

„In Salzburg gibt es seit einigen Jahren eine interessante Entwicklung“, berichtet Molterer. „Junge Leute, die alleinstehend waren und Mietwohnungen hatten und jetzt eine Familie gegründet haben, müssen aufs Land hinaus, weil sie sich die Immobilienpreise in Salzburg Stadt nicht mehr leisten können.“

Dadurch entsteht das absolute Verkehrschaos: Es vergeht kein Tag in Salzburg, an dem die drei bis vier Haupttrouten nicht komplett verstopft sind.“

Signale braucht das Land Macht die aktuelle Verkehrspolitik mit z.B. 140 statt 130 km/h oder Rechtsabbiegen bei Rot Sinn?

„Sämtliche Maßnahmen, wie Tempo 140, temporäre Benützung des Pannestreifens oder auch das Rechtsabbiegen bei roten Ampeln, sind zu begrüßen, da sie ein wichtiges Zeichen ‚pro Auto‘ sind und wir Statements dieser Art von der Politik bis dato vermisst haben“, sagt Christian Pesau, Geschäftsführer des Arbeitskreises der Automobilimporteure der IV.

„Mir geht es eher um das positive politische Signal, dass endlich einmal etwas für die Autofahrer gemacht wird“, regt Hutschinski (wieder einmal) eine Ökoprämie an. „Es kann durchaus (noch) mehr kommen als eben „nur“ das Abbiegen oder die 140 km/h.“

Positive Ansätze

„Die Verteufelung des Autos muss eingebremst werden und man müsste die Infrastruktur zu Verfügung stellen, egal womit wir fahren“, fordert Schirak.

Für Molterer wäre es „ein großer Fehler, den Wunsch bzw. Bedarf der individuellen Mobilität der Bevölkerung zu unterschätzen“. Kerle vermisst nach wie vor von allen politischen Strömungen das Bekenntnis zur individuellen Mobilität als Bestandteil unserer Gesellschaft. „Wir wollen nicht wieder in die Steinzeit zurück, sondern auch einmal einen Ausflug machen.“

Das allgemeine Round Table-Fazit: „Im Bereich der Verkehrspolitik sehen wir positive Ansätze, allerdings liegt noch einige Arbeit vor uns.“

”

Wie ökologisch sinnvoll sind besonders in Deutschland die Elektroautos, wenn man den hohen Anteil an kalorischen Kraftwerken und den Atomstrom bedenkt?

Oliver Jonke

“



”

Wenn das autonome Fahren zu einem Unfall führt, stellt sich die Frage, wer haftbar ist: die Technik?

Kurt Molterer

“



Die wichtigsten automobilen Institutionen im Überblick

Bundesgremium des Fahrzeughandels (WKO)

Interessenvertretung von knapp 14.000 Händlern von Kfz, Reifen, Ersatzteilen und Zubehör. Versucht, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mitzugestalten, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene.

Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe (VÖK)

Zielsetzung ist die Unterstützung seiner Mitglieder auf rechtlichem und sozialem Gebiet, wobei insbesondere ein ständiger Gedankenaustausch der Mitglieder auf fachlichem Gebiet vorgesehen ist; arbeitet eng mit dem Bundesgremium des Fahrzeughandels zusammen.

Arbeitskreis der Automobilimporteure

Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung mit dem Ziel, die Interessen der Autowirtschaft auf nationaler und europäischer Ebene gegenüber Behörden und Institutionen zu vertreten sowie eine Diskussionsplattform für Mitglieder zu realisieren.

Bundesinnung der Fahrzeugtechnik (WKO)

Die Interessensvertretung (Arbeitgeberverband) vertritt als Körperschaft öffentlichen Rechts rund 7.220 Arbeitgeberbetriebe der Branchen Kraftfahrzeugtechniker einschließlich Vulkanisierer sowie Karosseriebautechniker. Die Mitgliedsbetriebe beschäftigen rund 49.000 Arbeitnehmer.

European Council for Motor Trades and Repairs (CECRA)

Der Europäische Verband des Kraftfahrzeuggewerbes vereint 24 nationale Verbände, die die Interessen des Kfz-Handels und der Werkstätten repräsentieren, sowie zwölf europäische Händlerverbände als Vertretung der Händler bestimmter Marken.



von den Experten intensiv diskutiert.