

Antrag Nr. 05

**der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International (KOMintern)
an die 176. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 11.11. 2021**

**Sozial-ökologische (Berufs-)Verkehrswende &
zielstrebige sozial-ökologisch Reformierung und
Ausgestaltung des Pendlerpauschales**

In einer seltsamen Parallelwelt verbleibt in der aktuellen Steuerreform des türkis-grünen Kabinetts das Instrument des Pendlerpauschales, ohne zielstrebig sozial-ökologisch reformiert und ausgestaltet zu werden.

Ein Auto zu besitzen und damit die immer entgrenzteren Arbeitswege und flexibilisierten Arbeitszeiten zu bewerkstelligen und zu bewältigen ist in vielen Regionen Österreichs (mangels entsprechendem öffentlichen Verkehr) nach wie vor notwendig. Vielfach auch in den Städten des Landes und aus den Stadtrandgebieten. (Ein Zweit- oder Drittauto hingegen ist in den allermeisten Fällen unnötig und gehörte – in Parenthese – dann aus ökologischem Blickwinkel auch höher besteuert.) Gleichzeitig ist es klimapolitisch unabdingbar, den Autoverkehr drastisch zu reduzieren und eine tiefgreifende ökologische Verkehrswende einzuleiten.

Das dahingehend nun als Leuchtturmprojekt verkaufte 1-2-3 Ticket oder jetzt Klimaticket greift dafür allerdings viel zu kurz und wird auch einen ökologisch signifikant geringeren Nutzen zeitigen als gemeinhin suggeriert und politisch hinaustrompetet. Natürlich ist die Tarif-Senkung und -Vereinheitlichung aus sozialen Gesichtspunkten sowie als Hin zu einer nachhaltigen Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu begrüßen. Aber für eine tatsächliche Verkehrswende vom motorisierten Individualverkehr zu den Öffis, ist nicht einzig der Preis entscheidend, sondern nicht minder der Zugang zum öffentlichen Verkehr, dessen Qualitätsstandards und Komfort, sowie ein integraler Taktfahrplan (der in den letzten Jahren aufgrund politisch verschobener Schwerpunkte mehr und mehr geschliffen wurde). Ohne rigorosen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Fläche, eines breiten umgebungsnahen Zugangs samt Anbindungen an die Bahnhöfe (mittels entsprechender Parkplätze und/oder öffentlicher Shuttledienste) und einem massiven Gegensteuern gegen die bereits jetzt bis zum Bersten ausgelasteten bzw. vielfach bereits überlasteten Hauptachsen zu den Haupt-Berufsverkehrs- und Pendelzeiten, wird eine ökologische Verkehrswende daher schlicht nicht zu haben sein. Unter klimapolitischer Perspektive nicht minder essentiell in diesem Kontext ist zudem, wo sinnvoll möglich, ernsthaft eine Regionalisierung der Wirtschaft und Wirtschaftskreisläufe anzugehen und voranzutreiben.

Für die Überbrückung, bis zur beständigen Realisierung dieser Mobilitätswende, (und für etwaige verbleibende Randbereiche, für die es aus beruflichen Gründen weiterhin notwendig sein mag ein

Auto zu besitzen), ist in sozial-ökologischer Perspektive auch das Pendlerpauschale zielstrebig wirksam zu machen.

Das bisherige Pendlerpauschale als Steuerfreibetrag ist freilich sozial höchst ungerecht. Wer für einen niedrig bezahlten Arbeitsplatz pendeln muss, bekommt fast nichts. Wer viel verdient, bekommt vielfach fast die gesamten Kosten ersetzt.

Um diese Bevorzugung der Besserverdienenden an einem exemplarischen Beispiel der AK Niederösterreich in den Blick zu bringen: „So kostet[e] etwa [bis dato] eine Jahreskarte für die öffentlichen Verkehrsmittel für die Strecke St. Pölten – Wien 1.480 Euro, egal ob man viel verdient oder wenig. Mit einem Einkommen von 1.200 Euro brutto im Monat bekommt man durch das Pendlerpauschale aber nur 290 Euro im Jahr zurück, bei einem Einkommen von 6.000 Euro oder mehr sind es immerhin 1.140 Euro.“ Daher fordern Arbeiterkammer und Gewerkschaften auch schon des Längeren zu Recht die Umwandlung des Pendlerpauschales in Richtung einkommensunabhängigen kilometerabhängigen Absetzbetrag.

Gleichzeitig gilt es jedoch, das Pendlerpauschale nicht nur sozial auszurufen, sondern auch mit ökologischen Parametern zu verkoppeln bzw. an umweltpolitische Kriterien zu binden.

Etwa indem man für besonders große, schwere, jeder vernünftigen Aerodynamik spottende Wagentypen (wie etwa die viel beredeten SUVs) ein Malus System implementiert (was in seiner prohibitiven Wirkung allerdings eine noch stärkere Bedeutung des individuellen Einkommens und der persönlichen Situiertheit zeitigen würde) oder sie ab einer bestimmten umweltzerstörerischen Dimension – im Vergleich zu kleineren, leichteren und weniger Emission (aber auch Feinstaub) verursachende Pkw – als Luxusgut ganz aus dem Pendlerpauschalesystem herausnimmt.

Oder indem man die Anbindung an ein (allerdings tatsächliches) regional zumutbares öffentliches Verkehrssystem mit inkludiert. Also dass das Pendlerpauschale bis zur Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (samt geeigneten, attraktiven und kostenlosen öffentlichen Park-and-Ride Anlagen und preisgewichtetem öffentlichen Verkehrsticket) voll greift und danach ebenfalls mit einem Malus belegt wird oder für die Reststrecke gleichfalls um die dann allerdings nur anteilige Pendlerpauschale fällt.

Um die individual-motorisierte Anfahrtsnotwendigkeiten (selbiges gilt natürlich auch für die Rückfahrten) überhaupt zu reduzieren, wäre zudem auch ein System kommunaler und/oder regionaler Shuttledienste, Rufbusse oder Sammeltaxis zu etablieren.

Eine weitere Möglichkeit der Reduzierung des Individualverkehrs wäre natürlich auch ein Bonussystem für Fahrgemeinschaften, um eine Erhöhung des Besetzungsgrads zu erreichen. Gerade Arbeitswege werden besonders häufig alleine zurückgelegt. Schon ein/e tägliche/r MitfahrerIn würde den Berufsverkehr in diesen Fällen jeweils um 50% senken – und zwar unmittelbar.

Entsprechendes gilt auch für eine ohnedies dringend gebotene Arbeitszeitverkürzung auf eine 32-Stunden-Woche mit individuellem Recht auf eine 4-Tage-Woche. Wird letzteres gewählt, reduziert auch dies den Berufsverkehr des jeweiligen Beschäftigten mit sofortiger Wirkung um 20% (und in vielen Sparten, je nach Arbeitsplatz, auch insgesamt).

Dazu kommt: Von den Arbeitsleistungen der Beschäftigten profitieren die Unternehmen. Die Arbeit ihrer Beschäftigten ist die Quelle ihrer Gewinne. Darum wäre es im Grunde auch nur recht

und billig, die Kosten der Arbeitswege über eine Abgabe der Unternehmen mit bevorzugten öffentlichen Verkehrsanschlüssen zu finanzieren und für Industrieparks, Industriegebiete und ähnlichem auch obligatorisch vorzuschreiben.

Da die unterschiedlichen Maßnahmen teils in die Zuständigkeiten verschiedener Gebietskörperschaften fallen (das Pendlerpauschale etwa ist bundesgesetzlich geregelt), gilt es freilich etwaige damit einhergehende Missverhältnisse über den Finanzausgleich zu regeln.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien:

- **Die AK Wien fordert die Umwandlung des Pendlerpauschales in Richtung einkommensunabhängigen, kilometerabhängigen Absetzbetrag sowie dessen zielstrebige sozial-ökologisch Reformierung und Ausgestaltung!**
- **Die ExpertInnen des Hauses beraten mit der Antragsstellerin darüber hinaus die weiter namhaft gemachten Maßnahmen einer sozial-ökologischen Wende des Berufsverkehrs.**

Angenommen <input checked="" type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrheitlich <input checked="" type="checkbox"/>
--	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	--