

Dr. Thomas Zängler und Marta Pusch

€uroMobil

Vergleich von Mobilitätskosten
in ausgewählten Ländern
der Europäischen Union

im Auftrag des



München/Brüssel, Juni 2009

Zu den Autoren



Dr. Thomas Zängler wurde in München, Bundesrepublik Deutschland, geboren. Er studierte *Ökotropologie* mit Schwerpunkt Haushaltsökonomik und Konsumentenverhalten an der Technischen Universität München (TUM) und erwarb das Zertifikat *Erwachsenenpädagogik* an der Hochschule für Philosophie München. An der TUM promovierte er im Jahr 2000 zum Thema *Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit*. Nach einer Tätigkeit bei der BMW Group im damaligen Vorstandressort Wirtschaft und Politik ging er als Arbeitsgruppenleiter im Bereich Mobilitätsverhalten zurück an den TUM Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre – Marketing und Konsumforschung. Zängler ist dort derzeit schwerpunktmäßig mit dem Aufbau *des European Master's Programme in Consumer Affairs (EURECA)* betraut, das von der Europäischen Kommission gefördert wird. Zudem ist er freiberuflich im Bereich Consumer Affairs tätig.



inż. Marta Pusch, M.Sc. wurde in Lubin, Polen, geboren. Sie studierte den Internationalen Bachelorstudiengang *Information and Communication Management* an der deutsch-, polnisch-, tschechischen Neisse University. An der Technische Universität Wrocław, Polen, schloss sie anschließend mit einem Ingenieurs-Titel im Fach *Informationsmanagement in Unternehmen* ab. An der Technischen Universität München absolvierte sie schließlich im Jahr 2008 den Masterstudiengang *Consumer Science*.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	5
1 Einführung	8
1.1 Hintergrund.....	8
1.2 Diese Studie – wozu?	8
2 Mobilitätskosten einer Beispielfamilie	9
2.1 Methodik	9
2.2 Mobilitätskosten auf Mikro-Ebene.....	10
2.3 Daten und Verbrauchsausgaben auf Makro-Ebene	11
2.4 Fokussierung, Annahmen und Einschränkungen	13
3 Ergebnisse	16
3.1 Rahmenbedingungen für Mobilität.....	16
3.2 Ausgaben für Mobilität (durchschnittliche Haushalte).....	24
3.3 Ausgaben für Mobilität (Musterhaushalte)	33
4 Zusammenfassung und Handlungsempfehlung	36
Quellenverzeichnis	38
Anhang: Qualitative Merkmale der Datenquellen	40

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1: Bevölkerung.....	16
Abb. 2: Verfügbares Pro-Kopf-Einkommen.....	18
Abb. 3: Autobahnen pro Landesfläche.....	20
Abb. 4: Autobahnen pro Einwohner	21
Abb. 5: Motorisierung pro Einwohner.....	22
Abb. 6: Motorisierung pro Haushalt.....	22
Abb. 7: Jährliche Verbrauchsausgaben je Haushalt	25
Abb. 8: Verbrauchsausgabenanteil für Mobilität	25
Abb. 9: Struktur der Verbrauchsausgaben (Deutschland).....	26
Abb. 10: Struktur der Verbrauchsausgaben (Österreich).....	27
Abb. 11: Struktur der Verbrauchsausgaben (Polen)	27
Abb. 12: Struktur der Verbrauchsausgaben (Portugal)	28
Abb. 13: Struktur der Verbrauchsausgaben (Rumänien)	28
Abb. 14: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw Haushalte, 2005).....	29
Abb. 15: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw-Haushalte, 2009).....	31
Abb. 16: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw-Musterhaushalt, 2005)	33
Abb. 17: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw-Musterhaushalt, 2009)	34

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1: Haushaltsstruktur nach Ländern	17
Tab. 2: Steuer-, Abgaben- und Gebührensystem	19

Vorwort

Die Sicherung der Mobilität muss ein europäisches Politikfeld werden

Die Mobilität von Waren, Dienstleistungen und Personen ist ein wichtiger Aspekt der europäischen Idee. Die Freiheit der Menschen in Europa mobil zu sein, ist ausdrücklich in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union niedergelegt. Mobilität ist für alle Menschen die Voraussetzung zur Teilhabe am öffentlichen Leben – zu arbeiten bzw. zur Schule oder Ausbildungsstelle zu gelangen, Freizeitaktivitäten nachzugehen, Freunde und Familie zu besuchen, sich politisch oder sozial zu engagieren.

Nicht ohne Grund versteht sich der Verbund Europäischer Automobil Clubs (EAC) deswegen als Partner für Mobilität: Die Sicherung einer bezahlbaren Mobilität ist eines der wichtigsten politischen Ziele des Verbunds, der im April 2008 von fünf europäischen Automobilclubs gegründet wurde. Mobilität darf nach unserer Auffassung nicht zum Luxusgut werden, sondern muss auch zukünftig für alle Menschen gewährleistet sein.

Gerade die hohen Benzinpreise im Jahre 2008 haben vielen Menschen vor Augen geführt, wie schmerzlich eine Einschränkung in der Mobilität sein kann. Mobilitätskosten ergeben sich aber nicht nur aus den Kraftstoffpreisen. Auch die Kosten für den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr sowie die Anschaffung eines PKW und die damit verbundenen Kosten für Haltung und Versicherungen sowie die in einigen Ländern erhobenen Gebühren für die Straßennutzung gehen hier ein.

Betrachtet man die Mobilitätskosten in Europa, so stellt man zunächst fest, dass eine vergleichende Analyse alles andere als einfach ist: Zum einen gestaltet sich die Datenlage in den verschiedenen Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich, zum anderen müssen die recherchierten Daten im Sinne einer Vergleichbarkeit auf

eine Ebene gebracht werden, da sich Einkommen und Lebenshaltungskosten in den europäischen Ländern teils erheblich unterscheiden.

Neben diesen eher technischen Problemen fällt auf, dass politische Entscheidungen die Mobilität betreffend, weitgehend auf Ebene der Nationalstaaten getroffen werden: Steuern auf den Fahrzeugkauf und Kraftstoffe werden ebenso national erhoben wie die jeweiligen Straßen- und Schienennetze von staatlicher Seite verwaltet werden. Mobilitätskosten sind somit oft auch politische Kosten. Ein Beispiel sind die Benzinpreise in Deutschland: Beim Superbenzin entfallen 65% des Endverbraucherpreises auf Mineralöl und Umsatzsteuer, lediglich 35% sind Produkt- und Handelskosten. Mit Steuern und Gebühren belasten die Mitgliedsstaaten unmittelbar die Mobilität, allein durch diese unterschiedlichen Regelungen sind nationale Benachteiligungen unvermeidlich. Auch unterschiedliche Mehrwertsteuersätze oder hohe Zulassungsgebühren unterscheiden sich im europäischen Vergleich.

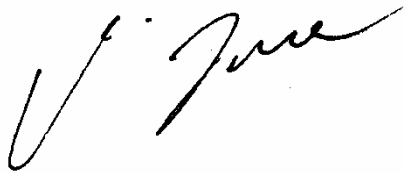
Im Ergebnis variieren nicht lediglich – wie zu erwarten war – die realen Kosten, sondern auch die Gebühren und Steuermodelle erheblich. Die Europäische Union zerfällt diesbezüglich in 27 Teile. Angesichts der verschiedenen Regelungen, die kaum aus ihrer Einbindung in die jeweiligen nationalen Steuer- und Haushaltspolitiken gelöst analysiert werden können, ist es nicht Ziel der Studie eine Diskussion über eine europaweit angemessene Höhe von Steuern und Gebühren zu führen. Festzustellen ist aber, dass Nationalstaaten einen erheblichen Einfluss auf die Mobilitätskosten haben und dass deswegen die Sicherung einer bezahlbaren Mobilität eine Aufgabe ist, die politisch – auf nationaler wie europäischer Ebene – gelöst werden muss.

Der gemeinsame Wirtschaftsraum der EU bietet allen Mitgliedsstaaten große Chancen der wirtschaftlichen Entwicklung, dabei ist Mobilität eine wichtige Voraussetzung, diese Entwicklung voranzutreiben und davon zu profitieren. Aus diesem Grund setzt sich der EAC für ein stärkeres Engagement der europäischen Ebene ein, Mobilität für alle Menschen im Einklang mit einer nachhaltigen Entwicklung zu sichern. Um Unterschiede diesbezüglich auszugleichen und Ungerechtigkeiten zu verringern, ist eine ausgewogene nationale Politik ebenso wichtig wie eine europäisch geführte Koordinierung.

Die vorliegende Studie „Euromobil - Vergleich der Mobilitätskosten in ausgewählten Ländern der Europäischen Union“ soll hierzu einen Grundstein legen. Wir möchten mit ihr einen ersten „echten“ Vergleich der Mobilitätskosten einzelner EU-Mitgliedsstaaten vorlegen.

Bedanken möchte sich der EAC bei Dr. Thomas Zängler und Marta Pusch M.Sc. für die Pionierarbeit, die Mobilität in Europa vergleichbar zu machen.

Im Namen der Europäischen Automobil Clubs

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Knobloch', written in a cursive style.

Matthias Knobloch
Geschäftsführer des EAC

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Die derzeitige öffentliche Diskussion über die Entwicklung der Kraftstoffpreise führt zu einer politischen Diskussion über die Kosten und die Notwendigkeit von Mobilität. Abgesehen von Einzelaspekten wie dem Tanktourismus z.B. von Deutschland nach Österreich oder Polen bleiben die Unterschiede der Kosten in einzelnen Ländern als Thema in den Medien eher unberücksichtigt. Die Europäische Einigung hat viele osteuropäische Länder in den gemeinsamen Wirtschaftsraum gebracht. Es ist davon auszugehen, dass nach wie vor in den Mitgliedstaaten der EU deutliche Unterschiede bezüglich der Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte, der Ausstattung mit Kraftfahrzeugen, der Versorgung mit Öffentlichem Verkehr, des Steuersystems und daraus resultierend des Mobilitätsverhaltens der Bürger bestehen. Aus der Einkommens- und Verbrauchstatistik einerseits und der Verkehrsstatistik andererseits lässt sich nicht direkt ablesen, wie hoch die Mobilitätskosten für private Haushalte in verschiedenen Mitgliedstaaten sind.

Für künftige Entscheidungen in der europäischen Verkehrs-, Steuer- und Sozialpolitik ist es notwendig zu wissen, wie die Entwicklung der Mobilitätskosten in der Europäischen Union weitergehen wird bzw. ob man aufgrund einer Status Quo Analyse Handlungsempfehlungen für die Politik ableiten kann.

1.2 Diese Studie – wozu?

Ziel des Projektvorhabens ist es, die Mobilitätskosten von privaten Haushalten in der Europäischen Union zu vergleichen und für eine breite Öffentlichkeit anhand von konkreten Beispielen verständlich darzustellen.

2 Mobilitätskosten einer Beispielfamilie

2.1 Methodik

Zur Erreichung der oben genannten Ziele wird wie folgt vorgegangen:

In einem ersten Schritt wird zur Reduzierung der Komplexität der Ziele als Analyseeinheit ein Haushaltstyp definiert, für den die Kennzahlen verglichen werden sollen: Ausgewählt wird ein typischer Arbeitnehmer-Familienhaushalt, der in jeder Gesellschaft mit einem großem Anteil vertreten ist. Er besteht aus einem Elternpaar und minderjährigen Kindern.

In einem zweiten Schritt werden die Variablen bestimmt, die für die (absolute) Schätzung der Mobilitätskosten benötigt werden. Diese gehören zu den Bereichen Investition bzw. Abschreibung, Steuern und Versicherungen, Reparaturen, Kraftstoffe und das Nutzungsverhalten. Weitere wichtige Kennzahlen (für relative Vergleiche) sind das verfügbare Einkommen und Ausgaben für andere Lebenshaltungsbereiche.

In einem dritten Schritt werden die Variablen mit recherchierten Daten zu den Verbrauchsausgaben privater Haushalte von fünf exemplarischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union belegt. Diese Länder sind Deutschland und Österreich (durch die Mitgliedsverbände des Auftragsgebers) sowie Polen durch die Besetzung des Analyseteams. Als zusätzliche Länder in Südwest- bzw. Südost-Europa werden Portugal und Rumänien ausgewählt. Aus den Verbrauchsausgaben auf Makro-Ebene wird dann auf die Kosten und die Kostenstruktur auf Mikro-Ebene geschlossen.

In einem vierten Schritt wird die Analyse von Sekundärdaten aus den ausgewählten Ländern durchgeführt. Dabei ist auf die Grenzen der Analyse hochaggregierter Daten und auf die unterschiedliche Qualität der Datenlieferung nach Ländern hinzuweisen. Sowohl die Europäische Statistik (EUROSTAT) als auch die nationalen Datenquellen berichten mit erheblichen Zeitverzögerungen.

rungen und mit Lücken. Es sind daher geeignete Annahmen über fehlende Werte zu treffen und Entwicklungen in der Zeitreihe für Status Quo-Aussagen mit Extrapolation zu bestimmen.

Die tatsächlichen Ausgaben für Mobilität in einzelnen Haushalten (Mikro-Ebene) sind abhängig vom Kauf- und Nutzungsverhalten sowie dem Steuer- und Abgabensystem. Makro-Daten zu den Verbrauchsausgaben in Europa und den einzelnen Mitgliedsstaaten werden basierend auf Erhebungen in den Mitgliedstaaten durch die Aggregation von ausgewählten Variablen der Mikro-Ebene erzeugt. Daher wird zunächst ein Überblick über die Kostenarten auf Mikro-Ebene gegeben und anschließend gezeigt, ob bzw. wie diese in der Makro-Ebene behandelt werden.

2.2 Mobilitätskosten auf Mikro-Ebene

Kfz Art, Marke und Typ: Die Art des Kfz gibt an, in welche der folgenden Kategorien ein Kfz einzuordnen ist. Zur Auswahl stehen die vier Kategorien Pkw, Kombi, Kleinbus / Van, Sonderfahrzeug / Wohnmobil / Campingbus. Die Investitionskosten (bzw. die Abschreibung, Fixkosten) aber auch die Nutzungskosten (variable Kosten) eines Pkw werden durch die Kaufentscheidung für eine bestimmte Marke und Typ bestimmt.

Baujahr: Das Baujahr eines Pkw lässt Rückschlüsse auf den aktuellen Restwert und den Abschreibungsaufwand in einem Nutzungsjahr zu.

Hubraum/Leistung/Kraftstoff Art: Der Hubraum, die Leistung und die Kraftstoffart eines Pkw sind wichtige Bestimmungsgründe für fixe und variable Kosten der Pkw-Nutzung.

Jahresfahrleistung: Die Jahresfahrleistung gibt die jährlich zurückgelegten Fahrzeug-Kilometer an (variable Kosten).

Kraftstoffverbrauch: Der Kraftstoffverbrauch eines Pkw bezieht sich in der Regel auf 100 km und stellt eine wesentliche variable Kostenkomponente der Pkw-Nutzung dar.

Steuern und Abgaben

Zudem werden eine Reihe von Steuern, Abgaben sowie Versicherungsgebühren bei Kauf und Nutzung von Pkw fällig. In nationalen Regelungen legen die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union fest, ob und in welcher Höhe dies erhoben werden: Im Einzelnen sind dies:

- Zulassungsgebühren,
- Zulassungssteuern,
- Umsatzsteuer,
- Kfz-Steuer,
- Kfz-Versicherung,
- Versicherungssteuer,
- Mineralölsteuer.

Präzise Aussagen über Art, Umfang und Varianz der Kosten von Mobilität lassen sich über repräsentative Primärerhebungen in den ausgewählten Ländern gewinnen. Diese sind im Rahmen dieser Studie nicht verfügbar. Daher wird eine Schätzung der Kosten über die Verbrauchsausgaben privater Haushalte auf Makro-Ebene vorgenommen.

2.3 Daten und Verbrauchsausgaben auf Makro-Ebene

Zunächst sind die relevanten Datenquellen zu nennen, auf die in dieser Studie zurückgegriffen werden kann:

An erster Stelle steht das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (EUROSTAT; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>) das Zugriff auf eine Reihe von europäischen Vergleichszahlen inkl. privater Verbrauch zulässt.

Zudem sind die einzelnen Nationalen Statistische Ämter der Vergleichsländer zu nennen. Sie bieten umfangreiche weitere Informationen zum Verbrauch und den Lebensbedingungen in den Ländern an. Diese sind im Einzelnen:

- DESTATIS - Statistisches Bundesamt (Deutschland);
<http://www.destatis.de>
- Statistik Austria - Bundesanstalt Statistik Österreich (Österreich);
<http://www.statistik.at>
- Główny Urząd Statystyczny - Nationales Statistisches Amt (Polen);
<http://www.stat.gov.pl>
- Statistics Portugal - Instituto Nacional de Estatística (Portugal);
<http://www.ine.pt>
- ISN - Institutul National de Statistica (Rumänien);
<http://www.insse.ro>

Hinweise über die Mobilitätskosten auf Mikro-Ebene können aus aggregierten statistischen Daten gewonnen werden. Für internationale Vergleiche der Verbrauchsausgaben verwenden die nationalen und über-nationalen statistischen Ämter die COICOP-Systematik (**C**lassification **o**f **I**ndividual **C**onsumption by **P**urpose), das folgende Ausgabenbereiche privater Haushalte umfasst und in der die Mobilitätsausgaben an Stelle 7 ausgewiesen werden:

1. Nahrungsmittel und alkoholfreie Getränke
2. Alkoholische Getränke, Tabak und Narkotikum
3. Bekleidung und Schuhe
4. Wohnung, Wasser
5. Hausrat und laufende Instandhaltung des Hauses
6. Gesundheit
- 7. *Verkehr/Mobilität***
8. Nachrichtenübermittlung
9. Freizeit und Kultur
10. Bildungswesen
11. Hotels, Cafés und Restaurants
12. Verschiedene Waren und Dienstleistungen.

Die Ausgaben für Mobilität werden in den Verbrauchsausgaben für privaten Konsum weiter differenziert. Dabei ist zu beachten, dass die indirekten Steuern (z.B. MwSt) darin voll enthalten sind. Dagegen sind direkte Steuern (Kfz-Steuer) und Versicherungen (Kfz-Versicherung, inkl. Versicherungssteuer) nicht enthalten. Falls vorhanden, werden diese nachrichtlich unter „sonstige Ausgaben“ ausgewiesen (vgl. StBA, 2008, S. 547). Im Einzelnen werden die Ausgaben aufgeführt für Pkw, Fahrräder/ Motorräder und Öffentliche Verkehrsmittel. Für die Pkw-Nutzung werden Aussagen zu fixen und variablen Kosten gegeben:

Fixkosten PKW

Anschaffung (bzw. Abschreibung)

Gebühren (TÜV, etc.)

Straßennutzung (falls fix)

Anmerkung: Kfz-Steuer als direkte Steuer und Kfz-Versicherung sind keine Konsumausgaben und werden nicht berücksichtigt.

Variable Kosten PKW

Kraftstoff

Reparaturen und sonstige Dienstleistungen

Ersatzteile (Reifen)

Straßennutzung (falls variabel).

2.4 Fokussierung, Annahmen und Einschränkungen

Als Vergleichsjahr wird 2005 herangezogen, da für dieses Jahr die Datenverfügbarkeit bereits sehr gut ist, was auch für Rumänien gilt, das damals noch den Status als EU Beitrittskandidat hatte. Sollten Daten anderer Jahre verwendet werden, ist die eigens ausgewiesen.

Zum Vergleich wird ein bestimmter Haushaltstyp aus der Verbrauchstatistik privater Haushalte herangezogen. „Als Haushalt wird eine Gruppe von verwandten oder persönlich verbundenen (auch familienfremden) Personen bezeichnet, die sowohl einkommens- als auch verbrauchsmäßig zusammenge-

hören. Sie müssen i. d. R. zusammen wohnen und über ein oder mehrere Einkommen oder über Einkommensteile gemeinsam verfügen und voll oder überwiegend im Rahmen einer gemeinsamen Hauswirtschaft versorgt werden“ (StBA, 2008, S. 546; weiterführende Definitionen siehe dort). Ausgewählt wird ein typischer Arbeitnehmer-Familienhaushalt, der in jeder Gesellschaft mit einem großen Anteil vertreten ist. Er besteht aus einem Elternpaar und minderjährigen Kindern. Es ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Quellen je nach Land die Zahl der Kinder nicht, unterschiedlich oder als Landesdurchschnitt ausweisen, was zu einer gewissen Einschränkung der Vergleichbarkeit führt.

Für den Vergleich der Ausgaben für Mobilität wird angenommen, dass der Beispielhaushalt mit einem Pkw ausgestattet ist. Da die vorliegenden statistischen Daten von EUROSTAT bzw. der nationalen Statistischen Ämter die Ausstattung mit Pkw und die durchschnittlichen Ausgaben für Mobilität (unbeachtet der Ausstattung) getrennt ausweisen, sind die Ausgaben für den gewählten Haushaltstyp mit Pkw höher als der Durchschnitt. Die Differenz ist umso höher, je geringer die Pkw-Ausstattung in dem betreffenden Land ist. Die Werte müssen entsprechend korrigiert werden.

Weiter ist anzumerken, dass einige Familien diesen Typs kein, andere dagegen zwei oder mehrere Pkw zur Verfügung haben. Durch die unterschiedliche Haushaltsstruktur /Haushaltsgröße einerseits und das Wohlstandgefälle zwischen den ausgewählten Ländern andererseits ist zu beachten, dass

1. der gewählte Haushaltstyp unterschiedlich stark in den Ländern vertreten ist (siehe Tabelle 1) und dass
2. die Pkw-Ausstattung unterschiedlich ist (siehe Abbildung 6).

Die nationalen Statistischen Ämter berichten in der Regel in der Landeswährung und in der Landessprache.

EUROSTAT berichtet zur besseren Vergleichbarkeit unter Berücksichtigung des Kaufkraftstandards (KKS bzw. PPS¹). Es werden dabei Kaufkraftparitäten ermittelt, die aus einem Mix repräsentativer Waren und Dienstleistungen ei-

¹ Engl. Purchasing Power Standard (PPS)

nes Landes berechnet werden. KKS ist eine von der Landeswährung unabhängige fiktive Geldeinheit, die Verzerrungen aufgrund von Unterschieden im Preisniveau verschiedener Länder ausschaltet. Ein KKS entspricht dem EU-Durchschnitt für einen Euro.

Oft wird das Bruttoinlandsprodukt (BIP, angegeben in KKS) normiert, wobei 100 den EU-Durchschnitt darstellt. Ist der Wert größer als 100, so hat das Land (gemessen nach inländischer Kaufkraft) ein BIP pro Kopf über dem EU-Durchschnitt (und umgekehrt). Verzerrungen aufgrund der unterschiedlichen Kaufkraft (resultierend aus Einkommens- und Preisniveaus in den untersuchten Ländern) werden durch die Berechnung auf Basis des KKS also ausgeschaltet.

Bei den Aussagen über Polen und Rumänien ist zu beachten, dass die Wechselkurse der Währungen Złoty und RON gegenüber dem Euro generell zum 01.07.2005 festgestellt und in dieser Studie verwendet werden. Anderenfalls wird das jeweilige Datum angegeben.

Wichtige Bestandteile der Ausgaben privater Haushalte für Mobilität sind der Kauf der Automobile selbst und die Kraftstoffe für ihren Betrieb. Da der Absatz von Automobilen nach Land und Bezugsjahr sehr unterschiedlich sein kann, die Ausgaben für den Kauf aber nicht über n Jahre abgeschrieben sondern dem Bezugjahr zu 100% angerechnet werden, sei an dieser Stelle nochmals explizit auf den Querschnittscharakter dieser Untersuchung für das Jahr 2005 hingewiesen. In Kapitel 3 werden zudem Schätzwerte für das Jahr 2009 angegeben, die auf Werten der amtlichen Statistik für Umfang und Struktur der Verbrauchsausgaben im Jahr 2005 und dem Preisindex für Mobilität mit Basisjahr 2005 beruhen.

3 Ergebnisse

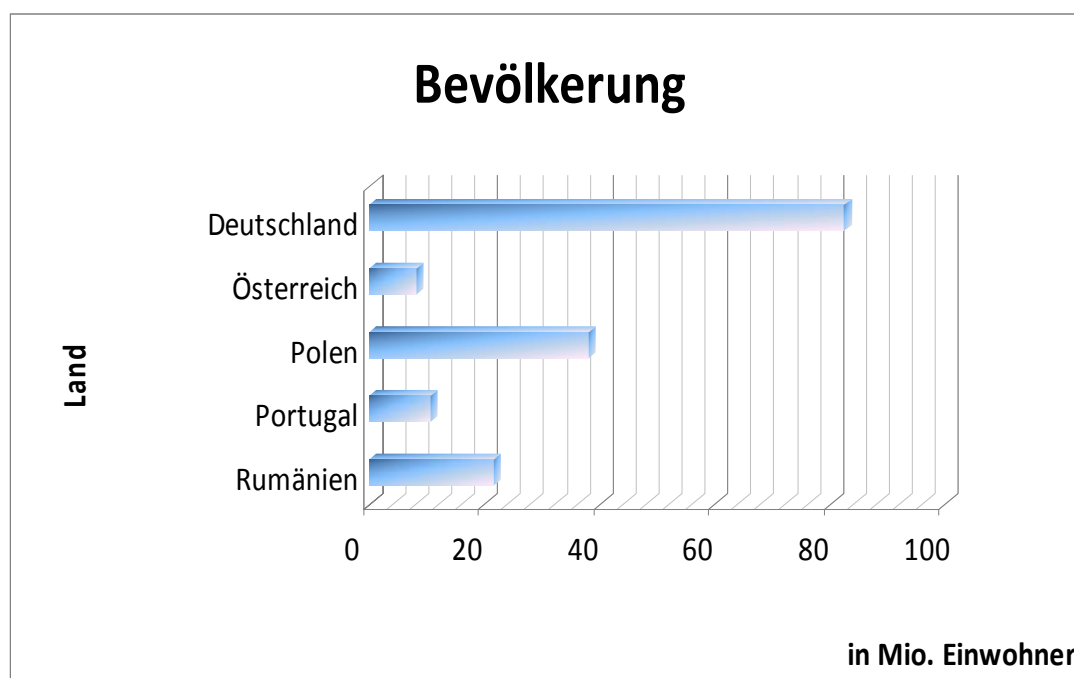
Die Ergebnisse sind unterteilt in die Rahmenbedingungen für die Mobilität der Beispielfamilien in ihren Ländern (3.1), die Verbrauchsausgaben für Mobilität für einen Durchschnittshaushalt je Land (3.2) und die Verbrauchsausgaben für Mobilität für den definierten Musterhaushalt je Land (3.3).

3.1 Rahmenbedingungen für Mobilität

Bevölkerung, Haushaltsstruktur und Pro-Kopf-Einkommen

Abbildung 1 zeigt die erheblichen Unterschiede in der Größe der Bevölkerung in den Vergleichsländern. Wenn man von rund 4 Wegen pro Person und Tag ausgeht (vgl. Zängler, 2000) so ergibt sich zusammen mit der Bevölkerung ein einfach zu bestimmender Schätzwert für den Mobilitätsbedarf eines Landes. Je höher die wirtschaftliche Entwicklung vorangeschritten ist, desto höher ist der Anteil der Pkw-Nutzung bei der Deckung des Bedarfes.

Abbildung 1: Bevölkerung



Quelle: EUROSTAT (Bezugsjahr 2005)

Wie im methodischen Teil bereits angedeutet unterscheiden sich die Länder deutlich in ihrer Haushaltsstruktur. In Tabelle 1 wird einerseits der Anteil des für diese Studie gewählten Familienhaushaltstyps an allen Haushalten und die durchschnittliche Haushaltsgröße angegeben. Tendenziell ist in Ländern mit größeren Haushalten auch der Musterhaushaltstyp, bestehend aus einem Elternpaar und minderjährigen Kindern, stärker vertreten (Polen, Portugal, Rumänien).

Tabelle 1: Haushaltsstruktur nach Ländern

Land	Anteil des Beispiel-Haushaltstyps² [%]	Durchschnittliche Haushaltsgröße
EU 27	24,8	2,6
EU 25	24,8	2,5
Deutschland	21,0	2,1
Österreich	20,5	2,4
Polen	29,0	3,0
Portugal	30,2	2,8
Rumänien	27,9	2,9

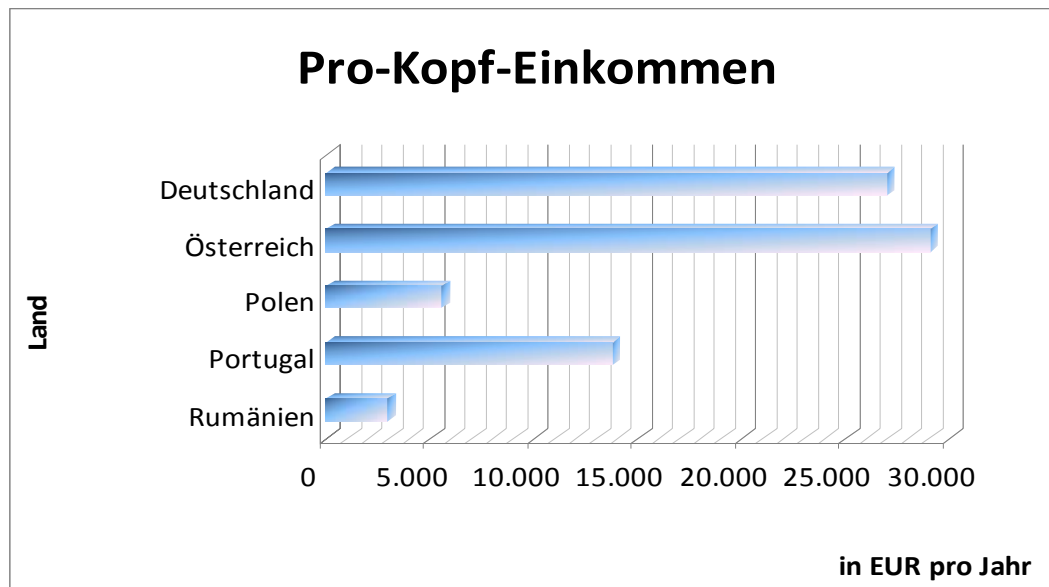
Quelle: EUROSTAT (Bezugsjahr 2005)

Abbildung 2 gibt schließlich das verfügbare Pro-Kopf-Einkommen des jeweiligen Landes an. Die privaten Haushalte treffen auf Grund der verfügbaren Budgets Entscheidungen über die Mittelverwendung für alle Lebenshaltungsbereiche. In Ländern mit niedrigen Einkommen werden in der Regel die Grundbedürfnisse befriedigt, was zu einem hohen Ausgabenanteil vor allem für Nahrungsmittel führt. Mobilität trägt zur Befriedigung von Grundbedürfnissen bei, kann aber auch zur Demonstration von Status eingesetzt werden. Der finanzielle Rahmen für Mobilität ist letztlich entscheidend für alle Kostenarten, die in diesem Bereich fallen. Die Unterschiede in den Mobilitätsausga-

² Ein- und Mehrpersonenhaushalte werden in der amtlichen Statistik unabhängig von der Anzahl ihrer Mitglieder jeweils als ein Haushalt ausgewiesen. Der Anteil der Personen einer Gesellschaft, die im Musterhaushalt leben, ist daher deutlich höher als der Anteil des Haushaltstyps an allen Haushalten. Bei Einpersonenhaushalten ist dies entsprechend umgekehrt.

ben der Haushalte in den ausgewählten Ländern (siehe 3.3) erweisen sich erwartungsgemäß als Spiegelbild der Einkommen.

Abbildung 2: Verfügbares Pro-Kopf-Einkommen



Quelle: EUROSTAT; Anm. Angaben sind kaufkraftbereinigt (KKS) (Bezugsjahr 2005)

Steuer-, Abgaben- und Gebührensystem

Wichtige Bestimmungsgründe für die Mobilitätskosten liegen im Steuer-, Abgaben- und Gebührensystem (Tabelle 2). Eine Zulassungsgebühr für PKW wird in allen Ländern³ erhoben, in Österreich, Polen und Portugal zudem eine teils erhebliche Zulassungsteuer. Die Umsatzsteuer als indirekte Steuer wirksam auf den Kaufpreis des Fahrzeugs und alle übrigen Leistungen (bei Versicherungen ggf. Versicherungssteuer) variiert zwischen 17% (Portugal) und 22% (Polen). Eine Kfz-Steuer wird in allen Ländern mit Ausnahme Polens erhoben. Sie ist in Deutschland, Portugal und Rumänien bezogen auf einen Wagen der unteren Mittelklasse der Schadstoffklasse Euro-Norm 4 (z.B. Volkswagen Golf V 1.4L) weitgehend moderat, während in Österreich erhebli-

³ Für Rumänien ist diese Information leider nicht verfügbar.

che Steuerabgaben für die Pkw-Nutzung anfallen. Die Besteuerung der Kraftstoffe ist ebenfalls höchst unterschiedlich und reicht am Beispiel von einem Liter Superbenzin in 2008 von rund 50 Cent in Rumänien bis 90 Cent in Deutschland.

Tabelle 2: Steuer-, Abgaben- und Gebührensystem

Land	Zulasung	USt. [%]	Kfz-Steuer [EUR/M.]	Kfz-Vers. [EUR/M.]	Kraftstoffsteuern ⁴ [EUR/l]
Deutschland	- / G	19	8	39	0,904
Österreich	S + G	20	45+28	55	0,707
Polen	S + G	22	0	27	0,874
Portugal	S + G	17	4	n.V.	0,847
Rumänien	- / n.V.	19	4	n.V.	0,495

Quelle: siehe Fußnote⁵; Bezugsjahr 2008

Infrastrukturangebot

Straßen sind wichtige Indikatoren für das Infrastrukturangebot für Pkw-Mobilität eines Landes. Da sich die Länder erheblich in ihrer Bevölkerung und in der Landesfläche unterscheiden, werden die relativen Indikatoren Autobahnen pro Landesfläche (Abbildung 3) und Autobahnen pro Einwohner (Abbildung 4) vorgestellt⁶.

⁴ Beispiel Superbenzin in der Hochpreisphase 2008; der Wert enthält die Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und ggf. weitere Steuern (Quelle: <http://www.rp-online.de/>). Die Angaben zu Ausgaben privater Haushalte für Kraftstoffe in dieser Studie beruhen auf der amtlichen Verbrauchstatistik (EUROSTAT bzw. nationale Statistische Ämter).

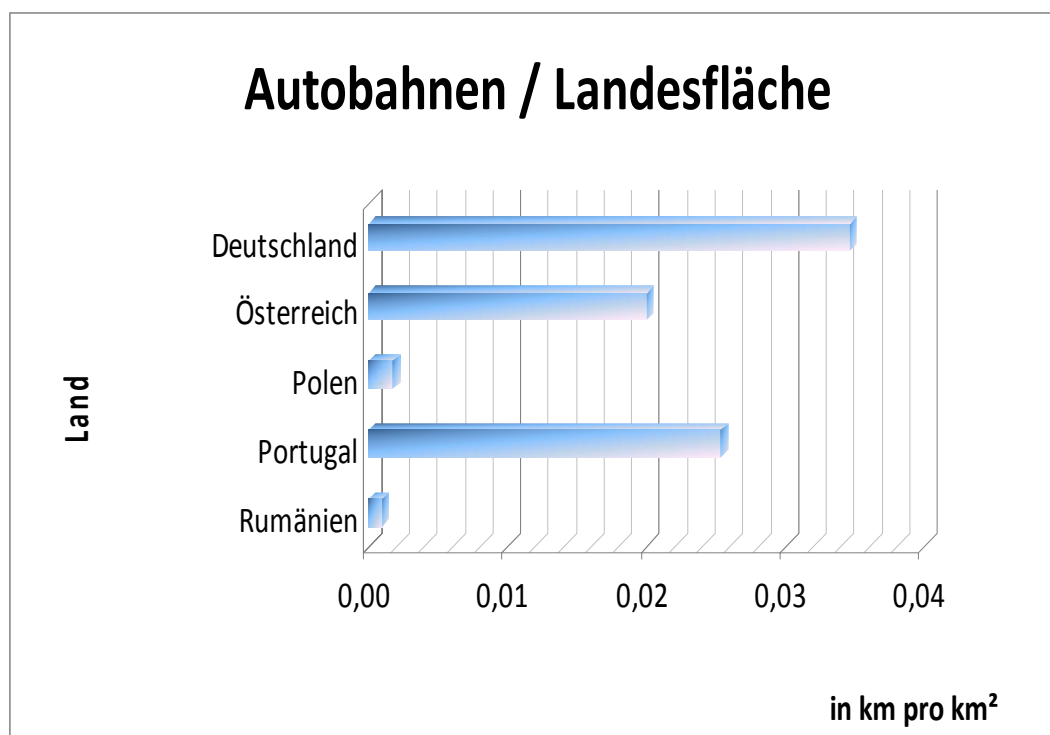
⁵ <http://www.rp-online.de/>
<http://www.kfz-steuer.de/>
http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv
<http://www.zurich-connect.at/berechnung/autoversicherung>
<http://kfzversicherung.financescout24.de>
<http://ipolisa.pl/kalkulator>

Variable Angaben für Golf V 1.4L Euro 4 Norm; zur Systematik siehe Kunert et al. (2003).

⁶ Informationen zu anderen Straßentypen sind leider nicht für alle Länder verfügbar.

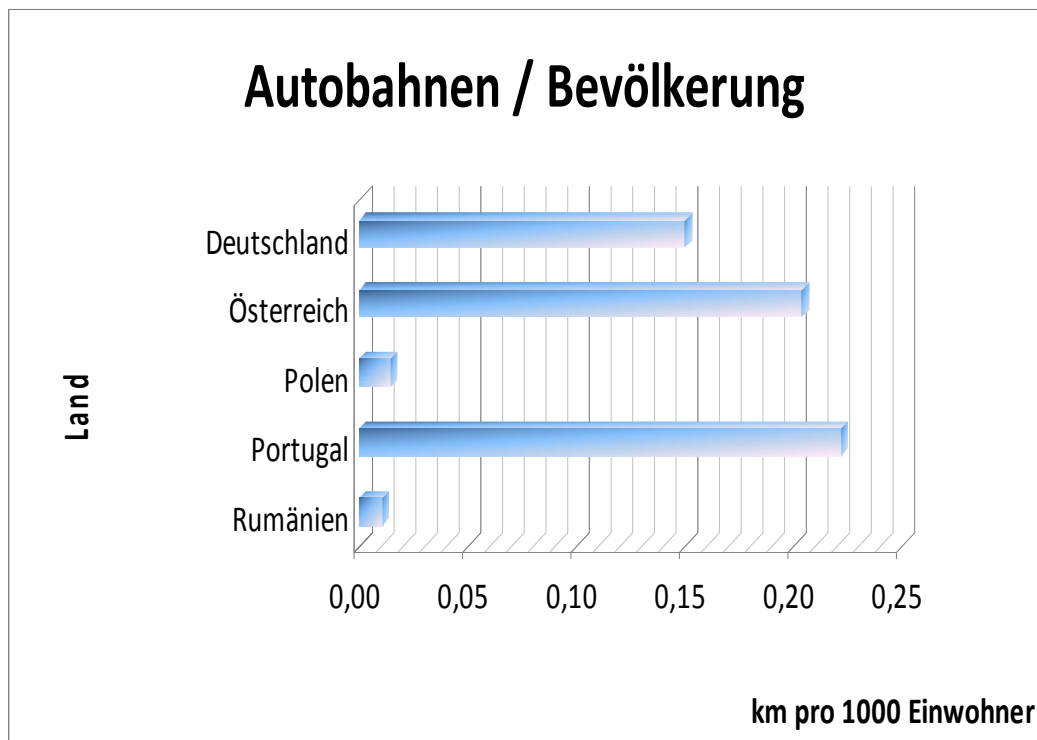
Beide Darstellungen zeigen, dass die sich die Länder West- bzw. Osteuropas erheblich unterscheiden. Bezogen auf die Landesfläche gibt es in Deutschland die längsten Autobahn-Kilometer, gefolgt von Österreich und Portugal. Nimmt man die die Bevölkerung zu Grunde, liegen Portugal und Österreich vor Deutschland. In beiden Abbildungen zeigt sich, dass die jungen EU-Mitgliedstaaten noch sehr geringe Autobahn-Kilometer aufweisen. Die Erreichbarkeit von Zielen im Fernverkehr ist daher geringer. Einige Fahrten werden nicht oder seltener durchgeführt. Die Entwicklung der Infrastruktur wird mit dem Wachsen des Pkw-Verkehrs konfrontiert, was in der Regel zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf den zur Verfügung stehenden Strecken führt. Das Mobilitätsverhalten (und ggf. seine Veränderung) und die entsprechenden Kosten der privaten Haushalte sind Teil der Entwicklung.

Abbildung 3: Autobahnen pro Landesfläche



Quelle: EUROSTAT, eigene Berechnungen (Bezugsjahr 2005)

Abbildung 4: Autobahnen pro Einwohner

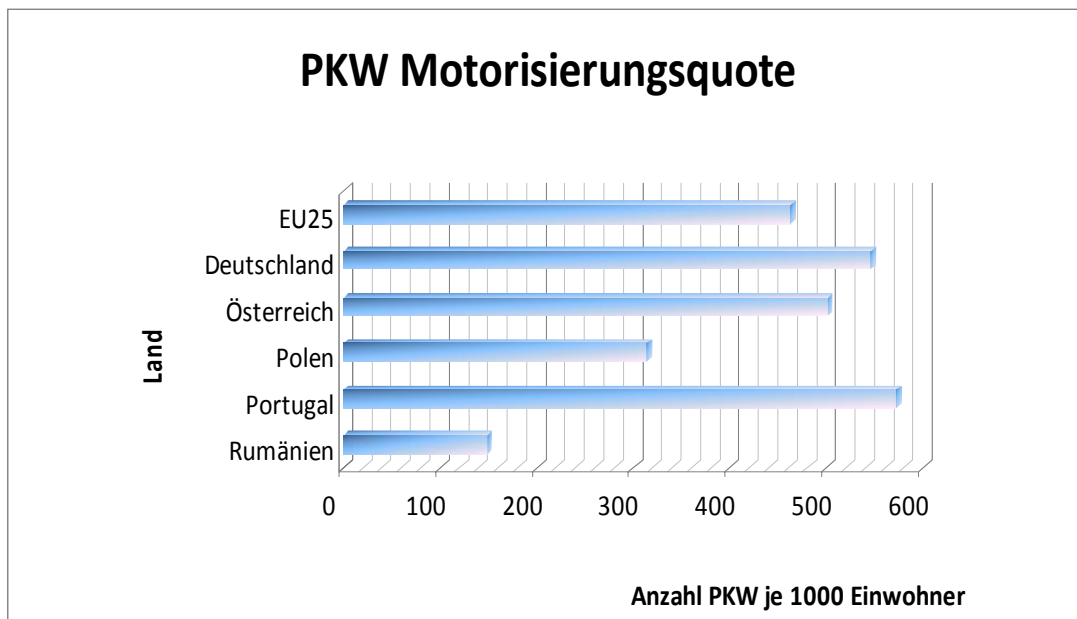


Quelle: EUROSTAT, eigene Berechnungen (Bezugsjahr 2005)

Motorisierungsquote

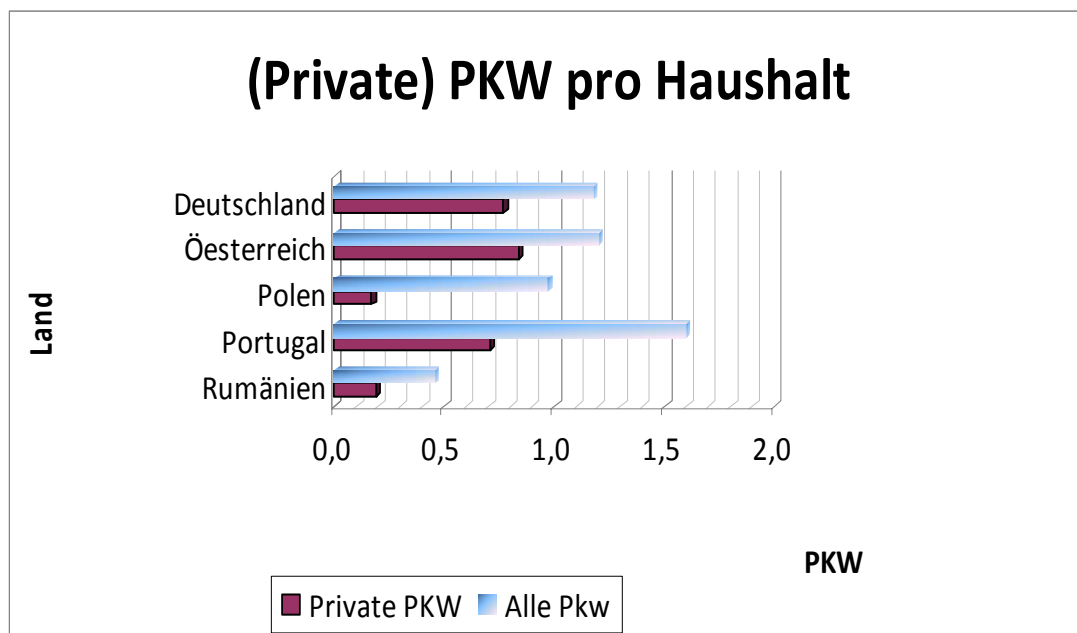
Die Pkw-Motorisierung der Vergleichsländer zeigt ähnliche Unterschiede zwischen alten und jungen EU-Mitgliedstaaten, wenngleich die Unterschiede nicht ganz so deutlich ausfallen. Die gewählten westeuropäischen Länder haben in Vergleich zum Durchschnitt aller EU Länder eine höhere Pkw-Ausstattung. Portugal ist an dieser Stelle führend, allerdings dürften hier eine Reihe Pkw als gewerbliche Fahrzeuge genutzt werden, für die in Deutschland und Österreich für den gleichen Zweck größere Nutzfahrzeuge verwendet werden.

Abbildung 5: Motorisierung pro Einwohner



Quelle: EUROSTAT (Bezugsjahr 2004)

Abbildung 6: Motorisierung pro Haushalt



Quelle: EUROSTAT, Nationale Statistiken, eigene Berechnungen (Bezugsjahr 2005)

Das Bild wird in Abbildung 6 weiter relativiert. Hier werden die Pkw einer Volkswirtschaft statt auf die Bevölkerung auf die privaten Haushalte bezogen.

Durch die im Schnitt größeren Haushalte in Polen, Portugal und Rumänien verschiebt sich das Bild zugunsten dieser Länder.

Um der tatsächlichen Ausstattung der privaten Haushalte mit privat genutzten Pkw näher zu kommen, wurden alle anderen Pkw ausgeschlossen. Es zeigt sich in allen Ländern ein erheblich geringerer Wert insbesondere für Polen, Portugal und Rumänien.

- „Ceteris paribus“ – man vergleicht eine Sache und alles andere bleibt genormt gleich, so mag man es in der Naturwissenschaft und auch in der Ökonomie. Ceteris paribus, das zeigen die Unterschiede in den Rahmenbedingungen, ist für diese Studie nicht gegeben. Bevölkerungs- und Haushaltsstruktur, Abgaben, Steuern, Preise sind sehr unterschiedlich in Europa – das macht den Vergleich spannend und aufwendig zugleich.
- Die Studie lässt einen Überblick über deutliche Unterschiede der Mobilitätsausgaben in Europa erwarten, auch lassen sich Trends erkennen, wohin sich Mobilitätsverhalten, Pkw-Ausstattung und Ausgabenstruktur der neuen Mitgliedsländer entwickeln werden.
- Die „alten“ EU-Staaten sind in Bezug auf Infrastruktur- und Motorisierung deutlich weiter entwickelt als die neuen Mitgliedsstaaten Rumänien und Polen.
- Portugal und Österreich verfügen über die meisten Autobahnkilometer pro Einwohner, Deutschland und Österreich über die höchste Motorisierungsquote mit privaten PKW.
- Mit besserer Infrastruktur und höherem Einkommen lassen sich mehr Ausgaben, Ausgabenanteile am Gesamtbudget der Haushalte, mehr Nutzen durch Mobilität aber auch mehr Umweltbelastung erwarten.
- Sozialpolitisch lässt sich erwarten, dass der zusätzliche Mobilitätsbedarf von Familienhaushalten europaweit auch zu einer zusätzlichen Belastung der Familienbudgets führt.

3.2 Ausgaben für Mobilität (durchschnittliche Haushalte)

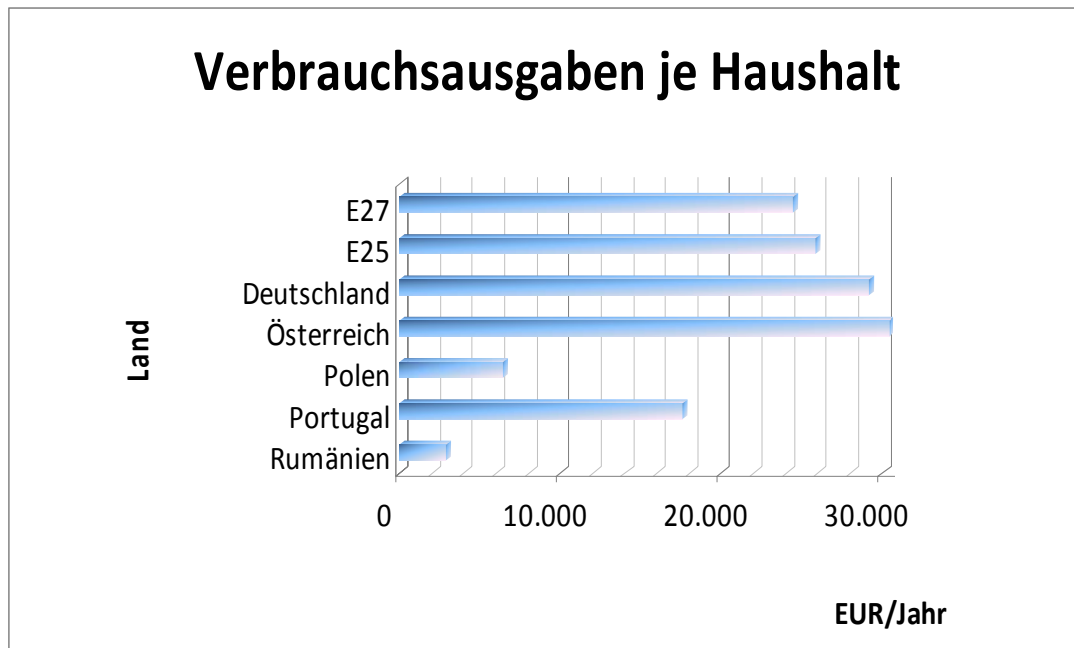
Vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen für Mobilität in den Vergleichsländern werden im Folgenden die Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte zunächst für alle Lebenshaltungsbereiche, dann für Mobilität und schließlich spezifisch für die Mobilität der oben definierte Musterfamilie aufgeführt (3.3).

Im Durchschnitt gibt ein privater Haushalt in einem EU-Mitgliedsstaat rund 24.000 EUR pro Jahr für Konsum aus (Abbildung 6). Während in Deutschland und Österreich mit rund 30.000 EUR pro Jahr deutlich überdurchschnittlich konsumiert wird, liegt bereits das süd-westeuropäische Land Portugal mit 18.000 EUR pro Jahr weit unter dem europäischen Schnitt. In den neuen osteuropäischen Mitgliedsstaaten Polen und Rumänien steht nochmals weniger Geld für Konsum zur Verfügung, wobei sich hier die Werte der beiden Länder nochmals um Faktor 2 unterscheiden. „Die“ typischen ost- oder westeuropäischen Mobilitätsländer gibt es also nicht. Die Konsequenzen für Umfang und Struktur der Verbrauchsausgaben für Mobilität werden im Weiteren gezeigt.

Das tatsächliche Mobilitätsverhalten und die Verbrauchsausgaben für Mobilität werden durch das verfügbare Einkommen, das Steuer-, Abgaben- und Gebührensystem und die Bedarfe in den anderen Lebenshaltungsbereichen beeinflusst. Aus diesem Grund ist auch nicht verwunderlich, dass die Musterhaushalte in den Vergleichsländern weder den gleichen absoluten Betrag noch einen identischen proportionalen Anteil ihres verfügbaren Einkommens für Mobilität aufwenden.

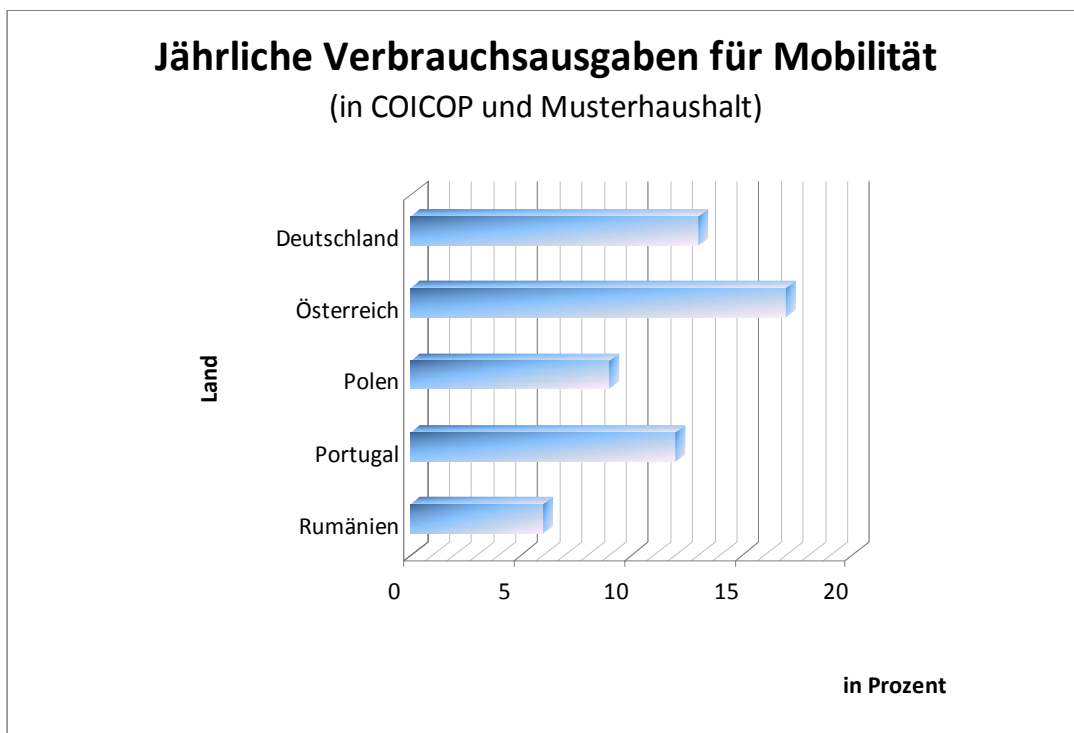
Abbildung 8 zeigt daher auch, dass die Verbrauchsausgaben für Mobilität zwischen 6% in Rumänien und 17% in Österreich variieren. Diese Unterschiede sind deutlich aber nicht so extrem wie es die Unterschiede in den Verbrauchsausgaben (Abbildung 7) erwarten lassen könnten.

Abbildung 7: Jährliche Verbrauchsausgaben je Haushalt



Quelle: EUROSTAT (Bezugsjahr 2005)

Abbildung 8: Verbrauchsausgabenanteil für Mobilität



Quelle: Nationale Statistiken (Bezugsjahr 2005)

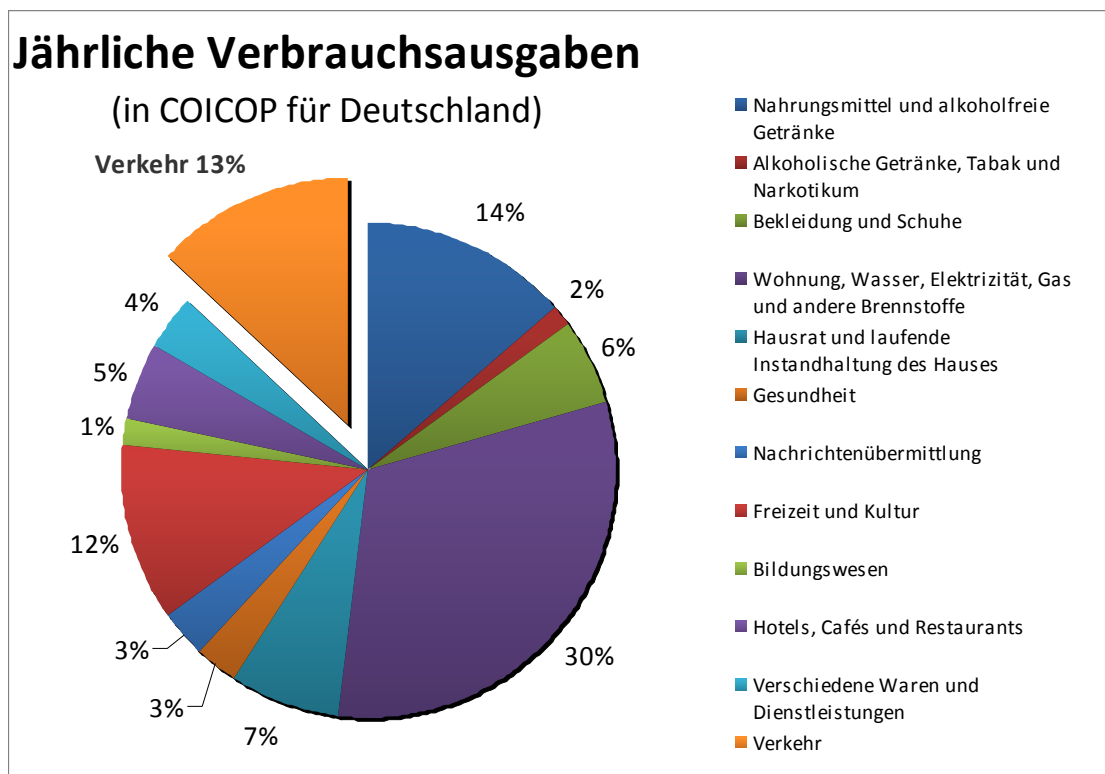
In Abbildung 9 ff. wird die Einbettung der Ausgaben für Mobilität in die Ausgabenstruktur der Haushalte der ausgewählten Länder vorgestellt.

Der augenfälligste Unterschied in der Verbrauchstruktur wird im Vergleich zwischen Österreich und Rumänien sichtbar, den beiden Ländern mit dem größten bzw. kleinsten Ausgabenanteil für Mobilität.

Durch die niedrigen verfügbaren Einkommen in Rumänien muss ein relativ hoher Anteil davon für Nahrungsmittel, also für die Befriedigung von Grundbedürfnissen ausgegeben werden. Dadurch bleibt wenig Spielraum für die übrigen Ausgabenanteile inkl. Mobilität. Eine sichtbare Folge ist die geringe Ausstattung der privaten Haushalte in Rumänien mit Pkw (Abbildung 6).

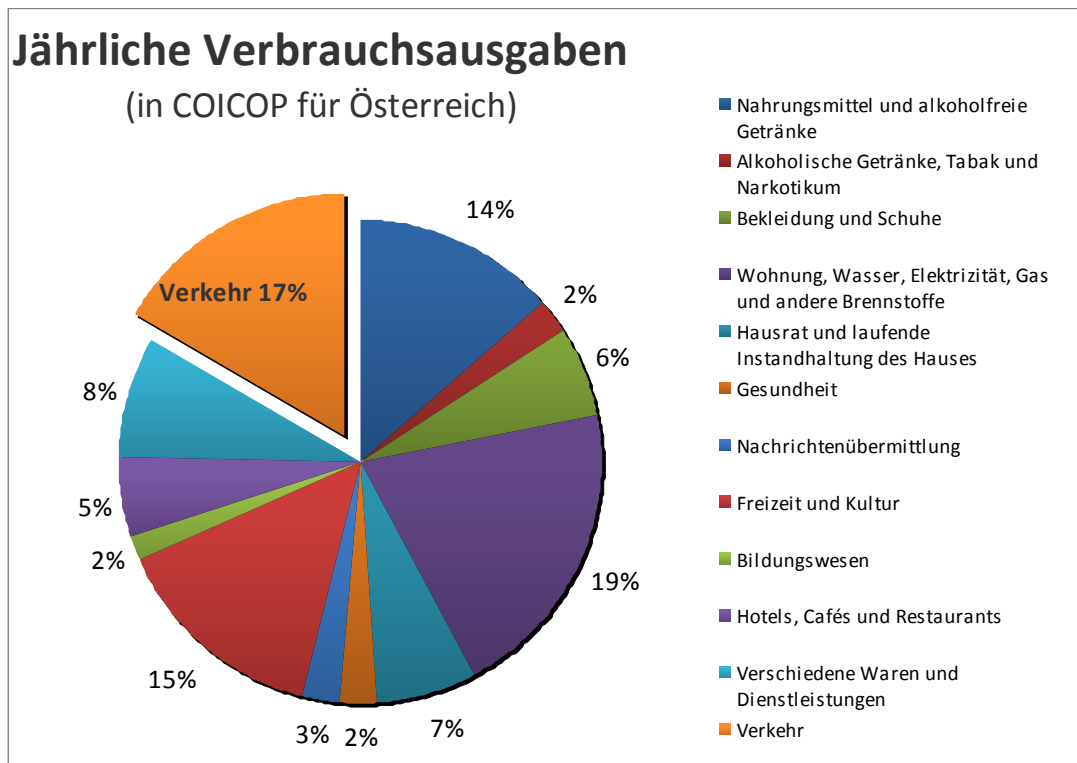
Umgekehrt ist der hohe Ausgabenanteil für Mobilität in Österreich mit den im Vergleich zu den anderen ausgewählten Ländern den hohen zusätzlichen Kosten bei Kauf und Betrieb (Tabelle 2) geschuldet. Die anderen Länder bewegen sich zwischen den beiden Extremen.

Abbildung 9: Struktur der Verbrauchsausgaben (Deutschland)



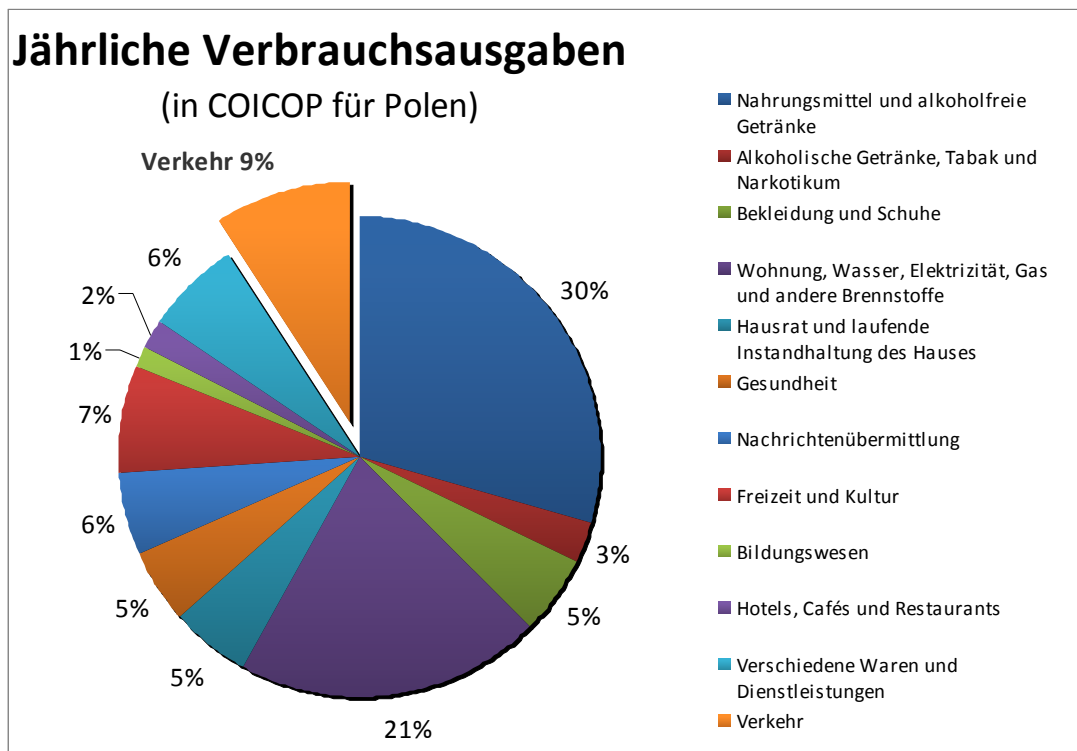
Quelle: DESTATIS, Deutschland (Bezugsjahr 2005)

Abbildung 10: Struktur der Verbrauchsausgaben (Österreich)



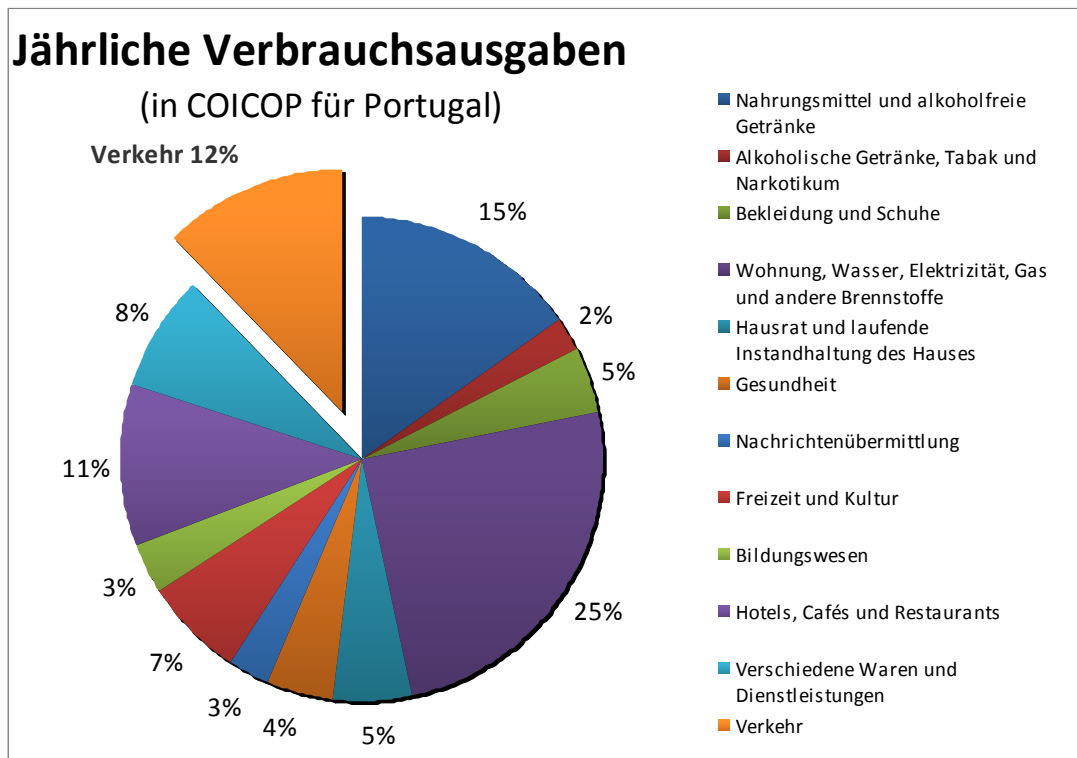
Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Österreich (Bezugsjahr 2005)

Abbildung 11: Struktur der Verbrauchsausgaben (Polen)



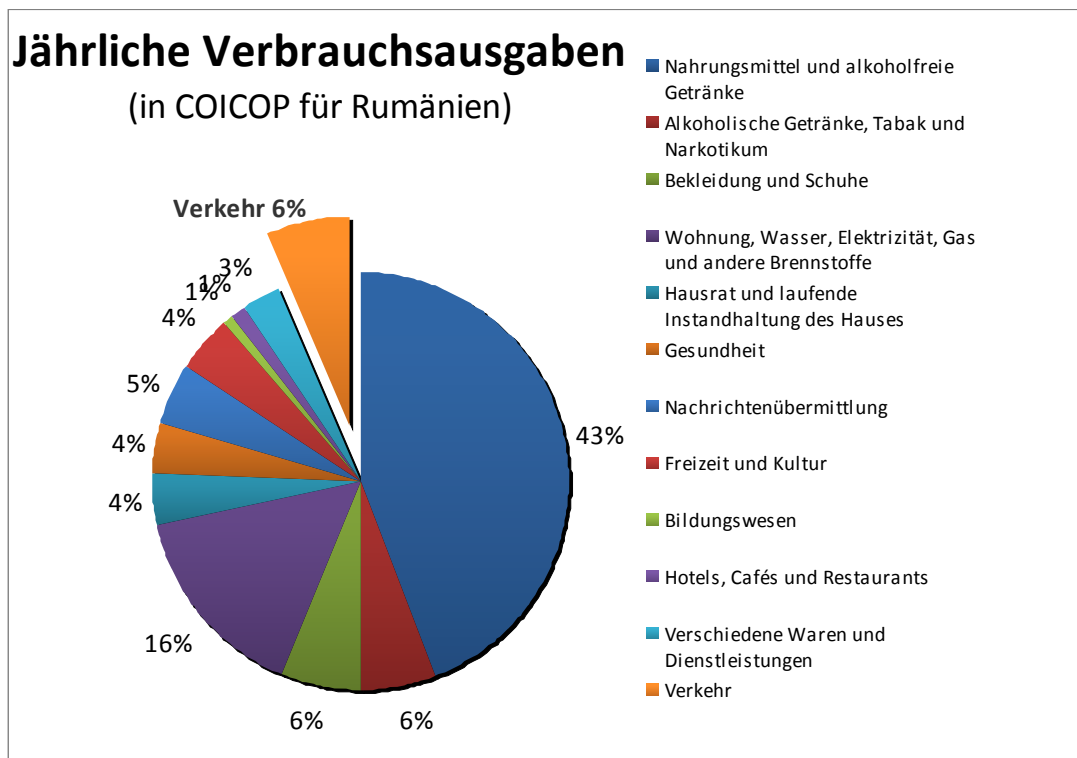
Quelle: Główny Urząd Statystyczny, Polen (Bezugsjahr 2005)

Abbildung 12: Struktur der Verbrauchsausgaben (Portugal)



Quelle: Statistics Portugal (Bezugsjahr 2005)

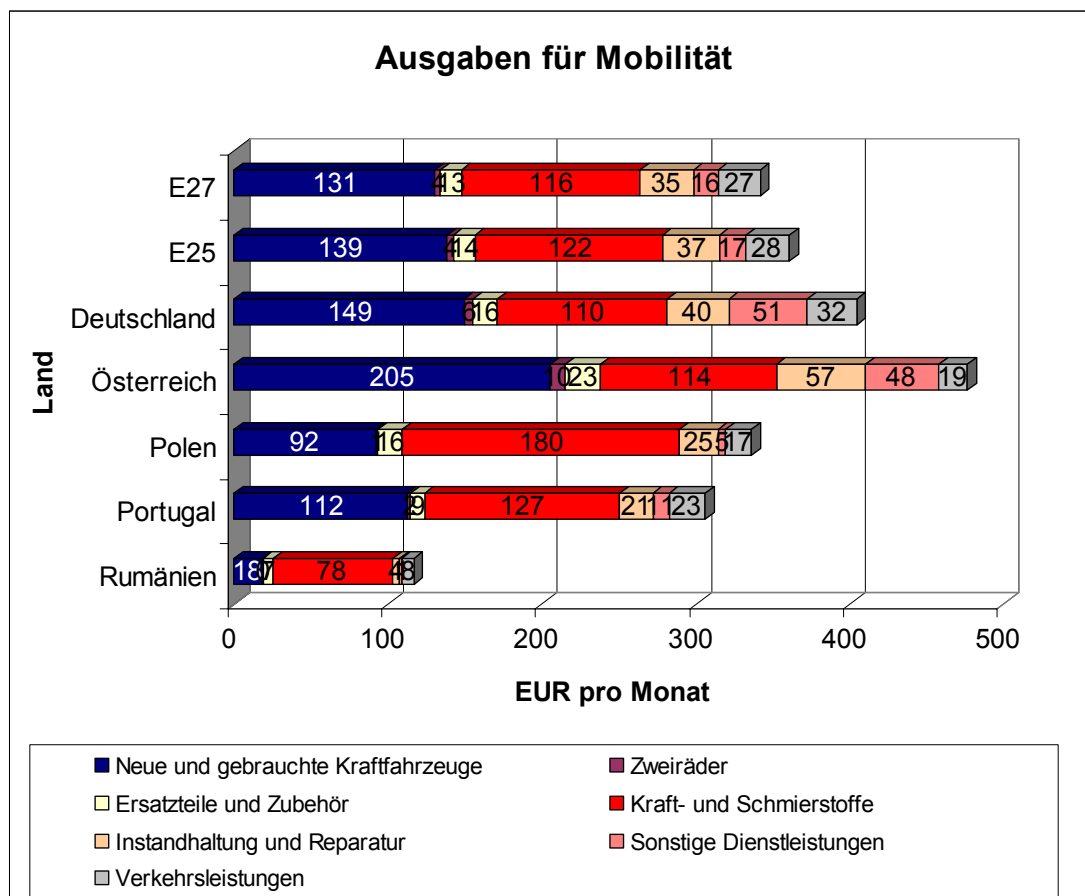
Abbildung 13: Struktur der Verbrauchsausgaben (Rumänien)



Quelle: ISN - Institutul National de Statistica, Rumänien (Bezugsjahr 2005)

Mit Abbildung 14 ff. wendet sich die Analyse den Verbrauchsausgaben (ausschließlich) für den Lebenshaltungsbereich Mobilität zu. Zunächst werden die Mobilitäts-Ausgaben für einen durchschnittlichen Haushalt mit Pkw für das Jahr 2005 aufgezeigt und darauf basierend eine Schätzung für 2009 durchgeführt. Schließlich werden Ergebnisse für den Musterhaushalt mit Pkw vorgestellt.

Abbildung 14: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw Haushalte, 2005)



Quelle: EUROSTAT, DESTATIS, eigene Berechnungen; Anm. Angaben sind Kaufkraft bereinigt (KKS) (Bezugsjahr 2005)

Zu den Werten aus der Verbrauchstatistik müssten noch Kfz-spezifische Ausgaben für direkte Steuern und Versicherung(en) addiert werden. Da hierfür die Datengrundlage für den Vergleich im Rahmen der Konsumausgaben nicht gegeben ist wird auf eine Schätzung verzichtet. Beispiele für einen Wagen der Golfklasse sind in Tabelle 2 aufgeführt.

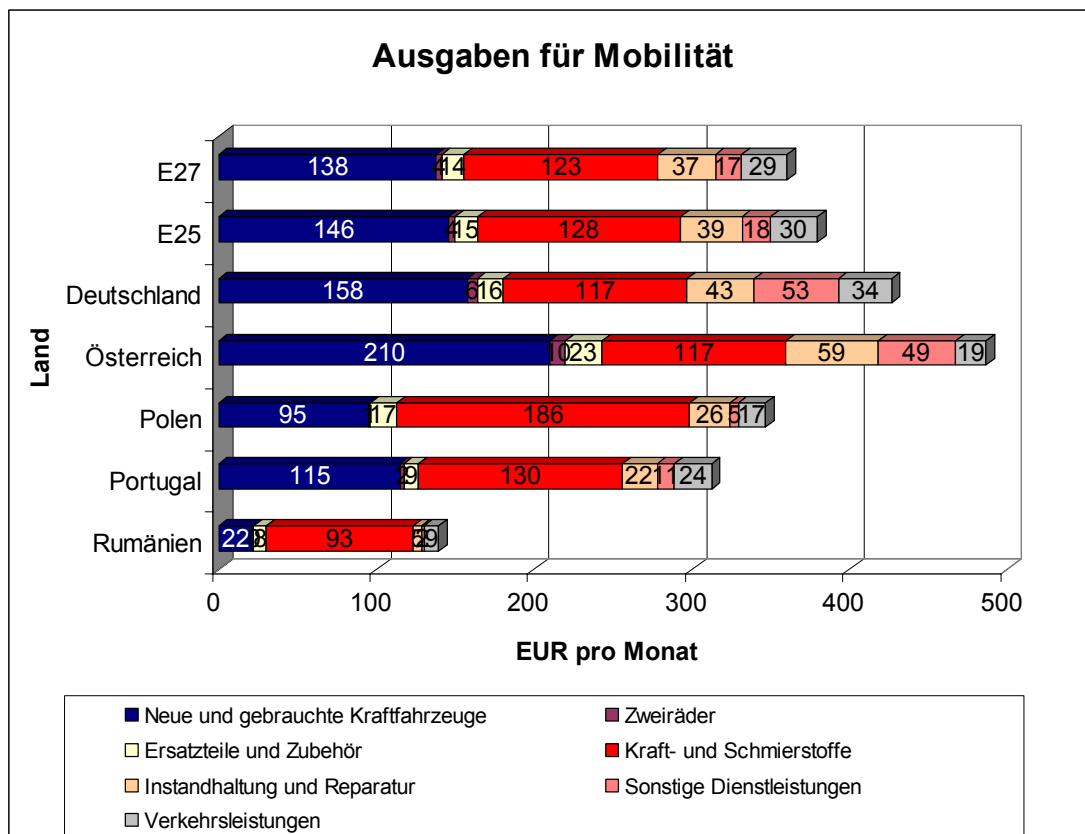
Abbildung 14 zeigt die absoluten monatlichen Ausgaben für Mobilität eines Durchschnittshaushalts mit Pkw. Es zeigt deutlich, dass Deutsche und vor allem Österreicher weit mehr Geld in diesem Bereich ausgeben als der europäische Durchschnitt, dem Portugal nahe kommt. In Polen und vor allem in Rumänien sind - bei ohnehin geringem ausgabefähigen Einkommen und zusätzlich unterproportionalem Anteil an den Gesamtausgaben - sehr geringe Mobilitätsausgaben festzustellen.

Bei der Struktur der Mobilitätsausgaben kann man in Deutschland und Österreich von einer Dominanz der Anschaffungskosten, gefolgt von den Kraftstoffen sprechen. In Portugal und den beiden osteuropäischen Ländern ist das Verhältnis genau umgekehrt, in Rumänien dominieren die Kraftstoffausgaben sehr stark.

In Abbildung 15 wird das Ergebnis mit Hilfe der länderspezifischen Preisindizes für Mobilität für das Jahr 2009 fortgeschrieben.. Es zeigt sich, dass diejenigen polnischen Haushalte, die über einen Pkw verfügen mehr Geld für Mobilität ausgeben als die portugiesische Vergleichsgruppe. Die klaren Unterschiede zwischen ost- und westeuropäischen Ländern, die man bei einem Vergleich aller Haushalte⁸ feststellen würde, lösen sich an dieser Stelle auf.

⁸ D.h. unter Einbezug der Haushalte ohne Pkw, die durch ihren hohen Anteil in den osteuropäischen Ländern den Wert der durchschnittlichen Ausgaben für Mobilität senken.

Abbildung 15: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw-Haushalte, 2009)



Quelle: EUROSTAT, DESTATIS; eigene Schätzung für März 2009; Anm. Angaben sind kaufkraftbereinigt (KKS)

- Österreich setzt sich im Vergleich als das Land der höchsten monatlichen Mobilitätsausgaben ab.
- Deutschland und Portugal geben prozentual mit ca. 12 % den gleichen Anteil für Mobilität aus, Polen folgt mit ca. 9 %. Rumänien bildet mit 6 % das Schlusslicht. Mit einer Mobilitätshebung könnte man mit Sicherheit extreme Unterschiede im Mobilitätsverhalten feststellen.
- Obwohl Deutschen und Österreichern zwar ein ca. gleichgroßes Budget zur Verfügung steht, geben es die Österreicher eher für den Kauf des Pkw aus. Sie tun dies nicht freiwillig und fahren auch keine teuren Autos. Der Staat regelt eben alles anders und greift seinen Bürgern hier besonders in die Tasche. Den Süddeutschen an der Grenze freut dagegen die moderatere Kraftstoffbesteuerung im Nachbarland

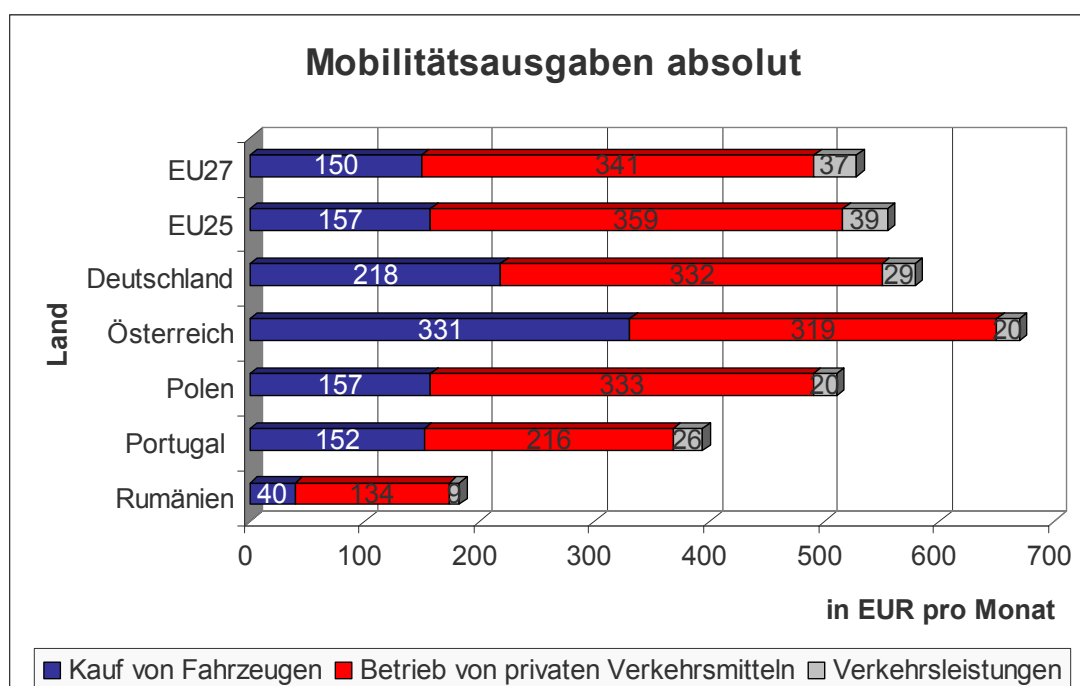
und er beneidet den vermeintlich begünstigten österreichischen Nachbarn um dieses Privileg.

- Haushalte mit Kindern sind immer von höheren Mobilitätskosten betroffen als solche ohne.
- Entgegen landläufiger Meinungen fallen die Kraftstoffkosten in allen Ländern etwa gleich stark ins Gewicht, in den wirtschaftlich und infrastrukturell weniger entwickelten Ländern wie Polen und Rumänien nehmen sie sogar einen prozentual höheren Stellenwert ein.

3.3 Ausgaben für Mobilität (Musterhaushalte)

Nach den differenzierten Ausgaben für die durchschnittlichen Haushalte in den Vergleichsländern, werden nun die Ergebnisse für den definierten Musterhaushalt mit Pkw für das Jahr 2005 vorgestellt und eine Schätzung für 2009 durchgeführt (Abbildung 16 f.). Zu den Werten aus der Verbrauchstatistik müssten noch Kfz- und halterspezifische Ausgaben für direkte Steuern und Versicherung(en) addiert werden (vgl. 3.2). Beispiele sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Abbildung 16: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw-Musterhaushalt, 2005)



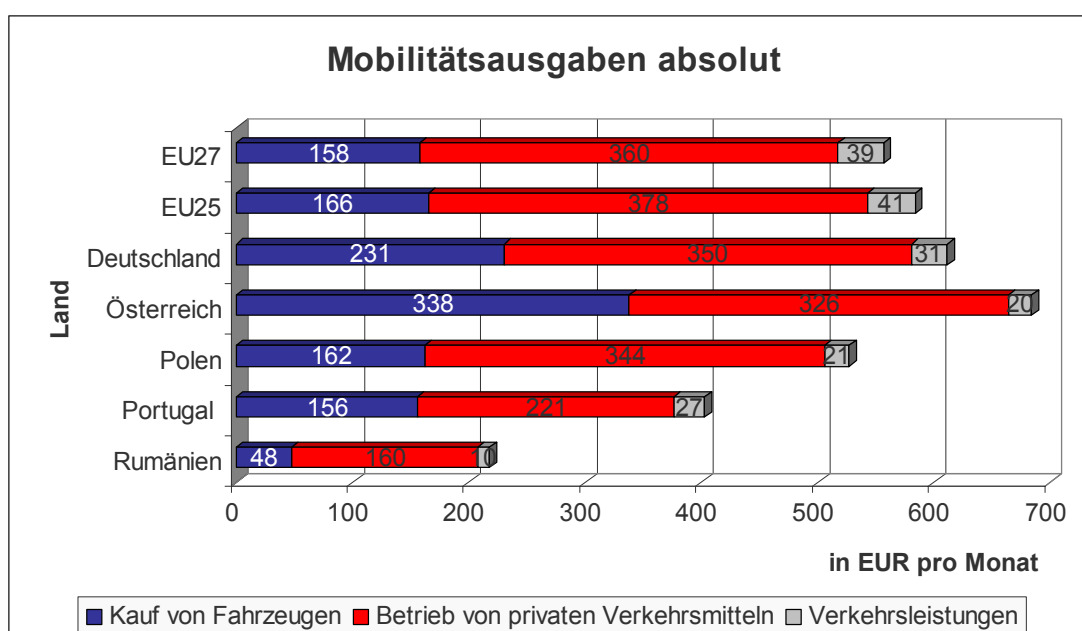
Quelle: EUROSTAT, eigene Berechnungen; Anm. Angaben in KKS (Bezugsjahr 2005)

Auf der Ebene einzelner Haushaltstypen liegen nur Daten vor, die zwischen dem Kauf von Fahrzeugen, Betrieb von privaten Verkehrsmitteln und Verkehrsleistungen unterscheiden.

Ähnlich wie in Abbildung 14 zeigen sich Unterschiede der Ausgaben zwischen den Ländern. Ein entscheidendes Ergebnis ist jedoch, dass der absolute Wert

für den Musterhaushalt für alle Länder deutlich höher ist als für den jeweiligen Durchschnittshaushalt. Der Unterschied zwischen Haushaltstypen eines Landes kann also ähnlich ausfallen als der Unterschied zwischen dem Musterhaushalt in verschiedenen Ländern. Dadurch wird klar, dass das Thema Mobilitätskosten auch eine deutliche sozialpolitische Dimension in der EU und in den Mitgliedsstaaten hat. Familien als Leistungsträger ihrer Gesellschaft müssen daher die Möglichkeit haben ihren Mobilitätsbedarf zu fairen Bedingungen zudecken und ihre Mobilität vernünftig zu gestalten.

Abbildung 17: Verbrauchsausgaben für Mobilität (Pkw-Musterhaushalt, 2009)



Quelle: EUROSTAT, eigene Schätzung für März 2009; Anm. Angaben sind kaufkraftbereinigt (KKS)

In Abbildung 17 werden wiederum für den Vergleich nur diejenigen Musterhaushalte herangezogen, für die auch Ausgaben für den Betrieb von Pkw in der Statistik nachgewiesen werden und für das Jahr 2009 auf Basis der länderspezifischen Preisindizes für Mobilität geschätzt. Dabei ist der absolute Wert der monatlichen Mobilitätsausgaben für die Musterhaushalte aller ausgewählten Länder im Vergleich zu den Durchschnittshaushalten mit Pkw (Abbildung 15) deutlich erhöht. Dies reicht von rund 60 EUR monatlichen Mehrausgaben für die Mobilität eines Familienhaushalts in Rumänien bis zu ca. 150 EUR in Österreich. Rumänien stellt auch in diesem Vergleich das Land

mit den geringsten absoluten monatlichen Mobilitätsausgaben dar. Österreich setzt sich auf Grund seines Steuer-, Abgaben- und Gebührensystems als das Land der höchsten monatlichen Mobilitätsausgaben ab. Alle anderen Länder streuen um den EU-Durchschnitt.

- Ein zentrales Ergebnis der Studie ist, dass die Musterhaushalte in den 5 ausgewählten Ländern Mobilitätsausgaben haben, die sich analog zum Einkommen unterscheiden (Musterhaushalt im Ländervergleich).
- Der absolute Wert für den Muster-Familienhaushalt für alle Länder ist deutlich höher als für den jeweiligen Durchschnittshaushalt des Landes (Vergleich mit dem durchschnittlichen Haushalt im Land).
- Der Unterschied zwischen Haushaltstypen eines Landes kann also ähnlich ausfallen als der Unterschied zwischen dem Musterhaushalt in verschiedenen Ländern. Dadurch wird klar, dass das Thema Mobilitätskosten auch eine deutliche sozialpolitische Dimension in der EU und in den Mitgliedsstaaten hat. Polnische Familien mit Pkw nähern sich den durchschnittlichen Ausgaben in der EU an. Dies bedeutet, dass ein Teil der Gesellschaft Anschluss an den (west-) europäischen Lebensstandard findet.
- Familien als Leistungsträger ihrer Gesellschaft müssen die Möglichkeit haben ihren Mobilitätsbedarf zu fairen Bedingungen zudecken und ihre Mobilität vernünftig zu gestalten.
- Der absolute Wert der monatlichen Mobilitätsausgaben für die Musterhaushalte mit Pkw aller ausgewählten Länder im Vergleich zu den Durchschnittshaushalten mit Pkw deutlich erhöht. Dies reicht von rund 60 EUR monatlichen Mehrausgaben für die Mobilität eines Familienhaushalts in Rumänien bis zu ca. 150 EUR in Österreich.
- Rumänien stellt auch in diesem Vergleich das Land mit den geringsten absoluten monatlichen Mobilitätsausgaben dar. Österreich setzt sich auf Grund seines Steuer-, Abgaben- und Gebührensystems als das Land der höchsten monatlichen Mobilitätsausgaben ab. Alle anderen Länder streuen um den EU-Durchschnitt.

4 Zusammenfassung und Handlungsempfehlung

Aus den Ergebnissen lassen sich verkehrs- und sozialpolitische Empfehlungen für die Europäische Union und die untersuchten Mitgliedsstaaten ableiten (vgl. Zusammenfassung jeweils am Ende der Kapitel 3.1 bis 3.3).

Die Ergebnisse zeigen, dass in allen Richtungen „Musik im Thema“ ist. Es gibt erhebliche Unterschiede in verschiedenen Kennzahlen der Länder, die sich bis zu Faktor 10 unterscheiden. Die gleich definierten Musterhaushalte haben nach Ländern stark unterschiedlichen Einkommen, verteilen ihr Budget für die Lebenshaltung komplett verschieden und geben schließlich unterschiedlich viel Geld für Mobilität aus. Dasselbe Bild zeigt sich, wenn es um die Ausgabenanteile innerhalb von Mobilität geht. Familienhaushalte in allen ausgewählten Ländern geben wesentlich mehr Geld für Mobilität aus als die durchschnittlichen Haushalte des Landes. Ferner ist von einer großen Varianz zwischen den Haushalten eines Typs innerhalb eines Landes auszugehen, was nicht Gegenstand der Studie war.

Der Pkw-Kauf und die Kraftstoffe sind dominant gegenüber anderen Kostenarten, in den neuen osteuropäischen Mitgliedsstaaten entstehen die Kosten überwiegend in der Nutzung, in Deutschland und besonders in Österreich überwiegt dagegen der Kauf (neuere, teure Autos).

Tangiert werden diverse Politikbereiche, voran die Verkehrspolitik vernetzt mit der Sozial-, Steuer-, Wirtschafts-, Verbraucher- und Umweltpolitik. Mobilität ist der soziale Kitt in der Gesellschaft und stellt eine bedeutende Chance für die Entwicklung Europas und der Europäischen Integration dar. Die Bürger der osteuropäischen Länder wissen die Freizügigkeit als gesellschaftliche Errungenschaft nach Zusammenbruch des Warschauer Paktes besonders zu schätzen.

Dadurch wird klar, dass das Thema Mobilitätskosten eine deutliche sozialpolitische Dimension in der EU und in den Mitgliedsstaaten hat. Familien als Leistungsträger ihrer Gesellschaft müssen daher die Möglichkeit haben ihren Mo-

bilitätsbedarf zu fairen Bedingungen zudecken und ihre Mobilität vernünftig zu gestalten

Die Mobilitätskennzahlen sind wichtige Indikatoren für die Anpassung der Lebensverhältnisse in der Union. Allerdings gibt es erhebliche Unterschiede im Steuer-, Abgaben- und Gebührensystem der Länder; Österreich ist besonders betroffen. Wirtschaftspolitisch scheint die Harmonisierung der Rahmenbedingungen noch in weiter Ferne zu sein. Das sind keine guten Zeichen für den gemeinsamen Binnenmarkt, vor allem weil unterschiedliche Nationale Regelungen zu Marktverzerrungen und Marktintransparenz führen, was zudem verbraucherpolitisch nicht akzeptable ist.

Die Studie sollte einen ersten Überblick zum Thema geben und fokussiert bewusst auf Beispielhaushalte in Bespielländern im Jahr 2005. Interessant wäre daher eine Betrachtung in der Zeitreihe (Makrodaten), um die Anpassungsprozesse zu verfolgen.

Auf der Ebene einzelner Haushalte (Mikrodaten) aller Haushaltstypen könnten alle Effekte aufgedeckt werden, die durch die Auswahl des Musterhaushalts und in den Durchschnittswerten der amtlichen Statistik vernachlässigt werden. Weitergehende statistische Analyseverfahren könnten zu einer hohen Aussagekraft der Ergebnisse führen.

Bei der Betrachtung aller Länder der EU im Querschnitt, könnten die Verzerrungen der willkürlichen Auswahl von Bespielländern korrigiert werden.

Quo vadis Mobilität in Europa...? Ein Europäisches Mobilitäts-Monitoring, das die Fragen der o.g. Politikfelder enthält, sollte dazu beitragen, dass eine gute Datengrundlage für die politische Diskussion bereitgestellt wird, in der sich die Automobilclubs für die berechtigten Interessen ihrer Mitglieder engagieren.

Quellenverzeichnis

Datenquellen

DESTATIS - Statistisches Bundesamt (Deutschland); <http://www.destatis.de>

Europäische Kommission (Steuerinformationen);
http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv

EUROSTAT; <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

Financescout24; <http://kfzversicherung.financescout24.de>

Główny Urząd Statystyczny - Nationales Statistisches Amt (Polen);
<http://www.stat.gov.pl>

Ipolsa Versicherungskalkulator; <http://ipolisa.pl/kalkulator>

ISN - Institutul National de Statistica (Rumänien); <http://www.insse.ro>

Kfz-Steuer Rechner; <http://www.kfz-steuer.de>

RP-Online; <http://www.rp-online.de>

Statistics Portugal - Instituto Nacional de Estatística (Portugal);
<http://www.ine.pt>

Statistik Austria - Bundesanstalt Statistik Österreich (Österreich);
<http://www.statistik.at>

Zurich Versicherung;
<http://www.zurich-connect.at/berechnung/autoversicherung>

Weiterführende Literatur

Kunert, Uwe; Kuhfeld, Hartmut; Bach, Stefan; Keser, Absulkerim (2003): Europäischer Vergleich der Steuer- und Abgabensysteme für den Erwerb, das Inverkehrbringen und die Nutzung von Kraftfahrzeugen. Forschungsgutachten für das Bundesministerium der Finanzen. Berlin

StBA – Statistisches Bundesamt (2008): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 2008. Stuttgart

Zängler, Thomas W. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin, 2000

Anhang: Qualitative Merkmale der Datenquellen

Merkmal	EU	Deutschland (DE)	Österreich (AT)	Polen (PL)	Portugal (PT)	Rumänien (RO)
Währung	€ in KKS	€	€	Zl	€	RON
Daten verfügbar für Haushaltstyp	Durchschnittlicher europäischer Haushalt/ Familienhaushalt	Durchschnittlicher deutscher Haushalt	Standardfamilie (2 Erwachsene und 2 abhängige Kinder)	Pro Kopf	Durchschnittlicher portugiesischer Haushalt	Durchschnittlicher rumänischer Haushalt
Sprache der Datenquelle	EN	D	D	PL	P	RO
Zeit	1999 2005	2003-2006	2000/2005	1999-2005	2000/2006	2001-2005
COICOP	ja	ja	ja	ja	ja	ja