straßen nahezu sechs von zehn Pkw mit Dieselantrieb. Würde man den gesamten Fuhrpark an Kraftfahrzeugen (vor allem Lkw, Busse etc.) hinzuzählen, würde sich der Dieselanteil entsprechend erhöhen. Allein die Fahrzeugbestand- und Fahrzeugzulassungsstatistiken zeigen die enorme Bedeutung des Dieselantriebs in Österreich. Ebenfalls in diametralem Gegensatz zur aktuellen politischen Diskussion um den emissionslosen Antrieb ist festzustellen, dass alternative Antriebstechnologien dem Dieselmotor in Sachen Anschaffungspreis, Infrastrukturverfügbarkeit und Zeitopportunitätskosten der Reichweitenerneuerung noch unterlegen sind.

Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass – trotz beginnender Trendumkehr – dem Dieselantrieb auch in naher bis mittelfristiger Zukunft eine enorme volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt, wie die gegenständliche Studie zeigt. Weiters ist zu erwarten, dass die führenden Hersteller von Verbrennungsmotoren die Diesels-technologie auch entsprechend weiterentwickeln werden, sodass der Verkaufsmix weiterhin durch einen beträchtlichen Anteil von Verbrennungsmotoren geprägt sein wird.

## Wertschöpfungsnetzwerk des Dieselantriebs



Quelle: Economica

**WERTSCHÖPFUNGSEFFEKTE**

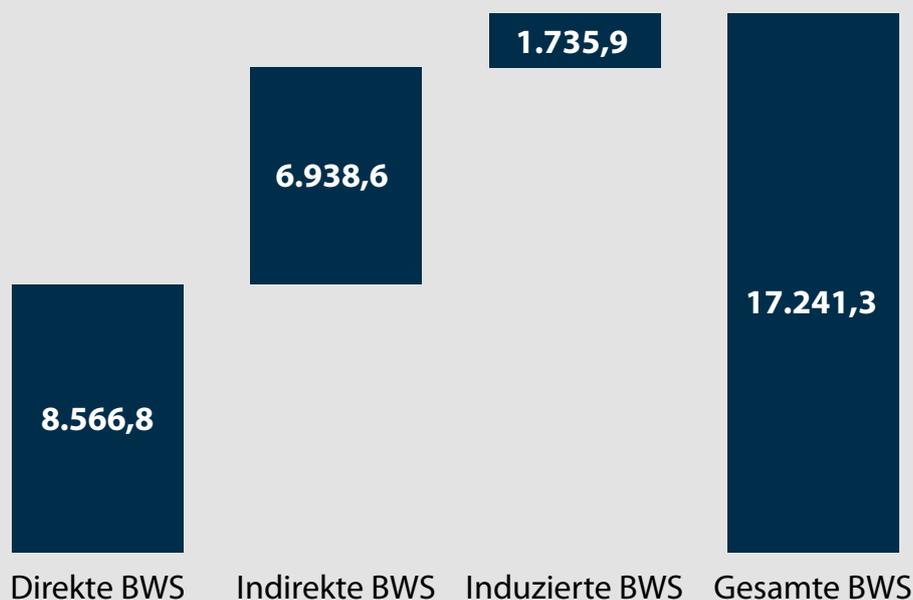
# Wertschöpfungseffekte

Aufbauend auf dem „Satellitenkonto Automobilwirtschaft“ aus dem Jahr 2015, wurden die volkswirtschaftlichen Effekte des Dieselantriebs für Österreich bestimmt.<sup>1</sup> Das Ergebnis zeigt, dass alleine der direkt von den Unternehmen im Bereich des Dieselantriebs ausgehende Effekt knapp 8,6 Milliarden Euro beträgt. Dies ist ein Beitrag zum österreichischen Bruttoinlandsprodukt in Höhe von 3 Prozent. Zum direkten Effekt der Unternehmen kommen noch über 6,9 Milliarden Euro an Wertschöpfung der Zulieferbetriebe (indirekte Wertschöpfungseffekte) sowie 1,7 Milliarden Euro an Wertschöpfung über die Einkommensverwendung (induzierte Wertschöpfungseffekte) hinzu. Der gesamte Wertschöpfungseffekt des Dieselantriebs in Österreich beläuft sich somit auf 17,2 Milliarden Euro.

## Bruttowertschöpfung (BWS)

Als Kennzahl der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung definiert sich diese als Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen (Bruttoproduktionswert) abzüglich dem Wert der im Produktionsprozess verbrauchten, verarbeiteten oder umgewandelten Waren und Dienstleistungen (Vorleistungen). Anders ausgedrückt bemisst die Bruttowertschöpfung jenen Betrag, der für die Entlohnung der Produktionsfaktoren Arbeit (Löhne und Gehälter) und Kapital (Gewinn, Fremdkapitalzinsen und Abschreibungen) zur Verfügung stehen.

## Bruttowertschöpfung Automobilwirtschaft-Dieselantrieb im weiteren Sinn



Quelle: Economica

<sup>1</sup> Dabei wurde wieder auf die zweistufige Definition der Automobilwirtschaft zurückgegriffen. Die Automobilwirtschaft im engeren Sinn beschreibt dabei den Kernbereich, also all jene Aktivitäten die unmittelbar von Kraftwagen abhängen (wie Herstellung, Handel und Reparatur von Kfz). Die Automobilwirtschaft im weiteren Sinn inkludiert all jene Bereiche, die es ohne den Kernbereich der Automobilwirtschaft nicht gäbe (wie Tankstellen, Vermietung von Kfz, Taxis usw.). Sofern nicht anders angegeben beziehen sich die dargestellten Ergebnisse auf die Automobilwirtschaft (Dieselantrieb) im weiteren Sinn.

Damit trägt der Dieselantrieb direkt und indirekt 6 Prozent zum österreichischen Bruttoinlandsprodukt bei. Der Wertschöpfungsmultiplikator beträgt 2,013. Das heißt mit jedem Euro, der in der Automobilwirtschaft des Dieselantriebs entsteht, wird ein weiterer Euro im Wertschöpfungsnetzwerk „gehebelt“. Die Wertschöpfung des Dieselantriebs liegt somit in derselben Größenordnung wie jene des Tourismussektors<sup>2</sup>, ist größer als die der Baubranche und doppelt so groß wie jene des Sektors „Information und Kommunikation“. Jeder 17. in Österreich erwirtschaftete Euro ist unmittelbar oder mittelbar mit dem Wertschöpfungsnetzwerk des Dieselantriebs verbunden.

### Wertschöpfungs-/Beschäftigungsmultiplikator

Der Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungsmultiplikator stellt dar, um wie viel der totale Effekt den ursprünglichen, direkten Effekt übersteigt. Je höher der Multiplikator, desto größer der regionalwirtschaftliche „Hebel“. Berechnet wird der Multiplikator als Quotient aus totalem Bruttowertschöpfungseffekt durch direkten Bruttowertschöpfungseffekt.

### Wertschöpfungseffekte rückführbar auf Dieselantrieb

in Mio. Euro

Bruttowertschöpfung	direkt	indirekt	induziert	gesamt
Dieselantrieb im engeren Sinn	3.950,6	2.920,1	857,3	7.728,0
Dieselantrieb im weiteren Sinn	8.566,8	6.938,6	1.735,9	17.241,3

Quelle: Economica

### Totale Bruttowertschöpfung

in Mio. Euro



Quelle: Economica

<sup>2</sup> Direkte BWS 2013 lt. Tourismussatellitenkonto rd. 17 Mrd. Euro (Statistik Austria).

**BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE**

# Beschäftigungseffekte

Der zur Wertschöpfung korrespondierende direkte Beschäftigungseffekt beträgt 125.000 Beschäftigte (in Köpfen), was knapp 115.000 vollzeitäquivalenten Arbeitsplätzen entspricht. Der Anteil der Beschäftigung, der direkt mit der Betriebsleistung der Unternehmen der Automobilwirtschaft des Dieselantriebs verknüpft ist, beträgt somit österreichweit 2,8 Prozent.

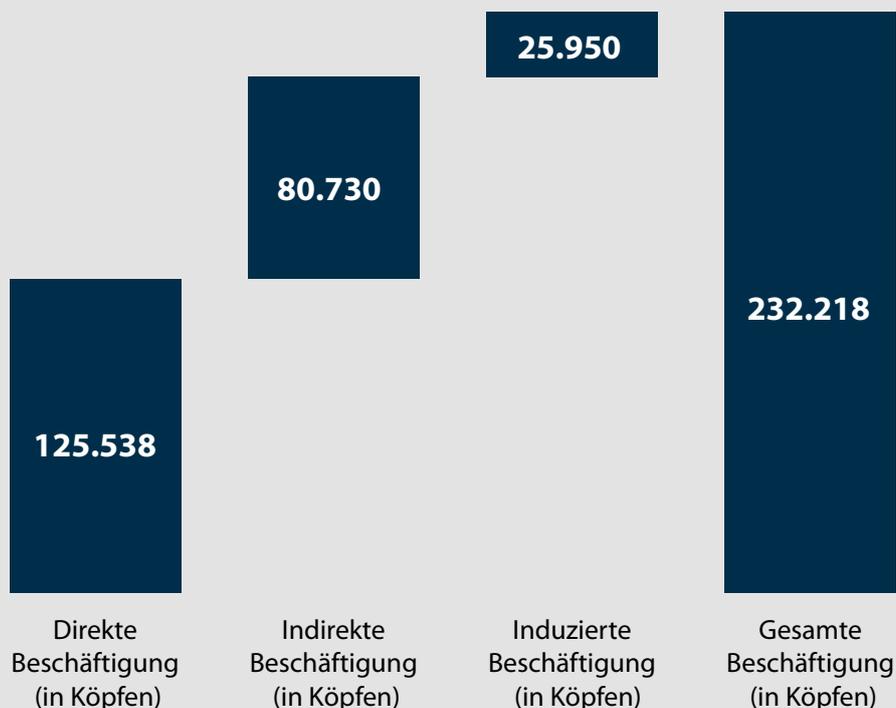
Durch Vorleistungsverflechtungen kommen weitere 81.000 Beschäftigte hinzu (indirekte Beschäftigungseffekte) sowie weitere 26.000 Beschäftigte durch die Einkommensverwendung (induzierte Beschäftigungseffekte). Dies ergibt einen Gesamt-Beschäftigungsbeitrag des Dieselantriebs in Österreich in Höhe von 232.000 Beschäftigten (in Köpfen) bzw. 201.000 Vollzeitäquivalenten. Dem Dieselantrieb sind somit direkt und indirekt 5,2 Prozent aller Beschäftigten in Österreich zuzurechnen. Der Beschäftigungsmultiplikator beträgt 1,748.

**Direkte Effekte:** Umfassen jenen Wert an Bruttowertschöpfung oder Beschäftigung, der direkt im betrachteten Unternehmen erwirtschaftet oder an Beschäftigung generiert wird.

**Indirekte Effekte:** Entstehen durch Vorleistungsverflechtungen des betrachteten Unternehmens in anderen Sektoren (z.B. Klinik benötigt an Vorleistungen Medikamente, Strom etc. – dadurch wird die Endnachfrage in der pharmazeutischen Industrie und in der Elektrizitätswirtschaft angeregt, diese benötigen wiederum Vorleistungen usw.)

**Induzierte Effekte:** Die im direkten und indirekten Effekt geschaffenen bzw. abgesicherten Arbeitsplätze generieren Einkommen, die von den Beschäftigten wieder (vor allem zu Konsumzwecken) ausgegeben werden. Dies regt die Endnachfrage in den entsprechenden Sektoren (insbes. Einzelhandel) an.

## Dieselantrieb im weiteren Sinn in Köpfen



Quelle: Economica

Die Zahl der direkten Beschäftigten im Dieselantrieb ist in ihrer Größenordnung vergleichbar mit den Beschäftigten des Sektors „Finanz- und Versicherungsdienstleistungen“. Der gesamte Beschäftigungseffekt des Dieselantriebs in Österreich ist viermal so groß wie die Beschäftigung des gesamten Sektors „Hochbau“. In Summe ist jeder 19. Arbeitsplatz in Österreich dem Dieselantrieb zuzuordnen.

### Vollzeitäquivalent-Jahresbeschäftigungsplatz (VZÄ):

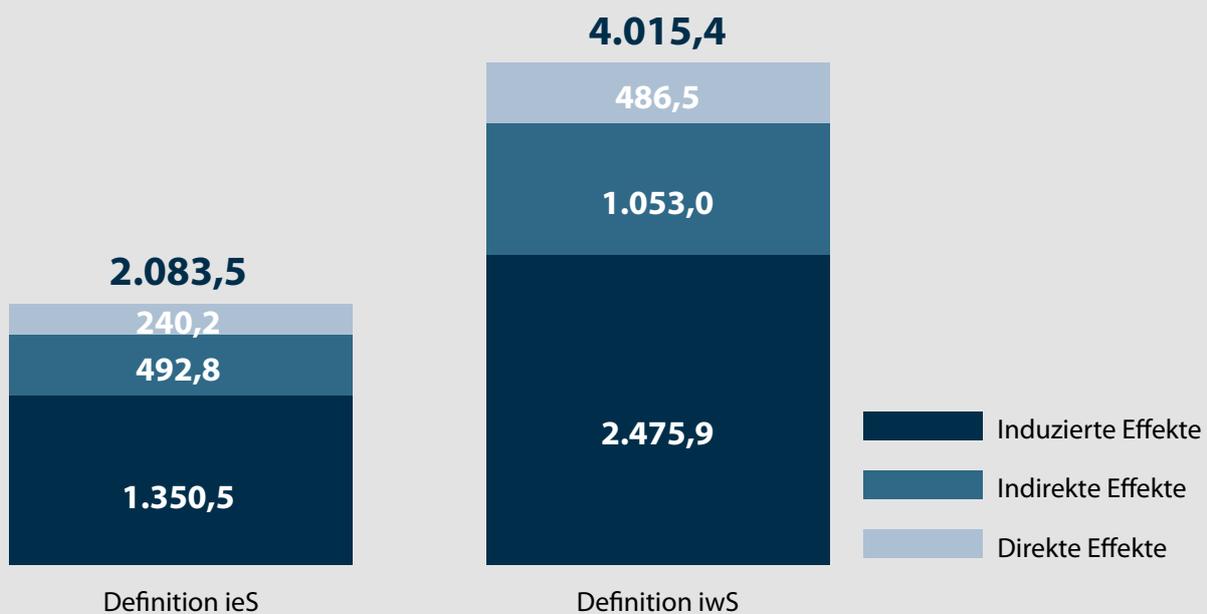
Ein VZÄ-Jahresbeschäftigungsplatz bedeutet, dass eine Person genau ein Jahr Vollzeit beschäftigt ist.

## Fiskalische Effekte

Durch die Beschäftigten und den daraus resultierenden Löhnen, welche die Unternehmen der Automobilwirtschaft des Dieselantriebs durch ihre Betriebstätigkeit ausbezahlen, entstehen lohnabhängige Steuern und Abgaben. Im Wesentlichen sind dies Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge. Aus den vorliegenden Beschäftigungseffekten ergeben sich in Summe 4 Milliarden Euro an lohnabhängigen Steuern und Abgaben, welche durch den Dieselantrieb in Österreich an den Staat fließen.

### Fiskalische Effekte

in Mio. Euro



Quelle: Economica

Abschließend ist festzuhalten, dass rund 65 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung der Automobilwirtschaft in Österreich dem Dieselantrieb zuzuschreiben sind.

**INNOVATIONSLEISTUNG  
ÖSTERREICHS IM BEREICH  
DES DIESELANTRIEBS**

# Innovationsleistung Österreichs im Bereich des Dieselantriebs

Der Themenbereich Dieselantrieb<sup>3</sup> wurde im 40-Jahresintervall von 1977 bis 2016 untersucht. Über alle Anwendungen zeigt sich zwischen 1977 und 1984 ein erster signifikanter Anstieg des weltweiten Patentoutputs<sup>4</sup> auf das dreifache Niveau von 1977. Es folgt eine Phase weitgehend konstanten Patentoutputs zwischen 1985 und 2005, bevor es ab 2005 zu einem weiteren Anstieg bis 2013 kam, als die Zahl der veröffentlichten Patentfamilien<sup>5</sup> auf den 11-fachen Wert bezogen auf 1977 bzw. auf den 4-fachen Wert bezogen auf 2005 anstieg.

## Dynamik der Patentanmeldungen weltweit

Index der Patentfamilien (Zweijahresintervall 1977-78 = 100%)



Quelle: Economica

Neben der absoluten Innovationsleistung wurde auch die Einbindung in die internationalen Wissensnetzwerke durch eine regional-spezifische Ko-Erfinderanalyse bestimmt. Es zeigt sich, dass die relative Stärke der USA abgenommen hat, Deutschland konstant ein führender Global Player auf dem Gebiet ist, China massiv aufgeholt hat und aktuell auch eine bestimmende Rolle innehat.

3 Suchprofil in Titel oder Zusammenfassung: „Diesel“ und „Engine“ mit maximalem Wortabstand von 3 enthalten.

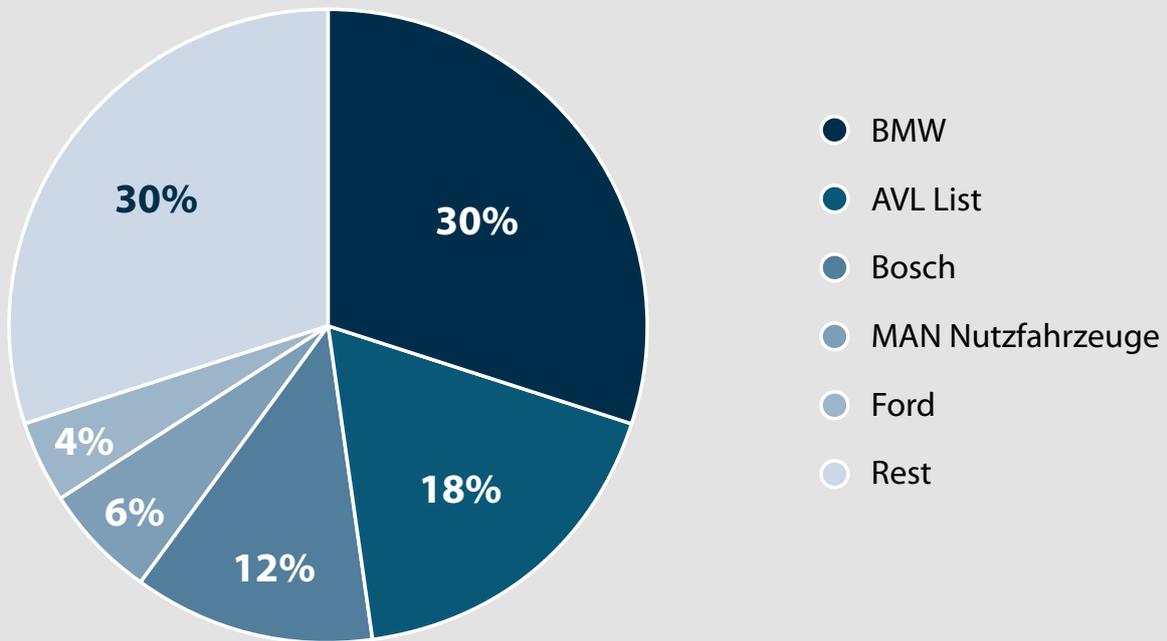
4 Patentfamilien aus über 90 Ländern (vollständige Sammlung weltweit).

5 Subsumiert sämtliche Patentanmeldungen einer Innovation als zu einem Themenbereich als eine Patentfamilie, Doppel- und Mehrfachzählungen werden dadurch ausgeschlossen.

Die Top-5 Patentanmelder im Bereich des Dieselantriebs mit Erfindern in Österreich (2007-2016) sind dabei BMW (30% der veröffentlichten Patentfamilien), AVL List (18%), Bosch (12%), MAN Nutzfahrzeuge (6%) und Ford (4%).

### Österreichische Diesel-Innovatoren

Anteile der Top-5 Patentanmelder



Quelle: Economica

Eine auf österreichische Innovationen fokussierte, qualitative Betrachtung zeigt die thematischen Schwerpunkte der Patentfamilien auf dem Gebiet des Dieselantriebs aus Österreich. Dabei lauten in den letzten 10 Jahren (2007-2016) die Top-10 Themen hinsichtlich Patentanmeldefrequenz wie folgt:



Quelle: Economica

Augenfällig dabei ist, dass zahlreiche der Top-Themen mit dem Bereich Umweltschutz/Klimaschutz assoziiert sind. Durch die Analyse der den Patentfamilien aus Österreich zugeordneten Patentklassen lässt sich die quantitative Aussage treffen, dass zwischen 2007 und 2016 48 Prozent der Diesel-Patentfamilien aus Österreich den Klimaschutz betreffen.<sup>6</sup> Dieser Anteil stieg in Österreich von 16% (1977-1986) über 31% (1987-1996) auf 54% (1997-2006) an.

**48%**  
**der Dieselpatente**  
**aus Österreich**  
**betreffen**  
**Klimaschutz**

Im Vergleich dazu betrug der Anteil von Diesel-Patentfamilien im Bereich Umweltschutz/Klimaschutz aller OECD Länder 39% (1977-1986), 36% (1987-1996), 41% (1997-2006) und – ident zum Wert für Österreich – 48% im Intervall zwischen 2007 und 2016.

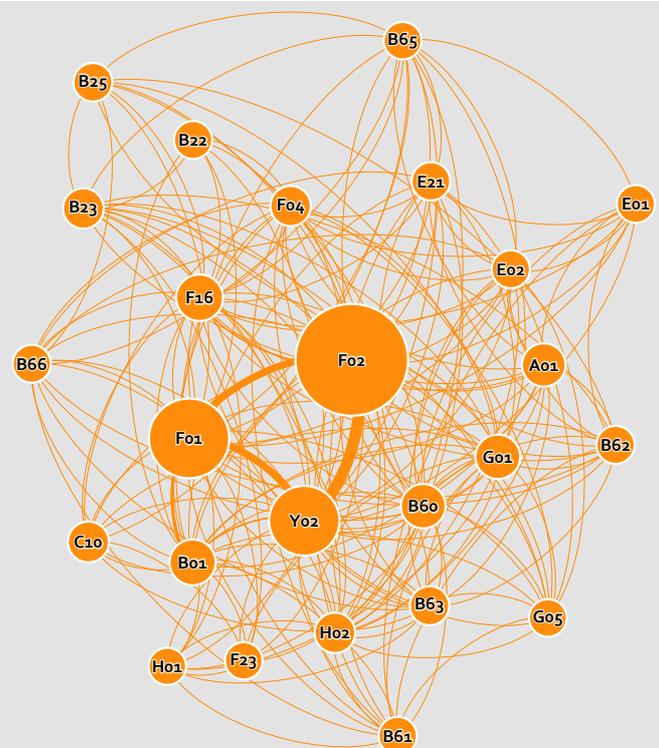
Neben den Verschiebungen in Richtung Klimaschutz zeigt die Analyse der sogenannten Crossing-Technologies die zukünftigen Schwerpunkte bei den Anwendungen von Dieselantrieben. Dabei wurden für alle Treffer des – nicht anwendungsspezifischen Suchprofils „Diesel Engine“ – alle Patentklassen untersucht, die durch interdisziplinäre Patentfamilien verknüpft sind. Derart verknüpfte Patentklassen wurden hinsichtlich ihrer Häufigkeit (Frequenz) und Dynamik (relative Änderungsrate der Frequenz) ausgewertet. Während die Anwendung in Fahrzeugen im 10-Jahresintervall 2007-2016 mit 0,60 Prozent pro Monat wuchs, betrug die relative Dynamik bei Anwendungen in

- der Stromerzeugung 0,80%,
- bei Schiffen 1,17%.

### Dynamik der Diesel-Crossing-Technologies

IPC	Kurzbezeichnung	F [1/mth]	Dyn [1/mth]
F02	Verbrennungsmotoren	88,25	0,14%
F01	Maschinen, allg.	50,72	0,23%
Y02	Klimaschutz	39,18	-0,24%
F16	Maschinenelemente	11,94	0,45%
B01	Trennverfahren	11,03	-0,30%
G01	Messtechnik	9,51	0,68%
B60	Fahrzeuge	9,39	0,60%
A01	Landwirtschaft	8,19	1,32%
C10	Petrochemie	5,20	-0,31%
B23	Werkzeuge	4,75	1,29%
H02	Stromerzeugung	4,64	0,80%
F04	Pumpen	4,45	0,75%
B63	Schiffe	3,22	1,17%
B25	Handwerkzeuge	2,66	1,11%
E21	Erdb Bohrungen	2,31	1,15%
B61	Schienenfahrzeuge	1,94	0,54%
E02	Hydraulik	1,92	1,11%
B62	Landfahrzeuge	1,90	1,10%
B22	Gießen	1,79	0,61%
B66	Aufzüge	1,75	0,87%
E01	Schienen, Brücken, Straßenbau	1,63	1,19%
G05	Steuerungen	1,34	1,00%
B65	Fördern	1,32	0,99%
F23	Verbrennungsapparate	1,12	-0,77%
H01	Grundlegende elektrische Bauteile	1,04	0,48%

### Weltweite Vernetzung der Diesel-Crossing-Technologies



Quelle: Economica

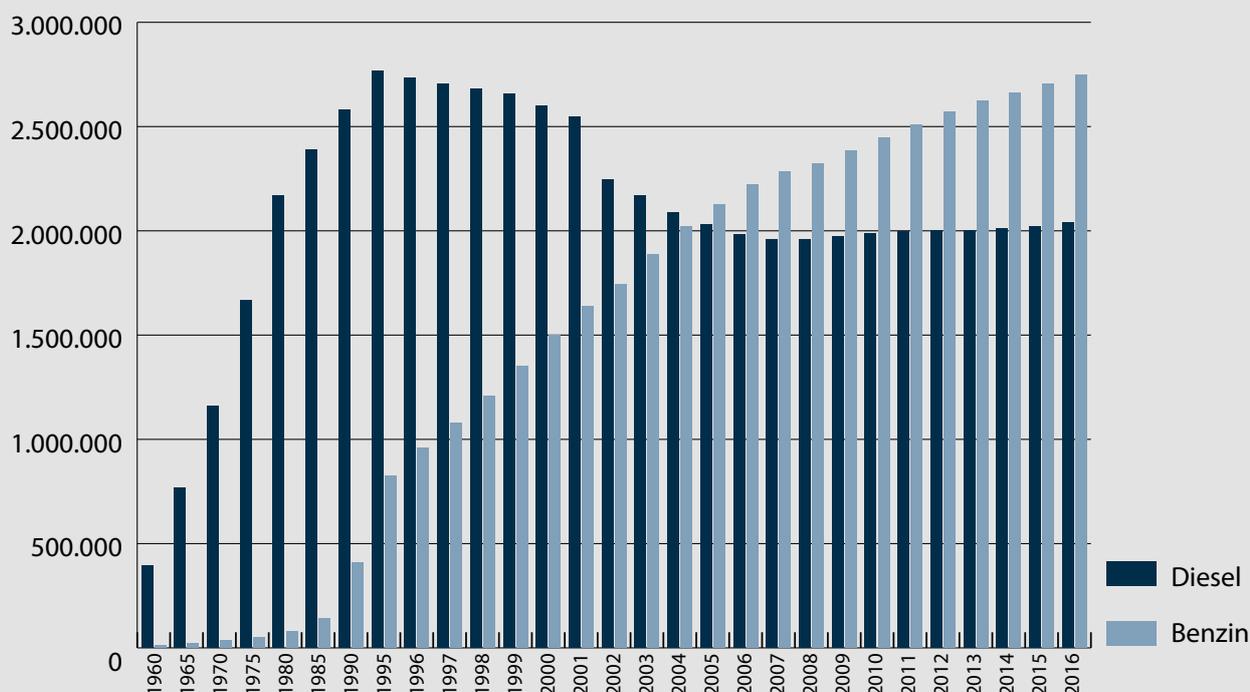
<sup>6</sup> Themen definiert über CPC-Patentklasse Y02, hier: (i) katalytische Abgasreinigung – in Österreich vor allem durch BMW, Bosch, AVL und Ford besetzt, (ii) Effizienzsteigerung durch Turbolader/Supercharger – in Österreich vor allem durch BMW, MAN, PGES besetzt, (iii) Abgas-Feedback zur Motorsteuerung – in Österreich vor allem durch AVL, BMW, Bosch besetzt, (iv) Externe/indirekte Kraftstoffeinspritzung – in Österreich vor allem durch BMW, PGES besetzt und (v) Thermische Konditionierung bei Abgasbehandlung – in Österreich vor allem durch BMW und MAN besetzt. Internationaler Vergleich des Klimaschutz-Anteils bei Diesel-Patenten: Deutschland 45%, Frankreich 60%, China 12%, USA 56%, Japan 54%.

# 2 | SZENARIO: FAHRVERBOTE FÜR DIESELFahrzeuge IN DEN ZEHN GRÖSSTEN STÄDTEN ÖSTERREICHS

# Was wären die Auswirkungen – insbesondere auf Fahrzeugrestwerte?

Das gegenständliche Szenario nimmt an, dass die österreichische Bundesregierung in den zehn einwohnerstärksten Städten Österreichs ein temporäres Fahrverbot für alle Diesel-Pkw beschließt, die noch nicht der Abgasnorm Euro-6 entsprechen. Das temporäre Fahrverbot gilt dann, wenn die Feinstaubbelastung den gesetzlichen Grenzwert überschreitet. Im vorliegenden Szenario würde das ein Fahrverbot an 50 Tagen im Jahr bedeuten. In diesen zehn Städten Österreichs (Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wels, St. Pölten und Dornbirn) leben rund 2,9 Millionen Einwohner. Rechnet man das jeweilige Umland dazu, wären weit über die Hälfte der Österreicher direkt betroffen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf den Neuwagenmarkt (Rabattsituation, Modellnachfrage, Lieferzeiten) wurden in der aktuellen Betrachtung außen vor gelassen.

Eurotax hat den aktuellen Fahrzeugbestand (per 31.12.2016) der letzten 20 Zulassungsjahre detailliert analysiert und bewertet. Die rund 350.000 Leichte Nutzfahrzeuge im Bestand sind nicht berücksichtigt. Aktuell sind etwa 2,75 Millionen Diesel und 2,05 Millionen Benzin betriebene Pkw angemeldet.



Quelle: Eurotax

Für die Notierungsjahre (zurück bis Erstzulassungsjahr 2006) wurde jedes einzelne Bestandsfahrzeug via nationalem Code individuell bewertet. Für die knapp 1,1 Millionen Fahrzeuge die älter sind, wurden die tatsächlichen Neupreise mit einem geschätzten Restwert bewertet. Noch ältere Fahrzeuge sind entweder als historische Kraftfahrzeuge registriert und dürfen heute schon nur noch unter bestimmten Voraussetzungen gefahren werden oder sind zahlenmäßig für unsere Betrachtung vernachlässigbar.

Selbst wenn auch nur in Wien, Graz und Linz (2,3 Millionen Einwohner) Dieselfahrverbote verhängt würden, geht Eurotax davon aus, dass der erwartete Wertverlust sich regional sehr schnell angleichen würde. Denn auch beispielsweise im Wald- und Mühlviertel würden die Standtage auf den Gebrauchtwagenplätzen sofort ansteigen, wenn sich die Angebotspreise nicht an das Restwertniveau in den Ballungsräumen angleichen würden.

Eurotax sieht auch die Dieselfahrzeuge mit Euro-6-Abgasnorm betroffen, da der Kunde lieber auf Nummer sicher geht und dann eventuell ganz auf ein Dieselfahrzeug verzichtet. Auch jüngste Medienberichte, wonach das deutsche Umweltbundesamt bei Emissionsmessungen im Normalbetrieb auf der Straße auch bei Euro-6-Dieselfahrzeugen wesentlich höhere NOx-Werte gemessen hat, unterstreichen diese Einschätzungen.

Erstzulassungsjahr	Bestand	Wert Bestand	Wert nach Diesellabwertung	Abwertungsbetrag
1997	27.059	40M	24M	-16M
1998	38.632	55M	33M	-22M
1999	58.258	82M	49M	-33M
2000	76.304	131M	79M	-52M
2001	91.614	187M	112M	-75M
2002	109.632	257M	154M	-103M
2003	137.957	365M	256M	-110M
2004	154.873	457M	320M	-137M
2005	157.008	576M	403M	-173M
2006	160.124	785M	589M	-196M
2007	160.679	942M	707M	-236M
2008	155.589	1.137M	853M	-284M
2009	145.733	1.258M	943M	-314M
2010	159.635	1.725M	1.294M	-431M
2011	189.850	2.514M	1.886M	-629M
2012	185.454	2.820M	2.115M	-705M
2013	170.817	2.999M	2.249M	-750M
2014	162.195	3.031M	2.273M	-758M
2015	165.430	2.452M	2.045M	-407M
2016	166.190	1.321M	1.189M	-132M
<b>Gesamtresultat</b>	<b>2.673.033</b>	<b>23.136M</b>	<b>17.573M</b>	<b>-5.563M</b>

Quelle: Eurotax

Benziner würden in diesem Szenario wahrscheinlich restwertmäßig zulegen. Natürlich profitieren auch Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Hier sind aber die Modellpalette und auch das Gebrauchtwagen-Angebot nur sehr eingeschränkt verfügbar.

Den Überlegungen zufolge werden Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind, noch viel schwerer zu verkaufen sein als es jetzt schon der Fall ist. Die aufgrund von Zustand und hoher Kilometerleistung meist gerade noch fahrbereiten Fahrzeuge würden wohl nahezu unverkäuflich, sprich wertlos, werden. Im angenommenen Szenario wurde eine Wertminderung um 40 Prozent der Notierungswerte hinterlegt. Bei den Euro-5 und den bis zehnjährigen Dieselfahrzeugen sieht Eurotax eine Entwertung von bis zu 25 Prozent vom aktuellen Notierungswert. Dies würde zum Beispiel bei einem sechsjährigen durchschnittlichen Mittelklassefahrzeug (Neupreis € 36.750,-) eine prognostizierte Wertverminderung von € 15.296,- auf € 11.472,- bedeuten.

In Summe würde den Fahrzeugbesitzern in Österreich nach Einschätzung von Eurotax ein Wertverlust von bis zu 5,56 Milliarden Euro entstehen. Vor allem sozial schwächer gestellte Schichten, die sich Autos am modernsten Stand der Technik weniger leisten können, wären verstärkt betroffen. Der Wertverlust wäre relevant, Eurotax sieht demnach eine Etablierung von Fahrverboten durchaus kritisch.

## IMPRESSUM

### Inhalt und wissenschaftliche Analyse:

1 | Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Dieselantriebs in Österreich  
Economica Institut für Wirtschaftsforschung  
Liniengasse 50-52, 1060 Wien  
office@economica.at  
www.economica.at

2 | Szenario: Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in den zehn größten Städten Österreichs  
Eurotax Österreich GmbH  
Dresdner Straße 89, 3. Stock, Top 9, 1200 Wien  
hotline@eurotax.at  
www.eurotax.at

### Medieninhaber und Herausgeber:

Arbeitskreis der Automobilimporteure  
Schwarzenbergplatz 4, 1031 Wien  
automobil@iv.at  
www.automobilimporteure.at

ZVR.: 806801248, LIVR-N.: 00160,  
EU-Transparenzregister Nr.: 89093924456-06



Fotos: istock, BMW Group Werk Steyr, Furgler  
Die verwendeten Bezeichnungen beziehen sich auf alle Geschlechter gleichermaßen.

In Zusammenarbeit mit:  
Bundesgremium des Fahrzeughandels  
Bundesinnung der Fahrzeugtechnik

