

XXIV.GP.-NR
8953 /J
- 5. Juli 2011

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Vorteilscard für Busse in Verkehrsverbünden

Durch die Einstellung diverser Regionalbahnen sowie die Ausdünnung des Zugsangebots auf einer Reihe der verbleibenden Strecken mit teilweisem Ersatz mittels Buskursen reduzierte sich – bei unverändertem Preis – der Geltungsbereich der ÖBB-Vorteilscard, die in Buslinien (ausgenommen Schienenersatzverkehre) nach wie vor nicht gilt, auch nicht im ÖBB-eigenen Postbus.

Damit die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) auch im Sinne Ihrer wiederholten öffentlichen Aussagen zunimmt und der ÖV-Anteil am Modal Split gehalten und auch weiter ausgebaut werden kann, sollte jedoch der Geltungsbereich gemäß dem erfolgreichen Beispiel in der Schweiz (Halbprix-Pass) ausgedehnt werden. Busfahrten zu zweit ergeben ein preisliches Niveau teilweise weit über den (zB mit dem amtlichen km-Geld-Satz geschätzten) PKW-Kosten für dieselbe Relation. Hiermit sinkt der Anreiz, Linienbusse als Gelegenheits-Fahrgast – also jenseits von Wochen- und Monatskarten – zu nutzen, erheblich. Nach Auskunft der ÖBB-Postbus AG und Erklärungen im Verkehrsausschuss scheiterte das Vorhaben der Ausdehnung der Vorteilscard an der mangelnden Bereitschaft der Verkehrsverbünde. Eine verbundweite Ermäßigung würde demzufolge den exklusiven Haustarif der Verbünde beeinflussen, Verbünde wollen sich keinen Tarif von außen diktieren lassen.

Nachdem auch Senioren-Ermäßigungen und Schülerfreifahrten verbundweit gelten, ist diese Argumentation aber nicht nachvollziehbar. Diese Blockade könnte und sollte jedenfalls durch Kopplung von Bundeszahlungen an die Verkehrsverbünde an entsprechende Veränderungsbereitschaft zum Vorteil der Fahrgäste und des Öffentlichen Verkehrs (und damit der Umwelt und des Klimas) überwunden werden.

Insgesamt kam es in diesem Zusammenhang wiederholt zu erheblicher Kritik an der Nichteinhaltung des aktuellen SPÖ-ÖVP-Regierungsabkommens, in dem (wie schon im Abkommen von 2007) die Einführung einer Österreich-Card in Aussicht gestellt wird.

Nach unseren Informationen würde dies nicht mehr als 50-60 Mio Euro im Jahr kosten. Diese Schätzung entspricht beispielsweise ca. 3% der steuerlichen Begünstigung von Dienst- und Firmenautos (u.a. laut Aussagen von ÖBB-Vorstand Mag. Christian Kern 1,6 Mrd Euro pro Jahr!), oder genau derjenigen Summe, die Sie für die Forschungsförderung für E-PKW-Mobilität zur Verfügung stellen, deren Ergebnisse jetzt und auf viele Jahre nur einem minimalen Teil der PKW-NutzerInnen zu Gute kommen kann, in der Regel Gutverdienden. Hingegen unterstützt ein entsprechender Mitteleinsatz in der ÖV-Förderung durch attraktive Ticket-Angebote sofort bereits bestehende Angebote der E-Mobilität (= Öffis), die der Individual-E-Mobilität überdies bei der Gesamt-Energieeffizienz weit überlegen sind und dies systembedingt auch bleiben werden.

Internationale Beispiele auch abseits des Falls Schweiz sollten generell zum Überwinden der derzeit hingenommenen Blockadehaltung anregen. Zum Beispiel wurde in der BRD im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der mehr Einwohner als ganz Österreich aufweist, eine günstige Jahreskarte auch zum ökonomischen Erfolgsprojekt.

Nachdem die Förderung von Dienst-/Firmenwagen – wie erwähnt 1,6 Mrd Euro im Jahr – in ökonomisch, sozial und ökologisch völlig widersinnigen Größenordnungen erfolgt, erscheint es umso mehr dringend nötig, hier eine Umschichtung in Richtung Förderung des Öffentlichen Verkehrs vorzunehmen. Der immer wieder gegen Tarifangebote wie die Ausdehnung der Geltung der Vorteilscard oder die Österreich-Card ins Treffen geführte angebliche Mangel an Budgetmitteln ist real angesichts der erwähnten Steuergeschenke in Mrd.-Höhe Richtung Individualverkehr nicht nachvollziehbar und kann daher bei entsprechendem politischen Willen „pro Öffi“ kein Hindernis sein.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Gründe sprechen gegen die Ausdehnung der Vorteilscard auf die Bussysteme in den Verbünden?
2. Warum setzen Sie sich nicht in größerem Umfang für attraktive Tarif-Systeme bei den Öffis ein?
3. Wann werden Sie mit dem Finanzressort in Verhandlungen gehen, um a) das Ungleichgewicht bei der ökologisch und sozial kontraproduktiven Förderung/steuerlichen Begünstigung von Dienst-/Firmenwagen gegenüber der steuerlichen Behandlung von Dienstfahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zu beseitigen sowie b) das Pendlerpauschale anders als derzeit ökologisch und sozial treffsicher zu gestalten?
4. Warum setzen Sie sich nicht offensiver für die Einführung der Österreich-Card ein?
5. Wie wollen Sie ohne konkrete Veränderungen beim Einsatz öffentlicher Mittel für den Öffentlichen Verkehr im Verhältnis zum durch diverse Steuerbegünstigungen künstlich günstig gehaltenen Individualverkehr den Modal-Split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs halten oder gar – wie es aus ökologischer und sozialer Sicht dringend nötig ist – ausbauen?
6. Halten Sie es nach den Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte wirklich immer noch für realistisch, allein durch Investitionen in (vor allem Groß-)Bauprojekte der Bahn auf wenigen Hauptstrecken die vielfache steuerliche Begünstigung des Individualverkehrs auszugleichen oder gar zu überkompensieren?