

Sehr geehrte/r Leserin, Leser!

Die FSV hat seit rund 15 Jahren schienenbezogene Arbeitsausschüsse eingerichtet, die die Ausarbeitungen von RVE, den Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen, vorantreiben. Derzeit existieren drei fachlich strukturierte Arbeitsgruppen mit 20 Arbeitsausschüsse. Die eingebrachten Erfahrungen aller Ausschussmitglieder bewirken, dass Themen, wie Brandschutz, Lärmschutz, Erschütterungen oder Umweltverträglichkeit in das schienenbezogene Regelwerk Eingang finden. Dies deswegen, da die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auch im eigenen Betrieb technische Regelwerke herausgeben, sofern es sich um bautechnische Regelungen handelt, die ÖBB-intern die Konstruktionen und Prozesse betreffen. Mit 2021 ist nun eine Umstrukturierung geplant – gedacht ist eine Zusammenführung in eine Arbeitsgruppe mit zehn Ausschüssen, die die Arbeit konzentriert weiterführen. Damit könnte es leichter werden, neue Themen anzugehen. Zum Jahresabschluss 2020 möchte ich Ihnen noch viel Gesundheit und alles Gute für 2021 wünschen. Nach fast einem Jahr Pandemie ist der Ausblick in die Zukunft noch etwas getrübt. Realistisch betrachtet wird auch das 1. Halbjahr von Covid-19 betroffen sein und damit die Arbeit in der FSV eingeschränkt. Ich möchte mich bei allen bedanken, die sich trotz dieser Schwierigkeiten um das Allgemeinwohl kümmern und den Stand der Technik fortschreiben.



Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Ökologisierung der Pendlerförderung auf dem Weg zu einer nachhaltigen Steuerreform für den Verkehr – ein Diskussionspapier

Ziel dieses Papiers ist es, als Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) einen Diskussionsbeitrag zur in Österreich geplanten ökologischen Steuerreform im Verkehrs- und Mobilitätsbereich zu leisten. Damit soll eine neue Gestaltung der Pendlerförderung in Verbindung mit einer klimaverträglichen Mobilität und sozial treffsicheren, ökologisch und ökonomisch fairen Steuerungsmaßnahmen zur Diskussion gestellt werden.

Die Analyse der heutigen Pendlerförderung zeigt eine Vielzahl an Förderungsarten, die unübersichtlich sind und deren Wirkung nicht den aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen genügen. Dazu zählen der Verkehrsabsatzbetrag und der Pendler-Euro, die als finanztechnischer Absatzbetrag eine Reduktion der Lohnsteuer von ArbeitnehmerInnen bewirken. Das kleine und große Pendlerpauschale stellt finanztechnisch einen Freibetrag für ArbeitnehmerInnen dar, der vom Lohnsteuerbemessungsbetrag abgezogen wird. Diese sind so, wie die Abschreibung der Pendlerausgaben für Selbstständige, abhängig von der Einkommenssituation. Zusätzlich gibt es für ArbeitnehmerInnen Pendlerausgleichsbeträge und Pendlerbeihilfen der Länder und für Firmen abschreibefähige Firmenwagen und Firmenabstellplätze z.B. in Garagen für Pendler. Der budgetäre Aufwand der Pendlerförderung liegt in Österreich schätzungsweise bei etwa 1,7 Mrd. € pro Jahr.

Die **Effekte** der Förderung sind je nach PendlerIn sehr unterschiedlich und unübersichtlich. Sie sind für ArbeitnehmerInnen und Selbstständige von unterschiedlicher Höhe. Bei gleicher Entfernung und gleichem Einkommen erhalten Selbstständige in der Regel eine höhere Förderung. Die heutige Pendlerförderung hat auf der einen Seite den gewollten Effekt, die Arbeits- und Einkommensmöglichkeiten für Personen in ländlichen Gebieten mit einem geringeren Arbeitsplatzangebot für die höhere Pendlerentfernung finanziell zu unterstützen. Damit wird die Landflucht verringert, aber die Zersiedlung gefördert. Auf der anderen Seite berücksichtigt die Förderung nur in geringem Ausmaß ökolo-



Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Gerd Sammer
gerd.sammer@boku.ac.at



Dipl.-Ing. Dr. Sepp Snizek
sepp@snizek.com

gische Ziele, aber auch keine gerechte Einkommensverteilung. Aus klimapolitischer Sicht ist die heutige Pendlerförderung insgesamt kontraproduktiv.

Eine Lösung der Umwelt und Klimaprobleme wird nur dann gelingen, wenn die externen Kosten, für die VerkehrsteilnehmerInnen heute nicht aufkommen, sondern vor allem künftige Generationen damit belasten, im Sinne der Kostenwahrheit internalisiert werden. Das bedeutet, dass diese Kosten dem Verursacher angelastet werden. Diese betragen etwa für fossil betriebene Pkw 8 €-cent/Personen-km, für Bus und Bahn 3 €-cent/Personen-km. Da diese externen Kosten auch für den Pendlerverkehr gelten, ist es wichtig, dass sich die externen Kosten im Sinne einer Kostenfairness auch in der Pendlerförderung widerspiegeln.

Die Zielsetzungen einer Ökologisierung der Pendlerförderung auf dem Wege zu einer nachhaltigen Steuerreform lassen

sich wie folgt aufzählen: Vereinfachung, Ökologisierung im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, Budgetneutralität in der ersten Umsetzungsstufe, Verursachergerechtigkeit für die externen Kosten und Einkommensgerechtigkeit, systemische Betrachtung in Abstimmung mit einer ökologischen Steuerreform.

Drei Diskussionsmodelle einer ökologischen und nachhaltigen Pendlerförderung:

1) Pendlerbonus

Dieses Bonusmodell versucht, ausgehend von der bestehenden Pendlerförderung, die Übersichtlichkeit und die ökologische Wirksamkeit zu erhöhen. Der Pendlerbonus wird abhängig von der Pendeldistanz und der Zumutbarkeit der ÖV-Verbindung, jedoch unabhängig vom Einkommen berechnet. Er hat neben der sozial wirksamen Umstellung von Steuerfrei- und Absetzbeiträgen auf einen Förderbetrag die Vorteile einer raschen Umsetzbarkeit aufgrund der Aufkommensneutralität und der vorhandenen Datenverfügbarkeit. Die ökologische Wirksamkeit kann durch die Einführung einer für die nächsten neun Jahre bis 2030 jährlich abnehmende Höhe des Pendlerbonus für Fahrzeuge mit fossilen Antrieben verstärkt werden. Die soziale Wirksamkeit kann durch eine Einschleifregelung zum Bestand der derzeitigen Förderung verbessert werden, damit kein nichtselbstständiger Pendler zum Zeitpunkt der Einführung weniger erhält. Beide Optionen müssen jedoch mit erhöhter Komplexität und verminderter Transparenz erkauft werden.

2) Mobilitätsbonus inklusive Pendlerförderung

Der Mobilitätsbonus kombiniert die Förderung durch den Pendlerbonus mit einer schrittweisen Internalisierung der externen Kosten durch eine neu einzuführende Umwelt- und Klima-Schutzabgabe. Ein wesentlicher Teil dieser Einnahmen wird unter der Bevölkerung als **Mobilitätsbonus** jährlich verteilt, wobei der Pendlerbonus inkludiert wird. Damit wird die ökologische Steuerungskomponente über die Pendlermobilität hinaus deutlich gesteigert. Dies hat eine Reihe von Vorteilen im Sinne der ökologischen und sozialen Ziele. Nicht nur der Pendlerverkehr wird sozial und ökologisch gesteuert, sondern auch die sonstigen Mobilitätszwecke, wie Wirtschafts-, Versorgungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Des Weiteren wird die steuernde Wirkung im Sinne einer nachhaltigen Systemänderung gegenüber dem Pendlerbonus verstärkt. Der Nach-

teil besteht in einigen in der Umsetzung schwierig zu bewältigenden Hürden, wie die Problematik des an die gesamte Bevölkerung verteilungsgerecht auszuschüttenden Mobilitätsbonus. Dessen Einführung bedarf noch intensiver Untersuchungen und einer längeren Diskussionsphase. Der Mobilitätsbonus mit inkludierter Pendlerförderung eignet sich auch sehr gut als zweite Stufe in einem Umsetzungsprozess, in dem der Pendlerbonus die erste Stufe bildet.

3) Nachhaltige Mobilitätswende

Das Modell einer nachhaltigen Mobilitätswende basiert auf drei Säulen:

- Massive Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes (nichtmotorisierter und öffentlicher Verkehr) zur flächendeckenden Verbesserung eines umwelt- und klimafreundlichen Angebotes
- Budgetmäßig aufkommensneutrale Finanzierung durch Mittel der entfallenen heutigen Pendlerförderung und der neu einzuführenden Umwelt- und Klima-Schutzabgabe im Sinne der Kostengerechtigkeit bezüglich der externen Kosten
- Gestaltung eines mobilitätsorientiertes Grundeinkommens aller Bürger zur sozialen Mindestsicherung von Mobilität und Pendeln in Abhängigkeit von der räumlichen Erschließungsqualität der Gemeinden

Damit werden die Voraussetzungen einer attraktiven Erschließung Österreichs durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit einer Ökologisierung der Pendlerförderung und einer sozialen Absicherung der mobilitätsorientierten Grundbedürfnisse budgetär aufkommensneutral geschaffen.

Für die kurzfristige Realisierung bietet sich der Pendlerbonus an. Im Vergleich dazu erfordert der effektivere Mobilitätsbonus mit einbezogener Pendlerförderung einen höheren Überzeugungsaufwand – eignet sich aber auch gut als zweite Stufe eines Umsetzungsprozesses. Die aus verkehrspolitischer Sicht grundsätzlich anzustrebende nachhaltige Mobilitätswende bedarf noch einer längeren Diskussions- und Abstimmungsphase. Für eine erfolgreiche und demokratiepolitisch akzeptable Umsetzung ist jedenfalls ein geeigneter bewussteinbildender und breiter Planungsprozess unter Einbeziehung der Bevölkerung, aller Stakeholder und der Entscheidungsträger erforderlich, der auf transparenten Fakten basieren muss.

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Tagungen:

FSV-Verkehrstag 2021 & Fachausstellung

08.06.2021

Austria Trend Parkhotel Schönbrunn

1130 Wien, Hietzinger Hauptstraße 10–14

www.verkehrstag.at

FSV-Infonachmittag:

RSA/RSI Forum 2021

Fit in die Radsaison

04.03.2021

FSV Wien

FSV-Webseminar:

Verkehrssicherheit – Basiskurs

26.02., 05. + 12.03.2021

Nur Online

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen, und eine Online-Anmeldemöglichkeit finden Sie auf unserer Homepage unter www.fsv.at.

Trotz turbulentem Jahr 2020 wünschen wir Ihnen ein Frohes Fest und alles Gute und viel Gesundheit für das Jahr 2021.

FSV-AKTUELL SCHIENE

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereichs Schiene der Österreichischen-Forschungsgesellschaft Straße · Schiene · Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsplatz 5

Tel.: +43 1 5855567 ·

Fax: +43 1 5855567 - 99

E-Mail: office@fsv.at · <http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

DI(FH) DI Ehrenfried Lepuschitz

(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. erwünscht!)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at.

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Abonnementpreis der Zeitschrift ETR – Eisenbahntechnische Rundschau für **FSV-Mitglieder ermäßigt!**