

Mobilität über Preise steuern

In Kürze

- Staus kosten die EU jährlich über 80 Milliarden Euro.
- Alle großen europäischen Städte stehen aktuell vor der Herausforderung, Staus, Umweltverschmutzung und Unfälle zu reduzieren.
- Derzeit gibt es in Österreich kein einheitliches Mobilitätspreissystem, sondern parallele Ansätze für verschiedene Verkehrsträger.
- Mobilitätsverhalten kann nachhaltig gesteuert werden, indem die Preise für alle Verkehrsträger optimiert und auf gemeinsame Ziele ausgerichtet werden.

Worum geht es?

Die meisten Autos befördern heute nur eine einzige Person und stehen die meiste Zeit. Verkehrspolitische Maßnahmen zielen häufig darauf ab, Staus in Städten zu verringern und Straßenflächen von geparkten Autos zu befreien. Neue Verkehrskonzepte und Technologien sollten CO₂- und Schadstoffemissionen reduzieren, die fossile Brennstoffe verursachen. Neue Technologien, wie präzisere Sensoren und Robotik in computergestützten Fahrzeugen sowie Sensoren und Straßenmarkierungen auf der Fahrbahn zur Verbesserung der Kommunikation, sind ressourcenintensiv und könnten letztendlich zu noch mehr Verkehr führen. Im Verkehrssektor herrscht schneller technischer Wandel und Standardisierung ist noch lange nicht abgeschlossen. Außerdem müssen viele Interessengruppen in neuen Bereichen zusammenarbeiten, wie Industrie, Forschungseinrichtungen, VerbraucherInnen und Regierungsorganisationen.

Bei einem großflächigen Umstieg auf E-Mobilität sollten Vorkehrungen getroffen werden, um Steuereinnahmen zu sichern, die zuvor durch die Besteuerung von Benzin und Diesel erzielt wurden. Auch eine ausreichende Energieproduktion

muss gewährleistet sein, wenn neben dem Industrie- und Haushaltsverbrauch auch Strom für Millionen von Autos erzeugt werden muss. Neue Verkehrslösungen können mithilfe (optimierter) Preismodelle für Mobilität unterstützt werden. Die Festlegung von Preisen im Mobilitätsbereich, wie Gebühren für Fahrten und Parken, Maut, Subventionen für den öffentlichen Verkehr und Steuern werden von den Regierungen seit langem als Methode eingesetzt, um Staus zu verringern, Einnahmen zu erzielen und Menschen zu ermutigen, alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Durch eine Abstimmung der Preise aufeinander kann Verkehr während der Spitzenzeiten Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen reduzieren.



Staus kosten die EU jährlich über 80 Milliarden Euro und verursachen erhebliche Schäden für Gesundheit und Umwelt.

Preisregelungen für Straßen oder andere Verkehrsinfrastrukturen sollten so konzipiert werden, dass der Preis die gesamten sozialen und ökologischen Kosten widerspiegelt. Die EU fördert diesbezüglich Preismodelle nach den Grundsätzen „NutzerIn zahlt“ und „VerschmutzerIn zahlt“, um die Einführung von Steuern und Infrastrukturgebühren zu erleichtern. Solche Modelle unterscheiden sich in der Regel von klassischen Modellen, die nur begrenzte Steuerungsziele haben und überwiegend auf die Generierung öffentlicher Einnahmen abzielen.

In Zukunft können in der Mobilitätspreisgestaltung Transport- und Verkehrsdaten besser genutzt werden, um präzisere Preismechanismen zu schaffen. So könnte beispielsweise eine Fahrt in ein gerade mit Stau überlastetes Gebiet mehr kosten als dieselbe Fahrt bei weniger Verkehr. Eine geteilte (Auto-)Fahrt kann günstiger sein als eine, bei der eine Person alleine reist.

Eckdaten

Projekttitlel:	Shaping the Future of Mobility
Projektteam:	Peer, S. und Sinozic, T. in Kooperation mit dem Europäischen Netzwerk für Parlamentarische Technikfolgenabschätzung (EPTA)
Laufzeit:	01/2017 – 11/2017
Website:	eptanetwork.org

Übersicht Österreich

Die wichtigsten Verkehrsmittel in Österreich sind Pkw (50,5% der Fahrten an einem durchschnittlichen Arbeitstag), öffentliche Verkehrsmittel (14,6%), zu Fuß (17,8%) und Radfahren (6,4%). Für den motorisierten Personenverkehr, bestehen die preislichen Steuerinstrumente vor allem auf nationaler Ebene (Mineralölsteuer, Normverbrauchsabgabe, Motorbezogene Versicherungssteuer); denen entgegenwirken (die meist ebenso nationalen) Förderungen des Pendlerverkehrs (Pendlerpauschale, Pendlereuro). Auf lokaler Ebene wird vor allem die Bepreisung von Parken als Steuerinstrument eingesetzt. Zusätzlich gibt es die Autobahnmaut (Vignette), die für Jahresvignetten-BesitzerInnen nutzungsunabhängig ist, sowie lokale Mautgebühren (z.B. Brenner). Die E-Mobilität wird gefördert, aber ihr Anteil in Österreich bleibt mit 1,54% recht gering. Carsharing wird unterstützt und hat in Wien mehr als 100.000 NutzerInnen, bleibt aber ein urbanes Phänomen.



Straßenmaut ist eine der gängigsten Regelungen. Andere wie eine Innenstadt-Maut sind politisch umstritten.

Die Festlegung von Preisen öffentlichen Verkehrs unterscheidet sich stark zwischen Regionen. In einigen Städten und Regionen sind die öffentlichen Verkehrsmittel relativ günstig für Monats- und JahreskartenbesitzerInnen, was sich auch auf den Modal Split auswirkt. So hat die Einführung der 365-Euro-Jahreskarte (vorher: 449 Euro) in Wien im Jahr 2012 zu einem starken Zuwachs an JahreskartenbesitzerInnen sowie der Anzahl der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Kilometern geführt, wohingegen Autobesitz und mit dem Auto gefahrene Kilometer gesunken sind.

Veränderungen bei den Mobilitätspreisen sind in Österreich oft stark politisiert. Es gibt jedoch kein übergreifend einheitliches Mobilitätspreissystem, das darauf abzielt, die Preise für Mobilität so zu gestalten, dass sie mit den Prinzipien „NutzerIn zahlt“ bzw. „VerschmutzerIn zahlt“ konsistent wären.

Was tun?

Preise von Mobilität sollen so gestaltet sein, dass sie gesellschaftlich gesehen optimale Steuereffekte hervorbringen. Sie könnten auch dazu beitragen, Verschmutzung zu verringern und Umweltziele zu erreichen.

- Der Zweck von Preismodellen im Bereich Mobilität und der sinnvollen Verwendung von Einnahmen muss klar definiert und transparent dargelegt werden. Dann können auftretende Zielkonflikte, z.B. Steigerung der öffentlichen Einnahmen vs. Kapazitätsmanagement oder Umweltschutz, abgewogen werden und Entscheidungen evidenzbasiert getroffen werden.
- Die Auswirkungen verschiedener Mobilitätspreissysteme wurden in vielen internationalen Fällen gründlich analysiert. Diese Studien können die Grundlage für eine fundierte Entscheidungsfindung über spezifische Mobilitätspreissysteme in Österreich bilden.
- Aufgrund von Interessenkonflikten im Verkehrsbereich kann es zu Widerständen von Interessengruppen kommen. Partizipative Prozesse können Konfliktpotenziale mindern, indem sie verschiedene Interessengruppen zu einem produktiven Dialog einladen, z.B. AnrainerInnen, politische Entscheidungsträger und die Transportindustrie.
- Ergänzende Maßnahmen zu den Mobilitätspreissystemen können Maßnahmen zur Flächennutzung oder Stadtplanung umfassen. Ebenso können flankierende Maßnahmen wie die Förderung flexibler Arbeitszeiten, Heimarbeitsplätze oder Fahrgemeinschaften die Auswirkungen von Mobilitätspreismanagement verstärken.

Zum Weiterlesen

Peer, S. and Sinozic, T., (2017) 'Austria', Chapter 2 in TA-SWISS (2017) (Eds.) *Shaping the Future of Mobility: Mobility Pricing in Europe and Beyond*, European Parliamentary Technology Assessment (EPTA), Bern. epub.oeaw.ac.at/ita/ita-projektberichte/EPTA-2017-Mobility-Pricing.pdf

Kontakt

Tanja Sinozic

E-mail: tamail@oeaw.ac.at

Telefon: +43(1)51581-6582

