

Verkehrssubventionen kontraproduktiv

Keine „Wohlstandspendler“ subventionieren, Diesel gleich besteuern wie Benzin, „Öffis“ ausbauen, Lkw-Maut ausdehnen: Die Liste der Forderungen von Verkehrsclub Österreich (VCÖ) und Global 2000 an die Politik ist lang. Zudem sei angesichts der EU-Klimaziele eine Ökologisierung der Steuern im Verkehrsbereich unumgänglich, so der VCÖ.

Untermauert wurden die Forderungen mit einer Studie, die der VCÖ im Mai präsentierte. Derzeit fließen jährlich 3,5 bis 3,7 Milliarden Euro an kontraproduktiven Subventionen mit umweltschädlicher Wirkung in den Straßenverkehr, erklärt VCÖ-Experte Martin Blum. Die Auswirkungen in Richtung Klimaziele seien jedoch minimal.

Verkehrsemissionen steigen

Laut EU-Vorgabe soll der Verkehr im Jahr 2050 60 Prozent weniger Treibhausgase ausstoßen als 1990. Für Österreich heißt das laut VCÖ, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich um drei Viertel zurückgehen müssen - vom heutigen Stand weg. Soweit die Theorie, in der Praxis nehmen die Emissionen in Österreich zu. „Obwohl die CO₂-Emissionen des Verkehrs seit 1990 um mehr als die Hälfte gestiegen sind, werden von der Politik keine wirksamen Maßnahmen ergriffen,“ kritisiert Johannes Wahlmüller, Klimasprecher von Global 2000.

VCÖ: „Einiges läuft in die falsche Richtung“

Um eine CO₂-Reduktion zu erreichen, sind gravierende Änderungen nötig, so der VCÖ. Derzeit laufe nämlich einiges in die falsche Richtung: Durch indirekte und direkte Subventionen werde der Verkehr billiger gemacht als er wirklich ist, und zwar um 41 Cent je Autokilometer. Besonders kontraproduktiv aus VCÖ-Sicht: Steuerbegünstigungen für Firmenwagen sowie für Diesel und Kerosin und die derzeitige Form der Pendlerpauschale.

Ungerechte Verteilung

Dieses soll, so Blum, jenen zugutekommen, sie es tatsächlich benötigen. Derzeit sei „ein großer Anteil“ der Pendler „Wohlstandspendler“, Menschen beispielsweise, die am (teuren) Wiener Stadtrand leben und jeden Tag mit dem Auto statt mit der Schnellbahn zum Arbeiten in die Stadt fahren.

Eine Ökologisierung der Steuern im Verkehrsbereich würde für mehr soziale Gerechtigkeit sorgen, meint Blum. So sei es fragwürdig, dass es derzeit möglich ist, einen steuerlich begünstigten Firmenwagen zu haben und zusätzlich Pendlerpauschale zu beziehen.

Weiters plädiert der VCÖ für ein einheitliches Kilometergeld für alle Verkehrsmittel in Höhe von 30 Cent/km, für die Verdoppelung des Verkehrsabsetzbetrags auf 600 Euro, für mehr Geh- und Radwege, ein dichteres „Öffi“-Netz nach Schweizer Vorbild sowie ein steuerbegünstigtes Jobticket für alle Beschäftigten.

„Jobtickets“ für alle

Auch Global 2000 setzt sich dafür ein, das neu geschaffene „Jobticket“ auf alle Erwerbstätigen auszuweiten. Seit erstem Jänner können Arbeitgeber ihren Mitarbeitern ein

steuerlich begünstigtes Jobticket für die Fahrt zur Arbeit zur Verfügung stellen. Das gilt aber nur für Bezieher der Pendelpauschale.

„Ökologisch ist es völlig unsinnig, jenen Teil der Bevölkerung auszuschließen, der in der Nähe seines Arbeitsplatzes wohnt und kurze Wege zurücklegt“, kritisiert Johannes Wahlmüller, Klimasprecher von Global 2000. „Um unsere Klimaziele zu erreichen, brauchen wir starke Anreize für den öffentlichen Verkehr, die kann ein Jobticket für alle bieten,“ so Wahlmüller weiter.

CO2-Emissionen um 61 Prozent gestiegen

Als Vorbild im Bereich Verkehr nennt der VCÖ Deutschland. Dort sei der Energieverbrauch des Verkehrs von 1999 bis 2003 um 7,7 Prozent gesunken, während er in Österreich um 26,8 Prozent hochgeschneit sei. Weiters sei in Deutschland die Pkw-Fahrleistung in diesem Zeitraum um 7,1 Prozent zurückgegangen, in Österreich hingegen um 18,1 Prozent gestiegen.

Noch stärker der Unterschied bei den CO2-Emissionen: Deutschland habe es geschafft, den Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor von 1990 bis 2008 um 8,7 Prozent zu reduzieren, in Österreich seien die Emissionen in diesem Zeitraum um 61,4 Prozent gestiegen.

Mehr Geld für öffentliche Verkehrsmittel

Was die Deutschen gemacht haben? Unter anderem sei von 1999 bis 2003 vor allem die Mineralölsteuer (MöSt) erhöht worden. Die Einnahmen fließen laut Blum ins Pensionssystem, ein Teil gehe aber auch in die öffentlichen Verkehrsmittel. Was Österreich sinnvollerweise mit den Einnahmen aus dem Verkehrsbereich machen soll? „Das Geld soll den Menschen zugutekommen.“

Link zum Online-Artikel:

<http://news.orf.at/stories/2060675/2060677/>