

14. Juni 2011
ORF.at

Ideen zum Klimaschutz gefragt

2012 bekommt Österreich sein Zeugnis für die Kyoto-Klimaziele präsentiert, und aus heutiger Sicht dürfte die Beurteilung alles andere als gut ausfallen. Doch neue Maßnahmen zum Umweltschutz sind in den neuen Arbeitspaketen der Regierung Mangelware. Und alte Überlegungen wie das „Österreich-Ticket“ sind sang- und klanglos verschwunden.

Österreich rühmt sich gerne als Musterschüler im Bereich Umweltschutz, doch damit dürfte es spätestens 2012 vorbei sein, wenn es als einziges EU-Land die Kyoto-Klimaziele verfehlt. Während andere Länder bereits vor Jahren umfassende Maßnahmen zum Klimaschutz umsetzten, hinkt Österreich hier hinterher.

Vor allem an Maßnahmen, wie man Autofahrer den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel schmackhaft machen kann, mangelt es. Dabei gab es schon einmal - auf dem Höhepunkt der Finanzkrise - den Versuch, Steuerentlastung und Umweltschutz in einer Maßnahme zu kombinieren: dem „Österreich-Ticket“.

Die Idee vom Universalticket

2008 war ein schwieriges Jahr für die heimischen Autofahrer. Der Benzinpreis kletterte von einem Rekordhoch zum nächsten, und ein baldiges Ende der Krise schien nicht in Sicht zu sein. Die ÖVP nützte die Gunst der Stunde und trat mit einem bereits 2006 vorgestellten österreichweit gültigen Ticket für alle Verkehrsbetriebe zur Wahl an. Für den damaligen ÖVP-Verkehrsstaatssekretär Helmut Kukacka wären damit gleich zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen: einerseits könnte man Pendler entlasten, andererseits Gutes für die Umwelt tun.

Doch schon bei der Aufzählung aller Beteiligten, die für eine Umsetzung ihren Sanktus geben müssten, wurde schnell klar, dass dafür großer politischer Willen nötig wäre. So hätten sich neben dem Verkehrs- und Finanzministerium auch das Sozialministerium (zuständig für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten), neun Landesregierungen und sieben Verkehrsverbundorganisationen an einen Tisch setzen müssen.

Vorbild Schweiz

Dass ein Kombiticket sehr wohl möglich ist, zeigt ein Blick in die Schweiz. Dort können mit dem 2.686 Euro teuren Generalabonnement die gesamten 23.500 Bahnkilometer und fast alle Bus-, Straßenbahn- und Schifflinien benützt werden. Eine große Anzahl an Ermäßigungen und Sonderkonditionen für Unternehmen machten das mittlerweile zum Spitzenprodukt der Schweizer Bahn avancierte Ticket für die breite Masse erschwinglich. Waren 1990 gerade einmal 40.000 Personen mit dem Generalabo unterwegs, wurde es 2010 bereits über 400.000 Mal verkauft.

Kaum Begeisterung im Verkehrsministerium

Doch während die Schweizer ihr Generalabo heiß lieben, wurde es in Österreich nach der Wahl wieder still um das „Österreich-Ticket“. Zwar war es bereits mehrmals in Regierungsübereinkommen verankert und findet auch jetzt noch im aktuellen Regierungsabkommen unter dem Punkt „Nahverkehr“ Erwähnung, doch in der ÖVP hat man wegen weitreichender Personalumstellungen, denen zuletzt auch der Verkehrssprecher zum Opfer gefallen ist, andere Sorgen.

SPÖ-Prioritäten liegen im Ausbau

Im roten Verkehrsministerium war die Begeisterung über die „Altlast“ aus der Ära Wilhelm Molterers sowieso enden wollend. Um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, lägen die Prioritäten eher im Ausbau der Infrastruktur, heißt es aus dem Büro von Ministerin Doris Bures.

Immerhin wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die den Bedarf nach einem solchen Angebot erhob. Heraus kam eine mögliche Zahl an künftigen „Österreich-Ticket“-Interessenten von 50.000. Zu wenig, lautete das Urteil im Verkehrsministerium.

Bis zu 400.000 mögliche Käufer?

Im Verkehrsclub Österreich (VCÖ) trauert man der Idee von einem österreichweit gültigen Ticket immer noch nach. Für VCÖ-Sprecher Christian Gratzer ist diese Maßnahme die perfekte Kombination aus nachhaltiger Entlastung und Umweltschutz. Und auch die mögliche Käuferschicht sieht der VCÖ deutlich optimistischer als das Ministerium. Würde das Ticket etwa 1.500 Euro kosten, würde es sich für rund 400.000 Personen lohnen, rechnete der VCÖ vor. „Gerade bei den steigenden Spritpreisen könnte ein österreichweites Ticket den Umstieg vom teuren Auto erleichtern“, so Gratzer gegenüber ORF.at.

„Kunden fangen ja nicht bei null an“

„Das Angebot wäre nicht nur für Pendler interessant, sondern auch für Stadtbewohner, die sich immer öfter gegen ein eigenes Auto entscheiden“, glaubt Gratzer. Die 2008 vorgeschlagenen Ticketpreise zwischen 1.600 und 1.900 Euro im Jahr hält Gratzer nach wie vor für realistisch. Bei den zu erwartenden Kunden würde es sich ja meist um Personen handeln, die bereits eine Jahreskarte für ihre Pendlerstrecke besitzen, sie also nicht bei „null“ anfangen würden.

„Wer bereits jetzt eine Jahreskarte besitzt, kann mit einem Aufpreis von wenigen hundert Euro dann überall – auch in anderen Städten – die Verkehrsmittel benützen“, so Gratzer. So kostet eine VOR-Jahreskarte für alle Zonen derzeit 1.678 Euro, die Jahreskarte für die Strecke St. Pölten - Wien (mit Kernzone) kommt auf 1.528 Euro. Ohne staatliche Subventionen wäre das Universalticket jedoch nicht finanzierbar. Aber auch dafür hat Gratzer bereits eine Idee: „Nur eine um ein Cent höhere Mineralölsteuer könnte das Österreich-Ticket leicht finanzieren.“

ÖBB bezweifeln Nutzen des „Österreich-Tickets“

Bei den ÖBB ist das „Österreich-Ticket“ derzeit kein Thema, wie die Nachfrage von ORF.at ergab. Es will offenbar niemand so recht an ein Ticket glauben, das über die einzelnen regionalen Verkehrsverbundgrenzen hinaus beschlossen werden könnte. Schließlich will dann jeder am Kuchen mitnaschen, und das würde das Ticket letztendlich unerschwinglich machen.

Deshalb geht man bei der Bahn einen eigenen Weg. Ab Sommer 2011 soll es möglich sein, mit dem Bahnticket nach Wien, Graz, Salzburg, Innsbruck oder Linz auch ein Ticket für die jeweiligen öffentlichen Verkehrsmittel mitzubuchen, erklärte ÖBB-Sprecher Johannes Gfrerer. Dieses Ticket soll dann immerhin einen ganzen Tag gelten.

Gabi Greiner, ORF.at

Link zum Online-Artikel:

<http://news.orf.at/stories/2060675/2060635/>