

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Mag. Bruno Rossmann, Freundinnen und Freunde

betreffend „Mehr für Pendlerinnen und Pendler: ökologisch und sozial gerechtere Ausgestaltung der PendlerInnenförderung, Offensive bei Bahn und Bus“

eingebraucht im Zuge der Debatte über Bericht des Finanzausschusses über die Regierungsvorlage 549 und zu 549 d.B: Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Erbschafts- und Schenkungssteuergesetz 1955, das Grunderwerbsteuergesetz 1987, die Bundesabgabenordnung, das Finanzstrafgesetz und das Finanzausgleichsgesetz 2008 geändert werden und ein Stiftungseingangssteuergesetz erlassen wird - Schenkungsmeldegesetz 2008 (SchenkMG 2008) (612 d.B.)

Viele Pendlerinnen und Pendler in Österreich werden täglich ins Auto gezwungen, unzureichende oder überhaupt fehlende Alternativen machen das Erreichen des Arbeitsplatzes ohne Pkw für viele unmöglich. Diese Bundesregierung und ihre Vorgängerregierungen sind dafür mitverantwortlich – statt rasch wirksamen Verbesserungen beim Bus- und Bahnangebot gemäß den Interessen und Bedürfnissen der Fahrgäste stehen Interessen der Bau- und Finanzierungslobby an möglichst großen, teuren und langwierigen Projekten im Vordergrund. Aufgrund dieses zentralen verkehrspolitischen Versäumnisses schlagen die hohen und absehbar in Zukunft weiter steigenden Erdöl- und Treibstoffpreise heute schmerzlich bis in die Geldbörsen unserer Pendlerinnen und Pendler durch.

Mehr Bus und Bahn zu zumutbaren Kosten ist klima- wie sozialpolitisch ein Gebot der Stunde, wobei die Bedürfnisse der regelmäßigen NutzerInnen im Nah- und Regionalverkehr im Mittelpunkt stehen müssen. Dieser Politik budgetär Priorität zu geben, entlastet die PendlerInnen und uns alle: Wird der Verzicht aufs Auto möglich, spart jeder betreffende Haushalt mehrere hundert Euro monatlich und damit in jedem einzelnen Fall auch die Allgemeinheit Gesundheits-, Umwelt- und Staukosten von 1.400 Euro im Jahr.

Zugleich ist das bestehende System bei Kilometergeld und Pendlerpauschale in mehrerlei Hinsicht sozial und ökologisch ungerecht: Das kleine Pendlerpauschale für Bus- und BahnpendlerInnen sieht im Vergleich zum großen Pendlerpauschale bei gleichen Pendeldistanzen nur halb so hohe Beträge vor. Durch den einseitigen Ausschluss von Öffi-PendlerInnen vom Pendlerpauschale bei Distanzen bis 20 km sind Bus- und BahnbenutzerInnen noch krasser benachteiligt. Dazu kommen Verzerrungen bei der steuerlichen Geltendmachung – durch die bisherige Gestaltung des Pendlerpauschales als Freibetrag statt als Absetzbetrag werden Gutverdienende begünstigt, was verteilungspolitisch kontraproduktiv ist. Wenigverdienende unter 1.130 brutto monatlich sind durch diese steuerliche Gestaltung ausgeschlossen, eine echte Gleichstellung über eine an den real anfallenden Kosten orientierte Negativsteuer wäre dringend nötig. Beim Kilometergeld klafft für Bus- und BahnbenutzerInnen überhaupt eine völlig unzeitgemäße Lücke, während das Pkw-Kilometergeld die tatsächlichen variablen Kosten pro gefahrenem Kilometer auch nach den Treibstoffpreisanstiegen der letzten Monate schon bisher bei weitem überdeckt. Auch bei Pkw-Fahrgemeinschaften besteht Handlungsbedarf bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen, desgleichen beim Car-Sharing.

Deshalb muss ein Offensiv-Paket für PendlerInnen neben den beantragten Punkten folgende Aspekte umfassen:

- Das Kilometergeld darf nicht länger ein Anreiz sein, Dienstfahrten mit dem Auto statt mit der Bahn zurückzulegen.
- Öffi-Netzkarten müssen für DienstnehmerInnen wie DienstgeberInnen steuerlich befreit und damit attraktiver werden.
- Leistbarer Öffentlicher Verkehr zum garantiert besten Tarif mit einer Mobilitätscard, bei der stets der günstigste Tarif in Rechnung gestellt wird.
- Bundesweiter, integrierter Taktverkehr bei Bus und Bahn mit Anschlussgarantie, insbesondere beim für PendlerInnen zentralen Nah- und Regionalverkehr.
- Attraktivieren der Regionalbahnen statt der geplanten Stilllegungs-Welle.
- Flächendeckende Mobilitätsberatung.
- Park&Ride-Ausbau.
- Anreize für Fahrgemeinschaften und Car-Sharing.

Anstelle von Einzelmaßnahmen, die vor allem Pkw-BenutzerInnen zugute kommen und damit die Abhängigkeit vom Auto zementiert statt lindert, ist daher eine grundsätzliche verkehrs- und verteilungspolitische Reform der Förderung von Pendelnden dringend nötig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Finanzen im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, ein schlüssiges Gesamtpaket für eine ökologisch vorteilhafte und sozial gerechte Reform der Förderung für PendlerInnen mit den nachstehenden Punkten vorzulegen:

- Stopp der Zersiedlung durch geänderte Raumordnungspolitik und geänderte regionale Wirtschaftspolitik
- Ausweitung der Finanzierung für zusätzliche ÖV-Angebote (ÖPNRV-Gesetz) von derzeit 10 Mio Euro auf 80 bis 100 Mio Euro jährlich zur Mobilitätsgarantie
- Gesamtreform des Pendlerpauschales nach sozialen und ökologischen Kriterien:
 - Das Pendlerpauschale soll in einen Absetzbetrag umgewandelt werden, damit es vom Einkommen unabhängig ist. Wenigverdienenden soll dies in vollem Umfang als Negativsteuer zugute kommen.
 - Das Pendlerpauschale soll so umgebaut werden, dass starke Anreize für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gesetzt werden. Für Entfernungen ab 20 km soll es nur dann zu einer Erhöhung für die PKW-Nutzung kommen, wenn keine ÖV-Nutzung oder Fahrgemeinschaften möglich sind bzw. die ÖV-Nutzung unzumutbar ist.

B. Zwerschke
 Müller
 B. Zwerschke
 Zil