

Formatvorlage

Publikation PEPMAC Awards 2012

ISSN 2218-645X

Graz, im Jänner 2013

Inhaltsverzeichnis

1	ÖFFI-TICKETS FÜR AUTOS	1
1.1	Kurzbeschreibung	1
1.2	Lösungsansatz	1
1.3	Finanzplan	3

Abbildungsverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

Tabellenverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

1 Öffi-Tickets für Autos

Univ.-Prof. Dr. Richard Parncutt und Helga Mühlbacher

1.1 KURZBESCHREIBUNG

Unsere Idee: Wer in einer Hauptstadt wie Graz allein in einem CO₂-erzeugenden Fahrzeug fährt, wird aufgefordert, eine gültige Öffi-Fahrkarte dabei zu haben (z.B. eine Stunden- oder Jahreskarte). Das löst eine Kettenreaktion aus: Die Anzahl der verkauften Fahrkarten explodiert. Die Öffis nehmen jährlich viel mehr Geld ein - auch wenn die Fahrkarten etwas billiger werden. Mit den zusätzlichen Mitteln werden Öffi-Strecken verlängert und Fahrpläne verdichtet. Für den Verkauf und die Kontrolle von Öffi-Fahrkarten ist wenig neue Infrastruktur nötig: Fahrkarten können elektronisch oder auf Papier verkauft werden, Autos werden bei Ampeln oder elektronisch kontrolliert. Insgesamt wird privater Verkehr teurer und öffentlicher Verkehr billiger. Viele AutofahrerInnen steigen auf Bus, Bahn und Bim um, wofür sie schon eine Fahrkarte gekauft haben. Fahrgemeinschaften werden häufiger. Drei verwandte Probleme - Feinstaub, CO₂, Stau - werden gleichzeitig in Angriff genommen.

Über den Tellerrand schauen

Technische Lösungen zum Feinstaubausstoß sind willkommen und nötig. Gleichzeitig muss man aber auch nach CO₂ und Stau vorgehen. Was den Stau betrifft, müsste der PKW-Verkehr gleichzeitig und nachhaltig reduziert werden. Das Stauproblem ist nicht unerheblich, wenn man bedenkt, wie der Stau die Mobilität einschränkt bzw. wie viele produktive Arbeitsstunden täglich im Stau verloren gehen. Auch eine technische Lösung, die den Feinstaub- aber nicht gleichzeitig den CO₂-Ausstoß drastisch reduziert, wird bald veraltet sein. Für die nächste Generation wird das Problem Klimawandel doch wichtiger als das Problem Feinstaub sein, denn zu den Folgen des Klimawandels gehören „steigende Meeresspiegel, schmelzende Gletscher, Verschiebung von Klimazonen, Vegetationszonen und Lebensräumen, verändertes Auftreten von Niederschlägen, stärkere oder häufigere Wetterextreme wie Überschwemmungen und Dürren, Ausbreitung von Parasiten und tropischen Krankheiten sowie mehr Umweltflüchtlinge“ (Wikipedia). Wir werden früher oder später unseren Beitrag zum Klimawandel drastisch reduzieren müssen.

1.2 LÖSUNGSANSATZ

Öffi-Tickets für Autos

Aus diesem Grund schlagen wir ein Konzept in der Kategorie „MEchanism Design for Adaptive Behavior“ vor, das gleichzeitig gegen drei verwandte Probleme vorgeht - Feinstaub, Stau und CO₂. Wir stellen uns eine systemische Änderung vor, die das Verkehrsverhalten grundsätzlich und nachhaltig – aber auch im eigenen Interesse der AutofahrerInnen – ändert. Wir schlagen vor, eine gültige Öffi-Fahrkarte zu einer Vorbedingung für das Alleinfahren in der Stadt zu machen.

Das dahinterstehende Prinzip: *The polluter pays*. Effektiver, nachhaltiger Klimaschutz ist generell teuer. Daran führt leider kein Weg vorbei. Zu den möglichen Finanzquellen gehören neue Vermögens- oder Transaktionssteuern - was den Rahmen dieses Beitrages sprengen würde. Abgesehen davon kennen wir nur eine zumutbare Alternative: Wer in erster Linie zur Luftverschmutzung beiträgt, wird auch in erster Linie zur Kasse gebeten. So gesehen wird die Öffi-Karte für Autos zu einer Art Ökō-

Steuer. Im Gegensatz zu anderen Öko-Steuern bekommt man etwas dafür: die Möglichkeit, ohne weitere Kosten auf die Öffis umzusteigen.

Fahren ja - allein aber nur mit gültiger Bim-Karte. Diese Idee ist so einfach, dass eine Erklärung kaum nötig ist. Circa die Hälfte des Grazer Feinstaub wird durch den Verkehr verursacht. Wer allein in der Stadt herumfährt, darf sich nicht wundern, wenn er/sie extra dafür zahlen muss.

- Warum nur EinzelfahrerInnen? Erstens ist der ökologische Fußabdruck von EinzelfahrerInnen erheblich größer. Zweitens braucht man für die Kontrolle ein einfaches Kriterium.
- Warum eine Bim-Karte kaufen? Die Karte soll die AutofahrerInnen zum Umsteigen motivieren. Sie sollen nicht nur Geld zahlen (wie etwa bei einer City-Maut), sondern auch für ihr Geld etwas bekommen.

In dieser Situation hätten die AutofahrerInnen eine Wahl. Sie könnten entweder eine Öffi-Karte kaufen oder eine andere Person mitnehmen (oder eine Fahrgemeinschaft bilden). In beiden Fällen hätten wir weniger Feinstaub, Stau und CO₂ - und zwar alle drei auf einmal. Der Sinn der Aktion wäre somit klar. Für die meisten Leute wäre es am einfachsten, eine Öffi-Jahreskarte zu kaufen. Aufgrund der vielen verkauften Jahreskarten könnte der Preis erheblich reduziert werden (auch für treue Öffi-KundInnen). Eine Vignette für die Autobahnen gibt es schon. Sie wird generell als nötig und berechtigt akzeptiert. In unserem Vorschlag wird die Öffi-Jahreskarte zu einer „Vignette für die Stadt“. Wir gehen davon aus, dass die Mehrheit der Bevölkerung diese Maßnahme für nötig und berechtigt halten würde.

Der eigentliche Marktwert des privaten Verkehrs

Die Idee, den öffentlichen Verkehr billiger und gleichzeitig den privaten Verkehr teurer zu machen, klingt nach Sozialismus, kann aber auch als marktwirtschaftliches Experiment betrachtet werden. Der/die durchschnittliche Bürger/in schätzt den privaten Verkehr aus folgenden Gründen:

- Man kann (fast) jederzeit allein und ohne Vorplanung fahren.
- Im Vergleich zu den Öffis bzw. zum Fahrrad kommt man oft schneller ans Ziel.
- Man muss nicht zusammen mit fremden Menschen fahren.
- Das Auto schützt vor Regen und Kälte.
- Im Auto kann man Musik oder Nachrichten hören und es sich gemütlich machen.

Für diese Vorteile geben wir viel Geld für Autokauf, Wartung, Benzin und Steuern aus. Wir sitzen im Stau, suchen lange nach einem Parkplatz und gehen dann trotzdem zu Fuß. Wie viel ist uns das Privileg Auto wert?

In den letzten Jahren ist der Benzinpreis massiv gestiegen, was offenbar nur Wenige zum Umsteigen auf Öffis bewegt hat. *Der eigentliche Marktwert des privaten Verkehrs muss also noch höher sein, als die aktuellen Gesamtkosten.* Wir werden nur auf Öffis umsteigen, wenn die Gesamtkosten des privaten Verkehrs dem tatsächlichen Marktwert angeglichen werden UND die Öffis allgegenwärtig, schnell, bequem, verlässlich und billig werden. Unser Vorschlag würde es ermöglichen, beide Bedingungen gleichzeitig zu erfüllen.

Freilich gilt diese Argumentation in erster Linie für den Mittelstand. Reiche werden vermutlich immer mit dem Auto fahren, egal wie viel es kostet. Ärmere werden früher auf Öffis umsteigen, wenn der Preis des privaten Verkehrs noch höher wird. Beginnen wir also beim Mittelstand.

Perspektiven

Von diesem Vorschlag ist eine positive Spirale zu erwarten - - eine klassische „Win-Win-Situation“. AutofahrerInnen werden die Öffis häufiger benutzen, weil (i) sie den Fahrpreis schon bezahlt haben (sie brauchen nur einzusteigen) und (ii) die Öffis selbst aufgrund ihres neuen Einkommensschubs immer ausgebaut werden (mehr Verbindungen, kürzere Wartezeiten). Fahren mehr Menschen mit den Öffis, steigt auch der politische Druck, das System zu verbessern und so weiter. Sogar das Radfahren würde attraktiver werden, wenn wenige Autos auf der Straße fahren würden.

Zur Situation auf dem Land

Eine Gesamtlösung müsste auch ländliche Gebiete berücksichtigen. Erstens wird viel Stau, CO₂ und Feinstaub in den Städten durch den Verkehr aus der ländlichen Umgebung verursacht. Zweitens müssen Verkehrsverbindungen auf dem Land ohnehin verbessert werden. In der Stadt ist es möglich und nötig, den Individualverkehr nachhaltig zu reduzieren. Während auf dem Land der Individualverkehr immer eine wichtige Rolle spielen wird, müssen wir auch an diejenigen denken, die kein (E-)Auto kaufen können. Für sie werden Öffis voraussichtlich immer nötig sein. Aus diesem Grund schlagen wir auch verbilligte Öffi-Jahreskarten für ganze Bundesländer vor, die es den BesitzerInnen auch ermöglichen, allein in der jeweiligen Hauptstadt zu fahren. Die Logik ist die Gleiche: wenn mehr Leute solche Karten kaufen, weil sie die Karte zum Fahren in der Stadt brauchen, werden diese Karten auch billiger. Wer schon eine Öffi-Jahreskarte für ein Bundesland gekauft hat, sollte für ein weiteres Bundesland eine Jahreskarte zu einem reduzierten Preis kaufen können. Auch möglich wäre eine verbilligte Jahreskarte für Öffis in ganz Österreich, die das Autofahren in allen Hauptstädten ermöglicht. Somit könnte man nicht nur die Öffis in den Städten, sondern auch das Angebot der ÖBB nachhaltig ausbauen.

1.3 FINANZPLAN

Bei der finanziellen Umsetzung unserer Idee schlagen wir folgende allgemeine Prinzipien vor:

1. Je mehr Menschen die Öffis benutzen, desto weniger Autos auf der Straße fahren, d.h. je schneller die AutofahrerInnen ans Ziel kommen. Daher sollten AutofahrerInnen einen Beitrag zu den Gesamtkosten des öffentlichen Verkehrs leisten.
2. Wenn EinzelfahrerInnen ein Öffi-Ticket kaufen müssen, sollten die Karten auch etwas billiger werden – sowohl für AutofahrerInnen als auch für alte Öffi-KundInnen. Gleichzeitig sollten aber auch die Gesamteinnahmen der Öffis aufgrund der zahlreichen neuen KundInnen erheblich wachsen. Mit diesen zusätzlichen Mitteln könnte man den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen.

Die Holding Graz Linien befördern mehr als 100 Millionen Menschen pro Jahr. Wenn jede Person im Schnitt 1 Euro zahlt, sind die Einnahmen durch den Verkauf von Fahrkarten ca. € 100 Millionen. Ein mögliches Szenario: die effektive Anzahl der beförderten Menschen erhöht sich schlagartig auf ca. 300 Millionen Menschen pro Jahr, wenn alle (Einzel-) FahrerInnen inkludiert sind. Wenn diese FahrerInnen auch Fahrkarten kaufen müssen und wenn diese Fahrkarten ca. 33 % billiger werden, verdoppeln sich die Gesamteinnahmen der Holding Graz Linien.

POLICIES Research Report Series

Research Reports des Zentrums für Wirtschafts- und Innovationsforschung der JOANNEUM RESEARCH geben die Ergebnisse ausgewählter Auftragsforschungsprojekte des POLICIES wieder. Weitere .pdf-Files der Research Report Series können unter <http://www.joanneum.at/policies/rp> heruntergeladen werden.

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an policies@joanneum.at.

© 2012, JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH – Alle Rechte vorbehalten.

JOANNEUM RESEARCH
Forschungsgesellschaft mbH
Leonhardstraße 59
8010 Graz
Tel. +43 316 876-0
Fax +43 316 876-1181
pr@joanneum.at
www.joanneum.at