

ANTRAG

in beschlossener Fassung

Antragsteller: Dominik Roth

Pendler:innen beim Umstieg auf klimafreundliche Mobilität unterstützen

Nach Jahrzehnten schwarz-türkiser Finanzminister:innen sieht sich Österreich einer deutlich angespannten Budgetsituation gegenüber. In einer derartigen Situation müssen alle staatlichen Ausgaben, insbesondere Förderungen und Subventionen, ganz klar auf ihre soziale Gerechtigkeit überprüft werden. Aufgrund des deutlichen sozialen Ungleichgewichts zwischen Verursacher:innen und Leidtragenden der Klimakrise, auch innerhalb Österreichs, beinhaltet diese soziale Gerechtigkeit notwendigerweise auch Aspekte der Klimagerechtigkeit.

Das Pendlerpauschale, ursprünglich in den 1970ern als Maßnahme zur Unterstützung strukturschwacher Regionen erdacht, als Klimapolitik noch kein Thema war, weist eine besondere soziale Schieflage auf: Die Hälfte der ärmsten 20% der Haushalte in Österreich hat kein Auto, 55% des Pendlerpauschale gehen an die reichsten 40%. Dennoch wird das derzeitige Dickicht an Pendler-Förderungen (Verkehrsabsetzbetrag – Pendlerpauschale – Pendlereuro – tlw. noch Förderungen der Bundesländer) regelmäßig von (Regional-)Politikern aller Couleur verteidigt. All diese Maßnahmen weisen jedoch keinerlei soziale Treffsicherheit auf, und fördern klimaschädliches Verhalten (Pendeln mit dem eigenen PKW), ohne jeglichen Anreiz für klimafreundliche Mobilität zu setzen. Im Gegenteil: Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in einer Landgemeinde kann sogar zum Verlust des großen Pendlerpauschale führen, und wird so entsprechend unpopulär gemacht.

Bedauerlicherweise gehen die Sparmaßnahmen der Regierung im Bereich Mobilität in genau die falsche Richtung. Wie das Momentum-Institut aufzeigt, bleiben zahlreiche klimaschädliche Subventionen (Pendlerpauschale, Dieselprivileg, Dienstwagenprivileg, LKW-Mautbefreiung) erhalten, während klimafreundliche Förderungen (Klimabonus, Abgabenprivileg für E-Autos, Förderung des Kaufs von E-Autos) gestrichen werden. Klimapolitisch besonders kritisch zu sehen ist, dass der Pendlereuro ab 2026 sogar verdreifacht (!) wird. Der Klimabonus, der ärmere Haushalte mehr entlastete, wurde hingegen abgeschafft.

Um das legitime Ziel der Förderung von Mobilität für jene, die es brauchen, mit den dringend notwendigen Anreizen für klimafreundliches Verhalten zu verbinden, bedarf es einer radikalen Umgestaltung der Mobilitätsförderungen. Die Arbeiterkammer schlägt in ihrem Modell die Umgestaltung des Pauschale von einem Freibetrag (senkt die Steuergrundlage und begünstigt somit Mehrverdiener:innen) in einen Absetzbetrag (gleiche Höhe auch für Mittel- und Wenigverdiener:innen) vor. Zusätzlich fordert die AK einen „Ökobonus“, wenn tatsächlich

öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrgemeinschaften genutzt werden¹. Diese beiden Maßnahmen werden auch vom Umweltbundesamt in seinem Maßnahmenbericht Mobilitätswende unterstützt². Die Expert:innen des Umweltbundesamts gehen davon aus, dass diese Veränderungen nahezu budgetneutral, aber sozial ausgleichend umgesetzt werden können (Verlust für hohe Einkommen, Gewinn für alle anderen). Selbst bei nur moderater Steigerung der Öffi-Nutzung (10 Prozentpunkte mehr bei Bezieher:innen des kleinen Pendlerpauschale, 2,5 Prozentpunkte mehr bei Bezieher:innen des großen Pendlerpauschale) ist eine beachtliche Reduktion der Treibhausgasemissionen von über 300.000t CO2-Äquivalent über 5 Jahre zu erwarten. In einer repräsentativen Befragung von mehr als 2.000 Teilnehmer:innen konnte für diese Maßnahme die höchste Präferenz (50%) im Vergleich zur Beibehaltung des derzeitigen Systems (27%) und ersatzloser Abschaffung (8%) gezeigt werden.

Eine Ökologisierung der Mobilitätsförderungen ist also möglich und der Bevölkerung auch erklärbar, wenn sie sozial treffsicher erfolgt und von einem wirksamen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, vor Allem am Land, begleitet ist. Nur so kann klimafreundliche Mobilität nicht nur gefordert, sondern auch tatsächlich gelebt werden.

Die Konferenz der Sektion 8 der SPÖ Alsergrund möge beschließen:

1. Die SPÖ bekennt sich dazu, dass in Zeiten der Budgetkonsolidierung Mobilitätsförderung nur sozial gerecht erfolgen kann. Diese soziale Gerechtigkeit berücksichtigt notwendigerweise auch Klimagerechtigkeit.
2. Die SPÖ setzt sich für eine Umgestaltung der derzeitigen Mobilitätsförderungen (insb. des Pendlerpauschale) nach den Modellen von Arbeiterkammer und Umweltbundesamt ein: Umwandlung von Freibetrag in Absetzbetrag, Ökobonus bei der tatsächlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.
3. Die SPÖ setzt sich dafür ein, diese Maßnahmen von einem deutlichen Ausbau klimafreundlicher Mobilität, insbesondere am Land, zu flankieren (entsprechend den „10 Forderungen für eine sozialdemokratische Klimapolitik“). Diese fokussieren insbesondere auf die „letzte Meile“, mit Ausbau von Radwegen, Sammeltaxis, Carsharing und einem dekarbonisierten Busnetz, um klimafreundliche Mobilität auch tatsächlich zu ermöglichen.

Dieser Antrag wurde von der Konferenz der Sektion 8 am 11.10.2025 beschlossen und der Bezirkskonferenz der SPÖ Alsergrund zugewiesen.

¹ <https://www.oegb.at/themen/soziale-gerechtigkeit/steuern-und-konjunktur/so-verbessern-wir-die-pendlerpauschale>

² <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0928.pdf> Kapitel 3.11