

# Soziale Aspekte von Mobilität

80. AUSGABE DER  
VCÖ-SCHRIFTENREIHE

# Soziale Aspekte von Mobilität

# Impressum

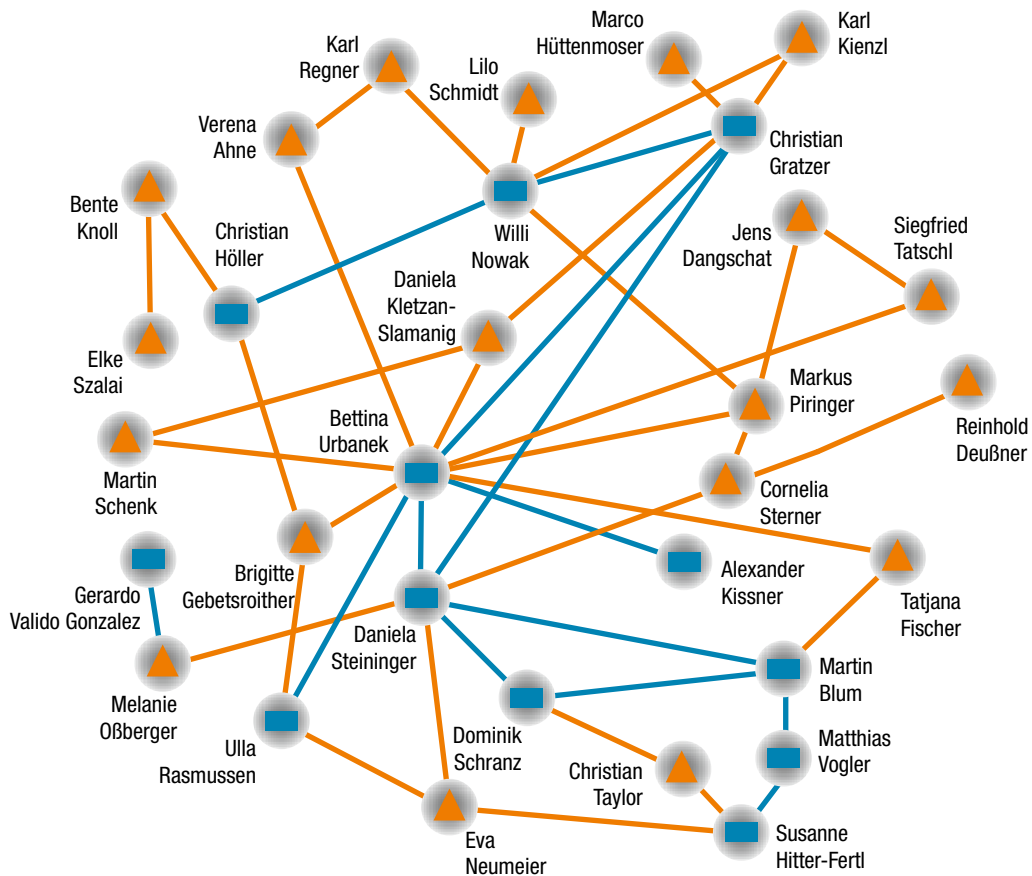
## VCÖ

1050 Wien  
 Bräuhausgasse 7–9  
 T +43-(0)1-893 26 97  
 F +43-(0)1-893 24 31  
 E vcoe@vcoe.at  
 www.vcoe.at

VCÖ (Hrsg.):

„Soziale Aspekte von Mobilität“  
 VCÖ-Schriftenreihe  
 „Mobilität mit Zukunft“ 1/2009  
 Wien 2009  
 ISBN 3-901204-60-1

## Erstellt unter Mitarbeit von:



## Als Hauptautor zu zitieren:

VCÖ-Forschungsinstitut, Wien, Österreich

## Medieninhaber, Herausgeber und Verleger

VCÖ, 2340 Mödling  
 ZVR-Zahl 674059554

## Titelfoto

cardamom, iStockphoto.com:  
 Helle Bro Clemmensen, blackred

## Übersetzungen

phoenix Übersetzungen

## Layout

A BISS Z PRODUCTIONS

## Druck

LVDM Landesverlag-Denkmayr  
 4020 Linz, Hafenstraße 1–3

## Offenlegung gemäß

### § 25 Mediengesetz:

Grundlegende Richtung gemäß

§ 25 Abs. 4 des Mediengesetzes: „Mobilität mit Zukunft“ ist ein Medium zur Verbreitung der Ziele des gemeinnützig tätigen VCÖ und dient insbesondere der Förderung ökologisch verträglicher, sozial gerechter und ökonomisch effizienter Mobilität durch Beiträge aus den Bereichen Verkehrspolitik, Verkehrswissenschaft, Verkehrspsychologie und Verkehrssicherheit.

Geschäftsführung: Dr. Willi Nowak

# Dank

Gedankt sei allen, die die Herausgabe dieser Publikation finanziell unterstützt haben.

Publikationen des VCÖ beziehungsweise des VCÖ-Forschungsinstitutes dienen der fachlich fundierten Aufbereitung beziehungsweise Diskussion von Themen aus dem Bereich Mobilität, Transport und Verkehr. Die Art der Behandlung der Inhalte und die erarbeiteten Ergebnisse müssen nicht mit der Meinung der unterstützenden Institutionen übereinstimmen.



# Inhaltsverzeichnis

Mobilität ermöglicht soziales Leben	9
Mobil sein heißt auch am öffentlichen Leben teilnehmen	11
Mobilität für alle sichern	13
Einkommen und Siedlungsdichte beeinflussen Verkehrsausgaben	18
Soziale Aspekte des Klimawandels	21
Gemeinsamkeiten und Konflikte der Nachhaltigkeitsziele	23
Preis, Kosten und Wert von Mobilität	24
Pkw-Maut und ihre sozialen Auswirkungen	27
Vom Pendlerpauschale profitieren vor allem Besserverdienende	29
Öffentliches Verkehrsnetz ist ein soziales Netz	32
Soziale Aspekte der Mobilität im ländlichen Raum	35
Straße als Raum für soziale Interaktion	37
Chancengleichheit auch bei Mobilität	38
Verkehrsbereich sichert Arbeitsplätze	41
Literatur, Quellen, Anmerkungen	44
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	48

# Vorwort

Der Zugang zu Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme am öffentlichen und sozialen Leben. Der gleichberechtigte Zugang zu Mobilität ist in unserer Gesellschaft nicht gegeben und wurde durch die Massentourisierung erschwert. Die Ortskerne verloren durch das Auto ihr Leben, die Nahversorgung verschwand, die Entfernungen zum Arbeitsplatz stiegen. Trotzdem wird genau diese motorisierte Mobilität gefördert und damit soziale Ungleichheit verstärkt: etwa durch autogerechte Ortsgestaltung, Einkaufszentren abseits der Ortskerne, Verpflichtung zum Garagenbau bei Wohnungen bis hin zur Förderung des Arbeitspendelverkehrs. All diese Maßnahmen verbessern die Automobilität und schaffen damit soziale Ungleichheit gegenüber jenen, die sich anders fortbewegen wollen oder müssen, wie Kinder und Jugendliche, einkommensschwache oder ältere Personen.

Ein Verkehrssystem, das im Sinn der Nachhaltigkeit neben der ökonomischen Effizienz und der ökologischen Verträglichkeit auch sozial gerecht ist, muss auch die Leistbarkeit von Mobilität für alle Menschen in der Gesellschaft berücksichtigen. Große Anteile jener Haushalte, die Pendlerpauschale beziehen, haben von sich aus den Wohnort vom Arbeitsplatz weg verlegt, sind „ins Grüne“ gezogen, und beziehen jetzt eine Förderung für den Weg zur Arbeit, als wären sie sozial bedürftig. Dabei sind es gerade diese relativ wohlhabenden Haushalte, die mehr Pkw besitzen und mehr Auto fahren und daher auch verstärkt die Umwelt belasten. Diese Umwelt- und Gesundheitsbelastung durch Schadstoffe, Lärm und Klimaschäden tragen dann auch jene mit, die keinen Nutzen aus der Automobilität ziehen, wie etwa Kinder oder viele ältere Menschen.

Im Sinn eines sozial gerechten Verkehrssystems gehören jene Verkehrsmittel gestärkt, die einen gleichberechtigten Zugang erlauben, also unabhängig von Alter, Geschlecht oder Einkommen genutzt werden können. Dazu zählen der Öffentliche Verkehr und das Radfahren. Eine Förderung dieser Verkehrsmittel erhöht die Mobilitätschancen für alle Menschen.

Dr. Willi Nowak  
VCÖ-Geschäftsführung



# Mobilität ermöglicht soziales Leben

**Aufgrund hoher Kosten und altersbedingter Beschränkungen kann das Auto Mobilität nur für bestimmte Bevölkerungsschichten abdecken. Öffentliche Verkehrsmittel hingegen ermöglichen allen Menschen, unabhängig von Alter, Geschlecht und Einkommen, die Teilnahme am sozialen Leben.**



Foto: bilienbox

Mobilität ist mehr als nur die Bewegung von einem Ort zum anderen. Sie ist eine Grundlage für die Teilnahme am sozialen Leben und die Erfüllung menschlicher Bedürfnisse.

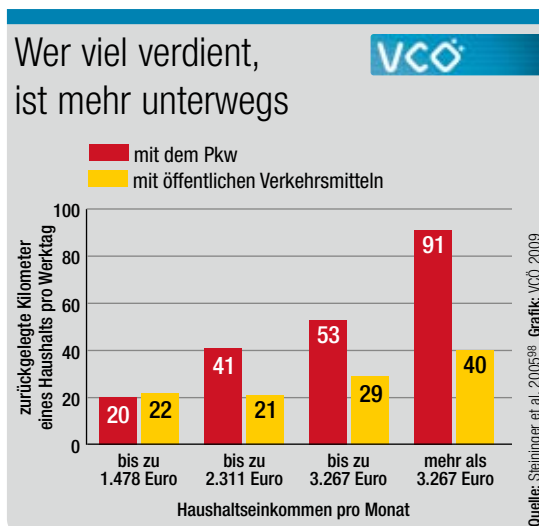
Der Großteil unseres Soziallebens wird erst durch Mobilität ermöglicht. Es braucht ein Mindestmaß an gesicherter Mobilität, damit Menschen sich ihre Bedürfnisse erfüllen können: einkaufen, arbeiten, Bildungsangebote nutzen, Freundinnen und Freunde treffen und am kulturellen Leben teilnehmen. Die Qualität des Mobilitätsangebots muss die Erfüllung dieser Grundbedürfnisse für alle Menschen sicherstellen. Geringes privates Einkommen und andere Faktoren, wie beispielsweise das Alter, dürfen nicht zu Immobilität führen. Diesen Anspruch auf eine Mindestversorgung mit Mobilität kann der Autoverkehr nur für einen Teil der Bevölkerung erfüllen.

**Öffentlicher Verkehr sichert Mobilität für alle** Mobilitätsformen, die allen Menschen den gleichen Zugang zur Mobilität, unabhängig von Alter, Einkommen, Geschlecht oder sozialer Stellung ermöglichen, sind Gehen, Radfahren und der Öffentliche Verkehr. Ist der Preis für manche Bevölkerungsgruppen zu hoch, sichern Zuschüsse oder Transferzahlungen die Mobilität auf breiter Basis, wie etwa die Freifahrt in die Schule.

Öffentliche Dienstleistungen, die für alle in gleicher Qualität zugänglich sind, wie gute Kinderbetreuung, attraktiver Öffentlicher Verkehr oder eine offene Schule, vermindern soziale Ungleichheiten massiv. Öffentlicher Verkehr ist gut, wenn er in einer Qualität und Quantität angeboten wird, die ihn auch für Menschen attraktiv macht, die andere Mobilitätsformen wählen könnten und nicht nur für solche, die den Öffentlichen Verkehr mangels Alternative benützen müssen.

Eine ähnliche Funktion hat eine gute Infrastruktur zum Radfahren oder Gehen – auch sie schafft egalitäre Zugänge zur Mobilität, stabilisiert das soziale Netz, kommt den meisten Menschen zugute und ermöglicht ihnen vielfach die Basismobilität für die Erfüllung wesentlicher Bedürfnisse.

Im Gegensatz dazu hat Autoverkehr Zugangsbedingungen wie hohe finanzielle Eigenmittel und einen Führerschein. 54 Prozent der Bevölkerung, das sind 4,4 Millionen Menschen, verfügen aus diesen Gründen nicht uneingeschränkt über ein Auto. Dazu gehören 1,5 Millionen Kinder und Jugendliche sowie 2,9 Millionen Erwachsene. Diese Menschen legen kurze Strecken vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Für längere Strecken sichert der Öffentliche Verkehr oder Auto-Mitfahren ihre Mobilität.<sup>113</sup>



Je höher das Einkommen, desto mehr Verkehrsleistungen werden beansprucht. Allerdings steigt die Autonutzung überproportional mit dem Einkommen. Das heißt, wenn Autofahren gefördert wird, werden die Wohlhabenden überproportional gefördert.



### Gesellschaftlicher Trennfaktor Auto

Wohlhabende Haushalte benützen das Auto häufiger als ärmere. Im Bereich der Mobilität gibt das reichste Viertel der Bevölkerung Österreichs<sup>139</sup> bei Betrachtung der Äquivalenzausgaben<sup>135</sup> viermal so viel Geld für die Anschaffung und zweieinhalbmal so viel für Reparatur, Zubehör und Treibstoff von Kraftfahrzeugen aus wie das einkommensschwächste Viertel. Die monatlichen Äquivalenzausgaben<sup>135</sup> für den Öffentlichen Verkehr sind hingegen für alle Einkommensgruppen in etwa gleich hoch.<sup>87</sup> Jede Förderung des Autoverkehrs stärkt daher soziale Ungleichheiten.

### Hohe externe Kosten durch Pkw-Verkehr

Zusätzlich zahlt der Autoverkehr für viele Kosten, die er verursacht – Stau, Lärm, Klimaauswirkungen, Umwelt, Gesundheit, Unfallfolgen – nicht oder nicht ausreichend. Diese Kosten trägt die Gesellschaft. Auch jene, die gar nicht über ein Auto verfügen, zahlen da mit. So führt die Automobilität zu einer Entlastung der Wohlhabenden auf Kosten der Einkommensschwachen. Die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs treffen ärmere Menschen daher doppelt: Finanziell über die externen Kosten und physisch, weil sie weniger Möglichkeiten haben, den durch die Automobilität verursachten Schäden auszuweichen, etwa weil sie es sich nicht leisten können, aus stark verkehrsbelasteten Wohngebieten wegzuziehen.

### Pendlerpauschale sozial gerecht reformieren

So kommen rechtliche oder steuerliche Maßnahmen, die den Autoverkehr fördern, anteilmäßig viel stärker den wohlhabenden Bevölkerungsgruppen zugute. Die gesetzlich vorgeschriebene Errichtung von Parkplätzen bei Neubauten etwa führt zur Verteuerung von Wohn- und Büroflächen auch für jene, die gar kein Auto haben. Das Pendlerpauschale, als Entlastung der Pendlerinnen und Pendler unter sozialen, zeitökonomischen, finanziellen und gesundheitlichen Gesichtspunkten gedacht, ist durch seine Struktur zu einer Autoförderungsmaßnahme für Menschen mit höherem Einkommen geworden. Wer weit weg vom Öffentlichen Verkehr im Grünen baut, wird auch für die notwendig werdenden Pendelfahrten mit dem Auto mit dem großen Pendlerpauschale belohnt. Wer so wohnt, dass öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg benützt werden können, erhält ein geringeres Pendlerpauschale. Und Erwerbstätige, die eine Wohnung nah am Arbeitsplatz wählen und damit Verkehr vermeiden, erhalten gar keine Förderung.

### Die Vielfalt der Gesellschaft in der Verkehrspolitik abbilden

Das wachsende Bewusstsein für Gender Mainstreaming gibt auch für die Verkehrspolitik eine Richtung vor. Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, die derzeit fast ausschließlich von Männern gemacht werden, betrachten auch bei gutem Willen viele Dinge nicht mit jener Priorität, die viele Frauen setzen würden. Eine zeitgemäße Verkehrsplanung bezieht die unterschiedlichen Erfahrungshintergründe, Lebensrealitäten und Rollenzuweisungen von Männern und Frauen oder von Alten und Jungen in ihre Maßnahmen ein. Gender Mainstreaming nimmt die Diversität der Gesellschaft aufgrund von Geschlecht, Alter, Bildung, sozialer Lage oder Herkunft auch in Sachen Mobilität bewusst wahr und berücksichtigt sie bei der Umsetzung.

## Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für soziale Integration

**Bildung:** Die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen ist für Eltern ein zentraler Faktor bei der Schulwahl. Wenn es keine gute öffentliche Verkehrsinfrastruktur gibt oder der Schulweg nicht sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, sind Kinder und Jugendliche in ihrer Schulwahl massiv eingeschränkt beziehungsweise die Eltern durch Hol- und Bringdienste belastet.

**Arbeit:** Wenn Arbeitsplätze verkehrsmäßig nicht gut erschlossen sind, stehen mobilitätsbenachteiligte Bevölkerungsgruppen im Abseits.

**Soziale Beziehungen:** Freundinnen und Freunde oder Verwandte zu besuchen beziehungsweise gemeinsam etwas zu unternehmen, ist wesentlicher Bestandteil des Soziallebens. Hierfür ist Mobilität auch eine Voraussetzung.

**Gesundheit:** Eine umfassende gesundheitliche Versorgung wird nicht nur durch ausreichend lokale und regionale Anlaufstellen gesichert, sondern auch durch deren Erreichbarkeit.



# Mobil sein heißt auch am öffentlichen Leben teilnehmen

**Mobilität ist eine Grundbedingung für vielfältiges gesellschaftliches Leben. Mobil zu sein ermöglicht es, am öffentlichen Leben teilzunehmen und sorgt für soziale Integration.**

Ob eine Gesellschaft oder eine Person in Wohlstand lebt, hängt von mehreren Faktoren ab. Neben persönlichem Einkommen sind Aspekte wie Qualifikation und Bildung, ein gutes Gesundheits- und Sozialsystem und vor allem der Zugang zu öffentlichen Leistungen entscheidend für die Lebensqualität des Einzelnen und der Gesellschaft.

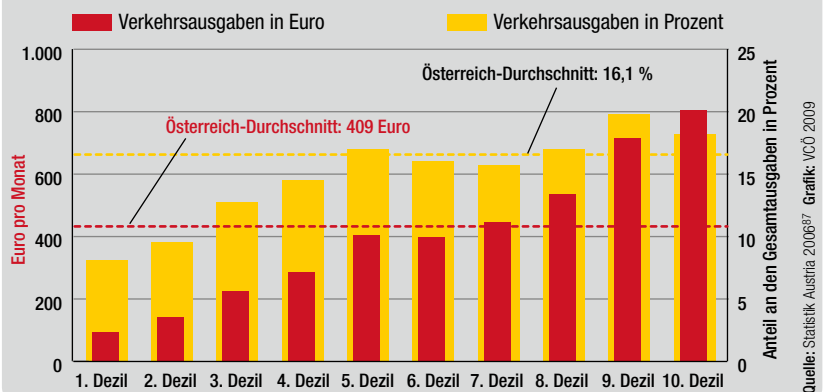
Ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz und ein möglichst barrierefreier Zugang zu Mobilität sind weitere Indikatoren für den Wohlstand einer Gesellschaft.

## Zugang und Qualität entscheiden über Mobilität

Es ist ein Mindestmaß an gesicherter Mobilität erforderlich, damit Menschen ihre Bedürfnisse erfüllen können: einkaufen, arbeiten, Freundinnen und Freunde treffen, am kulturellen Leben teilnehmen. Die Qualität des Mobilitätsangebots soll angemessen und für alle gleich hoch sein. Aus Zugang und Qualität des Mobilitätsangebots ergeben sich die tatsächliche Nutzung, das reale Ausmaß sowie die Form der Mobilität.

Menschen mit geringem Einkommen haben nur einen geringen Teil ihres monatlichen Haushaltsbudgets für Mobilität zur Verfügung. Besonders deutlich wird dies, wenn Haushalte nach ihrem Einkommen in zehn Teile, so genannte Dezile, geteilt werden: Jene Haushalte mit dem niedrigsten Einkommen (weniger als 1.034 Euro) verwenden nur 8,1 Prozent ihrer Ausgaben für Verkehr, der Durchschnitt der Verkehrsausgaben in Österreich liegt bei 16,1 Prozent.<sup>87</sup> Einkommensschwache Haushalte teilen ihr Budget immer wieder neu situationsangepasst ein: Einmal sind die Ausgaben für die Gesundheit höher, ein anderes Mal fallen Schulkosten für das Kind an,

Je mehr Geld zur Verfügung steht, desto mehr Geld wird für Verkehr ausgegeben



Waschmaschine oder Boiler sind zu reparieren. Der Budgetposten Verkehr und Mobilität muss hier oft hinten anstehen.

Häufig werden Menschen, die etwa in weniger erschlossenen Regionen leben oder Familien, die ein geringeres monatliches Einkommen haben, in ihrem „Mobil sein“ eingeschränkt.

## Mobilitätsarmut schränkt Teilnahme am sozialen Leben ein

Mobil sein bedeutet, die täglichen Wege mit wenig Zeitaufwand und niedrigen Kosten sicher zurücklegen zu können. Wer Verkehrsleistungen nicht ausreichend zur Verfügung hat, wird von

Menschen mit hohem Einkommen können Verkehrsleistungen wesentlich intensiver nutzen.

Die Schwelle zur Armutsgefährdung für einen Ein-Personenhaushalt lag in Österreich im Jahr 2006 bei einem Jahresnettoeinkommen von 10.711 Euro. Im Jahr 2006 waren damit 12,6 Prozent der Bevölkerung beziehungsweise 1.027.000 Menschen armutsgefährdet.<sup>57</sup>

Armutsgefährdungsschwelle – etwa eine Million Menschen in Österreich fallen darunter

Haushaltstyp	Haushaltseinkommen pro Jahr <sup>149</sup> (netto in Euro)	Haushaltseinkommen pro Monat (netto in Euro)
Ein-Personenhaushalt	10.711	893
1 Erwachsener und 1 Kind	13.924	1.160
2 Erwachsene	16.067	1.339
2 Erwachsene und 1 Kind	19.280	1.607
2 Erwachsene und 2 Kinder	22.493	1.874
2 Erwachsene und 3 Kinder	25.706	2.142

bestimmten Bereichen ausgeschlossen, was wiederum eine Wirkungskette nach sich zieht. Ist für Arbeitsuchende etwa der Zugang zum Arbeitsmarkt aufgrund mangelnder oder nicht leistbarer Mobilitätsangebote stark eingeschränkt, führt dies zu einer weiteren Verarmung, sowohl finanziell, als auch sozial und kulturell.

Die EU definierte im Jahr 1984 „relative Armut“ so: „Als verarmt sind jene Einzelpersonen, Familien und Personengruppen anzusehen, die über so geringe (materielle, kulturelle und sozia-

le) Mittel verfügen, dass sie von der Lebensweise ausgeschlossen sind, die in dem Mitgliedstaat, in dem sie leben, als Minimum annehmbar ist.“<sup>48</sup>

Wer in seiner Mobilität stark eingeschränkt ist, sei es aus finanziellen, zeitlichen oder sozialen Gründen, läuft Gefahr, auch von gesellschaftlichen Prozessen ausgeschlossen zu werden. Diese „Mobilitätsarmut“ führt zu einer Benachteiligung in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens.<sup>72</sup> Häufig sind es Menschen mit geringem Einkommen, arbeitslose Menschen, Menschen mit körperlichen Behinderungen oder ältere Menschen, die unter Mobilitätsarmut leiden.<sup>52</sup>

## Armut durch verschiedene Faktoren bestimmt

### Armutsgefährdung

Die Statistik Austria definiert im Rahmen der EU-SILC-Erhebung<sup>157</sup> eine Person als armutsgefährdet, wenn ihr Äquivalenzeinkommen maximal 60 Prozent des Medianeinkommens beträgt. Für einen Ein-Personenhaushalt liegt diese Schwelle für das Jahr 2006 in Österreich somit bei 893 Euro pro Monat. Für jede weitere erwachsene oder jugendliche Person im Haushalt erhöht sie sich um rund 447 Euro und für jedes Kind unter 14 Jahren um rund 268 Euro pro Monat.<sup>81</sup>

### Armut

Einkommen hat einen starken Einfluss auf die tatsächlichen Lebensbedingungen. Bei fünf Prozent der Bevölkerung treten niedriges Einkommen und niedriger Lebensstandard gleichzeitig auf, dies wird als manifeste Armut bezeichnet. Sieben Prozent sind von Einkommensarmut, aber nicht von mangelnder Teilhabe in zentralen Lebensbereichen betroffen. Hingegen haben 19 Prozent ein Einkommen über der Armutsgefährdungsschwelle und sind in zentralen Lebensbereichen stark eingeschränkt.<sup>81</sup> Im Jahr 2006 waren in Österreich rund 459.000 Menschen von manifester Armut betroffen.<sup>57</sup>

### Haushaltseinkommen

Haushaltseinkommen bieten im Gegensatz zu Personeneinkommen die Möglichkeit, zumindest indirekt den Lebensstandard eines Haushaltes zu erfassen. Zum Haushaltseinkommen gehören unter anderem Einkommen aus unselbstständiger Arbeit, Gewinn und Verlust aus selbstständiger Arbeit, Arbeitslosenleistungen, staatliche Pensionen, Krankengeld, Bildungsleistungen, Familienleistungen, Wohnungsbeihilfen, sonstige Leistungen gegen soziale Ausgrenzung und Gewinne aus Kapitalanlagen.<sup>152</sup>

### Äquivalenzausgaben beziehungsweise Äquivalenzeinkommen

sind gewichtete Pro-Kopf-Ausgaben beziehungsweise Pro-Kopf-Einkommen und dienen dem Vergleich verschieden zusammengesetzter Haushaltstypen. Sie beschreiben die Ausgaben beziehungsweise das Einkommen pro Erwachsenenäquivalent. Hierzu werden die Gesamtausgaben beziehungsweise Gesamteinnahmen eines Haushaltes durch die Summe der Gewichte der einzelnen Haushaltsmitglieder dividiert. Die erste erwachsene Person im Haushalt erhält ein Gewicht von 1,0, jede weitere Person ab 14 Jahren ein Gewicht von 0,5 und Kinder unter 14 Jahren ein Gewicht von 0,3.<sup>87</sup>

### Mobilitätsangebot ist für Beruf und im Alltag entscheidend

Niedrigverdienerinnen und Niedrigverdiener legen in Deutschland durchschnittlich weniger Kilometer am Tag zurück als Menschen mit höherem Einkommen. Bei einem Verdienst von weniger als 500 Euro netto pro Monat legt ein Mann im Schnitt 24 Kilometer pro Tag zurück, eine Frau 16. Bei einem Einkommen zwischen 2.600 und 3.000 Euro ist die Tagesweglänge dagegen mehr als doppelt so lang, Männer legen 49 Kilometer zurück, Frauen 33.<sup>42</sup>

In Großbritannien geben zwei von fünf Arbeitssuchenden an, dass für sie ein Mangel an Verkehrsmitteln ein Hindernis bei der Jobsuche ist. Sechs Prozent der 16- bis 24-Jährigen verzichten aus Mobilitätsgründen auf Fortbildungsangebote. 31 Prozent der Menschen, die über kein eigenes Auto verfügen, haben Schwierigkeiten, ihr lokales Krankenhaus zu erreichen. Auch die Erreichbarkeit von Supermärkten ist für 16 Prozent ohne eigenes Auto ein Problem.<sup>77</sup>

Wo es an Infrastruktur fehlt, ist die Bewegungsfreiheit für benachteiligte Personen eingeschränkt. Dies hat wiederum Folgen für soziale Integration und Lebensqualität. Mobilität ist ein soziales und kulturelles Gut und kein Privileg für Einkommensstarke.

# Mobilität für alle sichern

Die Grundsicherung von Mobilität braucht ausreichende finanzielle Mittel. Sie ist für alle Menschen und deren unterschiedliche Bedürfnisse zu gewährleisten. Über ein gutes öffentliches Verkehrsangebot und soziale Leistungen wird eine Grundsicherung von Mobilität erreicht.

Wer wie mobil ist, hängt von vielen Faktoren ab. So bestimmen etwa infrastrukturelle Voraussetzungen den Zugang und die Qualität zu Verkehrsmitteln und Informationen. Bildung, Alter oder Geschlecht haben ebenfalls Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

## Beruf, Freizeit und Kinder – Familien haben ein besonderes Mobilitätsbedürfnis

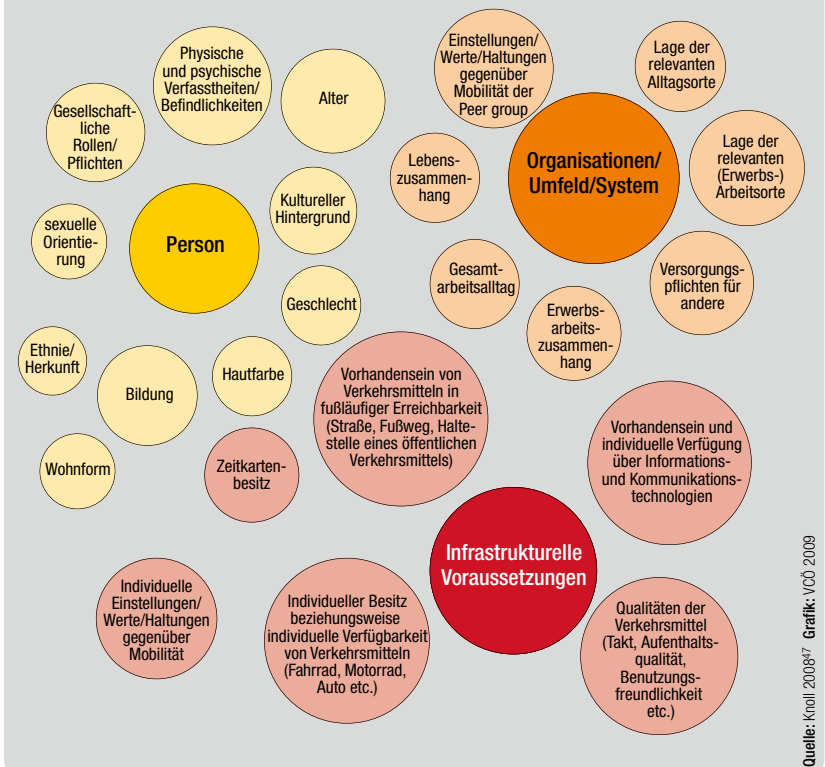
Familien mit Kindern haben einen besonders hohen Mobilitätsbedarf. Während für Jugendliche und Studierende neben dem Weg zur Ausbildung vor allem Freizeitmobilität eine wichtige Rolle spielt, steht für Familien Alltagsmobilität im Vordergrund. Erwerbstätigkeit, Einkauf und Versorgung, Kinderbegleitung und Freizeitaktivitäten bilden das breite Mobilitätsspektrum von Familien.<sup>71</sup>

Alleinerziehende planen ihre Mobilität besonders effizient.



Foto: bilderbox

Die sozialen Aspekte von Mobilität sind ein vielschichtiges Phänomen



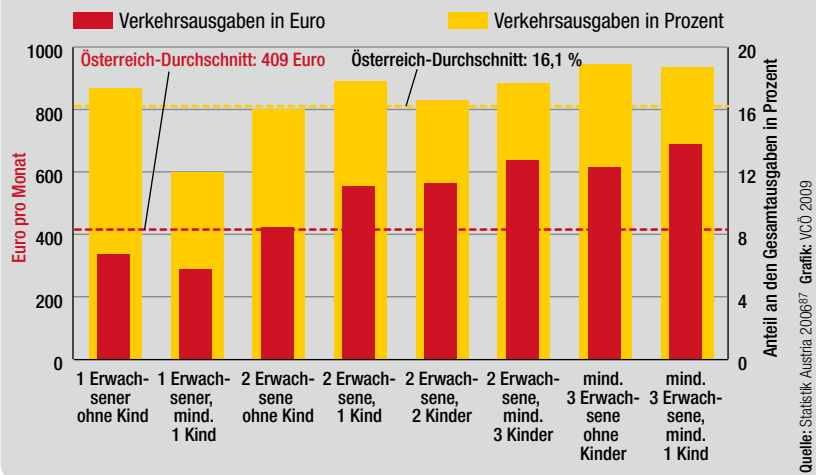
Quelle: Knoll 2008/7 Grafik: VCO 2009

Die finanziellen Aufwendungen für Mobilität sind für Familien höher als im Durchschnitt. In Österreich wenden Familien mit zwei Erwachsenen und einem Kind 17,8 Prozent ihrer monatlichen Ausgaben für Verkehr auf. Haushalte ab drei Personen beziehungsweise mit mehr als einem Kind verfügen zu mehr als 90 Prozent über einen Pkw. Dabei belaufen sich die Ausgaben für einen Pkw pro Haushalt bereits im Durchschnitt auf knapp 400 Euro oder 15,7 Prozent der monatlichen Haushaltsausgaben von 2.540 Euro. Haushalte mit zwei Pkw wenden sogar beinahe ein Fünftel (19,1 Prozent) ihres monatlichen Budgets für ihre Autos auf.<sup>87</sup>

Die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs wird in Zukunft vor allem auch für Familien steigen.<sup>101</sup> Eine verstärkte Nutzung von öffentlichem Nahverkehr bedeutet für Familien

Das Lebens- und Arbeitsumfeld, die zur Verfügung stehende Infrastruktur sowie Bildung, Geschlecht und Alter bestimmen Mobilität mit.

## Alleinerziehende geben deutlich weniger für Verkehr aus



Quelle: Statistik Austria 2006/7. Grafik: VCO 2009

Ein Vier-Personenhaushalt mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern wendet in Österreich mehr als 560 Euro pro Monat für Verkehr auf. Das entspricht im Schnitt einem Sechstel der monatlichen Haushaltsausgaben.

Vor dem Hintergrund von sozialer Gerechtigkeit, ökologischer Verträglichkeit und ökonomischer Effizienz lassen sich Handlungsoptionen festlegen, die allen Menschen Zugang zu Mobilität ermöglicht.

angesichts der hohen Aufwendungen für Pkw eine große finanzielle Entlastung. Öffentlicher Verkehr ist besonders attraktiv, wenn das Angebot den familiären Mobilitätsanforderungen entspricht.

### Alleinerziehende planen Mobilität effizient

Alleinerziehende verbringen mehr Zeit außer Haus<sup>42</sup> – sowohl durch höheren Umfang an Erwerbsarbeit als auch durch die Pflege sozialer Kontakte. Sie leben tendenziell im urbanen Raum, wo die Versorgung mit Kinderbetreuung besser ist und auch die Wegzeiten kürzer sind.<sup>20</sup>

Zwar sind Haushalte mit Alleinerziehenden häufig mit eigenen Pkw ausgestattet, dennoch schlägt sich dies nicht in einer höheren Pkw-Nutzung nieder. Im Vergleich zu Haushalten mit zwei Erwachsenen sind die Anteile an der Nutzung von Öffentlichem Verkehr und nicht motorisiertem Individualverkehr bei Alleinerziehenden höher. Dies ist einerseits mit einer besonders effizienten Mobilitätsplanung von Alleinerziehenden zu begründen. Andererseits spielt das zumeist urbane Wohnumfeld eine wichtige Rolle – Wege sind kürzer und das öffentliche Verkehrsangebot attraktiver.<sup>20</sup>

Die verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots erklärt auch die vergleichsweise geringen Verkehrsausgaben von Alleinerziehenden. Haushalte mit einem Erwachsenen und einem Kind wenden zwölf Prozent der monatlichen Haushaltsausgaben für Verkehr auf. Im Durchschnitt aller Haushalte Österreichs sind es 16,1 Prozent.

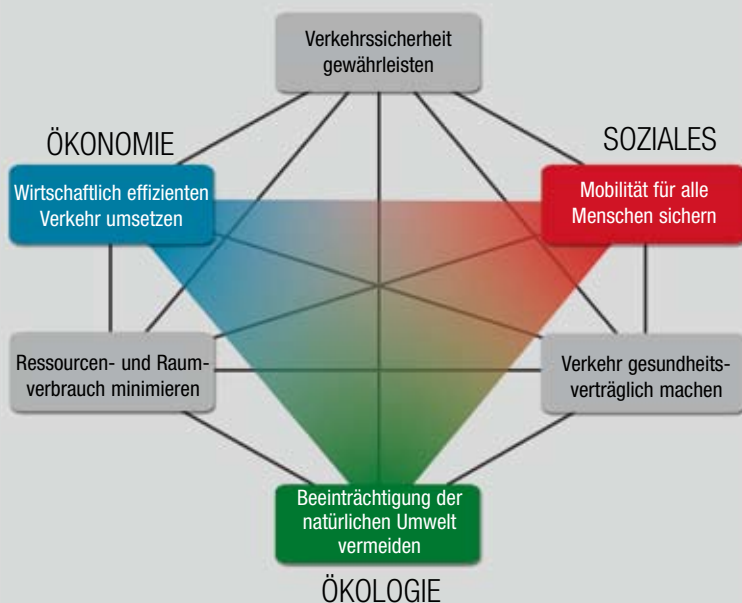
### Bildungsniveau beeinflusst Mobilitätsverhalten

Der Zusammenhang zwischen Ausbildungsniveau und Mobilitätsverhalten zeigt sich sowohl bei der Anzahl der Wege als auch bei den zurückgelegten Kilometern und der dafür verwendeten Zeit. Sie alle steigen mit der Bildungsstufe an. Während von Akademikerinnen und Akademikern im Durchschnitt 54 Kilometer und 4,1 Wege pro Tag zurückgelegt werden, kommen Personen ohne Schulabschluss auf 25 Kilometer und 3,3 Wege. Auch der Anteil der mobilen Personen ist bei den Absolventinnen und Absolventen einer Hochschule am höchsten und liegt bei 89 Prozent. Bei Personen, die die Schule ohne Abschluss verlassen haben, liegt dieser Wert bei 78 Prozent.<sup>42</sup>

### Einkommen bestimmt die Verkehrsmittelwahl mit

Personen mit Migrationshintergrund besitzen seltener Autos als andere Menschen. Hier bestimmt der sozioökonomische Hintergrund die Mobilität, nicht die ethnische Herkunft. Je geringer das Einkommen, desto seltener steht ein eigener Pkw zur Verfügung<sup>87</sup> und desto mehr Wege werden zu Fuß und mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Bei einem Einkommen unter 900 Euro netto pro Monat liegt etwa der

## Mobilität mit Zukunft



Quelle: VCO 2009. Grafik: VCO 2009



Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs an der täglich zurückgelegten Weglänge in Deutschland bei rund 45 Prozent, Öffentlicher Verkehr wird zu 15 bis 17 Prozent genutzt.<sup>42</sup> Ein Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ist daher auch aus sozialen Gründen wichtig.

Neben mangelnden Mobilitätsmöglichkeiten sind Menschen mit niedrigem Einkommen auch häufig schlechteren Lebensbedingungen ausgesetzt. 17 Prozent der Menschen mit niedrigem Einkommen leben in engen Wohnverhältnissen, neun Prozent leiden unter Umwelt- und Luftverschmutzung an ihrem Wohnort. Auch Lärm ist für 21 Prozent eine Belastung.<sup>81</sup>

**Integrationspotenzial des Straßenraums nutzen**

An stark befahrenen Straßen wohnen beispielsweise in Wien überproportional viele Menschen mit geringem Einkommen; das Geld, um woanders zu wohnen, ist nicht vorhanden. Auch die Integration in das gesellschaftliche Leben ist in diesen Gegenden oft schwierig.

Doch gerade eine verkehrsberuhigte Umgebung erhöht die soziale Interaktion der Anrainerinnen und Anrainer nachweislich. Es wäre

Menschen mit geringem Einkommen (beispielsweise Jugendliche) nutzen öffentliche Verkehrsmittel in höherem Ausmaß als Personen, die finanziell besser gestellt sind. Die monatlich nötigen Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr sind weitaus niedriger als die Kosten für motorisierten Individualverkehr.

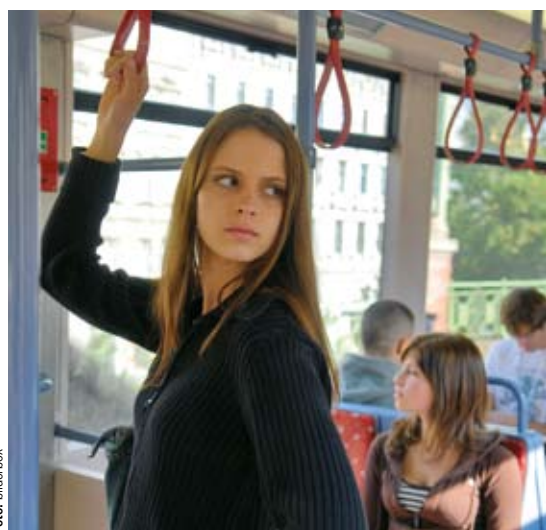
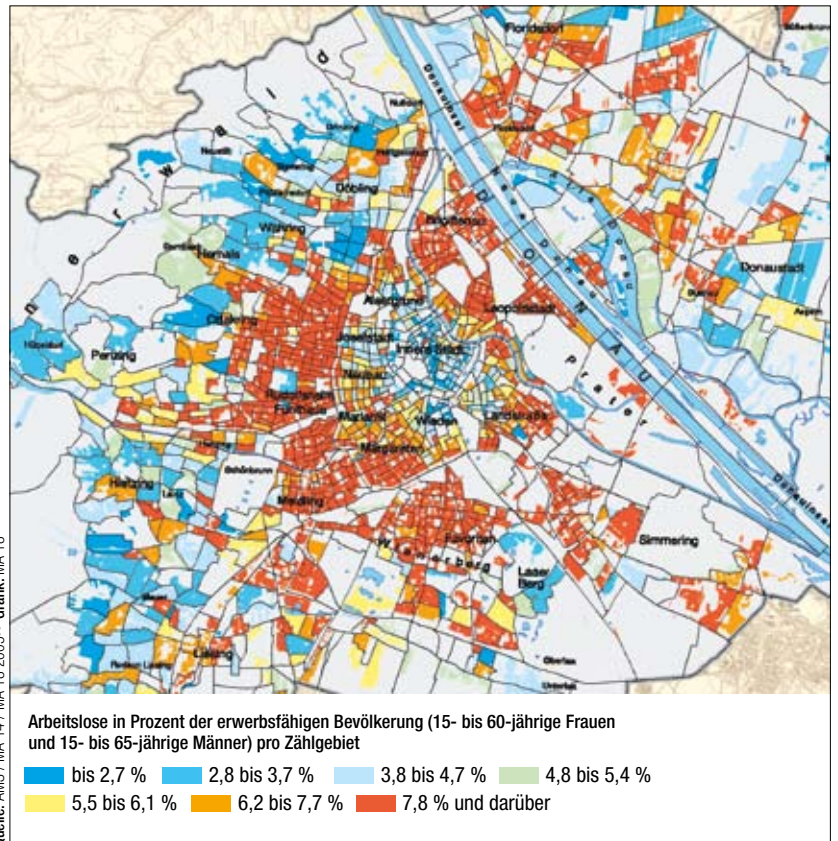


Foto: bilderbox



sinnvoll, diese Erkenntnis auch in Bezug auf die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund zu nutzen. Mit einer geschickten Wohnbauplanung und Wohnvermittlung sowie mit wirksamen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung könnten Kontakte zwischen Menschen erleichtert werden. Das erhöht die Chancen auf eine gute Nachbarschaft durch verstärkte Möglichkeit für Kommunikation und Interaktion auch mit Menschen unterschiedlicher Herkunft ganz wesentlich.<sup>37</sup>

Am Beispiel von Wien wird besonders deutlich, dass Menschen mit niedrigerem Einkommen und Arbeitslose häufig an stark befahrenen Straßen leben und mit Verkehrslärm und Luftverschmutzung leben müssen.

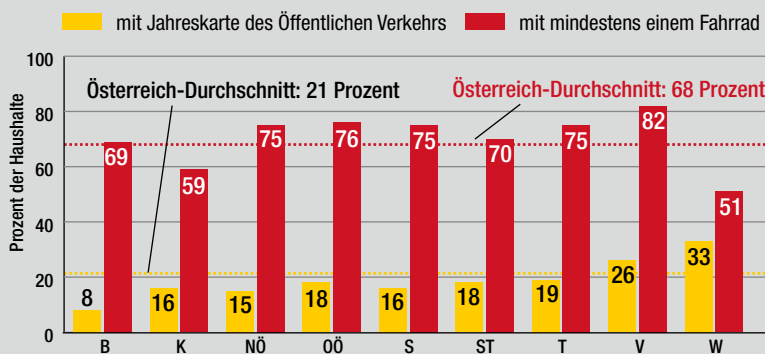
**Grundsicherung von Mobilität über Öffentlichen Verkehr**

Wenn Menschen aus finanziellen Gründen oder mangelnder Infrastruktur in ihrer Mobilität stark eingeschränkt werden, vermindert das die persönliche Lebensqualität. Vor allem Haushalten mit niedrigerem Einkommen wird die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben dadurch erschwert. Sozial benachteiligte Personen fühlen sich dann häufig isoliert und einsam.

Um dem entgegenzuwirken, sind Maßnahmen notwendig, die einen großen Teil der Bevölkerung in ihrer Mobilität unterstützen.<sup>127</sup>

## 2,4 Millionen Haushalte in Österreich haben Fahrräder

VCO



Quelle: Statistik Austria 2006/07 Grafik: VCO 2009

Ein Drittel aller Haushalte verfügt in Wien über eine Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr. Dabei sind Semestertickets für Studierende und Fahrausweise für Schülerinnen und Schüler nicht eingerechnet.

### Wichtig sind soziale Dienstleistungen in gleicher Qualität für alle

Die sozialen Sicherungssysteme reduzieren die Armutsgefährdung von 40 auf knapp 13 Prozent der Bevölkerung. Hier sind soziale Dienstleistungen noch gar nicht eingerechnet.

Die Bedeutung sozialer Dienstleistungen für die Armutsvermeidung wird oft unterschätzt. Dienstleistungen, die für alle in gleicher Qualität zugänglich sind, wie gute Kinderbetreuung, Öffentlicher Verkehr oder eine offene Schule, vermindern soziale Ungleichheit massiv.

### Eigener Pkw ist keine Voraussetzung um mobil zu sein

Mobilitätssicherung durch Öffentlichen Verkehr, Radfahren und Gehen ist für Haushalte ohne Pkw essentiell. Gleichzeitig sind diese Verkehrsmittel aus ökologischer und volkswirtschaftlicher Sicht die Voraussetzung dafür, dass Haushalte keinen Pkw benötigen. 24 Prozent aller Haushalte in Österreich haben kein Auto. In ländlichen Gebieten haben rund 17 Prozent, in dicht

Rund ein Viertel aller Haushalte in Österreich hat keinen Pkw. In Wien sind mehr als 40 Prozent der Haushalte ohne Pkw.

besiedelten Gebieten 34 Prozent aller Haushalte kein Auto.<sup>87</sup> In Österreich haben derzeit rund 49 Prozent aller Ein-Personenhaushalte keinen eigenen Pkw.

In Berlin hat beispielsweise fast die Hälfte (49 Prozent) aller Haushalte keinen eigenen Pkw,<sup>7</sup> in Wien sind es 41 Prozent.<sup>87</sup> Eine Befragung von Menschen, die ohne Auto in München leben, ergab, dass für die meisten ein Pkw keine Bedingung ist, im gesellschaftlichen Leben integriert zu sein. Gut ausgebauter Öffentlicher Verkehr ist ebenso wie das Fahrrad zunehmend beliebter.<sup>71</sup>

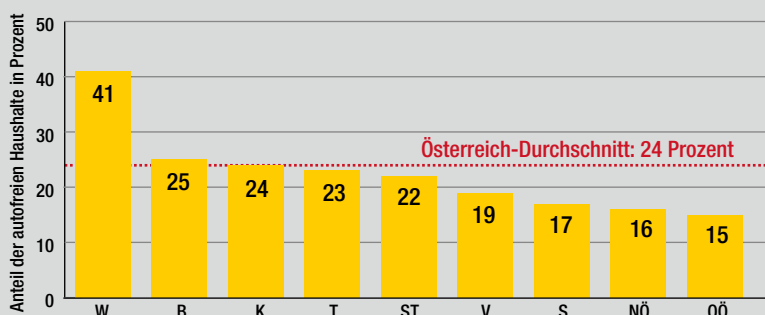
### Kosten sparen mit Fahrrad und Öffentlichem Verkehr

Beispielhaushalte, die im Mobilitätsverbund von Gehen, Radfahren, Öffentlichem Verkehr und Taxi unterwegs sind, geben wesentlich weniger für ihre Mobilität aus als solche, die ein Auto besitzen. Die monatlichen Ausgaben von Autofahrenden umfassen neben anteiligen Anschaffungskosten, Treibstoff, Versicherung und Pannenhilfe auch Parkplatzgebühren. Alleinerziehende mit einem Kind und einem monatlichen Haushaltseinkommen von 2.120 Euro<sup>156</sup> (zweites Einkommensquartil) wenden durchschnittlich 330 Euro für Verkehrsausgaben auf. In Wien wohnend benötigen sie 283 Euro pro Monat, wenn sie in ihrer Mobilität auf den eigenen Pkw setzen. Mit Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß kann diese Familie dagegen für 95 Euro deutlich günstiger – und umweltfreundlicher – unterwegs sein. Für eine Familie mit drei Kindern in Bregenz und einem Einkommen von 2.750 Euro<sup>156</sup> (drittes Einkommensquartil) belaufen sich die durchschnittlichen Ausgaben für Verkehr mit 16,1 Prozent auf 443 Euro. Setzt die Familie auf Automobilität, können die Kosten 591 Euro betragen. Öffentlicher Verkehr, Rad und bei Bedarf die Nutzung eines Taxis oder von Carsharing kostet in diesem Beispiel dagegen nur 266 Euro.

Auch für eine Seniorin in Salzburg im ersten Einkommensquartil oder eine Familie mit drei Kindern aus dem vierten Einkommensquartil sind die Ausgaben für Verkehr um vieles geringer, wenn kein Pkw im Haushalt ist.

## Wien ist Spitze bei autofreien Haushalten

VCO



Quelle: inras/Statistik Austria 2006/07 Grafik: VCO 2009

Beispiele, wie in Österreich Mobilität gelebt wird und was sie kostet

Seniorin in Salzburg



1 Erwachsene  
(Angaben in Euro)

Netto-Haushaltseinkommen 1.370  
Armutsgefährdungsgrenze 893  
Durchschnittliche Verkehrsausgaben pro Monat 129 9,4 Prozent

Eigener Pkw (VW Polo, Benzinmotor)		Öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Taxi	
Monatsanteil der Anschaffungskosten	155	33 Ermäßigte Senioren-Monatskarte StadtBus Salzburg	
Treibstoffkosten	17	60 5 Taxifahrten (zu je rund 12 Euro)	
Versicherung	40	10 Monatsanteil Anschaffungskosten Fahrrad	
Pannenhilfe	6	4 Reparaturkosten Fahrrad	
Parken (Kurzparkscheine etc.)	30		
<b>Monatliche Kosten</b>	<b>248</b>	<b>107</b>	<b>Monatliche Kosten</b>



Quelle: VCO 2009/32

Alleinerzieherin in Wien

1 Erwachsene, 1 Kind  
(Angaben in Euro)

Netto-Haushaltseinkommen 2.120  
Armutsgefährdungsgrenze 1.160  
Durchschnittliche Verkehrsausgaben pro Monat 331 15,6 Prozent

Eigener Pkw (VW Polo, Benzinmotor)		Öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Taxi	
Monatsanteil der Anschaffungskosten	155	10 Monatsanteil Anschaffungskosten Fahrrad	
Treibstoffkosten	21	4 Reparaturkosten Fahrrad	
Versicherung	51	38 Jahreskarte Wiener Linien	
Pannenhilfe	6	3 Schülerstreckenkarte und 2 Monatsmarken (Ferien)	
Parken (Kurzparkscheine etc.)	50	40 2 Taxifahrten (zu je rund 20 Euro)	
<b>Monatliche Kosten</b>	<b>283</b>	<b>95</b>	<b>Monatliche Kosten</b>



Quelle: VCO 2009/33

Familie mit drei Kindern in Bregenz

2 Erwachsene, 3 Kinder  
(Angaben in Euro)

Netto-Haushaltseinkommen 2.750  
Armutsgefährdungsgrenze 2.142  
Durchschnittliche Verkehrsausgaben pro Monat 443 16,1 Prozent

Eigener Pkw (VW Passat, Benzinmotor)		Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Taxi und Carsharing	
Monatsanteil der Anschaffungskosten	314	20 Monatsanteil Anschaffungskosten für 2 Fahrräder	
Treibstoffkosten	42	8 Reparaturkosten für 2 Fahrräder	
Versicherung	76	48 Monatsanteil für 2 Jahreskarten für „1 regio Zone“	
Pannenhilfe	6	25 Tagesfahrt „1 regio Zone“ dreimal monatlich für 3 Kinder	
Parken (Stellplatz, Kurzparken etc.)	125	165 Carsharing (3.200 Pkw-Kilometer pro Jahr)	
Monatsanteil Anschaffungskosten für 2 Fahrräder	19	20 1 Taxifahrt	
Reparaturkosten für 2 Fahrräder	8		
<b>Monatliche Kosten</b>	<b>590</b>	<b>286</b>	<b>Monatliche Kosten</b>



Quelle: VCO 2009/31

Familie mit drei Kindern in Wien-Umgebung

2 Erwachsene, 3 Kinder  
(Angaben in Euro)

Netto-Haushaltseinkommen 3.840  
Armutsgefährdungsgrenze 2.142  
Durchschnittliche Verkehrsausgaben pro Monat 714 18,6 Prozent

Eigener Pkw (Audi A4 Avant und VW Polo, jeweils Benzinmotor)		Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Taxi und Carsharing	
Monatsanteil der Anschaffungskosten	553	20 Monatsanteil Anschaffungskosten für 2 Fahrräder	
Treibstoffkosten	120	8 Reparaturkosten für 2 Fahrräder	
Versicherung	153	172 2 Jahreskarten Wiener Linien + jeweils 2 B-Zonen	
Pannenhilfe	9	8 3 Schülerstreckenkarten und 6 Monatsmarken (Ferien)	
Parken (Stellplatz, Kurzparken etc.)	195	100 5 Taxifahrten (zu je rund 20 Euro)	
Pendlerpauschale	-98	165 Carsharing (3.200 Pkw-Kilometer pro Jahr)	
Monatsanteil Anschaffungskosten für 2 Fahrräder	19		
Reparaturkosten für 2 Fahrräder	8		
<b>Monatliche Kosten</b>	<b>959</b>	<b>473</b>	<b>Monatliche Kosten</b>



Quelle: VCO 2009/34

Grafik: VCO 2009



# Einkommen und Siedlungsdichte beeinflussen Verkehrsausgaben

**Die Ausgaben für Verkehr und Mobilität nehmen in den Haushaltsausgaben einen großen Stellenwert ein. Die Höhe der Verkehrsausgaben ist von finanziellen Möglichkeiten und regionalen Gegebenheiten abhängig. Der Pkw-Besitz erhöht die Verkehrsausgaben pro Haushalt stark.**

Generell wird die motorisierte Mobilität stark durch das Einkommen eines Haushalts und durch regionale Gegebenheiten bestimmt. Je geringer die Siedlungsdichte, desto höher der Bedarf an Pkw-Verkehr, um Arbeitswege wie auch Wege für Versorgungsleistungen zurückzulegen. Gleichzeitig nehmen die zurückgelegten Distanzen zu und es gibt eine Tendenz zu leistungsstärkeren Pkw.

## Pkw-Zunahme geht in Österreich zurück

Der Bestand an Pkw hat sich in Österreich seit Mitte der 1970er-Jahre von 1,5 auf 4,2 Millionen Wagen im Jahr 2007 fast verdreifacht. Lag die Pkw-Ausstattung pro Haushalt Mitte der 1970er-Jahre noch bei 0,6 Fahrzeugen, so verfügte ein durchschnittlicher Haushalt im Jahr 2007 bereits über 1,2 Pkw.<sup>83,85</sup> Dabei gibt es allerdings große regionale Unterschiede, vor allem zwischen Haushalten in der Stadt und solchen mit geringer Siedlungsdichte.

Die Zunahme des Pkw-Bestands verlangsamte sich von plus 3,2 Prozent pro Jahr in der Peri-

ode 1990 bis 2000 auf jährlich 1,6 Prozent in den Jahren 2000 bis 2005. Zwischen den Jahren 2005 und 2007 betrug die jährliche Zunahme nur mehr 1 Prozent. In Wien nahm der Pkw-Bestand im Jahr 2007 sogar ab. Die reale Nachfrage nach Pkw wuchs damit etwas langsamer als die Verkehrsausgaben insgesamt.

## Die Autos sind schwerer geworden

Wesentlich für den Treibstoffverbrauch beim Pkw-Verkehr ist die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte.<sup>141</sup> Deren Struktur nach Hubraumklassen hat sich in den letzten Jahren merklich in Richtung Fahrzeuge mit großem Hubraum verschoben. Gehörte Mitte der 1970er-Jahre noch etwa die Hälfte der Autos der Hubraumklasse 1.000 bis 1.500 cm<sup>3</sup> an, so entfiel im Jahr 2007 nur noch ein Viertel der Pkw auf diese Leistungsgruppe. Umgekehrt verdoppelte sich der Anteil der Hubraumklasse 1.500 bis 2.000 cm<sup>3</sup> im selben Zeitraum von knapp 30 auf etwa 57 Prozent.<sup>91</sup>

## Verkehrsausgaben nehmen deutlich zu

Insgesamt nahmen in Österreich die Verkehrsausgaben der Privathaushalte zwischen den Jahren 1995 und 2005 nominell (also ohne Inflationsbereinigung) um durchschnittlich 3,5 Prozent pro Jahr zu, wobei die Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr überdurchschnittlich zugenommen haben und jene für den

Je höher das Haushaltseinkommen, umso eher wird ein oder werden mehrere Pkw angeschafft.

## Je höher das Einkommen, desto mehr wird für Pkw ausgegeben



	Verkehrsausgaben je Haushalt und Monat						Monatliche Verkehrsausgaben insgesamt		Monatliche Konsumausgaben ohne Verkehrsausgaben		Konsumausgaben je Haushalt und Monat
	Kfz-Anschaffung		Kfz-Reparatur, Zubehör, Treibstoffe		Öffentlicher Verkehr						
	Euro	Prozent	Euro	Prozent	Euro	Prozent	Euro	Prozent	Euro	Euro	
1. Quartil*	43	3,1	71	5,2	14	1,0	129	9,4	1.245	1.374	
2. Quartil*	116	5,5	196	9,2	18	0,9	330	15,6	1.790	2.120	
3. Quartil*	195	7,1	229	8,3	19	0,7	443	16,1	2.304	2.747	
4. Quartil*	372	9,7	318	8,3	24	0,6	714	18,6	3.127	3.841	
alle Haushalte	184	7,3	206	8,1	19	0,7	409	16,1	2.130	2.536	

\* Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Vierteil oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).

Quelle: Statistik Austria 2006<sup>88</sup>, WIFO 2009<sup>88</sup>  
Tabelle: VCO 2009

Öffentlichen Verkehr gesunken sind.<sup>95,146</sup> Der harmonisierte Verbraucherpreisindex stieg im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 1,56 Prozent pro Jahr.<sup>84</sup>

Der nominelle Ausgabenanteil für Treibstoffe lag im Mittel in den Jahren 2000 bis 2005 um 11,2 Prozent höher als in den Jahren 1995 bis 2000. Real nahm die Treibstoffnachfrage um 6,5 Prozent stärker zu als die Verkehrsausgaben insgesamt. Der hohe positive Preiseffekt spiegelt die Energieverteuerungen seit dem Jahr 1995 wider.

### Hoher Anteil der Konsumausgaben für Verkehr

16 Prozent der Konsumausgaben der Haushalte entfallen im Schnitt auf Verkehrsausgaben.<sup>87</sup>

Deutlich ist der Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsdichte und den Ausgaben für Verkehr. Haushalte in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte geben pro Monat durchschnittlich 347 Euro für Verkehrsleistungen aus, was einem Konsumanteil von 14,2 Prozent entspricht. In Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte werden 466 Euro pro Monat, also 18,2 Prozent des Gesamtkonsums, für Verkehr aufgewendet. Dies ist vor allem auf den höheren Anteil der Pkw-Nutzung zurückzuführen. Der motorisierte Individualverkehr verursacht hier sowohl höhere fixe als auch höhere variable Kosten.<sup>87</sup> Auf den Öffentlichen Verkehr entfallen bei hoher Bevölkerungsdichte nur acht Prozent der Verkehrsausgaben, in dünn besiedelten Gebieten gar nur 2,2 Prozent.<sup>87</sup>



Foto: © & M / Harald Eisenberger

Haushalte, die für ihre Mobilität auf ein gutes Angebot des Öffentlichen Verkehrs zurückgreifen können, haben unabhängig vom Einkommen deutlich niedrigere Verkehrsausgaben.

### Verkehrsausgaben steigen mit der Anzahl der Pkw im Haushalt

Der Besitz eines oder mehrerer Pkw prägt den Anteil der Verkehrsausgaben an den Konsumausgaben beträchtlich. Dagegen ist der Anteil an den Konsumausgaben für Öffentlichen Verkehr sowie Brot oder Milch für wohlhabende und einkommensschwache Menschen gleich hoch. Haushalte, die über keinen Pkw verfügen, verwenden in Österreich mit durchschnittlich 70 Euro pro Monat 4,9 Prozent ihrer Konsumausgaben für ihre Mo-

Zwischen den Gesamtausgaben für Konsum und der Anzahl der Pkw in einem Haushalt besteht ein enger Zusammenhang.

## Wer mehr Geld hat, hat mehr Spielraum bei Verkehrsausgaben



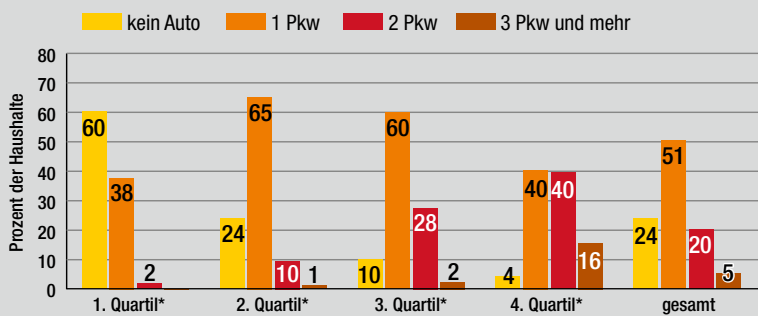
	Verkehrsausgaben je Haushalt und Monat						Monatliche Verkehrsausgaben insgesamt		Monatliche Konsumausgaben ohne Verkehrsausgaben		Konsumausgaben je Haushalt und Monat
	Kfz-Anschaffung		Kfz-Reparatur, Zubehör, Treibstoffe		Öffentlicher Verkehr						
	Euro	Prozent	Euro	Prozent	Euro	Prozent	Euro	Prozent	Euro	Euro	
kein Auto*	13	0,9	33	2,3	23	1,6	70	4,9	1.354	1.424	
1 Pkw	183	7,2	215	8,5	18	0,7	417	16,4	2.120	2.537	
2 Pkw	328	9,5	332	9,6	17	0,5	677	19,6	2.771	3.448	
3 Pkw und mehr	410	10,1	414	10,2	13	0,3	837	20,6	3.221	4.058	
alle Haushalte	184	7,3	206	8,1	19	0,7	409	16,1	2.127	2.536	

\* Haushalte ohne Auto haben teilweise andere Kfz (beispielsweise Motorräder).

Quelle: Statistik Austria 2006<sup>87</sup>, WIFO 2009<sup>88</sup>  
Tabelle: VCO 2009

## Wer mehr Geld zur Verfügung hat, gibt mehr Geld für Pkw aus

VCO



\* Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Quartil oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).

Quelle: Statistik Austria 2006/7, WIFO 2009/9. Grafik: VCO 2009

Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem Haushaltseinkommen, der Zahl der Pkw je Haushalt und den monatlichen Verkehrsausgaben.

bilität, ein Pkw im Haushalt erhöht diesen Anteil auf rund 16 Prozent, das sind in dieser Haushaltskategorie im Durchschnitt 417 Euro pro Monat. Besitzt ein Haushalt drei oder mehr Pkw, machen die Verkehrsausgaben bereits ein Fünftel der gesamten Konsumausgaben beziehungsweise 837 Euro pro Monat aus.<sup>87</sup>

### Mehr Pkw pro Haushalt bei höherem Einkommen

60 Prozent der Haushalte mit dem niedrigsten Einkommen (erstes Einkommensquartil)<sup>144</sup> und vier Prozent der Haushalte mit dem höchsten Einkommen (viertes Einkommensquartil) besitzen keinen Pkw. Bei Haushalten mit niedrigem Einkommen (erstes Einkommensquartil) betragen die Ausgaben für den Verkehr durchschnittlich 129 Euro pro Monat und Haushalt. Im zweiten Quartil sind die Verkehrsausgaben etwa 2,6-mal, im dritten Quartil rund 3,4-mal so hoch. Bei den Haushalten mit den höchsten Einkommen (viertes Einkommensquartil) machen Verkehrsausgaben bereits 714 Euro pro Monat und Haushalt aus und liegen damit 5,5-mal so

Die derzeit bestehende Form der Förderung des Arbeitspendelverkehrs unterstützt den Trend, in freistehenden Einfamilienhäusern zu wohnen und zum Arbeiten in die Ballungszentren zu pendeln. Das fördert den Individualverkehr und belastet die Allgemeinheit (Erschließungskosten, Klimaschäden etc.).



Foto: bildbox

hoch wie bei den Haushalten mit den niedrigsten Einkommen.<sup>49,50,87</sup>

Das Niveau der Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr ist bei Haushalten mit mittleren Einkommen (zweites und drittes Einkommensquartil) nahezu gleich hoch. Auf Haushaltsebene gewinnen die Ausgaben für Kfz-Anschaffungen zwischen Haushalten mit mittleren Einkommen und den Haushalten mit dem höchsten Einkommen (viertes Einkommensquartil) deutlich stärker an Dynamik als andere Ausgaben für Mobilität. Bei den Haushalten mit den höchsten Einkommen verfügen 16 Prozent der Haushalte über drei oder mehr Pkw, 56 Prozent besitzen mindestens zwei Pkw.<sup>49,50,87</sup>

### Pkw-Besitz ist stark einkommensabhängig

Verkehrsausgaben werden vor allem durch zwei Faktoren bestimmt. Einerseits den Pkw-Besitz, der stark einkommensabhängig ist, und andererseits die Siedlungsstruktur, denn je höher die Siedlungsdichte und somit die Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs, desto geringer ist der Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs.

### Ungünstige Siedlungsstruktur verursacht Kosten

Generell bedingt Wohnen in Regionen mit niedriger Siedlungsdichte bestimmte Formen der Verkehrsmittelwahl. Um zur Arbeit, Schule und Nahversorgung zu gelangen, wird weiter gefahren – meist mit dem Pkw. Der Trend, in der Stadt zu arbeiten und im Umland der Kernstädte zu wohnen, führt zu ökologisch kontraproduktiven Verhaltensweisen. Dies wird einerseits durch eine nicht nachhaltige Raumplanung und Flächenwidmung ermöglicht, andererseits durch fiskalische Anreize wie die derzeit geltende Form des Pendlerpauschales begünstigt. Die volkswirtschaftlichen Kosten in Form der negativen externen Effekte des motorisierten Verkehrs – vor allem Umwelt- und Gesundheitsschäden – sowie von Infrastruktur- und Erschließungskosten für das Wohnen in Streusiedlungen werden nur zu geringen Teilen den Verursachenden selbst ange-rechnet und zum größeren Teil von der Allgemeinheit getragen.

# Soziale Aspekte des Klimawandels

**Konsumverhalten und Klimaschädigung stehen in engem Zusammenhang. Unabhängig vom Konsum treffen die negativen Wirkungen des Klimawandels auch jene, deren Konsumverhalten klimaschonender ist.**

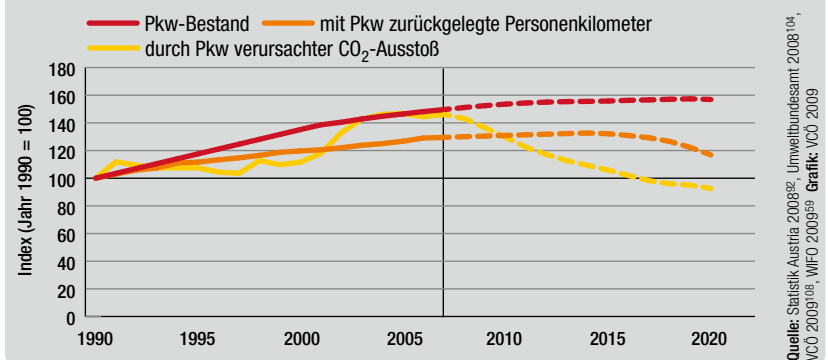
Eine Analyse der Ursachen von Treibhausgas-Emissionen sowie der Betroffenheit durch den Klimawandel nach Einkommensgruppen zeigt, dass die einkommensschwache Bevölkerung in Österreich mehr unter dem Klimawandel zu leiden hat, obwohl das Klima stärker durch die Lebens-, Konsum- und Mobilitätsgewohnheiten wohlhabender Menschen belastet wird.<sup>62,155</sup> So geben Personen, die zum einkommensstärksten Viertel der Bevölkerung gehören, deutlich mehr Geld für Mobilität und Konsum aus als jene mit niedrigerem Einkommen, womit sie das Klima sowohl durch Produktion als auch Verbrauch stärker belasten.

Insgesamt ist in Österreich die Zahl der Pkw pro Haushalt seit den 1950er-Jahren bis etwa zum Jahr 2003 kontinuierlich gestiegen. Inzwischen hat sich das Wachstum des Pkw-Bestandes deutlich verlangsamt. In Wien waren im Jahr 2007 weniger Pkw zugelassen als im Jahr 2006. Weiterhin steigen jedoch das durchschnittliche Fahrzeuggewicht und die Motorleistung der zugelassenen Fahrzeuge. Die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in Österreich sind mit einer Zunahme von 73 Prozent in den Jahren 1990 bis 2007 besonders stark gestiegen.<sup>102</sup>

## Einkommensstarke geben mehr Geld für Verkehr aus

Äquivalenzausgaben beziehungsweise Äquivalenzeinkommen sind gewichtete Pro-Kopf-Ausgaben beziehungsweise Pro-Kopf-Einkommen und dienen dem Vergleich verschieden zusammengesetzter Haushaltstypen: Sie beschreiben die Ausgaben beziehungsweise das Einkommen pro Erwachsenenäquivalent. Hierzu werden die Gesamtaus-

Bis zum Jahr 2020 wird der Pkw-Verkehr zurückgehen



gaben beziehungsweise Gesamteinnahmen eines Haushaltes durch die Summe der Gewichte der einzelnen Haushaltsmitglieder dividiert. Die erste erwachsene Person im Haushalt erhält ein Gewicht von 1,0, jede weitere Person ab 14 Jahren ein Gewicht von 0,5 und Kinder unter 14 Jahren ein Gewicht von 0,3.

Im Bereich der Mobilität gibt das wohlhabendste Viertel der Bevölkerung Österreichs<sup>139</sup> bei Betrachtung der Äquivalenzausgaben viermal so viel Geld für die Anschaffung und zweieinhalbmal so viel für Reparatur, Zubehör und Treibstoff von Kraftfahrzeugen aus wie das einkommensschwächste Viertel. Die monatlichen Äquivalenzausgaben<sup>135</sup> für den Öffentlichen Verkehr sind hingegen für alle Einkommensgruppen in etwa gleich hoch.<sup>87</sup>

## Hohe Klimabelastung durch Einkommensstarke

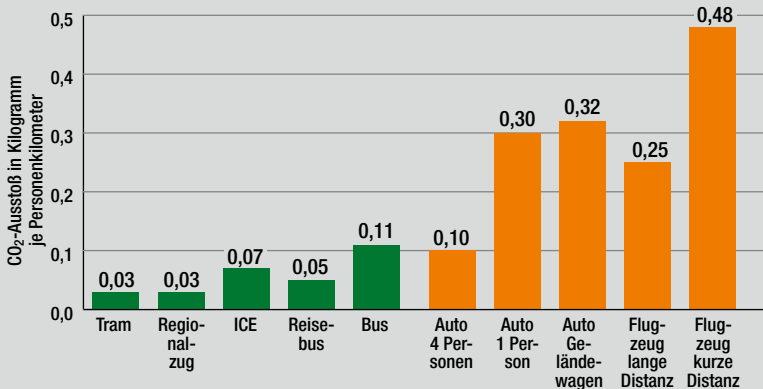
Gehen und Radfahren sind preisgünstig und klimaschonend. Müssen längere Strecken zurückgelegt werden, zeigt der Vergleich, dass eine Bahnfahrt nach dem Langstreckenflug zu den preisgünstigsten Mobilitätsformen zählt, während das Autofahren die preislich teuerste Fortbewegungsart ist.<sup>62</sup> Die Fahrt mit dem Pkw verursacht dabei (unter Berücksichtigung von Herstellung und Infrastrukturbereitstellung) rund 300 Gramm CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer, wenn

Der Pkw-Verkehr und der dadurch verursachte CO<sub>2</sub>-Ausstoß stiegen zwischen den Jahren 1990 und 2004 deutlich an. Bis zum Jahr 2020 werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen wegen der höheren Effizienz von Neuwagen, den rückläufigen Wachstumsraten im Autobestand und dem Rückgang des Tanktourismus wieder sinken. Etwa ab dem Jahr 2015 werden auch die mit dem Auto zurückgelegten Personenkilometer abnehmen.



## Flugverkehr hat enorme CO<sub>2</sub>-Emissionen

VCO



Quelle: econvent/BAFU 2006/11 Grafik: VCO 2009

Die höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Personenkilometer fallen im Flugverkehr an. Bei der Benutzung des Pkw lassen sich die auf Personenkilometer bezogenen Emissionen durch die Bildung von Fahrgemeinschaften senken. Die geringste CO<sub>2</sub>-Belastung entsteht durch das Reisen mit der Bahn.

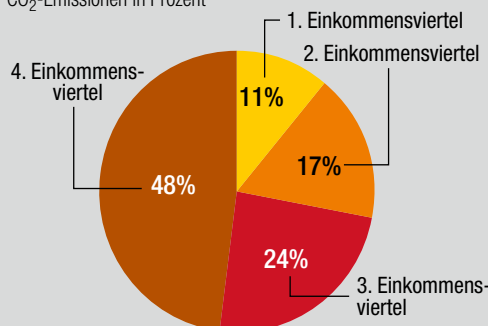
keine Passagiere transportiert werden. Ein mit vier Personen besetztes Auto erzeugt noch etwa 100 Gramm CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer, ein Regionalzug hingegen nur rund 30 Gramm.<sup>111</sup> Sich mit dem Pkw zu bewegen, ist demnach teuer und klimaschädlich. Noch belastender für das Klima sind Flugreisen, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß abhängig von der Reisedistanz über 480 Gramm pro Personenkilometer betragen kann.<sup>111</sup>

Je mehr Pkw in einem Haushalt vorhanden sind, umso höher ist die Klimabelastung, die der Haushalt verursacht, sowohl durch die Produktion der Fahrzeuge als auch durch deren Betrieb. Haushalte mit drei oder mehr Pkw geben monatlich etwa 207 Euro für Treibstoff und Schmiermittel aus, während Haushalte mit nur einem Pkw – Haushalte mit einem oder keinem Pkw sind meist jene mit niedrigem Einkommen – hierfür rund 102 Euro aufwenden.<sup>94</sup>

## Urlaubsflugreisen verursachen viel CO<sub>2</sub>

VCO

Anteil an den durch Urlaubsflüge verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Prozent



Quelle: Preitenthaler/Habsburg-Lothringner/Siemer 2008/2 Grafik: VCO 2009

Personen im einkommensstärksten Viertel der Bevölkerung nutzen für Urlaubsreisen besonders oft das Flugzeug. Sie verursachen in diesem Bereich deshalb auch deutlich höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen als andere Menschen.

Die Äquivalenzausgaben des einkommensstärksten Viertels der Bevölkerung für Urlaube sind mit jährlich 1.532 Euro rund 4,4-mal so hoch wie die des einkommensschwächsten Viertels und doppelt bis dreimal so hoch wie jene der Haushalte mit mittlerem Einkommen.<sup>87</sup>

Personen mit Äquivalenzausgaben über 2.000 Euro, also aus der wohlhabenden Hälfte der Bevölkerung, unternehmen durchschnittlich mindestens drei Urlaubsreisen pro Jahr, während Personen mit Äquivalenzausgaben von unter 1.400 Euro meist keine Urlaubsreisen unternehmen.<sup>87</sup>

## Einkommensschwache haben klimaschonenderen Lebensstil

Eine Hochrechnung der jährlichen Äquivalenzausgaben auf CO<sub>2</sub>-Äquivalente<sup>138</sup> zeigt, dass das einkommensstärkste Viertel der Bevölkerung durch seinen Konsum pro Kopf insgesamt 2.156 Kilogramm CO<sub>2</sub>-Äquivalente verursacht. Das Viertel mit dem niedrigsten Einkommen erzeugt 1.722 Kilogramm, die beiden mittleren Einkommensviertel 1.931 beziehungsweise 1.944 Kilogramm.

Wer sich große Mengen an Konsumgütern nicht leisten kann und daher weniger CO<sub>2</sub> verursacht, schützt das Klima auch „wider Willen“. Von jenen, deren Brutto-Einkommen pro Monat unter tausend Euro liegt, können sechs Prozent ihre Wohnung nicht angemessen warm halten, für sieben Prozent geht sich keine neue Kleidung aus.<sup>81</sup>

Einkommensschwache Personengruppen verursachen aufgrund ihres geringeren Konsums aber nicht nur weniger CO<sub>2</sub>, sie sind auch stärker von Klimawandel und Klimapolitik betroffen. Das Viertel der Bevölkerung mit dem geringsten Einkommen wendet 43 Prozent der Äquivalenzausgaben für Ernährung, Wohnen und Energie auf, im Vergleich zu knapp 31 Prozent im einkommensstärksten Viertel.<sup>87</sup> Steigen beispielsweise die Preise für Lebensmittel oder Wohnen, so trifft dies einkommensschwache Bevölkerungsgruppen, die einen Großteil ihres Einkommens für diese essenziellen Bereiche aufwenden müssen, besonders stark.<sup>62</sup>

# Gemeinsamkeiten und Konflikte der Nachhaltigkeitsziele

Eine nachhaltige Entwicklung, also eine Entwicklung, die die Leistungsfähigkeit einer Gesellschaft in all ihren Aspekten langfristig auch im globalen Zusammenhang sicherstellt, kann nur durch das gleichzeitige und gleichberechtigte Umsetzen von umweltbezogenen, sozialen und wirtschaftlichen Zielen erreicht werden.

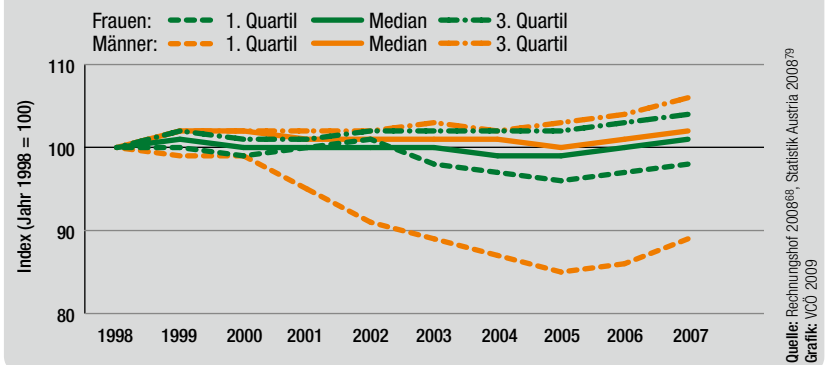
Obwohl Österreich gemessen am Brutto-Inland-Produkt das viertreichste Land Europas ist, sind 459.000 Menschen manifest arm, rund eine Million Menschen, 12,6 Prozent der Gesamtbevölkerung, sind armutsgefährdet.<sup>26,57</sup> Etwa ein Viertel der Bevölkerung leidet unter Beeinträchtigungen in mindestens einem zentralen Lebensbereich: unter mangelhafter Wohnqualität, einer belastenden Wohnumwelt, gesundheitlichen Beeinträchtigungen oder der Nichtleistbarkeit üblicher Konsumgüter oder elementarer Grundbedürfnisse.<sup>81,89</sup>

Trotz Wirtschaftswachstums hat sich die Einkommensschere in den Jahren 1998 bis 2005 geöffnet: Im Jahr 1998 lagen die niedrigsten zehn Prozent der Einkommen unter 2.486 Euro, im Jahr 2007 betrug der entsprechende Wert 2.583 Euro. Das entspricht inflationsbereinigt einem sinkenden Reallohn von rund zehn Prozent über neun Jahre.<sup>68</sup> Gleichzeitig stieg das Brutto-Inland-Produkt in den Jahren 1998 bis 2007 in Österreich von rund 190 Milliarden Euro auf rund 270 Milliarden Euro, also um rund 40 Prozent.<sup>30</sup>

## Einfluss der Sozialpolitik auf Armut

Während 43 Prozent der Menschen nach Bezug ihrer Löhne und Gehälter (Primäreinkommen) als armutsbedroht gelten, sind es nach der Verteilung sozialer Transfers nur noch 13 Prozent.<sup>57</sup> Es ist also die Sozialpolitik in Österreich, die großen Einfluss auf die Armutsbetroffenheit hat. Unter den gegebenen ökonomischen Rahmenbedingungen geht „weniger Staat“ zwangsläufig mit Sozialabbau einher.

## Einkommensunterschiede werden größer



## Neue ökonomische Fragestellungen

In der EU-Lissabon-Strategie aus dem Jahr 2000 ist ein Wachstumsziel von drei Prozent pro Jahr vorgesehen. Das würde mehr als eine Vervielfachung der Wirtschaftsleistung im Euro-Raum bis zum Jahr 2050 bedeuten. Bei gleichzeitiger, im globalen Vergleich hoher Einsparungsnotwendigkeit von 85 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen müsste sich die Ressourceneffizienz, also der Ressourceneinsatz bezogen auf die Wirtschaftsleistung gemessen am Brutto-Inland-Produkt, bis dahin also etwa um den Faktor 30 verbessern. Auf Basis der bisherigen Erfahrungswerte im Klimaschutz ist dieses Ziel ohne Umbrüche nicht erreichbar.

Bei der Debatte um eine Ökologisierung des Wirtschaftssystems, unter anderem auch des Verkehrs, geht es auch darum, größere Kostenwahrheit herzustellen und damit Preise stärker den tatsächlichen Kosten anzupassen, also eine Internalisierung externer Kosten in die Preise zu erreichen. Beispielsweise führt die gesetzlich vorgeschriebene Errichtung von Parkplätzen bei Neubauten zur Verteuerung von Wohn- und Büroflächen. Es besteht aber keine Verpflichtung zur Beteiligung an Betriebskosten oder Investitionen in den Öffentlichen Verkehr. Höhere Kostenwahrheit kann bei diesem Beispiel etwa durch die Aufhebung der gesetzlichen Regulierungen erfolgen.

Während hohe Einkommen in Österreich seit dem Jahr 1998 stetig steigen, mussten die Bezieherinnen und Bezieher niedrigerer Einkommen Reallohn-Verluste hinnehmen.

# Preis, Kosten und Wert von Mobilität

Derzeit werden durch die Preise von Verkehrsleistungen nicht alle dadurch verursachten Kosten gedeckt. Auch der Wert, den diese Leistungen haben, ist unzureichend durch den Preis abgebildet.

Mobilität und Transport sind Daseinsgrundfunktionen, die weitere Daseinsgrundfunktionen wie Arbeit, Ernährung, Wohnen, Ver- und Entsorgung, Kommunikation und Erholung miteinander verbinden.<sup>120</sup> Auch die Pflege sozialer Kontakte braucht Mobilität. Mobilität hat also einen Wert und daher besteht Bereitschaft, einen Preis dafür zu bezahlen.

## Nicht alle Kosten sind im Preis enthalten

Die Begriffe Wert, Preis und Kosten werden oft verwechselt und im Alltag meist synonym verwendet. Doch besonders im Verkehrsbereich ist es sinnvoll und notwendig, sie zu unterscheiden. Die Kosten einer verkehrsbezogenen Leistung können beträchtlich über oder unter deren Preis liegen. Jener Anteil der Kosten, der nicht von den

Mobilität und Transport ermöglichen die Erfüllung und Verknüpfung verschiedener Grundbedürfnisse.



Foto: fotolia

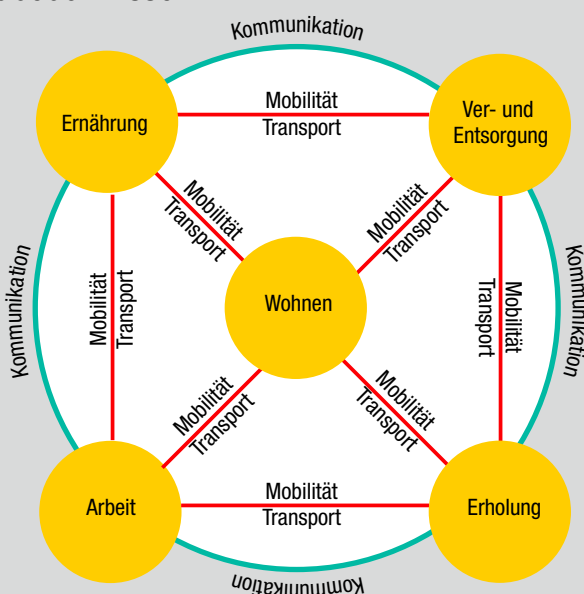
Radfahren ist eine Form von Mobilität, die nur geringe (externe) Kosten verursacht.

Verursachenden getragen wird, wird als „externe Kosten“ bezeichnet. Die Menschen verhalten sich so, als würden diese Kosten nicht existieren, weil sie dafür keinen Preis bezahlen müssen. Daher wird mehr konsumiert als für die Gesellschaft optimal ist, also beispielsweise viel gefahren, weil Treibstoff oder Infrastruktur-Benutzung einen niedrigen Preis haben.<sup>31</sup>

Im Jahr 2005 wendeten private Haushalte in Österreich durchschnittlich 16,1 Prozent ihrer Ausgaben für Verkehr auf.<sup>87</sup> Bezogen auf das Jahr sind das etwa 4.900 Euro pro Haushalt. Dazu zählen beispielsweise Ankauf von Fahrzeugen, Treibstoff, Fahrkarten etc.<sup>66</sup> Zusätzlich kommen auf jede Person in Österreich durchschnittlich rund 2.150 Euro pro Jahr an externen Verkehrskosten.<sup>106</sup> Das sind Kosten durch den vom Verkehr mit verursachten Klimawandel, Kosten durch Schadstoffe, die Pflanzen, Gebäude und die menschliche Gesundheit schädigen, Lärmkosten, Unfallfolgekosten und Kosten der Zeitverluste durch Staus.<sup>18</sup> Für diese Kosten kommt zum Teil der Staat mit Steuergeldern auf, zum Teil treffen sie die Opfer der externen Effekte selbst, wenn beispielsweise ihre Gesundheit oder ihr Wohlbefinden durch Lärm, Abgase oder Krankheit beeinträchtigt werden. Der Grad der Beeinträchtigung durch externe Effekte des Verkehrs ist

Mobilität ist wichtig für die Erfüllung von Grundbedürfnissen

VCO



Quelle: Weber 2006<sup>20</sup>; Grafik: VCO 2009

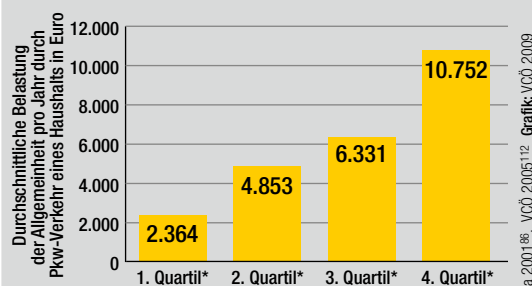


indirekt auch vom Einkommen abhängig. Denn Besserverdienende können sich eher das Wohnen in guter Lage leisten.<sup>23</sup>

In Summe machen die externen Kosten des Verkehrs in Österreich rund 17,5 Milliarden Euro pro Jahr aus, das entspricht sieben Prozent des Brutto-Inland-Produktes oder 25 Prozent der jährlichen Steuereinnahmen. Werden neben den externen Kosten auch andere marktverzerrende Effekte mit Auswirkung auf den Verkehr – unter anderem ungedeckte Infrastrukturkosten, der unbezahlte Wert knapper Straßenkapazitäten, der Netto-Verlust an Agglomerationsnutzen und Begünstigungen des Pkw-Verkehrs wie Pendlerpauschale oder Kilomergeld – berücksichtigt, so ergeben sich durch die Verursacherinnen und Verursacher nicht bezahlte Kosten des Verkehrs in Österreich in der Höhe von 29 Milliarden Euro pro Jahr.<sup>110</sup> Davon sind 19,6 Milliarden Euro allein auf den Pkw-Verkehr zurückzuführen.

Fehlende Kostenwahrheit beim Autoverkehr führt dazu, dass die Allgemeinheit einkommensstarke Haushalte mehr unterstützt als einkommensschwache.

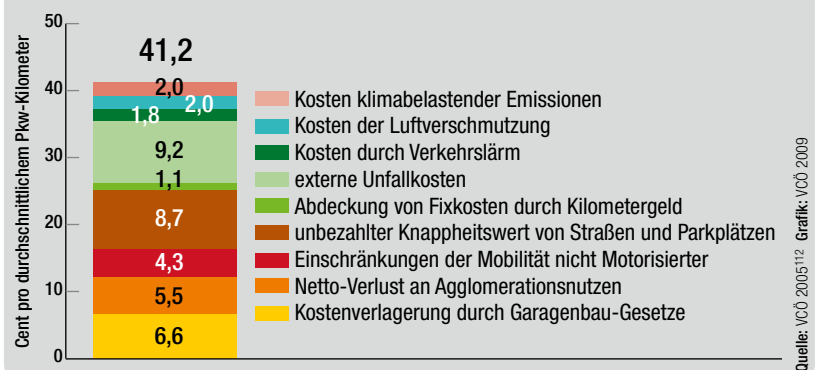
### Wohlhabendere verursachen höhere externe Pkw-Kosten



\* Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Viertel oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).

Quelle: Statistik Austria 2001-05, VCO 2005/12 Grafik: VCO 2009

### Kosten von 41 Cent pro Pkw-Kilometer werden „ausgeblendet“



Quelle: VCO 2005/12 Grafik: VCO 2009

### Ein Pkw-Kilometer verursacht im Durchschnitt externe Kosten von 41 Cent

Unter den derzeitigen Marktbedingungen in Österreich ist fairer Wettbewerb beispielsweise zwischen Auto und Öffentlichem Verkehr nicht gegeben. Externe Kosten, Regulierungen und Förderungen lassen einen Pkw-Kilometer-Schnitt um etwa 41 Cent billiger erscheinen als er das tatsächlich ist. Wenn eine gleich große Transportleistung im Öffentlichen Verkehr erbracht wird, wird diese durch nicht angelastete Kosten um 24 Cent verbilligt.<sup>112</sup>

Jeder mit dem Pkw gefahrene Kilometer belastet daher die Allgemeinheit mit durchschnittlich rund 41 Cent. Dabei verursachen die einkommensstarken Haushalte aufgrund ihrer höheren durchschnittlichen Fahrleistung höhere Kosten: Ein Haushalt des obersten Einkommensviertels (viertes Quartil) verursacht mehr als viermal so hohe externe Kosten durch seinen Pkw-Verkehr wie ein Haushalt des untersten Einkommensviertels (erstes Quartil).<sup>86,112</sup>

### Die Monetarisierung der externen Effekte des Verkehrs ist subjektiv

Es gibt Bereiche, wo der Preis eines verletzten, erkrankten oder getöteten Menschen monetarisiert, also in Geld ausgedrückt wird. Beispielsweise werden in der Unfallkostenrechnung unter

Externe Kosten und verschiedene marktverzerrende Regulierungen und Förderungen lassen einen Pkw-Kilometer um gut 41 Cent billiger erscheinen, als er für die Gesellschaft tatsächlich ist.

Alternativen zum Autoverkehr können durch bauliche Maßnahmen gefördert werden. Dadurch werden externe Verkehrskosten wirkungsvoll gesenkt.

Foto: fotolia

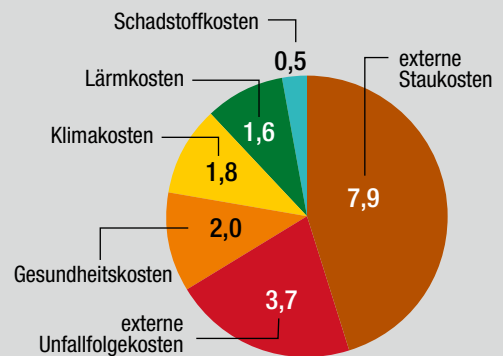


Einbeziehung der Kosten für medizinische Behandlung, fehlende Arbeitskraft, Konsumausfall, menschliches Leid etc. die gesamten Unfallkosten berechnet. Demnach kosteten alle Verkehrsunfälle des Jahres 2006 in Österreich die Allgemeinheit insgesamt 9,92 Milliarden Euro. 3,7 Milliarden Euro davon sind externe Kosten. Ein im Verkehr getöteter Mensch kostet durchschnittlich 2,68 Millionen Euro und ein schwerverletzter Mensch 0,32 Millionen Euro. Eine leichte Verletzung im Verkehr wird mit 23.000 Euro bewertet.<sup>34</sup>

### Sozial gerechte Einbeziehung externer Kosten

Werden die berechneten externen Kosten zu den internen dazugerechnet, wird dies als Internalisierung von externen Kosten bezeichnet. Eine Internalisierung der externen Verkehrskosten würde sich in den Preisen der Produkte niederschlagen. Im Endeffekt würden dann die Menschen mehr

## 17,5 Milliarden Euro externe Verkehrskosten pro Jahr



Quelle: Henry/Selitschek 2003:35, VCO 2007:106, 107 Grafik: VCO 2009

17,5 Milliarden Euro werden pro Jahr durch den Verkehr verursacht, aber nicht von den Verursachenden bezahlt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt.

## Preis, Wert und Kosten unterscheiden sich

Unter Kosten werden die Aufwände verstanden, die durch Produktion und/oder Konsumation eines Gutes oder einer Aktivität entstehen. Sie können in externe und interne Kosten unterteilt werden. Unter externen Kosten ist jener Anteil zu verstehen, der nicht von den Verursachenden getragen wird, sondern von anderen Bevölkerungsgruppen oder der Allgemeinheit. Kosten umfassen also mehr als nur den Preis, der direkt bezahlt wird. Das liegt zum Einen daran, dass manche Kosten nicht in Geld ausdrückbar sind (zum Beispiel das Leid der Hinterbliebenen nach tödlichen Unfällen) und zum Anderen daran, dass Preise nicht nur durch Kostenfragen bestimmt werden, sondern beispielsweise durch Werte.<sup>18</sup>

Der Preis ist jener Betrag, der für die Erbringung einer Leistung verlangt wird, zum Beispiel für eine Bahnfahrt oder einen Liter Treibstoff. Im Verkehrsbereich werden Preise nicht nur durch die produktionsbedingten Kosten, sondern auch durch viele verschiedene Faktoren wie Abgaben, Angebot, Nachfrage, Gesetze, Subventionen etc. bestimmt.

Eine Möglichkeit, Werte zu messen, ist die Zahlungsbereitschaft. Diese kann durchaus höher als der Preis sein. Doch es gibt auch Werte, die sich nicht in Geld ausdrücken lassen.

für ihre Einkäufe und für ihre Mobilität bezahlen. Allerdings fiele auf der anderen Seite die Belastung der Allgemeinheit durch die externen Kosten weg, was sich durch niedrigere Kosten im Gesundheitssystem oder im Sozialsystem auswirken würde. Es käme zu einer verursachungsge-rechteren Anlastung der Kosten, indem beispielsweise transportintensive Güter teurer würden.

Das System der Internalisierung externer Kosten braucht auch die Entschädigung der Betroffenen, beispielsweise jener Personen, die aufgrund von Luftschadstoffen an der Lunge erkranken.

Bei zunehmender Internalisierung externer Verkehrskosten müssen also verschiedene Aspekte berücksichtigt werden. Die Frage nach einem gerechten Preis einerseits und der Lenkungswirkung der Internalisierung andererseits müssen auf die Erfüllung des Anspruches auf Mobilität Rücksicht nehmen. Außerdem ist volkswirtschaftliche Effizienz von Bedeutung, was soviel heißt wie primär die nachteiligen Effekte auf Menschen und Umwelt zu minimieren und sekundär die Betroffenen angemessen zu entschädigen.

# Pkw-Maut und ihre sozialen Auswirkungen

**Das derzeitige Zeitmaut-System der Vignette für Pkw in Österreich benachteiligt Menschen, die wenig fahren. Die soziale Wirkung einer kilometerabhängigen Maut hängt stark von ihrer konkreten Ausgestaltung ab.**

Die 25 Prozent der Haushalte Österreichs mit den höchsten Einkommen legen fast fünfmal so viele Kilometer mit dem Pkw zurück, wie die 25 Prozent der Haushalte mit den niedrigsten Haushaltseinkommen. Sie profitieren damit vom derzeitigen Pkw-Vignettensystem stärker als einkommensschwache Haushalte.

## Derzeitige Autobahn-Vignette bevorzugt Vielfahrende

Seit dem Jahr 1997 unterliegen sämtliche Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs der allgemeinen Vignettenpflicht. Bei der Pkw-Vignette handelt es sich um eine Gebühr, die unabhängig von der Anzahl der gefahrenen Kilometer, der Art des Fahrzeugs oder den Emissionen für einen bestimmten Zeitraum eingehoben wird.<sup>150</sup>

Nachdem die Vignette in Österreich nur für einen bestimmten Zeitraum bezahlt wird und nicht in Abhängigkeit von der Anzahl der gefahrenen Kilometer, steigt der Anreiz zu vermehrtem Fahren.<sup>98</sup> Autofahrende, die Autobahnen nur selten nutzen, werden benachteiligt. Dieser Nachteil kann durch eine kilometerabhängige Pkw-Maut auf den höherrangigen Straßen aufgehoben werden.

27 Prozent aller gefahrenen Pkw-Kilometer werden auf Autobahnen und Schnellstraßen zurückgelegt.<sup>97</sup> Bei einer Pkw-Maut auf dem höherrangigen Straßennetz, die die derzeitige Autobahn-Vignette ersetzt, ist zu vermuten, dass Haushalte mit einem höheren Haushaltseinkommen mit stärkeren monetären Einbußen zu rechnen haben. Haushalte mit geringerem Einkommen haben eher höhere Zeitkosten, wenn sie auf das niederrangige Netz ausweichen.<sup>97</sup>



Foto: bildetbox

Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut würde jene, die nur selten auf Autobahnen fahren, entlasten.

## Art der Einnahmenverwendung einer Pkw-Maut beeinflusst die sozialen Auswirkungen

Die sozialen Auswirkungen einer kilometerabhängigen Pkw-Maut hängen von mehreren Kriterien ab. Darunter fallen die Gebührenhöhe (beispielsweise fünf Cent pro Kilometer) inklusive möglicher zeitlicher Differenzierung und das gebührenpflichtige Netz – alle Straßen oder nur höherrangiges Straßennetz.

Die Einnahmenverwendung spielt bei der Untersuchung der sozialen Auswirkungen eine Rolle.

## Soziale Auswirkungen einer Pkw-Maut

### Ökonomische Auswirkungen

Durch die Einführung einer Pkw-Maut wird die gesamte Volkswirtschaft mit den üblichen Kenngrößen Brutto-Inland-Produkt, Arbeitslosigkeit und Budget unterschiedlich beeinflusst. Einzelne Branchen können gewinnen, andere können aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtung durch die Einführung Einbußen erleiden.

### Regionale Auswirkungen

Je nach räumlicher Verteilung und damit auch Erreichbarkeitsverhältnissen und Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel sind unterschiedliche Auswirkungen zu erwarten.

### Wohlfahrtseffekte durch eine Reduktion der Fahrleistung

Damit einhergehend werden von der Allgemeinheit getragene, den Verursachenden nicht angelastete und in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung nicht ausgewiesene volkswirtschaftliche Kosten wie Stau- und Gesundheitskosten reduziert.

Mit dem Einkommen der Haushalte steigen die Verkehrsausgaben sowie die mit Pkw und Öffentlichem Verkehr zurückgelegten Kilometer.

## Verkehrsleistung steigt mit dem Einkommen der Haushalte



Verkehrsvariable	1. Quartil*	2. Quartil*	3. Quartil*	4. Quartil*
Pkw-Fahrzeugkilometer (in Millionen)	5.739	11.779	15.367	26.098
Öffentlicher Verkehr Personenkilometer (in Millionen)	4.526	4.329	5.877	8.218
Pkw-Fahrleistung pro Haushalt und pro Werktag (in Kfz-Kilometer)	20,2	40,8	52,9	90,7
Öffentlicher Verkehr Verkehrsleistung pro Haushalt und pro Werktag (in Personenkilometer)	21,7	21,2	29,0	40,4
Verkehrsausgaben Pkw (in Millionen Euro)	1.261	3.320	4.752	7.374
Verkehrsausgaben Öffentlicher Verkehr (in Millionen Euro)	153	159	172	177

\* Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Viertel oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).

Quelle: Statistik Austria 2001<sup>86</sup> Tabellen: VCO 2009

Eine einheitliche Refundierung der Einnahmen in Form einer Betragsauszahlung oder im Rahmen des Einkommenssteuerrechts an alle Haushalte sowie der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs wird relativ zu anderen Gruppen eher niedrigen Einkommensgruppen zugutekommen, die bereits jetzt den Öffentlichen Verkehr vermehrt nutzen.

Eine Pkw-Maut auf allen Straßen Österreichs von fünf Cent pro Kilometer, bei der ein Drittel der Nettoeinnahmen an die Haushalte refundiert wird,<sup>130</sup> bewirkt, dass die gefahrenen Pkw-Kilometer bei dem Viertel der Haushalte mit den niedrigsten Haushaltseinkommen um 7,89 Prozent oder 450 Kilometer in Relation am stärksten zurückgehen.<sup>144</sup>

Die Verkehrsausgaben für den Pkw steigen am stärksten für Haushalte mit den niedrigsten Einkommen (erstes Einkommensquartil), nämlich um rund 19 Prozent oder 244 Euro.<sup>129</sup>

Im zweiten Einkommensquartil steigen die Verkehrsausgaben für den Pkw um 14 Prozent auf 460 Euro, im dritten um zwölf Prozent auf 590 Euro und im vierten Einkommensquartil um etwa 14 Prozent auf 1.000 Euro.

Die größten Einbußen beim Konsum von Gütern und Dienstleistungen liegen bei den Haushalten mit den höchsten Einkommen (viertes Einkommensquartil), da diese am wenigsten bereit sind, vom Pkw auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen, und die Refundierung je Haushalt für sie die geringste Bedeutung aufweist.

### Rund 14.600 Haushalte sind von Steigerungen bei Pkw-Kosten besonders betroffen

Die stärkste Betroffenheit von Verteuerungen des Pkw-Verkehrs wird bei jenen zu erwarten sein, die ein unterdurchschnittliches Einkommen und gleichzeitig eine hohe Pkw-Fahrleistung aufweisen sowie wenige Alternativoptionen in der Verkehrsmittelwahl haben.

Diese stark betroffene Gruppe an Haushalten kann folgendermaßen charakterisiert werden:

- Die Haushalte gehören dem ersten oder zweiten Einkommensquartil an (jene 50 Prozent der Haushalte mit den niedrigsten Haushaltseinkommen),
- sie weisen mehr als 15.000 Kilometer Jahresfahrleistung mit dem Pkw auf und
- die Haushalte befinden sich im ländlichen Raum – sie haben weniger Angebot im Öffentlichen Verkehr und können daher nur schwer auf eine Alternative umsteigen.

Zahlenmäßig umfasst diese Gruppe insgesamt 1,8 Prozent der Haushalte in Österreich. Davon stammen 0,3 Prozent aus dem ersten Einkommensquartil (einkommensschwächstes Viertel) und 1,5 Prozent aus dem zweiten Einkommensquartil. Das sind in Summe rund 14.600 Haushalte, in denen etwa 30.000 Personen leben.<sup>137</sup>

Für diese Gruppe an Haushalten braucht es einen Ausgleich bei der Einführung einer Pkw-Maut. Möglich wäre dies beispielsweise durch eine Befreiung von der Maut, eine Form von Mobilitätszuschuss oder eine besondere Berücksichtigung beim Pendlerpauschale.



# Vom Pendlerpauschale profitieren vor allem Besserverdienende

Das Pendlerpauschale wurde in Österreich im Jahr 1972 für jene Menschen geschaffen, die in ihrem Wohnort keinen Arbeitsplatz finden. Mittlerweile gibt es eine große Gruppe von meist besser verdienenden Erwerbstätigen, die ihren Wohnort vom Arbeitsort bewusst wegverlegt haben und Pendlerpauschale beziehen, als wären sie sozial bedürftig.



Foto: fotolia

Pendeln mit dem Öffentlichen Verkehr schafft finanziellen Spielraum. Ein gutes Angebot im Öffentlichen Verkehr befreit von der Automobilität.

Nach Wien Pendelnde aus dem Burgenland, Erwerbstätige, die aus dem Bezirk Feldbach nach Graz pendeln oder Angestellte in Linz aus dem Bezirk Freistadt werden häufig genannt, um die Notwendigkeit einer Förderung für Pendlerinnen und Pendler zu unterstreichen. Typische Bezieherinnen und Bezieher des Pendlerpauschales sehen heute jedoch anders aus. Ein Drittel aller Geförderten pendelte im Jahr 2007 mit dem Pkw kurze Distanzen zwischen zwei und 20 Kilometer. Nur 11,7 Prozent jener, die das Pendlerpauschale beziehen, haben einen Arbeitsweg von mehr als 60 Kilometer.<sup>4</sup>

## Kostengünstig Pendeln im Öffentlichen Verkehr

Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr punktet bei Kosten und Reisezeit. So nutzen etwa entlang der Westbahn oder der Südbahn bis über 75 Prozent der Pendelnden öffentliche Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg.<sup>154</sup>

Der Verkehr vom und zum Arbeitsplatz kostet in Österreich die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Unternehmen und die Allgemeinheit etwa neun Milliarden Euro pro Jahr. Darin enthalten sind Leistungen der Unternehmen (Kosten für Parkplätze und Fahrtkostenzuschüsse), private Kosten des Pendelverkehrs (Autokosten, Fahrkarten und aufgewendete Freizeit) sowie externe Kosten des Pendelverkehrs (Unfallfolgekosten, Umweltbelastung, Staukosten etc.).

Pendelwege sind auch eine große finanzielle Belastung für die Angestellten. 1.950 Euro, das sind zwölf Prozent ihres durchschnittlichen Jahresnettoeinkommens, geben die Pendlerinnen und Pendler

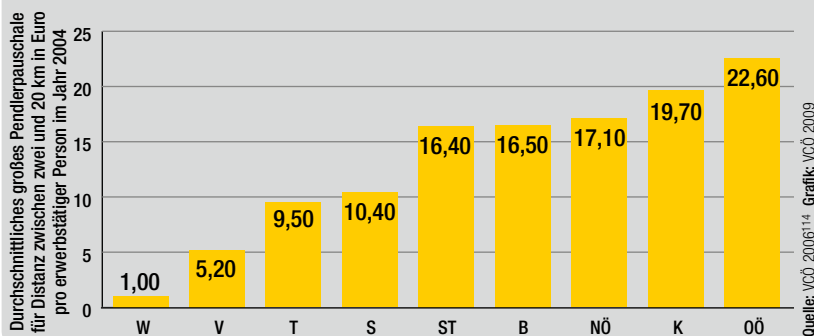
im Schnitt aus, um mit dem Auto zur Arbeit zu pendeln. Wer mit dem eigenen Pkw pendelt, muss fast eineinhalb Monate pro Jahr dafür arbeiten, nur um die Fahrt zur Arbeit zu bezahlen. Wer jedoch mit öffentlichen Verkehrsmitteln pendelt, zahlt durchschnittlich zwischen ein und drei Prozent des Jahresnettoeinkommens. Wer auf Bus und Bahn umsteigt und kein Auto hat, hat damit ohne Gehaltserhöhung durchschnittlich 1.625 Euro im Jahr mehr verfügbares Einkommen.<sup>114</sup>

## Förderung des Pendelverkehrs durch den Bund

Das Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort wird in Österreich durch Steuernachlässe für das Auto-Pendeln und reduzierte Fahrpreise im Öffentlichen Verkehr gefördert. Wie hoch die Förderung ist, hängt von der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und dem Angebot an Öffentlichem Verkehr ab. Das Pendlerpauschale verringert jenen Betrag, für den Lohnsteuer zu zahlen ist, und wirkt steuermindernd.

Das kleine Pendlerpauschale gilt für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen können und deren Arbeitsplatz mehr als 20 Kilometer von der Wohnung entfernt ist. Das große Pendlerpauschale gilt bereits ab zwei Kilometer Entfernung zum Arbeitsplatz, wenn die Benutzung des Öffentlichen Verkehrs nicht zumutbar ist. Die Höhe des absetzbaren Betrages hat sich stark geändert. Waren es im Jahr 2006 noch je nach Entfernung und Art des Pendlerpauschales zwischen 270 Euro und 2.664 Euro pro Jahr, waren es im Jahr 2008 bereits 342 Euro beziehungsweise 3.372 Euro.<sup>33,114</sup>

## Menschen profitieren in unterschiedlichem Ausmaß vom Pendlerpauschale



Das pro erwerbstätiger Person anfallende Pendlerpauschale unterscheidet sich stark zwischen den einzelnen Bundesländern.

### Nebenwirkungen der Förderung des Pendelverkehrs

Die Förderung des Pendelns hat neben dem Effekt, dass Menschen trotz Wechsels des Arbeitsortes an ihrem Wohnort bleiben können, auch andere Effekte. Pendelförderung belohnt auch jene, die ihren Wohnort freiwillig weit ab vom Arbeitsort verlegen und so Verkehr erzeugen, dessen Folgen nicht nur die Umwelt belasten. Erwerbstätige, die ihren Arbeitsplatz in der Nähe ihres Wohnorts haben und damit Verkehr vermeiden, erhalten keine Förderung. Wer zum Beispiel weit weg im Grünen ein Eigenheim auf preisgünstigem Bauland errichtet, wird für die dann folgenden täglichen Pendelfahrten mit dem Auto durch das große Pendlerpauschale belohnt.

### Pendlerpauschale verfehlt die sozialen Ziele

Ziel des im Jahr 1972 in Österreich eingeführten Pendlerpauschales war die Entlastung der unter sozialen, zeitökonomischen, finanziellen und gesundheitlichen Gesichtspunkten belasteten Pendlerinnen und Pendler. Das Pendlerpauschale gilt

als Absetzbetrag für die Lohnsteuer. Da Niedrigverdienerinnen und Niedrigverdiener mit einem Bruttomonatseinkommen unter 1.130 Euro aber gar keine Lohnsteuer bezahlen, können diese nicht von dem Pendlerpauschale profitieren.

Erst seit dem Jahr 2008 gibt es für Niedrigverdienerinnen und Niedrigverdiener im Rahmen der Arbeitnehmerveranlagung einen Zuschuss fürs Pendeln in Form einer Negativsteuer. Diese Negativsteuer steht allen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu, die auch Anspruch auf das Pendlerpauschale hätten. Dieser Zuschuss wird rund 100.000 Pendelnden zugutekommen.<sup>5</sup> Für diese gibt es derzeit in Österreich nur den Verkehrsabsetzbetrag in der Höhe von 291 Euro (Stand: Jänner 2009).<sup>32</sup> Daher führt das Pendlerpauschale vor allem zur Entlastung höherer Einkommensgruppen. Weiters sind die Spitzenwerte in Österreich beim Anteil an Pendlerinnen und Pendlern, die das Pendlerpauschale geltend machen, nicht in peripheren Regionen, sondern in den reichsten Bezirken Österreichs, zum Beispiel in den Umlandgemeinden („Speckgürtel“) der größeren Kernstädte zu finden.<sup>67</sup>

### Pendlerpauschale belastet Österreichs Budget

Das größte Bevölkerungswachstum in Österreich findet in den Umlandbezirken der Landeshauptstädte statt. Rund 20 Prozent der im Jahr 2005 neu hinzugekommenen Bezieherinnen und Bezieher des Pendlerpauschales hatten einen Wohnsitzwechsel.<sup>114</sup> Dieses Verhalten wird durch die derzeitige Förderung unterstützt. Jene, die in Städten wohnen, erhalten keine Entschädigung für die höheren Belastungen durch den Verkehr.

Im Jahr 2005 gab es 782.000 Fälle mit Pendlerpauschale in Höhe von insgesamt 517,3 Millionen Euro. Im Jahr 2007 stiegen die Ausgaben um 23 Prozent auf 636,4 Millionen Euro. Die Aufteilung zwischen großem und kleinem Pendlerpauschale ist seit Jahren konstant. 69 Prozent der Bezieherinnen und Bezieher bekommen das große Pendlerpauschale, das macht 72 Prozent des aufgewendeten Geldes aus.<sup>4</sup>

Im Jahr 2007 haben fast 20 Prozent<sup>88</sup> der Erwerbstätigen eine Förderung vom Bund für den Arbeitspendelverkehr erhalten. Die Kosten für diese Förderung sind zwischen den Jahren 1997 und 2007 um 93 Prozent gestiegen.<sup>3</sup>

Die erwerbstätigen Personen der verschie-

## Zuschüsse fürs Pendeln mit dem Öffentlichen Verkehr – internationale Beispiele

In Frankreich gibt es kein Pendlerpauschale, Fahrtkosten können nur als Werbungskosten abgesetzt werden. Früher nur in Paris, jetzt in ganz Frankreich, werden aber Pendelnde, die mit Bus oder Bahn zur Arbeit kommen, belohnt: Unternehmen sind in Frankreich verpflichtet, die Hälfte der Kosten von Monatstickets des Öffentlichen Verkehrs zu übernehmen.

In Finnland, Norwegen, Schweden und den Niederlanden können nur Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel steuerlich abgezogen werden. In Polen werden Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrs beim Pendlerpauschale gegenüber dem motorisierten Individualverkehr begünstigt.<sup>13</sup>

denen Bundesländer Österreichs profitieren in unterschiedlichem Maß vom Pendlerpauschale. In Wien etwa ist die Anzahl der Erwerbstätigen, die sich für das große Pauschale qualifizieren, sehr gering. Entsprechend fällt im Schnitt auch nur etwa ein Euro pro erwerbstätiger Person und Monat für das große Pendlerpauschale bei einer Entfernung zwischen zwei und 20 Kilometer vom Arbeitsplatz an. In Salzburg sind es hingegen zehn Euro, in Niederösterreich 17 Euro und in Oberösterreich 23 Euro.<sup>114</sup> Jene Bundesländer, die hohe Beträge des großen Pendlerpauschales pro erwerbstätiger Person aufweisen, sind durch eine vergleichsweise schlechtere Verfügbarkeit des Öffentlichen Verkehrs auf kurzen Distanzen gekennzeichnet.

### Auch Bundesländer fördern das Pendeln

In allen Bundesländern außer in Wien gibt es zusätzlich zum bundesweiten Pendlerpauschale weitere Förderungen für Menschen, die eine gewisse Entfernung zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen. Im Gegensatz zum Pendlerpauschale handelt es sich um direkte Kostenzuschüsse und Beihilfen, weshalb auch von der Lohnsteuer befreite Personen profitieren. Bei der Vergabe der Zuwendungen wird neben der Pendeldistanz auch das Individual- oder Familieneinkommen berücksichtigt. Das höchste förderungswürdige Einkommen unterscheidet sich dabei ebenso wie die maximale Förderhöhe von Bundesland zu Bundesland. So können Personen in Oberösterreich bis zu 492 Euro an Fahrkostenzuschüssen erhalten, während in Kärnten maximal 264 Euro vergeben werden. Auch die Mindestdistanz unterscheidet sich zwischen den beiden Bundesländern: In Ober-

österreich müssen Menschen für eine Förderung mindestens 25 Kilometer zur Arbeit pendeln, in Kärnten sind Zuschüsse bereits ab fünf Kilometern Arbeitsweg vorgesehen.<sup>44</sup>

### Förderung des Arbeitspendelverkehrs reformieren

Eine Person, die mit dem Pkw zur Arbeit pendelt, verursacht pro Jahr durchschnittlich 1.750 Euro<sup>114</sup> an externen Verkehrskosten für die Allgemeinheit. Dazu zählen externe Unfallkosten, Gesundheits- und Klimakosten sowie Staukosten.

In den Stadtgebieten wird das zu den Stoßzeiten deutlich sichtbar. Immer mehr hochrangige Straßen werden nötig. Damit viele Menschen die Möglichkeit haben, im Öffentlichen Verkehr zur Arbeit zu fahren, ist eine österreichweite dichte Vernetzung bei Bus und Bahn mit kurzen und regelmäßigen Fahrtintervallen nach Vorbild der Schweiz dringend nötig. Wer öffentliche Verkehrsmittel benutzen kann, soll beim Pendlerpauschale jenen, die das Auto benutzen, gleichgestellt werden. Großes und kleines Pendlerpauschale sind auf gleiches Förderniveau zu vereinheitlichen.

### Förderungen an das Einkommen koppeln

Die Bedingungen für den Bezug des Pendlerpauschales sind darüber hinaus vom Einkommen abhängig zu machen. An Menschen mit geringem Einkommen sollte das Pauschale unabhängig von der Verkehrsmittelwahl vergeben werden, Menschen ab mittlerem Einkommen sollten hingegen nur für die Nutzung von Bus und Bahn Pendlerpauschale erhalten.

Neben dem Pendlerpauschale können Pendelnde in den meisten Bundesländern mit weiteren Förderungen rechnen. Die Zuwendungen sind in jedem Bundesland unterschiedlich und hängen von Pendeldistanz und Einkommen ab. In Wien gibt es keine derartigen Förderungen.

## Acht der neun Bundesländer Österreichs fördern den Arbeitspendelverkehr



	Bund	B	K	NÖ	OÖ	S	ST	T	V
Fördergegenstand	Pendlerpauschale	Fahrkostenzuschuss	Fahrkostenzuschuss	Pendlerhilfe	Fernpendlerbeihilfe	Pendlerbeihilfe	Pendlerbeihilfe	Fahrkostenbeihilfe	Fahrkostenzuschuss
Kosten im Jahr 2005 (in Millionen Euro)	517,3	0,266	4,2	2,03	3,064	–	0,705	0,115	–
<b>Fördervoraussetzungen (vereinfacht)</b>									
Minimaldistanz (in Kilometern)	20	20	5	25	25	25	25	20	2
Höchsteinkommen als Kriterium	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	–
Nutzung, Nutzungsmöglichkeit oder Tarife des Öffentlichen Verkehrs als Kriterium	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja
Maximale Förderhöhe (in Euro)	3.372 (Absatzbetrag)	339	264*	–	492	380	340	291	–

\* In Kärnten ist auch ein Ersatz der auf dem Arbeitsweg anfallenden Mautkosten möglich. Dieser Zuschuss ist hier nicht berücksichtigt.



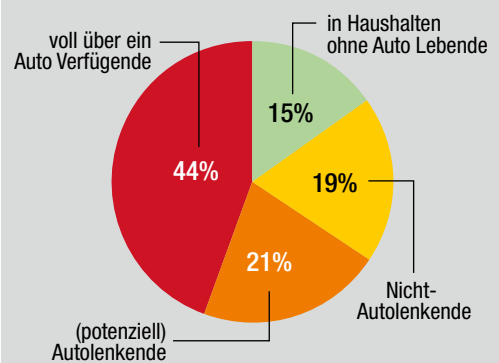
# Öffentliches Verkehrsnetz ist ein soziales Netz

Am Beispiel des Öffentlichen Nahverkehrs wird sichtbar, wie sich Mobilitätssicherung und Klimaschutz ergänzen. Gut ausgebauter Öffentlicher Nahverkehr gewinnt bei langfristig steigenden Treibstoffpreisen an Bedeutung für die Grundversicherung an Mobilität für alle Menschen.

Für viele Menschen in Österreich sichern Bus und Bahn die Mobilität. Insgesamt 56 Prozent der Bevölkerung, das sind 4,6 Millionen Menschen, sind ganz oder zum Teil auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

Auf 1.000 Menschen entfallen in Österreich 440 privat genutzte Pkw.<sup>99</sup> 44 Prozent der Bevölkerung oder 3,7 Millionen Menschen verfügen persönlich über einen Pkw. So verfügen 1,6 Millionen Kinder und Jugendliche und drei Millionen Erwachsene nicht persönlich über ein Auto. Sie legen kurze Strecken vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Für längere Strecken nutzen sie den Öffentlichen Verkehr oder Auto-Mitfahrten.<sup>113</sup>

## Öffentlicher Verkehr garantiert Mobilität für alle

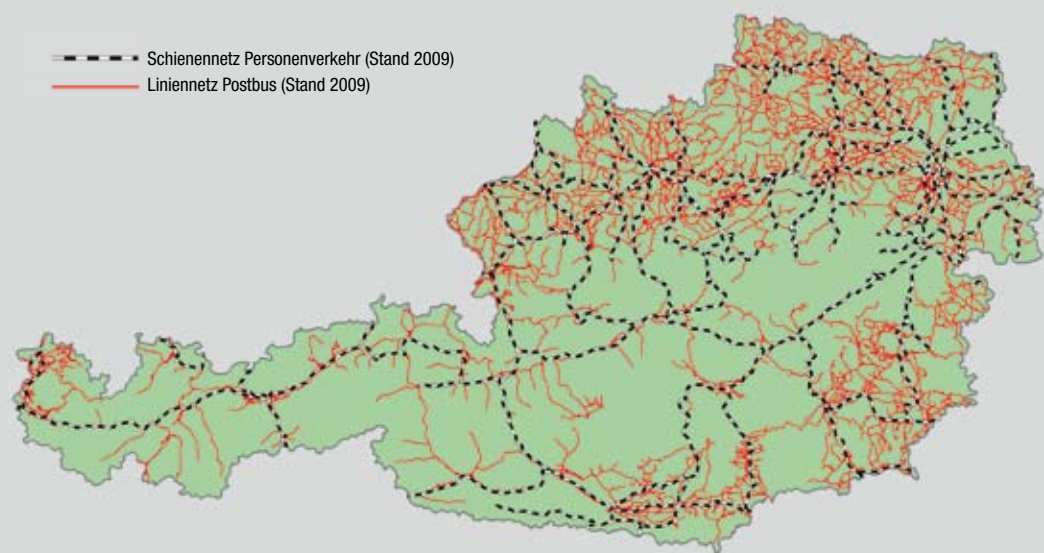


Öffentlicher Verkehr ist für mehr als die Hälfte aller Österreicherinnen und Österreicher ständig oder zum Teil Voraussetzung für ihre Mobilität.

## Bus und Bahn bringen Klimaschutz

Motorisierte Mobilität verbraucht Ressourcen und verursacht Abgase und Lärm. Die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs haben in Österreich

## Soziales Netz durch Öffentlichen Verkehr



Für viele Menschen in Österreich sind Bus oder Bahn die einzige Möglichkeit, mobil sein zu können. Der Öffentliche Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätssicherung für die Menschen in Österreich.

zwischen den Jahren 1990 und 2007 um 73 Prozent zugenommen.<sup>102</sup> Der Verkehrssektor verzeichnet die größten Wachstumsraten und ist neben der Industrie der stärkste Emittent von CO<sub>2</sub>. Auch der Flächenverbrauch des Verkehrs belastet zunehmend. Täglich werden in Österreich etwa 2,7 Hektar, das entspricht fast vier Fußballfeldern, mit Parkplätzen und Straßen verbaut.<sup>105</sup> Bus und Bahn hingegen verbrauchen viel weniger Ressourcen und verursachen auch weniger Abgase und Lärm. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Personenkilometer betragen im Öffentlichen Verkehr im Schnitt nur ein Fünftel jener des Pkw-Verkehrs.<sup>19</sup> Der Flächenverbrauch der Schiene bezogen auf die Fahrleistung beträgt nur ein Sechstel von jenem der Straße. Rund drei Viertel des Lärms werden vom Verkehr verursacht, 44 Prozent durch Pkw, acht Prozent von der Bahn und etwa 17 Prozent durch Lkw und Busse.<sup>90</sup>

### S-Bahnen werden weiter ausgebaut

Neben den städtischen Verkehrsmitteln U-Bahn, Straßenbahn und Bus gibt es in Wien seit dem Jahr 1962<sup>75</sup> ein eigenes S-Bahn-Netz. Täglich benutzen etwa 300.000 Menschen<sup>56</sup> die S-Bahn-Züge im Raum Wien und Niederösterreich. Im Jahr 2004 hat Salzburg mit dem Aufbau eines S-Bahn-Systems begonnen und im Jahr 2007 haben in Graz und Innsbruck S-Bahn-Systeme ihren Betrieb aufgenommen. In Vorarlberg werden die Regionalzüge als S-Bahn Vorarlberg bezeichnet und in Linz ist ebenfalls ein S-Bahn-System in Planung. S-Bahnen beziehungsweise Stadtbahnen haben den entscheidenden Vorteil, dass Fahrgäste direkt ohne Umsteigen aus dem Umland in die größeren Städte fahren können.

### Steigende Fahrgastzahlen

Die steigenden Fahrgastzahlen in Salzburg, Tirol und der Steiermark bestätigen die Investitionen in die S-Bahn-Systeme. Auf dem Abschnitt Salzburg Hauptbahnhof – Golling konnte zwischen den Jahren 2002 und 2007 ein Fahrgastzuwachs

## S-Bahn Graz nützt dem Klima und der Gesundheit



Jährliche Einsparungen in Tonnen	Treibhauseffekt CO <sub>2</sub> -Äquivalent		Ozonbildung Ethen-Äquivalent		Staub inkl. PM10	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Graz	1.700	2.300	4,9	6,6	0,10	0,20
Steiermark (ohne Graz)	3.800	5.400	28,0	38,0	0,70	0,90

Quelle: Joanneum Research 2008<sup>65</sup>  
Tabelle: VCO 2009

von 56 Prozent erreicht werden.<sup>64</sup> Die S-Bahn Steiermark steht derzeit bei einem Fahrgastzuwachs von zehn Prozent.<sup>1</sup> Bei der im Aufbau befindlichen Inntal S-Bahn gab es zwischen Telfs und Hall im März 2008 im Vergleich zum Vorjahr 17 Prozent mehr Fahrkartenverkäufe.<sup>55</sup>

Das Beispiel der S-Bahn Graz zeigt, wie sich Mobilitätssicherung für die Bevölkerung durch Nahverkehrsinvestitionen sowie Klimaschutz und Gesundheitsvorsorge positiv ergänzen.

### Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs steigern

Um die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu steigern, sind nicht nur qualitative Verbesserungen notwendig, sondern vor allem mehr und schnellere Verbindungen.<sup>128</sup> Da die Schieneninfrastruktur in den meisten Ballungsräumen Österreichs schon jetzt stark ausgelastet ist, bedeutet dies den (zumeist aufwändigen) Ausbau von Strecken und Knoten (Bahnhöfe, Terminals etc.). Für die meisten Pendlerinnen und Pendler sind öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zum Fahren mit dem eigenen Auto bereits jetzt preisgünstiger, da stark ermäßigte Zeitkarten angeboten werden.<sup>145</sup> Durch die langfristig steigenden Treibstoffpreise wird sich dieser Effekt noch verstärken. Allerdings steigen mit der vermehrten Nutzung auch die Ansprüche an Qualität und Komfort im Öffentlichen Verkehr.

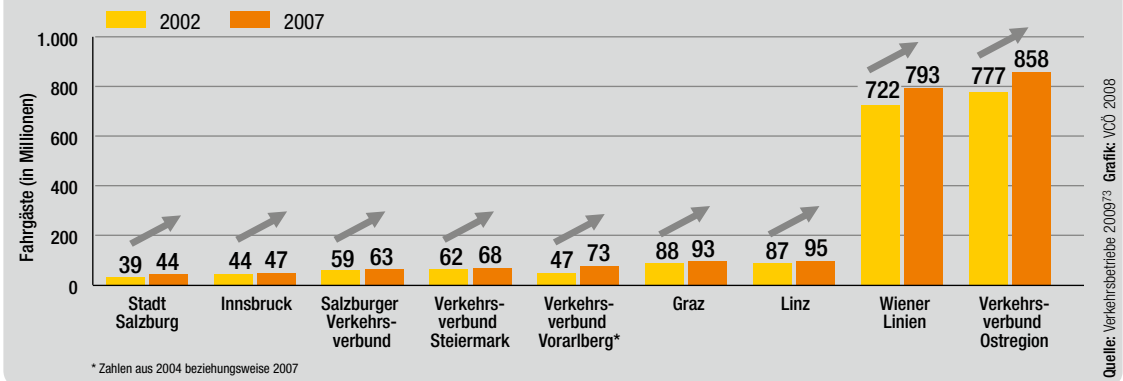
### Öffentlicher Verkehr macht Verkehr billiger

Die Gesamtkosten des Verkehrs sind für die Gesellschaft (in Prozent des Brutto-Inland-Produkts) in Städten mit einem höheren Verkehrsanteil von Öffentlichem Verkehr, Gehen und Radfahren niedriger.<sup>43</sup>

In Städten, die es geschafft haben, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split zwi-

Öffentlicher Verkehr sichert Basis-Mobilität unabhängig von Alter, Geschlecht und Einkommen.

## Bedarf an Öffentlichem Verkehr steigt



schen den Jahren 1995 und 2001 auf gleichem Niveau zu halten oder sogar auszubauen, ist ein Sinken der Kosten für das Gesamtverkehrsaufkommen zu beobachten. Diese setzen sich aus den Betriebskosten und den Investitionen im Öffentlichen Verkehr, den Ausgaben für den Straßenbau und den Kosten für den Gebrauch von Privat-Pkw zusammen. In Wien sanken diese Kosten zwischen den Jahren 1995 und 2001 von 6,88 Prozent auf 6,55 Prozent des regionalen Brutto-Inland-Produkts.<sup>43,122</sup>

### Ausbau der Infrastruktur und neue Fahrzeuge

Bei allen neuen S-Bahn-Systemen ist der Ausbau der Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung zur Angebotsverbesserung.

Beim Bau beziehungsweise der Modernisierung der Stationen sind Standards bezüglich Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und einfache Erreichbarkeit zu erfüllen. Die Ausstattung

der Stationen mit statischer und dynamischer Fahrgastinformation ist wesentlich für Fahrgäste. Bahnhöfe brauchen einfache und direkte Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln.

Eine weitere Notwendigkeit für einen modernen öffentlichen Nahverkehr ist eine zeitgemäße komfortable Ausstattung der Fahrzeuge. Wichtige Punkte bei der Beschaffung von Fahrzeugen sind Klimatisierung des Fahrgastbereichs, Barrierefreiheit, ausreichend Platz zum Transport von Fahrrädern und Kinderwägen und eine umfassende Fahrgastinformation durch Anzeigen und Ansagen.

### Österreichweite Vernetzung der Fahrpläne

Neben den erfolgreichen S-Bahn-Projekten in Salzburg, Tirol und der Steiermark ist auch die österreichweite Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs ein wichtiger Bestandteil, um die Klimaschutzziele zu erreichen und Mobilität für alle Menschen zu sichern. Der Öffentliche Verkehr wird umso stärker angenommen, je besser die Angebote aufeinander abgestimmt werden. Deshalb ist ein Gesamtkonzept für ganz Österreich nötig. Häufigere und regelmäßige Verbindungen, kurze Wartezeiten beim Umsteigen, gesicherte Anschlüsse, sowie Angebote auch am späteren Abend erhöhen die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs. So kann Mobilitätssicherung für alle ermöglicht und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

## Grundsicherung an Mobilität durch S-Bahnen

Bei der S-Bahn Salzburg werden insgesamt zwölf neue Stationen errichtet, die 19 schon bestehenden Stationen werden für die S-Bahn adaptiert, dazu zählt auch der Umbau des Salzburger Hauptbahnhofs. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 232 Millionen Euro ist es österreichweit das investitionsintensivste Schienen-nahverkehrsprojekt, welches im Generalverkehrsplan enthalten ist. Von den ÖBB werden 21 Fahrzeuge auf ihren Linien eingesetzt, die Salzburger Lokalbahn setzt 18 Fahrzeuge ein.<sup>63</sup>

Bei der S-Bahn Steiermark werden von den ÖBB insgesamt 35 Garnituren nur für die S-Bahn eingesetzt. Im Endausbau verfügt die S-Bahn Steiermark über neun Linien die gemeinsam von ÖBB, Graz-Köflacher Bahn und Steiermärkische Landesbahn betrieben werden. Drei Ausweichen werden bis 2010 errichtet, um auf der Ostbahn den Takt weiter zu verdichten. Im Jahr 2016 soll die S-Bahn Steiermark im Endausbau fertig sein.<sup>1</sup>

# Soziale Aspekte der Mobilität im ländlichen Raum

Ländlicher Raum ist abseits von kleinen, regionalen Zentren meist stark zersiedelt. Die Wege zum Einkauf, zur Arbeit oder zu Freizeiteinrichtungen sind oft lang und zu Fuß kaum zu bewältigen. Die Anforderungen an den Öffentlichen Verkehr sind dementsprechend hoch.

In Österreich verfügen durchschnittlich 76 Prozent der Haushalte über einen Pkw, im ländlichen Raum liegt dieser Wert bei 83 Prozent. Während im urbanen Raum nur 14 Prozent der Haushalte über ein Zweitauto verfügen, sind es im ländlichen Raum 36 Prozent.<sup>87</sup> Die Mobilitätschancen jener Personen, die nicht Auto fahren, sind in peripheren Regionen stark eingeschränkt. Dies betrifft vor allem Seniorinnen und Senioren sowie Kinder und Jugendliche. Diese nicht-automobilen Bevölkerungsgruppen nehmen bei Wegen, die ein Auto erfordern, bedarfsorientierte Verkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis oder Hol- und Bringdienste in Anspruch, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen oder sind auf Mitfahrgelegenheiten bei Familienangehörigen angewiesen.

## Mangel an Mobilitätsmöglichkeit erschwert Teilnahme am sozialen Leben

Rund ein Drittel der über 65-Jährigen in Gemeinden bis zu 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verfügt über einen Führerschein.<sup>74</sup> Der Großteil älterer Personen ist ohne Auto unterwegs. Die Bereitschaft dieser Bevölkerungsgruppe beispielsweise zu gehen, ist grundsätzlich hoch. So legen über 85-Jährige rund 68 Prozent ihrer Wege zu Fuß zurück.<sup>87</sup> Im zersiedelten, ländlichen Raum ist der öffentliche Straßenraum für Gehende oft nur mangelhaft ausgestattet. Es fehlen Gehwege und Beleuchtungen. Fußgängerinnen und Fußgänger müssen auf Straßenbankette ausweichen und weite Distanzen zurücklegen. Die Teilnahme am sozialen Leben und der Besuch von Veranstaltungen gestalten



Foto: bilderbox

sich für Pensionistinnen und Pensionisten daher oft schwierig.

Die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen wird bis ins Jahr 2031 auf rund 22 Prozent (im Jahr 2006 waren es 16 Prozent) anwachsen, also rund ein Viertel der Bevölkerung ausmachen.<sup>78</sup> Dem Öffentlichen Verkehr kommt die Rolle zu, die Mobilitätsbedürfnisse dieser wachsenden Bevölkerungsgruppe abzusichern. Dabei ist es wichtig, Erreichbarkeit für alle zu gewährleisten beziehungsweise spezielle Bedürfnisse älterer Personen zu bedenken. In Deutschland fühlt sich jede fünfte befragte Person ab 60 Jahren durch körperliche Behinderungen in der Mobilität eingeschränkt. Die zu Fuß zurückgelegten Wege dieser Bevölkerungsgruppe sind im Durchschnitt kürzer als 1,5 Kilometer.<sup>42</sup> Weite Distanzen zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und steil ansteigende Wege sind kaum zu bewältigen.

## Soziale Benachteiligung von Jugendlichen im ländlichen Raum

Neben der älteren Bevölkerung sehen sich vor allem Jugendliche im ländlichen Raum mit sozialer Benachteiligung konfrontiert. Der Besitz eines eigenen Autos spielt gerade bei dieser Bevölkerungsgruppe eine wichtige Rolle und wird mit individueller Freiheit gleichgesetzt.<sup>27</sup> Neben dem Öffentlichen Verkehr für den Weg

Kinder, Jugendliche und ältere Personen sehen sich im ländlichen Raum mit Mobilitätseinschränkungen konfrontiert, die zu sozialer Benachteiligung führen können. Der Öffentliche Verkehr spielt hier eine zentrale Rolle.



zur Schule und den Wegen zu Fuß oder per Rad beschränken sich die Mobilitätsmöglichkeiten in vielen Ortschaften auf bedarfsorientierten Verkehr wie Anrufsammeltaxi, Dorfmobil etc. Am Beispiel des Dorfmobils in der Gemeinde Klaus in Oberösterreich wird auch deutlich, wie hoch der Anteil Jugendlicher und älterer Personen unter den Mitfahrenden ist: 48 Prozent der Fahrgäste sind jünger als 18 Jahre, 27 Prozent sind 65 Jahre und älter.<sup>27</sup> Für diese Bevölkerungsgruppen spielt der Öffentliche Verkehr eine große Rolle, die Möglichkeit zur Nutzung empfinden sie als besonders positiv. So gibt rund die Hälfte der Mitfahrenden an, seit der Einführung des Dorfmobils mehr Kontakt zu anderen Menschen der Gemeinde zu haben. 90 Prozent fühlen sich jetzt flexibler und unabhängiger in ihren täglichen Erledigungen.<sup>27</sup>

Bedarfsorientierte Verkehrsmittel sichern dort Mobilität, wo das öffentliche Verkehrsnetz nicht ausreichend ausgebaut ist. Gerade im ländlichen

Raum kommt es zu einer Ausdünnung der öffentlichen Infrastruktur. Zwischen den Jahren 1970 und 2004 wurden in Österreich beispielsweise 13 Prozent des Bahnnetzes im Personenverkehr eingestellt, vor allem Regionalbahnen.<sup>93</sup>

### Nahversorgung bereits aus vielen Ortskernen verschwunden

Die Verringerung des Angebotes an Öffentlichem Verkehr geht Hand in Hand mit der Struktur-schwächung von Regionen. Der vermehrte Pkw-Verkehr führt dazu, dass Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen in Ballungszentren besucht werden. Geschäfte in kleinen, regionalen Zentren sehen sich hingegen mit verminderter Frequenz von Kundinnen und Kunden konfrontiert. Viele Geschäfte, die die Nahversorgung in unmittelbarer Nähe sichern könnten, sperren zu. In Österreich ist seit dem Jahr 1980 die Gesamtzahl der Lebensmittelgeschäfte von über 27.000 auf 16.286 im Jahr 2007 zurückgegangen.<sup>100,125</sup> So verfügten im Jahr 2005 15,1 Prozent der Gemeinden Salzburgs über keinen Nahversorgungs-betrieb, in der Steiermark waren es im Jahr 2005 sogar 25,6 Prozent von 542 Gemeinden.<sup>69</sup>

Durch die Schließung von Nahverkehrs-betrieben im Ortszentrum oder innerhalb von Siedlungen, die zu Fuß oder per Öffentlichem Verkehr zu erreichen sind, verschlechterte sich die Lebensqualität jener Personen, die über kein Auto verfügen. Damit einher geht der Funktionsverlust des Ortskernes als Zentrum dörflichen Lebens und Kommunikationsforum. Das kann negative Auswirkungen auf das gesellschaftliche Leben in der Gemeinde haben.<sup>2</sup>

Neben einem Mangel an Nahversorgungs-betrieben sind viele ländliche Gebiete durch ein geringes Angebot an Arbeitsplätzen gekennzeichnet. Die Gestaltung kompakterer Siedlungsformen ist eine große Herausforderung für die Raumplanung. Durch das Stoppen der Zersiedelung, die Wiederbelebung der Ortskerne und Schaffung von kurzen Wegen sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes kann sich der ländliche Raum zu einem konkurrenzfähigen Wohnort und Arbeitsplatz entwickeln, der eine hohe Lebensqualität aufweist.

## Neue Mobilitätsmodelle im ländlichen Raum

### Modellprojekt „Dorfmobil“ (Beispiel Gemeinde Klaus):

Taxiähnlicher Zubringer zum bestehenden öffentlichen Verkehrsnetz. Fahrtwünsche werden mindestens eine halbe Stunde vor Abfahrt bei der Zentrale angemeldet. Interessant überall dort, wo das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln stark ausgedünnt und eng mit dem Schulverkehr verknüpft ist.

### „Ortstaxi“ (Beispiel Gemeinde Steinbrunn):

Fahrten zu Zielen im Gemeindegebiet sind rund um die Uhr möglich. Gezahlt wird ein Fixtarif von drei Euro, den Rest begleichen die Tourismusverbände.

### Gmoa-Bus (Beispiel Gemeinde Purbach am Neusiedlersee):

Der Gemeindebus fährt ohne fixe Fahrpläne und Haltestellen im Ortsgebiet. Fahrgäste werden nach telefonischer Voranmeldung direkt von der Haustür abgeholt und direkt bis ans Ziel (innerhalb des Ortsgebietes) geführt. Die Einzelfahrkarte kostet einen Euro, eine Tageskarte zwei Euro, eine Jahreskarte ist um 150 Euro erhältlich.

### Krankentransporte und Therapiefahrten durch Taxiunternehmen:

Fahrtendienste mit nach räumlichen Entfernungen gestaffelten Fixpreisen. Durch Verträge mit den Krankenkassen werden die Fahrtkosten (teilweise) rückvergütet.

### Abstimmung der (Fach-)Arzttermine (Beispiel Bad Ischl):

Die Termine werden abgestimmt auf die Anreisemöglichkeiten älterer Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln vergeben.

### Shuttledienst (Beispiel Bad Goisern, angeboten vom Verein Pro mente):

Ältere Menschen werden mit Shuttledienst zum Arzt beziehungsweise Therapiezentrum gebracht.

# Straße als Raum für soziale Interaktion

Die Motorisierung unserer Gesellschaft seit Mitte der 1950er-Jahre hat Straßen von Orten der Begegnung zu Pkw-Verkehrsflächen verkommen lassen. Begegnungszonen, Wohnstraßen und Shared Space versuchen das wieder zu korrigieren.

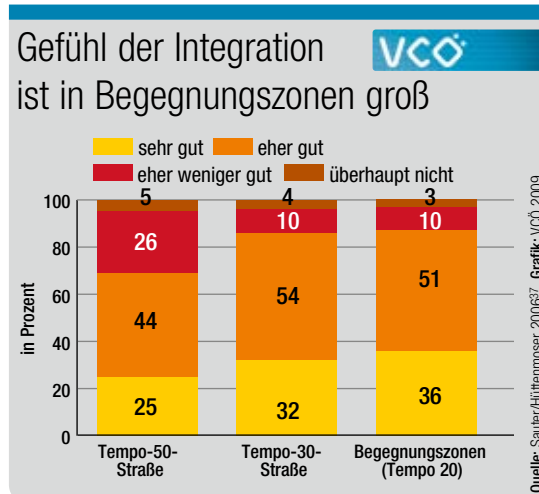
Die Motorisierung der Gesellschaft hat das Wohnumfeld stark verändert. Hoch mobile Einzelne sind in ihrem Sozialleben nicht auf räumliche Nähe angewiesen.<sup>9,10,60,119</sup> Es gibt aber auch Gruppen, die Nachbarschaft intensiver pflegen oder mehr darauf angewiesen sind. Dies sind vor allem Kinder, deren Betreuungspersonen und ältere Menschen.<sup>39</sup> Das Ausmaß, in dem Kinder soziale Beziehungen in der unmittelbaren Nachbarschaft pflegen, ist weitgehend vom Wohnumfeld und vom Straßenverkehr abhängig.<sup>36,40,136,148</sup>

Ist das nähere Wohnumfeld zu stark durch Verkehr gefährdet, dürfen Kinder, so betonen Eltern bei Befragungen, Wohnung, Haus oder Garten nicht unbegleitet verlassen.<sup>153</sup> Ist die Wohnsituation hingegen im Verkehrsaufkommen günstiger, dürfen Kinder unbegleitet ins Freie. So sind in einem Außenbezirk Zürichs bei Schönwetter 30 Prozent der Drei- bis Neunjährigen bis zu zwei Stunden pro Tag im Freien, 28 Prozent bis zu vier und 15 Prozent mehr als vier Stunden.<sup>36,40,136,148</sup>

Ein durch Straßenverkehr nicht übermäßig gefährdetes Wohnumfeld wirkt sich nicht nur entscheidend auf das Ausmaß der sozialen Beziehungen aus. Bedeutend ist dies auch in der sozialen und motorischen Entwicklung der Kinder. Sie sind geschickter, bewegen sich sicherer und sind selbstständiger.<sup>41</sup>

## Der Straßenraum ist Kommunikationszone

Ein verkehrsberuhigtes Wohnumfeld hat auch für erwachsene Personen ein hohes integratives Potenzial. Beim Vergleich einer Basler Hauptstraße (Tempo 50) mit einer Tempo-30-Zone sowie ver-



schiedenen Begegnungszonen, in denen Tempo 20 mit Vorrang für Gehende gilt, wiesen Letztere das höchste Integrationspotenzial für Familien mit kleineren Kindern auf. Eindeutig ist der Zusammenhang bei der Kommunikation „über die Straße hinweg“. Sie ist umso intensiver, je weniger Verkehr es in der jeweiligen Straße gibt und je weniger Parkplätze die Interaktion der Menschen behindern. Bewohnerinnen und Bewohner von Begegnungszonen fühlen sich darüber hinaus am häufigsten in ihrer Straße „zu Hause“. Auch das subjektive Integrationsgefühl ist mit 87 Prozent in Begegnungszonen wesentlich höher als in der Tempo-50-Straße (69 Prozent).<sup>37</sup>



Foto: fnollia

Ein Großteil der Bewohnerinnen und Bewohner von Begegnungszonen fühlt sich in ihrer Straße integriert. Begegnungszonen (es gilt Tempo 20 und Gehende haben Vorrang) gibt es in der Schweiz.

Ein weitgehend auto-freies Wohnumfeld bringt vor allem für Kinder mehr Sicherheit und steigert die Lebensqualität aller Menschen. Hohes Verkehrsaufkommen in Siedlungen führt dazu, dass der öffentliche Raum kaum für soziale Interaktion genutzt werden kann.

# Chancengleichheit auch bei Mobilität

Frauen und Männern werden gesellschaftlich nach wie vor verschiedene Rollen zugewiesen. Das spiegelt sich auch in ihrem Mobilitätsverhalten wider. Eine geschlechtersensible Herangehensweise an Mobilität im Sinne von Gender Mainstreaming und Gender Budgeting ist in der Planung von Verkehrssystemen notwendig, um Chancengleichheit zu gewährleisten.

Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit oder beim Einkauf, um soziale Beziehungen zu knüpfen und zu erhalten oder um am politischen und kulturellen Leben teilzunehmen – es gibt kaum Menschen, die nicht in vielfältiger Weise Wege zurücklegen. Es sind Frauen oder Männer, Mädchen oder Burschen, die diese Wege zurücklegen – also Menschen mit einem biologischen und sozialen Geschlecht.

Nach wie vor existiert auch in Österreich eine deutlich geschlechterspezifische Arbeitsteilung, mit strukturellen Rollenzuweisungen in der Erwerbs-, Versorgungs- und Hausarbeit. Diese Rollen haben Einfluss auf die Mobilität von Menschen. So werden Funktionen wie Begleiten von Kindern und älteren Menschen oder die Wege für andere Menschen, etwa Kranke oder Ältere,

mehrheitlich von Frauen erfüllt und auch von Frauen erwartet.

Bei der Anzahl der Wege bestehen keine Geschlechtsunterschiede. So legen Frauen wie Männer beispielsweise in Niederösterreich im Durchschnitt 3,3 bis 3,4 Wege pro Tag zurück.<sup>46</sup>

## Im Schnitt sind Frauen anders unterwegs als Männer

Obwohl in Statistiken nur zwischen Frauen und Männern unterschieden wird (biologisches Geschlecht), spiegeln sie auch gesellschaftliche Rollenzuschreibungen wider (Gender).

15 Prozent der Frauen und neun Prozent der Männer legen Wege von weniger als einem halben Kilometer, also Strecken, die auch zu Fuß sehr gut bewältigt werden können, gehend zurück. Elf Prozent der Frauen und 16 Prozent der Männer legen täglich Wege zwischen 20 und 50 Kilometern zurück. Die Wegedauer beträgt bei Frauen durchschnittlich 23 Minuten, bei Männern 28 Minuten.<sup>46</sup>

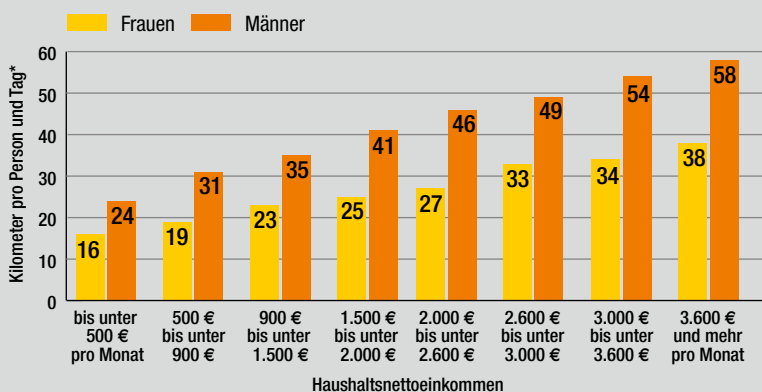
Im Mittel legen Männer 46 Kilometer pro Tag zurück, davon 30 Kilometer mit dem Auto. Frauen sind pro Tag 29 Kilometer unterwegs, davon zwölf Kilometer als Autofahrerinnen.<sup>42</sup>

Männer haben meist einen klaren „Hauptwegezweck“. 40 Prozent ihrer Wege führen zum Arbeitsplatz oder sind dienstlich, 21 Prozent betreffen die Freizeit und zwölf Prozent dienen dem Einkauf. Fünf Prozent der Wege von Männern haben den Zweck „Bringen und Holen von Personen“, bei Frauen sind es zwölf Prozent. Die Wegezwecke „Arbeitsplatz“ (23 Prozent), „Einkauf“ (22 Prozent) und „Freizeit“ (21 Prozent) werden von Frauen nahezu gleich häufig angegeben.<sup>46,47</sup>

Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern werden empirisch festgestellt, doch wird bei gängigen Fragebögen von Verkehrs- und Mobilitätsbefragungen durch die Formulierung der Fragen oft eine bestimmte Antwort begünstigt. Beispielsweise werden durch

Je höher das Einkommen pro Haushalt, desto mehr Verkehrsleistungen werden in Anspruch genommen. Gleichzeitig legen in allen Einkommensklassen in Deutschland Frauen im Durchschnitt weniger Kilometer am Tag zurück als Männer.

## Im Schnitt legen Männer bei gleichem Einkommen mehr Kilometer pro Tag zurück



\* in Deutschland im Jahr 2002

Quelle: infas/BMVBSD/W 2004/2. Grafik: VCO 2009



die Fragestellungen Wege, die für die Erwerbstätigkeit zurückgelegt werden, deutlich besser abgebildet als Wege, die für Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit gemacht werden.<sup>47</sup>

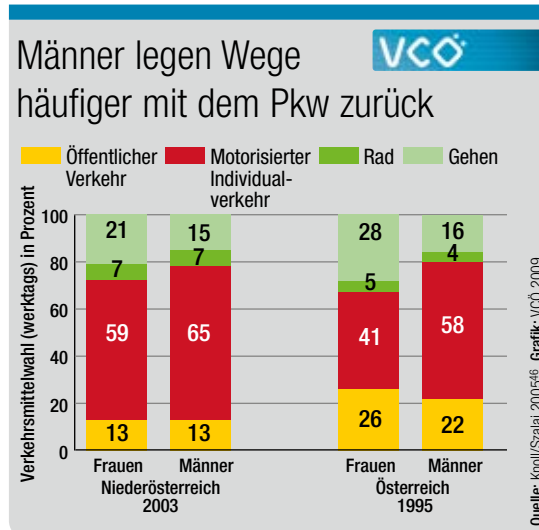
### Geschlechterpolitische Strategien verändern Realitäten

Genderkompetenz ist die Fähigkeit von Personen, in ihren Aufgaben und Handlungsbereichen Geschlechteraspekte zu erkennen und zu bearbeiten. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung für ein erfolgreiches Umsetzen von geschlechterpolitischen Strategien. Sie setzt Selbstreflexion, Kenntnisse über Genderforschung und Gendertheorien voraus und umfasst die drei Felder Wissen, Erkennen und Handeln.

Gender Mainstreaming hat das Ziel, Ungleichheitsstrukturen zu beseitigen und Geschlechtergerechtigkeit zu erreichen. Als politische Strategie bringt es die Genderperspektive in alle (politischen) Entscheidungsprozesse ein, womit diese für Geschlechtergerechtigkeit nutzbar gemacht werden, was zu einer Veränderung der Geschlechterverhältnisse führt.<sup>142</sup>

Gender Mainstreaming betrifft demnach Frauen und Männer, die an der Entwicklung, Gestaltung, Umsetzung und Evaluierung politischer Konzepte beteiligt sind. Es ist eine Aufgabe, die sämtliche Tätigkeitsbereiche und politische Handlungsfelder berührt und darauf abzielt, bei der Planung politischer Strategien die Interessen und Wertvorstellungen beider Geschlechter und deren Diversität (etwa in Alter, Bildung, sozialer Lage, Herkunft oder Religion) bewusst wahrzunehmen und zu berücksichtigen.

Bei politischem Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante oder realisierte Politik oder Maßnahme auf die Geschlechter haben und ob ein Beitrag zur Veränderung der bestehenden Geschlechterordnung geleistet wird.



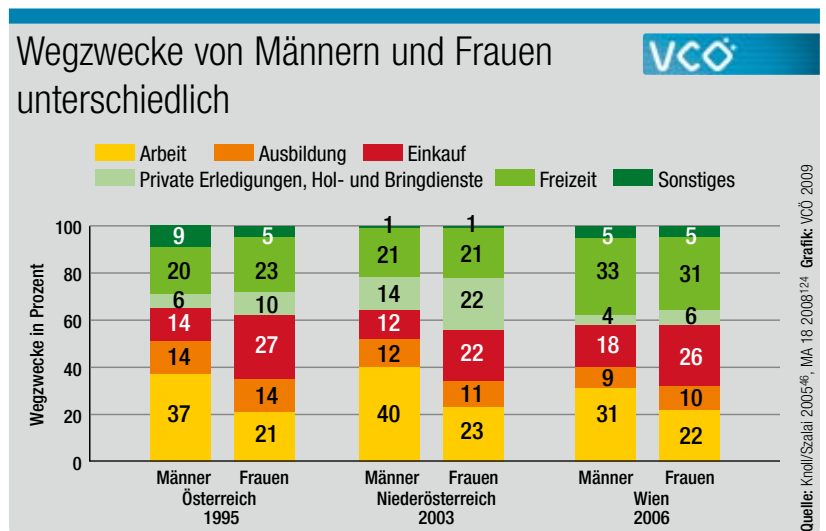
Frauen gehen durchschnittlich mehr Wege zu Fuß und nutzen öffentliche Verkehrsmittel intensiver als Männer.

### Gender Budgeting zeigt die geschlechtsspezifische Wirkung von Budgets

Mit Gender Budgeting werden geschlechtsdifferenzierte Analysen der Einnahmen und Ausgaben von öffentlichen Haushalten bezeichnet. Gender Budgeting-Analysen und darauf aufbauende geschlechterpolitische Zielformulierungen und Umsetzungsmaßnahmen sollen sicherstellen, dass Frauen und Mädchen beziehungsweise Männer und Burschen den gleichen Zugang zu öffentlichen Haushaltsmitteln haben.<sup>143</sup>

Beispielsweise können die Auswirkungen öffentlicher Einnahmen und Ausgaben auf Frauen

Im Schnitt legen Frauen deutlich weniger Wege für bezahlte Arbeit zurück als Männer. Dafür sind sie deutlich häufiger für Tätigkeiten wie Einkauf oder Hol- und Bringdienste unterwegs.



Meistens sind es Frauen, die Kinder und ältere Personen im Alltag begleiten.



Foto: bildbox

und Männer im Allgemeinen sowie getrennt nach verschiedenen sozialen Gruppen ermittelt werden: Wie ist die Verteilung von Ausgaben und Einnahmen auf die Geschlechter? Wie wirkt die Haushaltspolitik kurz- und langfristig auf die geschlechterspezifische Verteilung von Ressourcen? Wie sind die Wirkungen in Bezug auf die bezahlte und unbezahlte Arbeit von Frauen und Männern?<sup>17</sup>

### Geschlechterspezifische Wirkung von Budgets

Seit dem Jahr 2003 werden in Berlin Gender Budgeting-Nutzenanalysen durchgeführt und ermittelt, ob die Programme, Angebote und Leistungen vermehrt von Frauen oder Männern genutzt werden und wie sich das Budget geschlechterspezifisch verteilt. So zeigt sich beispielsweise für die Sportförderung auf Ebene der Bezirke Berlins, dass Sportanlagen mehr von Männern genutzt werden als von Frauen, und dass im Durchschnitt 37 Prozent der Vereinsmitglieder weiblich sind. Je nach Altersgruppe schwanken die Werte zwischen 30 und 45 Prozent.<sup>51</sup>

In Wien ist der 12. Bezirk (Meidling) seit dem Jahr 2005 Gender Budgeting-Pilotbezirk. Alle durch den Bezirk steuerbaren Ausgaben wurden einer Gender Budgeting-Analyse unterzogen. Das Ergebnis ist ein kommentierter Bezirksvoranschlag, der eine geschlechterspezifische Darstellung der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Zielgruppen enthält. Zudem zeigt er bei nahezu allen für den Bezirk anordnungsbefugten Magistratsdienststellen auf, welche Maßnahmen in Hinblick auf eine gendergerechte Verteilung der Mittel oder Verbesserung beim Angebot der Dienstleistungen geplant sind. Die Analyse beschäftigt sich auch mit den Mitteln, die für Radverkehrsanlagen und Straßenbau verwendet werden.

Dabei wurden die konkreten Ausgaben mit

dem geschlechterspezifischen wienweiten Modal Split in Verbindung gebracht. Die Ergebnisse zeigen, dass Maßnahmen, je nachdem welche Fortbewegungsart damit unterstützt wird, zu 60 Prozent Frauen (wenn es sich um Ausgaben handelt, die das Gehen attraktiveren) beziehungsweise zu 59 Prozent Männern (wenn es sich um Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr handelt) zugutekommen.<sup>54</sup>

### Gender Budgeting-Analysen für die Mobilität

Gender Mainstreaming und Gender Budgeting sind umfassende Ansätze, die dem Handeln von Verantwortlichen in Planung, Wissenschaft, Politik und Verwaltung sowie Gleichstellungs-, Gender- und Frauenbeauftragten als politische Strategie zugrunde liegen sollten.

Gender-Analysen können Geschlechterverhältnisse in den relevanten Organisationen sichtbar machen und Geschlechterkonstruktionen und Geschlechterannahmen in verkehrsplanerischen Erhebungsmethoden aufdecken.<sup>47</sup> Gender Budgeting-Analysen erfassen die jeweiligen Anteile der Budgetmittel (Einnahmen und Ausgaben) im Straßenbau, für Investitionen in Radverkehrsanlagen, den Öffentlichen Verkehr bei Fußwegen oder sonstigen Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit Geschlechterverhältnissen.

### Geschlechtergerechte Zielformulierungen für die Mobilität

Die Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen steht vor folgendem Dilemma: einerseits die im offiziellen Diskurs der Planungswissenschaften, in den gängigen Lehrmeinungen, Theorien und Paradigmen der Profession weitgehend unsichtbaren Geschlechterverhältnisse aufzudecken, um Unterschiede in den Ausgangspositionen von Frauen und Männern zu berücksichtigen, andererseits nicht zu einer Festschreibung traditioneller Geschlechterrollen beizutragen, sondern zur Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse.<sup>121</sup>

Chancengleichheit in der Mobilität kann nur erreicht werden, wenn Menschen mit ihren sozialen Geschlechtern von planungs- und entscheidungsverantwortlichen Personen wahrgenommen werden und wenn deren unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche an „das Geplante und Gebaute“ benannt sind.

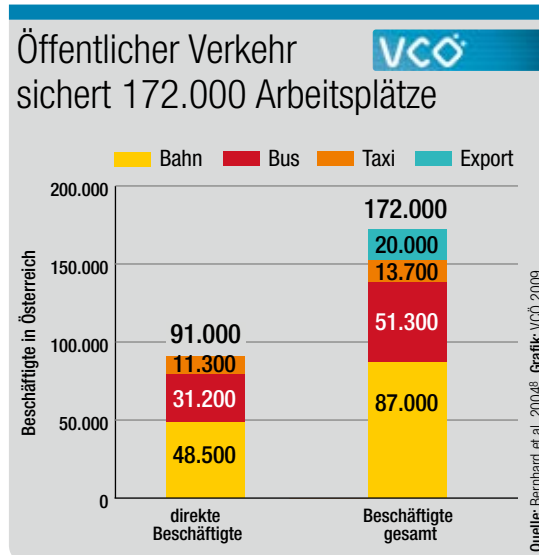
# Verkehrsbereich sichert Arbeitsplätze

**Der Öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Österreich, der nicht nur bereits bestehende Arbeitsplätze sichert, sondern auch neue schafft. So erzielen Investitionen in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, der Bahnhöfe und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung deutlich bessere Beschäftigungseffekte als beispielsweise der Ausbau hochrangiger Straßen.**

Wenn von Arbeitsplätzen im Verkehrsbereich gesprochen wird, ist meist die Autoindustrie gemeint. Aber Österreich hat keine Autoproduktion, sondern ist in der Zulieferungsindustrie der Autobranche stark. Der Automarkt in Westeuropa ist gesättigt. Die Wachstumsraten vor allem in den Ballungsräumen gehen dramatisch zurück. In Wien gab es beispielsweise im Jahr 2007 bereits weniger Autos als im Jahr 2006. Ein Wandel in der Produktpalette der Zulieferindustrie Österreichs ist notwendig, um sich von der angeschlagenen Autoindustrie unabhängig zu machen. Eine staatliche Verschrottungsprämie, die den Neuwagenkauf fördern soll, ist das falsche Signal.

In Summe sind in Österreich rund 372.000 Personen im Verkehrsbereich tätig.<sup>65</sup> Das sind elf Prozent aller erwerbstätigen Menschen in Österreich.<sup>80</sup> Nach Wirtschaftssparten betrachtet, arbeiten etwa 216.000 Menschen in der Automobil-Zulieferindustrie und 156.000 Menschen in verschiedensten Beschäftigungsfeldern des Verkehrsbereichs.<sup>65</sup>

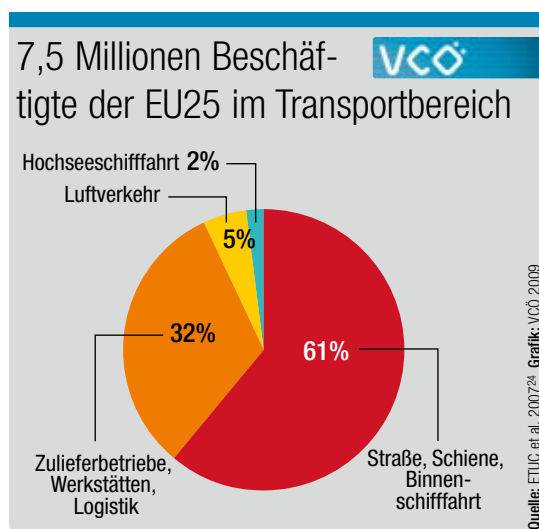
EU-weit (EU25) waren im Jahr 2003 ungefähr 7,5 Millionen Menschen im Transportwesen beschäftigt: 61 Prozent beim Transport auf Straße, Schiene und Binnenschifffahrt, zwei Prozent in der Hochseeschifffahrt, fünf Prozent beim Luftverkehr und 32 Prozent in Zulieferbetrieben, Werkstätten oder in den verschiedenen Bereichen der Logistik.<sup>24</sup> Bezogen auf die gesamten Erwerbstätigen in der EU25 (im Vergleichszeitraum) ergibt sich, dass vier Prozent einen Arbeitsplatz im Verkehrsbereich haben.<sup>25</sup>



Werden die Beschäftigungszahlen im Öffentlichen Verkehr betrachtet, sichern Bus-, Bahn- und Taxiverkehr samt den zugehörigen Vorleistungen Arbeitsplätze für etwa 152.000 Menschen in Österreich. Dazu kommen weitere 20.000 Beschäftigte durch Exporte der Bahnzulieferindustrie.

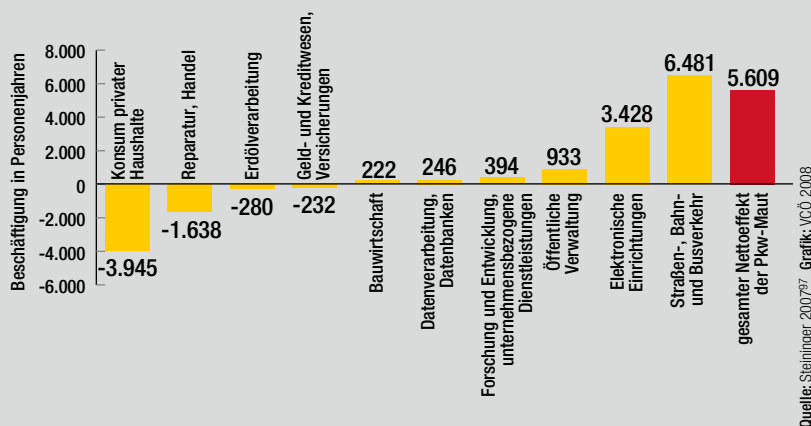
## Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr

Durch Öffentlichen Verkehr wird das Einkaufsvolumen in der Stadt gebunden, in Wien beispielsweise ungefähr ein Viertel der gesamten Kaufsumme der Wiener Einkaufsstraßen. Eine optimale Anbindung von Geschäften an den Öffentlichen Verkehr bringt deutlich höhere Umsätze als ohne Anbindung an den Öffentlichen Verkehr. Zudem steigt die Attraktivität von Grundstücken in der Umgebung von Knotenpunkten des Öffentlichen Verkehrs enorm.<sup>76</sup>



Vier Prozent der Erwerbstätigen in der EU25 arbeiten im Verkehrsbereich. Das sind rund 7,5 Millionen Menschen.

## Pkw-Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen hat beachtliche Netto-Beschäftigungseffekte



Der Beschäftigungseffekt einer Pkw-Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich wäre enorm und würde einen Nettoeffekt von rund 5.600 Personen-Beschäftigungsjahren erzielen.

### Vielfältige Beschäftigung im Verkehrsbereich

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erzeugen unterschiedliche Beschäftigungseffekte. Unterschieden werden die Effekte während der Planungs-, der Bau- und der Nutzungsphase. Zudem können Beschäftigungseffekte während der Bauphase in direkte, indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte unterteilt werden.

- Beschäftigungseffekte während der Planung: Die Planung von großen Infrastrukturprojekten ist eine komplexe Aufgabe, bei der viele Faktoren berücksichtigt werden und viele Fachdisziplinen zusammenarbeiten müssen. Das Spektrum reicht von der Planung selbst über Gutachten, Behörden bis hin zu Anwaltskanzleien.
- Beschäftigungseffekte während des Baus: Direkte Beschäftigungseffekte durch staatliche Investitionen in den Neubau von Infrastruktur-

anlagen entstehen durch die erhöhte Nachfrage in der Baubranche, die Arbeitsplätze schafft. Indirekte Beschäftigungseffekte ergeben sich aus den zahlreichen Vorleistungen vor und während der Bauabwicklung, und so genannte induzierte Beschäftigungseffekte durch die Konsumausgaben der Beschäftigten.<sup>29</sup>

Große regionale Beschäftigungswirkungen lassen sich durch den Bau großer Infrastrukturprojekte heutzutage nicht mehr garantieren: Aufgrund des Europäischen Vergabegesetzes<sup>140</sup> werden solche Vorhaben europaweit ausgeschrieben. Eine Fülle von Formvorschriften zusammen mit meist strengen Eignungskriterien führt oft dazu, dass große, international tätige Baufirmen den Zuschlag bekommen, die bestenfalls kleine, lokal ansässige Firmen für Zulieferleistungen beauftragen. Die regionalen Beschäftigungseffekte im Inland sind in diesen Fällen oft gering.

- Vorübergehende Beschäftigungseffekte pro Streckenkilometer: Beschäftigungseffekte durch Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind sehr stark projektabhängig, insgesamt werden sie allerdings als gering eingestuft. So ergibt sich bezogen auf den Straßenbau ein nur vorübergehender Beschäftigungseffekt von bis zu 85 Personenjahren pro Straßenkilometer, im Gleisbau ist er doppelt so hoch und beträgt bis zu 170 Personenjahre pro Schienenkilometer.<sup>61</sup>

- Beschäftigungseffekte im Betrieb: Nachhaltiger sind jene Effekte, die nach dem Bau eines Verkehrsinfrastrukturprojekts entstehen.<sup>29</sup> Bei Autobahnen und Schnellstraßen sind dies beispielsweise Arbeitsplätze im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen durch die Straßenmeistereien, im Winterdienst oder bei der Verkehrsüberwachung. In etwa zwei Dauerarbeitsplätze je Autobahnkilometer stehen in direktem Zusammenhang mit dem Betrieb der jeweiligen Autobahn.<sup>118</sup>

Auch mehr Kostenwahrheit im Pkw-Verkehr würde Beschäftigungseffekte erzielen. Durch Einführung einer Pkw-Maut auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz könnten insgesamt kurzfristige Beschäftigungseffekte in der Höhe von rund 5.600 Personenjahren erzielt werden.<sup>97</sup>

## In Österreich tätige Unternehmen schaffen Arbeitsplätze im Schienenverkehrsbereich<sup>28</sup>

**Siemens AG, Abteilung Mobility:** 1.200 Beschäftigte, 6.475 Millionen Euro Umsatz

**Voestalpine-schiene GmbH:** 500 Beschäftigte, 310 Millionen Euro Umsatz

**Plasser & Theurer:** 1.000 Beschäftigte, 483 Millionen Euro Umsatz

**Traktionssysteme Austria:** 140 Beschäftigte, 39,1 Millionen Euro Umsatz

**Knorr Bremse:** 1.120 Beschäftigte, 3,25 Milliarden Euro Umsatz

**Bombardier Transportation:** 500 Beschäftigte, 17,5 Milliarden Euro Umsatz

Der Umsatz ist auf das gesamte Unternehmen, die Beschäftigtenzahl auf Österreich bezogen (Jahr 2007).



## Ausbau von Fahrrad-Infrastruktur erzielt gute Beschäftigungseffekte

Je nach Art des Infrastrukturausbaus kommt es zu unterschiedlichen Beschäftigungseffekten.<sup>29</sup> So erzielen Investitionen in den Öffentlichen Verkehr, in Bahnhöfe und in Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung deutlich bessere Effekte als etwa Investitionen ins hochrangige Straßennetz. Das Ziel einer hohen Wirtschaftsleistung kann demzufolge nicht als Argument für die Schaffung einer neuen hochrangigen Straße dienen.

Statt auf hochrangige Straßen sollte auf nachhaltige Mobilitätsformen wie etwa Fahrrad-Infrastruktur gesetzt werden. Die Folge wären nicht nur deutlich mehr Arbeitsplätze, sondern auch ein attraktiverer Radverkehr und die Möglichkeit, mehr Wege zu Fuß zu erledigen. Mit einem gleichzeitigen Ausbau der Schieneninfrastruktur würde auch das Qualitätsniveau deutlich steigen.

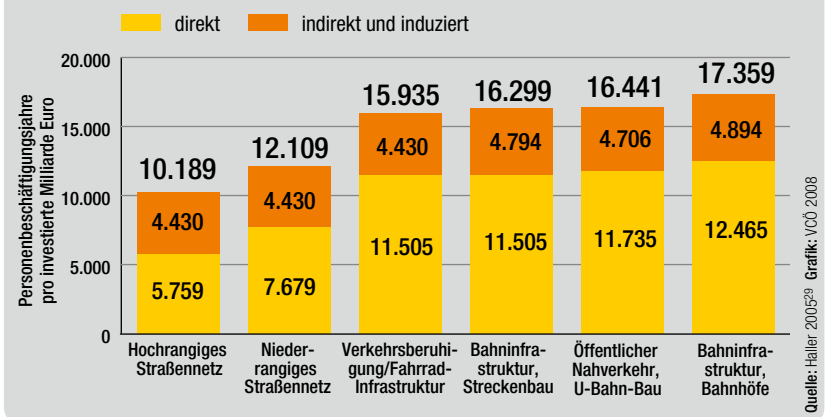
Abgesehen von den Neubaustrecken darf das Bestandsnetz der Schieneninfrastruktur nicht vernachlässigt werden. Hier sind dringend Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen notwendig.<sup>115</sup> Im Jahr 2009 investieren die ÖBB 600 Millionen Euro ins Bestandsnetz und schaffen damit einen Beschäftigungseffekt von rund 10.200 Personenjahren.<sup>6,147</sup>

## Arbeitsplätze durch Ausbau von Infrastruktur

### Arbeitsplätze durch den U-Bahn-Bau und U-Bahn-Betrieb in Wien:<sup>76,122</sup>

- Im Schnitt kommen 4.700 Arbeitskräfte im Jahr durch U-Bahn-Bau zum Einsatz.
- Der Betrieb der U-Bahn sichert 5.450 Arbeitsplätze pro Jahr in ganz Österreich.
- Durch U-Bahn-Bau und Folgenachfrage entsteht eine Wertschöpfung von 253 Millionen Euro pro Jahr
- Die Wertschöpfung ist hauptsächlich auf Wien verteilt (68 Prozent), aber die Einkommenseffekte sind stark auf Österreich verteilt (52,5 Prozent auf die Bundesländer ohne Wien).
- Die Gesamtausgaben im U-Bahn-Bau in den Jahren 1967 bis 2004 betragen 9,7 Milliarden Euro. Bis zum Jahr 2013 werden weitere 1,4 Milliarden Euro investiert.<sup>123</sup>

## Viele Arbeitsplätze durch Infrastruktur für Öffentlichen Verkehr und Verkehrsberuhigung



## Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger fördern die Wirtschaft

So gut wie jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel er zurückgelegt wird, beginnt und endet als Fußweg. Gehen ist somit die Basis aller Mobilität. Durch gezielte Straßengestaltung, die im Vergleich zu Infrastrukturprojekten für Kfz-Verkehrskosten günstiger ist, kann das Gehen attraktiviert werden. Je mehr Menschen in innerörtlichen Einkaufsbereichen unterwegs sind und sich wohl fühlen, desto mehr kaufen auch dort ein, der Geschäftsumsatz steigt. Maßnahmen, die das Gehen sicherer und attraktiver machen, wie beispielsweise die Reduktion der Pkw-Geschwindigkeit, breitere Gehwege, Abbau von Barrieren und sichere Kreuzungsbereiche mit Aufpflasterungen für Gehende, sind daher besonders wichtig.<sup>117</sup>

## Wesentlicher Wirtschaftsfaktor Fahrrad

Österreich erlebt seit dem Jahr 2005 einen Radfahrboom. Das wirkt auch als Wirtschaftsfaktor. Im Jahr 2008 wurden in Österreich 144.125 Fahrräder produziert und 391.160 importiert. Rund 440.000 Fahrräder wurden im Jahr 2007 in Österreich verkauft.<sup>126</sup> Im Fahrradhandel werden bei einem Umsatz von rund 235 Millionen Euro (Fahrrad mit Zubehör, Kleidung und Service) rund 4.000 Arbeitsplätze gesichert.<sup>116</sup>

Investitionen in den Öffentlichen Verkehr, in Fahrrad-Infrastruktur und in Baumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung rentieren sich mehrfach: Sie machen Verkehr sicherer, umweltverträglicher und sozial gerechter und schaffen Arbeitsplätze.



# Literatur, Quellen, Anmerkungen

## Literatur, Quellen

- 1 Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Die S-Bahn Steiermark. URL <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/ziel/26283983/DE> – Stand 09.02.2009
- 2 Amt der Vorarlberger Landesregierung: Ortszentren als Einkaufsschwerpunkt. Bregenz: Amt der Vorarlberger Landesregierung, 2001
- 3 Antwort des Bundesministerium für Finanzen (BMF) auf die Parlamentarische Anfrage 4362/J, Wien 2006
- 4 Antwort des Bundesministerium für Finanzen (BMF) auf die Parlamentarische Anfrage 4497/J, Wien 2008
- 5 Arbeiterkammer: Alle PendlerInnen müssen deutlich entlastet werden. (OTS0151) – Presseausendung, 23.10.2007
- 6 Auskunft von Bettina Gusenbauer, ÖBB, 06. und 09.02.2009. Bei einer Milliarde Euro Investition werden zirka 17.000 Arbeitsplätze geschaffen.
- 7 Berliner Mieterverein: Wohnumfeld und Autos auf Crashkurs. URL <http://www.berliner-mieterverein.de/magazin/online/mm0305/hauptmm.htm?http://www.berliner-mieterverein.de/magazin/online/mm0305/030514.htm> – Stand 10.2.2009
- 8 Bernhard A. et al.: Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr – Quantifizierung des Beitrags des Öffentlichen Personenverkehrs und Schienen-Güterverkehrs zu Wertschöpfung und Beschäftigung in Österreich. Wien: VCO, 2004
- 9 Bertels L.: Die dreiteilige Großstadt als Heimat. Opladen: Vs Verlag, 1997
- 10 Bertels L.: Neue Nachbarschaften. Soziale Beziehungen in einer Neubausiedlung als Folge von Initiativenarbeit. Frankfurt/New York: Campus, 1987
- 11 Biofuelwatch URL <http://www.biofuelwatch.org.uk/> – Stand 11.2.2009
- 12 Brainbows (Hrsg.): Biomasse-Ressourcenpotenzial in Österreich (im Auftrag von Raiffeisen Management für erneuerbare Energie). Wien: Brainbows, 2007; Worldwatch Institute (Hrsg.): Biofuels for Transport. Global Potential and Implications for Sustainable Energy and Agriculture. London: Earthscan Publications, 2007
- 13 Bundesfinanzministerium Deutschland: Steuerlicher Abzug von Aufwendungen für Wege zwischen Wohnung und Arbeits- oder Betriebsstätte – URL [http://www.bundesfinanzministerium.de/nr\\_53848/sid\\_29170631E26C029C53812344BEC4DF84/DE/Buergerinnen\\_und\\_Buerger/Arbeit\\_und\\_Steuererklarung/0002\\_intVergleich\\_Entfernungspauschale\\_\\_anl.property=publicationFile.pdf](http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_53848/sid_29170631E26C029C53812344BEC4DF84/DE/Buergerinnen_und_Buerger/Arbeit_und_Steuererklarung/0002_intVergleich_Entfernungspauschale__anl.property=publicationFile.pdf) – Stand 09.02.2009
- 14 Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen 2006 (=Bundesvergabegesetz 2006) idgF
- 15 Bundeskanzleramt – Frauensektion: Gender Budgeting in Österreich und auf internationaler Ebene. URL <http://www.imag-gendermainstreaming.at/cms/imag/content.htm?channel=CH0521&doc=CMS1060358779484> – Stand 12.2.2009
- 16 Bundeskanzleramt – Frauensektion: GM – Was ist das? URL <http://www.imag-gendermainstreaming.at/cms/imag/content.htm?channel=CH0134&doc=CMS1064833498420> – Stand 12.2.2009
- 17 Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Deutschland: Das Konzept Gender Budgeting. URL <http://www.gender-mainstreaming.net/bmfsfj/generator/gm/Wissensnetz/instrumente-und-arbeitshilfen,did=16688.html> – Stand 4.2.2009
- 18 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: Externe Kosten für Verkehr. URL [http://www.nachhaltigkeit.at/strategie/pdf/indikatorenbericht/Indikator\\_39.pdf](http://www.nachhaltigkeit.at/strategie/pdf/indikatorenbericht/Indikator_39.pdf) – Stand 29.12.2008
- 19 Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie: Umweltbilanz Verkehr Österreich 1950-1996. Wien: BMUJF, 1997
- 20 Chlond B., Ottmann P.: Das Mobilitätsverhalten Alleinerziehender und ihre Aktivitäten außer Haus. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, 46. Jg, 2077/II (2007)
- 21 Deußner R.: Handbuch ÖV. Wien: ÖVG, 2008
- 22 Doornbosch R., Steenblik R.: Biofuels: Is the Cure worse than the Disease? (Round Table on sustainable Development, Paris, 11.–12.9.2007) Paris: OECD, 2007
- 23 Eichstädt-Bohlig F.: Stadtbau und soziale Stadt – Entwicklungstendenzen auf dem Wohnungsmarkt. URL [http://www.schader-stiftung.de/docs/eichstaedt\\_bohlig\\_stadtbau\\_und\\_soziale\\_stadt.pdf](http://www.schader-stiftung.de/docs/eichstaedt_bohlig_stadtbau_und_soziale_stadt.pdf) – Stand 2.1.2009
- 24 European Trade Union Confederation (ETUC), Instituta Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), Social Development Agency (SDA), Syndex, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie: Climate Change and employment. Impact on employment in the European Union-25 of climate change and CO<sub>2</sub> emission reduction measures by 2030. Brüssel: Maison syndicale internationale (ITUH), 2007
- 25 Eurostat Pressemitteilung: Arbeitskräfteerhebung – 2003. Erwerbstätigenquote der EU25 im Jahr 2003 bei 63,0 Prozent. Erwerbstätigenquote von Frauen bei 55,1 Prozent. Luxemburg: Eurostat, 2004 (=STAT/04/110)
- 26 Eurostat: Eurostat Database 2007. URL [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=1090,30070682,1090\\_33076576&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1090,30070682,1090_33076576&_dad=portal&_schema=PORTAL) – Stand 6.2.2009
- 27 Fischer T.: Altsein im ländlichen Raum – eine raumwissenschaftliche Analyse. Wien, Universität für Bodenkultur, Diss., 2005
- 28 Geschäftsberichte und Internetseiten der Unternehmen sowie telefonische Auskünfte
- 29 Haller R.: Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen. Wien: TU Wien, 2005
- 30 Havel U.: Bruttoinlandsprodukt 2007 und Revision der VGR-Zeitreihen 1995-2006. In: Statistik Austria: Statistische Nachrichten 8/2008. Wien: Statistik Austria, 2008. URL [http://www.statistik.at/web\\_de/static/bip\\_2007\\_und\\_revision\\_der\\_vgr\\_zeitreihen\\_1995\\_-\\_2006\\_030434.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/bip_2007_und_revision_der_vgr_zeitreihen_1995_-_2006_030434.pdf) – Stand 6.2.2009
- 31 Hellmann A.: Zur Monetarisierung der externen Gesundheitskosten des Verkehrs. URL [http://www.praxishellmann.de/seiten/i\\_wir\\_vortr\\_geld.htm](http://www.praxishellmann.de/seiten/i_wir_vortr_geld.htm) – Stand 2.1.2009
- 32 Help.gv.at: Pendlerpauschale URL <http://www.help.gv.at/Content.Node/80/Seite.800600.html> – Stand 9.2.2009
- 33 Help.gv.at: Pendlerbeihilfen / Förderungen der einzelnen Bundesländer. URL <http://www.help.gv.at/Content.Node/45/Seite.450912.html> – Stand 16.2.2009
- 34 Herry Consult, Zentrum Transportwirtschaft und Logistik, Kuratorium für Verkehrssicherheit: Unfallkostenrechnung Straße 2007 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids (Willingness to Pay). Wien: BMVIT, 2008
- 35 Herry M., Sedlacek N.: Österreichische Wegekostenrechnung für die Straßen 2000. Wien: BMVIT, 2003 (= Straßenforschung Heft 528)
- 36 Hüttenmoser M., Degen-Zimmermann D.: Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr Nr. 70. Zürich: 1995 (Telefonische Befragung – N 1.729 – und schriftliche Befragung – N 926 – bei Eltern mit fünfjährigen Kindern der Stadt Zürich)
- 37 Hüttenmoser M., Sauter D.: Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Nationales Forschungsprogramm „Integration und Ausschluss“, NFP 51. Zürich: BASPO, 2006
- 38 Hüttenmoser M., Sauter D.: Tempo-30-Zonen ... und die Kinder. Muri: Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, 2002
- 39 Hüttenmoser M.: Die Nachbarschaft ist tot – es lebe die Nachbarschaft. In: Und Kinder Nr. 72 „Integration – Schnee von gestern?“. Zürich: Marie Meierhofer-Institut für das Kind, 2003
- 40 Hüttenmoser M.: Ein Vergleich städtischer und ländlicher Wohnumgebungen und ihre Bedeutung für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. In: Und Kinder Nr. 54. Zürich: Marie Meierhofer-Institut für das Kind, 1996. In dieser Untersuchung wurden die Ergebnisse der Stadt Zürich mit einer ländlichen Region – Befragung von 194 Familien mit fünfjährigen Kindern – verglichen.
- 41 Hüttenmoser M. et al.: Zwei Welten. Zwischenbericht zum Projekt „Das Kind in der Stadt“. Zürich: Masch. Manus, 1992
- 42 Institut für angewandte Sozialforschung (infas), Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2002. Berlin: infas / DIW / BMVBS, 2004
- 43 Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP): ÖPNV im Jahre 2020 – Von der Vision zum Handeln. Brüssel: UITP, 2005
- 44 IPE Integrierte Planung und Entwicklung regionaler Transport- und Versorgungssysteme GesmbH: Regionalverkehr der Kärntner Bevölkerung. Klagenfurt: Amt der Kärntner Landesregierung, 2005
- 45 Joanneum Research: Ökobilanz S-Bahn Steiermark. Graz: Joanneum Research, 2008
- 46 Knoll B., Szalai E.: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2005 (= Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22)
- 47 Knoll B.: Gender Planning. Grundlagen für Verkehrs- und Mobilitätshebungen. Saarbrücken: Vdm, 2008
- 48 Kommission der Europäischen Gemeinschaft: Schlussbericht des zweiten europäischen Programms zur Bekämpfung der Armut 1985–1989. Brüssel: Kommission der Europäischen Gemeinschaft, 1991

- 49 Köppl A., Wüger M.: Determinanten der Energienachfrage der privaten Haushalte unter Berücksichtigung von Lebensstilen. Wien: WIFO, 2007
- 50 Köppl A., Wüger M.: Energienachfrage der privaten Haushalte für Wohnen und Verkehr. In: WIFO-Monatsberichte 11/2007. Wien: WIFO, 2007
- 51 Land Berlin: Gender Budgeting in der bezirklichen Sportförderung. URL [http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-gender/l\\_deckeworkshopgb.pdf](http://www.berlin.de/imperia/md/content/sen-gender/l_deckeworkshopgb.pdf) – Stand 10.2.2009
- 52 Lange K.: Nicht ohne mein Auto. In: Fairkehr 6/2008. Bonn: VCD, 2008
- 53 Magistrat Wien, MA 14 (Bevölkerungsevidenz 2005), MA 18 (Realnutzung 2001), AMS (vorgemerkte Arbeitslose 2005)
- 54 Magistrat Wien, MA 57: Gender Budgeting in Wien – Umsetzungsbeispiele. URL <http://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/beispiele/budgeting.html>, Gender Budgeting – Pilotbezirk. URL <http://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/pdf/budgeting-pilotbezirk.pdf> – Stand 10.2.2009
- 55 ÖBB: Fahrplanwechsel bringt Rekordwert an Zügen und Bussen. URL [http://www.oebb.at/pv/de/Aktuelles/Mehr\\_Takt\\_fuer\\_Oesterreich/Fahrplaene/Fahrplanwechsel\\_Tirol.pdf](http://www.oebb.at/pv/de/Aktuelles/Mehr_Takt_fuer_Oesterreich/Fahrplaene/Fahrplanwechsel_Tirol.pdf) – Stand 9.2.2009
- 56 ÖBB: S-Bahn Wien. URL [http://www.oebb.at/pv/de/Reisen\\_in\\_den\\_Bundeslaendern/Wien/S-Bahn/index.jsp](http://www.oebb.at/pv/de/Reisen_in_den_Bundeslaendern/Wien/S-Bahn/index.jsp) – Stand 9.2.2009
- 57 Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung (ÖGPP): 2. Armuts- und Reichtumsbericht für Österreich. Wien: ÖGPP, 2008
- 58 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO), 2009: eigene Berechnungen basierend auf: Statistik Austria: Konsumerhebung 2004/2005. Wien: Statistik Austria, 2006
- 59 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO), 2009: eigene Berechnungen basierend auf: Statistik Austria: Statistik der Kraftfahrzeuge 2007. Wien: Statistik Austria, 2008 und Umweltbundesamt: Klimaschutzbericht 2008. Wien: Umweltbundesamt, 2008
- 60 Oswald H.: Die überschätzte Stadt. Ein Beitrag der Gemeinsoziologie zum Städtebau. Homberg: Olten, 1966
- 61 Palanza F.: Evaluierungsbericht: Beitrag großer Infrastrukturvorhaben in den Bereichen Straßen und Eisenbahnen zur Regionalentwicklung. Luxemburg: EIB, 1998
- 62 Pretenthaler F. et al.: Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich. Arme und Reiche in Österreich: Wer verursacht den Klimawandel und wer ist davon am meisten betroffen? Studie im Auftrag von Global 2000. Wien: Global 2000, 2008
- 63 Projekt S-Bahn Salzburg. URL <http://www.s-bahn-salzburg.at> – Stand 9.2.2009
- 64 Projekt S-Bahn Salzburg. URL <http://www.s-bahn-salzburg.at/content.php?id=12&id=41&newsdetail=90> – Stand 9.2.2009
- 65 Puwein W.: Internationale Wettbewerbsposition der Verkehrsunternehmen und der verkehrsspezifischen Güterproduktion. In: WIFO Monatsbericht 11/2008. Wien: WIFO, 2008
- 66 Puwein W.: Ressourcenmärkte – Verkehr. Vorträge, Wien, Universität für Bodenkultur, 28.11. und 19.12.2007
- 67 Quatmann A.: Das Pendlerpauschale – Im Spannungsfeld seiner Wirkungen. Vortrag am 30.11.2005. Wien: TU Wien, 2005
- 68 Rechnungshof: Allgemeiner Einkommensbericht 2008 (=Bericht des Rechnungshofes über die durchschnittlichen Einkommen der gesamten Bevölkerung gemäß Art.1 §8 Abs.4 des Bezügebegrenzungsgesetzes „BGBI. I Nr. 64/1997, getrennt nach Branchen, Berufsgruppen und Funktionen für die Jahre 2006 und 2007). Wien: Rechnungshof, 2008 URL [http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2008/berichte/einkommenberichte/einkommen\\_2008\\_01/Einkommensbericht\\_2008.pdf](http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2008/berichte/einkommenberichte/einkommen_2008_01/Einkommensbericht_2008.pdf) – Stand 6.2.2009
- 69 Rechnungshof: Bericht des Rechnungshofes: Einkaufszentren. Wien: Rechnungshof, 2007
- 70 Richtlinie 2003/30/EG vom 8. Mai 2003 zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor (ABl. L 123 vom 17.5.2003). Brüssel: Europäisches Parlament, 2003
- 71 Rosenbaum W.: Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: Schöllner O. et al. (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007
- 72 Runge D.: Mobilitätsarmut in Deutschland. Berlin: Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, 2005
- 73 Salzburg AG: Geschäftsbericht 2007. Salzburg: Salzburg AG, 2008; Telefonische Auskunft von Herrn Hasenbacher, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, 12.2.2009; Verkehrsverbund Steiermark: Verbundberichte 2002 und 2007. URL <http://www.verbundlinie.at/service/download.php> – Stand 12.2.2009; Auskunft des Verkehrsverbund Vorarlberg, 12.2.2009 (mit Daten vor 2004 nicht vergleichbar); Auskunft Grazer Verkehrsbetriebe (Pressestelle), 12.2.2009; Auskunft von Frau Blum, ÖBB Personenverkehr AG, 12.2.2009; ÖBB Personenverkehr AG: Daten und Fakten. URL [http://www.oebb.at/pv/de/Das\\_Unternehmen/Daten\\_und\\_Fakten/index.jsp](http://www.oebb.at/pv/de/Das_Unternehmen/Daten_und_Fakten/index.jsp) – Stand 12.02.2009; Verkehrsverbund Ostregion: Zahlenspiegel 2002 und 2007. URL <http://www.vor.at/online/page.php?P=480> – Stand 12.2.2009; Wiener Linien: Betriebsangaben 2002 und 2007. URL <http://www.wienerlinien.at/wl/ep/programView.do?contentType=1002&channelId=17087&displayPage=%2Fep%2Fprogram%2Fdownloadlist.jsp&programId=10637&pageType=9084> – Stand 12.2.2009; Linz AG: Linz AG Linien auf einen Blick 2007. URL [http://www.linzag.at/navigation/section.id,147,nodeid,147,\\_country,ag,\\_language,de.html](http://www.linzag.at/navigation/section.id,147,nodeid,147,_country,ag,_language,de.html) – Stand 12.2.2009; Stadt Linz: Beschleunigung Buslinie 12, Presseaussendung, 5.10.2006. URL [http://www.linz.at/presse/2006/200610\\_12717.asp](http://www.linz.at/presse/2006/200610_12717.asp) – Stand 12.2.2009; Auskunft von Elisabeth Trattner, SW, 13.02.2009
- 74 Sammer G. et al.: MOVE – Mobilitäts- und Versorgungserfordernisse im strukturschwachen ländlichen Raum als Folge des Strukturwandels. 1. Zwischenbericht. Wien: Universität für Bodenkultur, 2000
- 75 Schnellbahn Wien: Geschichte. URL <http://www.schnellbahn-wien.at/geschichte/schnellbahn.htm> – Stand 9.2.2009
- 76 Schönböck W.: Regionalwirtschaftliche und stadtstrukturelle Wirkungen des U-Bahn-Ausbaus in Wien. Wien: TU Wien, 2005
- 77 Social Exclusion Unit: Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. London: Social Exclusion Unit, 2003
- 78 Statistik Austria: Aktualisierung der regionalisierten ÖROK-Bevölkerungs-, Erwerbstätigen- und Haushaltsprognose 2001 bis 2031 – Teil 1: Bevölkerung und Arbeitskräfte. Wien: Statistik Austria, 2006
- 79 Statistik Austria: Allgemeiner Einkommensbericht 2008. Wien: Statistik Austria, 2008
- 80 Statistik Austria: Arbeitsmarktstatistik. 3. Quartal 2008. Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung. Wien: Statistik Austria, 2008
- 81 Statistik Austria: Einkommen, Armut und Lebensbedingungen 2006. Ergebnisse aus EU-SILC 2006. Wien: Statistik Austria, 2008
- 82 Statistik Austria: Fragebogen-SILC. URL [http://www.statistik.at/web\\_de/frageboegen/private\\_haushalte/eu\\_silc/index.html](http://www.statistik.at/web_de/frageboegen/private_haushalte/eu_silc/index.html) – Stand 11.2.2009
- 83 Statistik Austria: Haushalte und Familien 1951 bis 2007. Wien: Statistik Austria, 2008 URL [http://www.statistik.at/web\\_de/static/ergebnisse\\_im\\_ueberblick\\_haushalte\\_und\\_familien\\_023086.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/ergebnisse_im_ueberblick_haushalte_und_familien_023086.pdf) – Stand 2.2.2009
- 84 Statistik Austria: HVPI 1995 bis 2008. Wien: Statistik Austria, 2008. URL [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex\\_vpi\\_hvpi/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/preise/verbraucherpreisindex_vpi_hvpi/index.html) – Stand 3.2.2009
- 85 Statistik Austria: Kfz-Bestand 2007. Wien, Statistik Austria, 2008 URL [http://www.statistik.at/web\\_de/static/kfz-bestand\\_2007\\_030435.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/kfz-bestand_2007_030435.pdf) – Stand 2.2.2009
- 86 Statistik Austria: Konsumerhebung 1999/2000. Wien: Statistik Austria, 2001
- 87 Statistik Austria: Konsumerhebung 2004/05. Wien: Statistik Austria, 2006 URL [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/verbrauchsangaben/konsumerhebung\\_2004\\_2005/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsangaben/konsumerhebung_2004_2005/index.html) – Stand 30.1.2009
- 88 Statistik Austria: Lohnsteuerstatistik 2007. Wien: Statistik Austria, 2008
- 89 Statistik Austria: Macht Armut einsam? Neue Ergebnisse belegen Zusammenhang zwischen niedrigem Einkommen, materieller Benachteiligung und sozialer Isolation. URL [http://www.statistik.at/web\\_de/dynamic/statistiken/soziales/%20armut\\_und\\_soziale\\_eingliederung/030351](http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/soziales/%20armut_und_soziale_eingliederung/030351) – Stand 6.2.2009
- 90 Statistik Austria: MZ Umweltbedingungen – Umweltverhalten. Ergebnisse des Mikrozensus Dezember 2003. URL [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_und\\_umwelt/umwelt/umweltbedingungen\\_verhalten/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html) – Stand 9.2.2009
- 91 Statistik Austria: Pkw nach Bundesland, Landeshauptstadt und Hubraumklasse (in cm<sup>3</sup>) 2007. Wien: Statistik Austria, 2009
- 92 Statistik Austria: Statistik der Kraftfahrzeuge 2007. Wien: Statistik Austria, 2008
- 93 Statistik Austria: Statistisches Jahrbuch Österreichs 2006. Wien: Statistik Austria, 2005
- 94 Statistik Austria: Verbrauchsausgaben. Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2004/2005. Wien: Statistik Austria, 2006
- 95 Statistik Austria: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen 1976–2006. Wien: Statistik Austria, 2007 URL [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/volkswirtschaftliche\\_gesamtrechnungen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/volkswirtschaftliche_gesamtrechnungen/index.html) – Stand 3.2.2009
- 96 Statistik Austria: Volkszählung 2001. Wien: Statistik Austria, 2001
- 97 Steininger K. et al.: Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr. Wissenschaftlicher Bericht 15-2007. Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz, 2007

- 98 Steinger K. et al.: Technologien und Wirkungen von Pkw-Road Pricing im Vergleich. Wissenschaftlicher Bericht 1-2005. Graz: Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz, 2005
- 99 Telefonische Auskunft von Frau E. Dietel, Statistik Austria. Wien, 4.2.2009
- 100 Telefonische Auskunft von Reinhard Kopf, WKO Inhouse GmbH, 8.8.2007
- 101 TNS Infratest: Das ÖPNV-Kundenbarometer 2008 – Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen im Vergleich. München: TNS Infratest, 2008
- 102 Umweltbundesamt: Austria's Annual Greenhouse Gas Inventory 1990–2007. Wien: UBA, 2009
- 103 Umweltbundesamt: Emissionstrends 1990 bis 2005. Wien: Umweltbundesamt, 2007
- 104 Umweltbundesamt: Klimaschutzbericht 2008. Wien: Umweltbundesamt, 2008
- 105 Umweltbundesamt: Umweltsituation in Österreich. Achter Umweltkontrollbericht des Umweltministers an den Nationalrat. Wien: Umweltbundesamt, 2007
- 106 VCÖ (2007): eigene Berechnung basierend auf Daten aus Herry/Sedlacek,<sup>35</sup> für das Jahr 2006 mithilfe aktueller Unfallzahlen sowie unter Berücksichtigung der Inflation und des durchschnittlichen Verkehrswachstums hochgerechnet
- 107 VCÖ (2007): eigene Berechnung unter Berücksichtigung der Inflation und des durchschnittlichen Verkehrswachstums basierend auf VCÖ (Hg.): Wachsende Stauprobleme in Österreich sind lösbar! Verkehr aktuell 6/2002, Wien 2002
- 108 VCÖ (2009): eigene Berechnungen basierend auf Statistik Austria: Statistik der Kraftfahrzeuge 2007. Wien: Statistik Austria, 2008 und Umweltbundesamt: Klimaschutzbericht 2008. Wien: Umweltbundesamt, 2008
- 109 VCÖ (2009): eigene Berechnungen und Hochrechnungen für das Jahr 2007 auf Basis von Statistik Austria: Konsumerhebung 2004/05. Wien: Statistik Austria, 2006 sowie Bevölkerungsdaten des ÖSTAT/Statistik Austria und Pkw-Zulassungsdaten, sowie nach Führerscheinbesitzdaten laut Herry/Sammer 1997
- 110 VCÖ (Hg.): Ökonomisch effizienter Verkehr. Nutzen für alle. Mobilität mit Zukunft 4/2005, Wien 2005
- 111 VCÖ: Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums. Wien: VCÖ, 2006 (= Mobilität mit Zukunft 1/2006). Daten basierend auf Datenbank „Ecoinvent“ ([www.ecoinvent.ch](http://www.ecoinvent.ch)) und Känzig J., Jolliet O.: Scénarios de consommation respectueuse de l'environnement: facteurs, décisions et acteurs clés. Bern: Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2006
- 112 VCÖ: Grenzen und Möglichkeiten wirtschaftlich effizienten Verkehrs im Spannungsfeld zwischen marktwirtschaftlichen Instrumenten und staatlichen Eingriffen. Wien: VCÖ, 2005. Gefördert aus Mitteln des Jubiläumfonds der Österreichischen Nationalbank
- 113 VCÖ: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft. Wien: VCÖ, 2005 (= Wissenschaft & Verkehr 1/2005)
- 114 VCÖ: Pendel-Verkehr sozial gerecht gestalten. Wien: VCÖ, 2006 – Hintergrundbericht
- 115 VCÖ: Qualitätskriterien für Infrastrukturbenutzung. Wien: VCÖ, 2007 – Hintergrundbericht
- 116 VCÖ: Radfahren – Potenziale und Trends. Wien: VCÖ, 2006 (= Mobilität mit Zukunft 3/2006)
- 117 VCÖ: Sicher gehen in Stadt und Dorf. Wien: VCÖ, 2001 (= Wissenschaft & Verkehr 2/2001)
- 118 VCÖ: Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur – Chance und Risiko für Regionen. Wien: VCÖ, 2003 (= Wissenschaft & Verkehr 4/2003)
- 119 Vierecke K. D.: Nachbarschaften. Ein Beitrag zur Stadtsoziologie. Köln: 1973
- 120 Weber G.: Allgemeine Raumplanung. Studienblätter zur Vorlesung. Wien: Universität für Bodenkultur, 2006
- 121 Weller I. et al. (Hrsg.): Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden. Bielefeld: Kleine Verlag, 1999 (= Wissenschaftliche Reihe, Band 109)
- 122 Wiener Linien GmbH & Co KG: Nachhaltigkeitsbericht der Wiener Linien 2005. Wien: Wiener Linien, 2006
- 123 Wiener Stadtwerke Holding AG: Job-Motor Wiener Stadtwerke investiert 4,2 Mrd. Euro (OTS0116) – Presseausendung, 23.1.2009
- 124 Winkler A. et al.: 60 Minuten unterwegs in Wien – Gegenwart und Zukunft der Mobilität. Werkstattbericht Nr. 90. Wien: Magistrat Wien, MA 18, 2008
- 125 Wirtschaftskammer Österreich (WKO): Mitgliederstatistik 2003. Wien: Wirtschaftskammer Österreich, 2004. Die Brüche der Jahre 1990 und 2000 in der Zeitreihe sind erfassungsbedingt.
- 126 Wirtschaftskammer Österreich (WKO): Statistik Jahrbuch des Fachverbands der Fahrzeugindustrie Österreichs. Wien: WKO Fachverband der Fahrzeugindustrie, 2009 (verfügbar unter URL <http://www.wko.at/fahrzeuge/> – Stand 6.2.2009)
- 127 Wohlfahrt G.: Umverteilungswirkungen und „Treffericherheit“ des öffentlichen Sektors in Österreich. In: Stelzer-Orthofer C. (Hrsg.): Zwischen Welfare und Workfare. Soziale Leistungen in der Diskussion. Linz: Institut für Gesellschafts- und Sozialpolitik, Johannes Kepler Universität Linz, 2001
- 128 Wolf-Eberl S.: Pendleruntersuchung 2005 – Einpendler nach Wien. Wien: BMVIT, 2006

## Anmerkungen

- 129 Anmerkung: Dazu tragen zwei Faktoren bei: Zum einen zeigt sich, dass die Pkw-Fahrleistung pro Werktag für Haushalte mit den niedrigsten Einkommen (erstes Einkommensquartil) geringer ist als jene von oberen Einkommensgruppen (zweites, drittes und viertes Einkommensquartil). Zum zweiten wird eine Refundierung der Pkw-Maut-Einnahmen in der Höhe von 260 Euro pro Jahr und pro Haushalt angenommen. Dies hat für Haushalte mit den niedrigsten Haushaltseinkommen die, relativ zum Einkommen, größte Bedeutung.
- 130 Anmerkung: Der Rest wird zu je einem Drittel für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Straßeninfrastruktur verwendet.
- 131 Annahmen: In Bregenz lebende Familie mit drei Kindern, Geburtsdatum des Vaters 1.1.1975. Pkw: VW Passat Variant, Listenpreis 26.381 Euro (Stand Februar 2009), 75 kW/102 PS, 7,6 Liter auf 100 Kilometer kombinierter Verbrauch, Nutzungsdauer 84 Monate insgesamt, bisherige Nutzungsdauer vier Jahre. Versicherung in Versicherungsstufe 0, Datum der Erstzulassung 1.1.2005, Öamtc-Clubmitgliedschaft 10–14 Jahre, Versicherung beinhaltet jeweils Teilkasko inklusive Parkschäden und Vandalismus mit eingeschränktem Selbstbehalt, Haftpflichtversicherung inklusive motorbezogener Versicherungssteuer, Insassenunfallversicherung und Mobilitäts-Rechtsschutz für einen Pkw. Fahrleistung 22 Tage pro Monat rund zwölf Kilometer (Arbeit, Einkauf), Ausflüge jedes zweite Wochenende, eine große Urlaubsreise pro Jahr zu 1.000 Kilometer, Vorarlberger Verkehrsverbund Jahreskarte für „1 regio Zone“ zu 288 Euro jährlich für zwei Erwachsene und drei Tagesausflüge im ÖV in „1 regio Zone“ mit Tagesticket (Halbpreis für Kinder). Carsharing: Eigene Berechnungen basierend auf Preisinformationen von Denzel Mobility. Fahrrad: Angenommener Kaufpreis pro Stück 700 Euro, Nutzungsdauer sechs Jahre, Jahreskosten für Service und Wartung 50 Euro pro Fahrrad. Berechnungen basierend auf Öamtc-Versicherungskalkulator ([www.oemtc.at](http://www.oemtc.at)), Preisinformationen von [www.vmobil.at](http://www.vmobil.at) und [www.volkswagen.at](http://www.volkswagen.at), Stand 10.2.2009
- 132 Annahmen: In Salzburg lebende Seniorin, Geburtsdatum 1.1.1940. Pkw: VW Polo Edition, Listenpreis 12.990 Euro (Stand Februar 2009), 44 kW/60 PS, Nutzungsdauer 84 Monate insgesamt, bisherige Nutzungsdauer vier Jahre, kombinierter Verbrauch von 5,8 Liter auf 100 Kilometer, Fahrleistung 15 Tage pro Monat jeweils rund 20 Kilometer pro Tag, Treibstoffkosten von rund 1 Euro pro Liter. Versicherung in Versicherungsstufe 0, Datum der Erstzulassung 1.1.2005, Öamtc-Clubmitgliedschaft über 15 Jahre, beinhaltet jeweils Teilkasko inklusive Parkschäden und Vandalismus mit eingeschränktem Selbstbehalt, Haftpflichtversicherung inklusive motorbezogener Versicherungssteuer, Insassenunfallversicherung und Mobilitäts-Rechtsschutz für einen Pkw. Verwendung von ermäßigten Senioren-Monatskarten (StadtBus Salzburg). Berechnungen basierend auf Öamtc-Versicherungskalkulator ([www.oemtc.at](http://www.oemtc.at)), Preisinformationen von [www.volkswagen.at](http://www.volkswagen.at) und [www.salzburg-ag.at](http://www.salzburg-ag.at), Stand 10.2.2009
- 133 Annahmen: In Wien lebende Alleinerzieherin, Geburtsdatum 1.1.1975. Pkw: VW Polo Edition: Listenpreis 12.990 Euro (Stand Februar 2009), 44 kW/60 PS, Nutzungsdauer 84 Monate insgesamt, bisherige Nutzungsdauer vier Jahre, kombinierter Verbrauch von 5,8 Liter auf 100 Kilometer, Fahrleistung 22 Tage pro Monat, jeweils 17,5 km für „Rundfahrten“ (Arbeit, Schule, Einkaufen), Treibstoffkosten von rund 1 Euro pro Liter. Versicherung in Versicherungsstufe 0, Datum der Erstzulassung 1.1.2005, Öamtc-Clubmitgliedschaft 10–14 Jahre, Versicherung beinhaltet jeweils Teilkasko inklusive Parkschäden und Vandalismus mit eingeschränktem Selbstbehalt, Haftpflichtversicherung inklusive motorbezogener Versicherungssteuer, Insassenunfallversicherung und Mobilitäts-Rechtsschutz für einen Pkw. Fahrrad: Angenommener Kaufpreis 700 Euro, Nutzungsdauer sechs Jahre, Jahreskosten für Service und Wartung 50 Euro. Berechnungen basierend auf Öamtc-Versicherungskalkulator ([www.oemtc.at](http://www.oemtc.at)), Preisinformationen von [www.volkswagen.at](http://www.volkswagen.at), [www.vor.at](http://www.vor.at) und [www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at), Stand 10.2.2009
- 134 Annahmen: In Wien-Umgebung lebende Familie mit drei Kindern, Geburtsdatum der Mutter 1.1.1975. Pkw: VW Polo Edition: Listenpreis 12.990 Euro (Stand Februar 2009), 44 kW/60 PS, Nutzungsdauer insgesamt 84 Monate, bisherige Nutzungsdauer vier Jahre, kombinierter Verbrauch von 5,8 Liter auf 100 Kilometer, Audi A4 Avant 1.8 TFSI: Listenpreis 33.450 Euro (Stand Februar 2009), 118 kW/160 PS, Nutzungsdauer insgesamt 84 Monate, bisherige Nutzungsdauer vier Jahre, kombinierter Verbrauch

- von 7,2 Liter auf 100 Kilometer. Versicherung in Versicherungsstufe 0, Datum der Erstzulassung für beide Pkw 1.1.2005, Öamtc-Clubmitgliedschaft 10–14 Jahre, Versicherung beinhaltet jeweils Teilkasko inklusive Parkschäden und Vandalismus mit eingeschränktem Selbstbehalt, Haftpflichtversicherung inklusive motorbezogener Versicherungssteuer, Insassenunfallversicherung und Mobilitäts-Rechtsschutz für zwei Pkw, sowie zehn Prozent Familien-Rabatt. Fahrleistung: 22 Tage im Monat pendeln über 30 Kilometer, 15 Tage im Monat fahren im Ort, Ausflüge jedes zweite Wochenende, eine große Urlaubsreise zu 1.000 Kilometer pro Jahr, Treibstoffkosten von rund 1 Euro pro Liter. Fahrrad: angenommener Kaufpreis pro Stück 700 Euro, Nutzungsdauer sechs Jahre, Jahreskosten für Service und Wartung 50 Euro pro Fahrrad. Berechnungen basierend auf: Öamtc-Versicherungskalkulator ([www.oamtc.at](http://www.oamtc.at)), Preisinformationen von [www.vor.at](http://www.vor.at), [www.volkswagen.at](http://www.volkswagen.at) und [www.audi.at](http://www.audi.at), Stand 10.2.2009
- 135 Äquivalenzausgaben beziehungsweise Äquivalenzeinkommen sind gewichtete Pro-Kopf-Ausgaben beziehungsweise Pro-Kopf-Einkommen und dienen dem Vergleich verschieden zusammengesetzter Haushaltstypen. Sie beschreiben die Ausgaben beziehungsweise Einkommen pro Erwachsenenäquivalent. Hierzu werden die Gesamtausgaben beziehungsweise wird das Gesamteinkommen eines Haushaltes durch die Summe der Gewichte der einzelnen Haushaltsmitglieder dividiert. Die erste erwachsene Person im Haushalt erhält ein Gewicht von 1,0, jede weitere Person ab 14 Jahren ein Gewicht von 0,5 und Kinder unter 14 Jahren ein Gewicht von 0,3.<sup>87</sup>
- 136 Befragung vor und nach Einführung der Tempo-30-Zone in einer Vorortswohngemeinde der Stadt Zürich bei 214 Familien mit fünf- bis neunjährigen Kindern.<sup>88</sup>
- 137 Berechnungen basierend auf den Rohdaten der Konsumerhebung 1999/2000. Ausgegangen wird von 805.000 Haushalten im ersten Einkommensquartil bei rund 1,32 Personen pro Haushalt und 813.700 Haushalten im zweiten Einkommensquartil bei rund 2,19 Personen pro Haushalt.
- 138 CO<sub>2</sub>-Äquivalent: Die verschiedenen klimawirksamen Gase wirken unterschiedlich stark auf den Treibhauseffekt. Um den Ausstoß Treibhauseffekt-relevanter Gase vergleichbar zu machen, werden sie in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angegeben. Wenn also beispielsweise ein Gerät pro Jahr 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent ausstößt, emittiert es verschiedene Gase, die eine Klimawirkung von 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub> haben.
- 139 Das Äquivalenzeinkommen des einkommensschwächsten Viertels der Bevölkerung beträgt weniger als 1.155 Euro. Jenes des zweiten Viertels beträgt zwischen 1.155 und 1.562 Euro und jenes des dritten Viertels zwischen 1.563 und 2.065 Euro. Das einkommensstärkste Viertel der Bevölkerung verdient bei Betrachtung des Äquivalenzeinkommens monatlich mehr als 2.065 Euro.<sup>87</sup>
- 140 Das EU-Vergabegesetz wird in Österreich durch das 17. Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen in nationales Recht umgesetzt.<sup>14</sup> Der Grenzwert, ab dem die Bauleistung für ein Projekt EU-weit ausgeschrieben werden muss, liegt derzeit bei einem, von der EU per Verordnung festgesetzten, geschätzten Auftragswert von 5,15 Millionen Euro (Jahr 2009).
- 141 Daten über die Entwicklung der Fahrleistung und der Emissionen liegen seit dem Jahr 1990 vor.
- 142 Der Europarat in Straßburg stellte im Jahr 1998 folgende Definition auf: „Gender Mainstreaming besteht in der (Re-)Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung politischer Prozesse mit dem Ziel, eine geschlechterbezogene Sichtweise in alle politischen Konzepte auf allen Ebenen und in alle Phasen durch alle an politischen Entscheidungen beteiligte Akteure und Akteurinnen einzubeziehen.“<sup>16</sup>
- 143 Der Europarat in Straßburg stellte im Jahr 2005 folgende Definition auf: „Gender Budgeting besteht in der (Re-)Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung von budgetpolitischen Prozessen. Es bedeutet eine genderbasierte Beurteilung von Budgets, die Einbeziehung einer Gender Perspektive auf allen Ebenen des Budgetprozesses und die Umgestaltung von Einnahmen und Ausgaben im Hinblick auf eine Förderung der Geschlechtergleichstellung.“<sup>15</sup>
- 144 Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Viertel oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).
- 145 Die Monatsstreckenkarte ist gegenüber dem Einzeltarif je nach Fahrweite um 68 Prozent bis über 80 Prozent ermäßigt. Im Jahr 2007 kostete eine Einzelkarte für 40 Tarif-Kilometer 6,60 Euro. Werden 2 x 22 Fahrten monatlich unterstellt, summieren sich die Einzeltarife auf 290,40 Euro. Der Monatsstreckenkartentarif beträgt 91 Euro, die Differenz zum Einzeltarif beträgt damit 199,40 Euro.
- 146 Die zeitliche Entwicklung der Verkehrsausgaben der Haushalte kann auf Basis der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) analysiert werden.<sup>95</sup>
- 147 Ein Personengrundjahr entspricht 1.760 Arbeitsstunden pro Jahr, unter folgenden Annahmen: 52 Wochen pro Jahr abzüglich fünf Wochen Urlaub, zwei Wochen Krankenstand und eine Woche Feiertage ergibt 44 Leistungswochen im Jahr mit jeweils 40 Arbeitsstunden. Die ÖBB schaffen mit einem Investitionsvolumen von 600 Millionen Euro 17,95 Millionen Leistungsstunden pro Jahr, was unter obigen Annahmen einem Beschäftigungseffekt von 10.200 Personengrundjahren entspricht.
- 148 Erhoben wurde, ob die Kinder allein im Freien spielen dürfen, sowie die Begründung wieso dies unter Umständen nicht möglich ist. Diese Unterscheidung ermöglichte die Bildung zweier Kontrastgruppen.
- 149 Hier wird die sogenannte EU-Skala (modifizierte OECD-Skala) verwendet, um den Ressourcenbedarf eines Haushaltes zu berechnen. Eine allein lebende erwachsene Person wird dabei als Referenzpunkt (= Konsumäquivalent) betrachtet. Der unterstellte Ressourcenbedarf steigt für jeden weiteren Erwachsenen und Jugendlichen um 0,5 Konsumäquivalente. Jedes Kind unter 14 Jahren wird mit 0,3 Konsumäquivalenten gewichtet. Die Jahreseinkommensgrenze der Armutgefährdung für einen Ein-Personenhaushalt (10.711 Euro) wird mit der Summe der Gewichte aller im Haushalt lebenden Personen multipliziert. So wird beispielsweise die Armutgefährdungsschwelle für eine Familie aus zwei Erwachsenen und einem Kind folgendermaßen berechnet:  $10.711 * (1 + 0,5 + 0,3) = 19.279,8$ .
- 150 Im Jahr 2008 kostete eine Jahres-Vignette 73,80 Euro, eine 2-Monats-Vignette 22,20 Euro und eine 10-Tages-Vignette 7,70 Euro. Die Einnahmen sind für den Autobahnbetreiber Asfinag zur Gänze zweckgebunden, es handelt sich somit um ein reines Finanzierungsinstrument.
- 151 In den Wirtschaftssparten der Grafik sind teilweise mehrere NACE-Sparten zusammengefasst: Schifffahrt besteht aus den NACE-Sparten 61 und 6322, Flugverkehr aus 62 und 6323, Infrastrukturbau aus 452105, 452106 und 4523, Öffentlicher Verkehr aus 6010, 6021, 6022, 6023.
- 152 In der EU-SILC-Erhebung fließen folgende Bestandteile ins Haushaltseinkommen ein: Auf Haushaltsebene: Einkommen aus Vermietung und Verpachtung, Familienleistungen, Wohnungsbeihilfen, sonstige Leistungen gegen soziale Ausgrenzung, geleistete und erhaltene Privattransfers, Zinsen, Dividenden, Gewinne aus Kapitalanlagen, Einkommensteuermachzahlung/-erstattung. Auf Personenebene: Einkommen aus unselbständiger Arbeit, Sachleistungen, Gewinn/Verlust aus selbständiger Arbeit, Wert von für den Eigenverbrauch produzierter Waren, Arbeitslosenleistungen, Altersleistungen, Hinterbliebenenleistungen, Krankengeld, Invaliditätsleistungen, Bildungsleistungen.<sup>81</sup>
- 153 In der Stadt Zürich trifft dies für ein Viertel der fünfjährigen Kinder zu, in einer ausgewählten Landregion der Schweiz sogar für ein Drittel.
- 154 Kostenvergleich: generell niedrigere Tarife des Öffentlichen Verkehrs, verstärkt durch die mit der Distanz deutlich abnehmenden Kilometertarife (Kostendegression). Die Zu- und Abgangszeiten zu/von den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind unabhängig von der Pendeldistanz wenig unterschiedlich, außerdem ist nur bei größeren Pendeldistanzen die Nutzung von schnellen Zügen möglich.<sup>21</sup>
- 155 Menschen in Österreich leiden aufgrund der Klimaerwärmung zum Beispiel unter der Hitze im Sommer, wenn ihre Wohnungen nicht gut gedämmt sind.
- 156 Netto, inklusive Transferzahlungen
- 157 SILC ist eine Erhebung, durch die jährlich Informationen über die Lebensbedingungen der Privathaushalte in der Europäischen Union gesammelt werden. Auch die Republik Österreich nimmt, vertreten durch die Bundesanstalt Statistik Österreich, an diesem Projekt teil. SILC ist die Abkürzung für „Community Statistics on Income and Living Conditions“, das bedeutet „Gemeinschaftsstatistiken über Einkommen und Lebensbedingungen“. Seit 2005 beteiligen sich alle 25 damaligen EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und Island an SILC, seit 2007 auch Bulgarien, Rumänien, die Türkei und die Schweiz.<sup>82</sup>



# VCÖ-Schriftenreihe

## Mobilität mit Zukunft

- 2009:  
„Soziale Aspekte von Mobilität“
- 2008:  
„Sicherer Straßenverkehr durch Vision Zero“  
„Ballungsräume – Potenziale für nachhaltige Mobilität“  
„Verkehr 2020 – Ziele und Entwicklungen“  
„Klimaschutz im Verkehr“
- 2007:  
„Automobilität – Grenzen als Chance“  
„Raumordnung und Verkehrsentwicklung“, vergriffen  
„Pricing – Verkehr nachhaltig steuern“  
„Mobilität und demografischer Wandel“
- 2006:  
„Fokus Energieeffizienz im Verkehr“  
„Radfahren – Potenziale und Trends“  
„Lkw-Maut auf allen Straßen“, vergriffen  
„Fokus Flugverkehr“
- 2005:  
„Ökonomisch effizienter Verkehr“  
„Brennpunkt Verkehrssicherheit“  
„Effizienter Güterverkehr“  
„Öffentlicher Verkehr mit Zukunft“
- 2004:  
„Gesundheit und Verkehr“  
„Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr“  
„Kinder – die Verlierer im Verkehr“  
„Mobilitätsmanagement“
- 2003:  
„Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur“  
„Mobilität 2020. Trends – Ziele – Visionen“, vergriffen  
„Verkehrslärm“  
„Grenzen überwinden im Verkehr“
- 2002:  
„Gefährdung des Wassers durch Verkehr und Transport“  
„Die verkehrssichere Gemeinde“  
„EU-Erweiterung – Chance für Österreich“  
„Neue Technologien für sichere und barrierefreie Mobilität“
- 2001:  
„Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr“  
„Sicher gehen in Stadt und Dorf“  
„Mobilitätsmanagement für Schulen“, vergriffen  
„Wohlstand und Beschäftigung“
- 2000:  
„Marketing für sichere, umweltorientierte Mobilität“  
„Mit Sicherheit mobil – Straßen ohne Todesopfer“, vergriffen  
„Wohlstand durch effizienten Verkehr“, vergriffen  
„Lkw-Maut und Straßengebühren“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1999:  
„Mobilität lernen“  
„Jugend & Mobilität“  
„Senioren & Mobilität“  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1998:  
„Unterwegs zur Universität“  
„Freizeitmobilität“  
„Leistungsfähiger Verkehr durch effiziente Preise“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1997:  
„Carsharing“  
„Arbeitswege neu organisieren“  
„Flugverkehr – Wachstum auf Kosten der Umwelt“, vergriffen  
„Klimafaktor Mobilität“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1996:  
„Flexibler Öffentlicher Verkehr“, vergriffen  
„Frauen & Mobilität“, vergriffen  
„Einkaufsverkehr“, vergriffen  
„Alpentransit – Güterzüge statt Lkw-Kolonnen“  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1995:  
„Wege zum autofreien Wohnen“  
„Straßen zum Radfahren“  
„Straßen für Kinder“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1994:  
„Straßenbahn 2000“  
„Wege zum Autofreien Tourismus“  
„Sanfte Mobilität in Europas Städten“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1993:  
„Vorrang für Fußgänger“, vergriffen  
„Kostenwahrheit im europäischen Verkehr“, vergriffen  
„Elektrofahrzeuge“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1992:  
„Elektromobil-Liste“, vergriffen  
„Europa der Fußgänger“, vergriffen  
„Auto-Teilen“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1991:  
„Verkehrsgerechtes Kind – kindgerechter Verkehr“, vergriffen  
„Sanfte Mobilität“, vergriffen  
„Solare Aussichten“, vergriffen  
„Auto-Umweltliste“, vergriffen
- 1990:  
„Unterwegs zur Universität“, vergriffen  
„Das Fahrrad im Verkehr“, vergriffen  
„Verkehr – Vom Erkennen zum Handeln“, vergriffen  
„Solarmobile und Photovoltaik“, vergriffen

Stand: März 2009



## Soziale Aspekte von Mobilität

Zugang zu Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Möglichkeit der Teilnahme am öffentlichen und sozialen Leben. Ist ein Verkehrssystem sozial gerecht, dann berücksichtigt es die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, beispielsweise von einkommensschwachen Menschen, Kindern, Jugendlichen und älteren Personen.

Gerade in Zeiten langfristig steigender (Energie-)Preise gewinnen die sozialen Aspekte von Mobilität im Spannungsfeld sozialer und ökologischer Verträglichkeit stark an Bedeutung.

In der VCÖ-Publikation „Soziale Aspekte von Mobilität“ wird analysiert, wie Mobilität Österreichs Haushalten nützt und wo Verkehr zur Belastung wird. Zusammenhänge zwischen Einkommen und Mobilitätsverhalten werden ebenso behandelt wie externe Kosten des Verkehrs, immer längere Arbeitswege und deren Folgen sowie soziale Aspekte des Klimawandels. Die Publikation gibt einen Überblick, wie die Mobilitätschancen für alle Menschen gewährleistet werden können.

## Social aspects of mobility

Access to mobility is a fundamental prerequisite for participating in public and social life. Transport systems that are oriented towards social justice take into account the needs and demands of all population groups, including those of people with low incomes, children, adolescents and elderly people.

In times of long-term rises in (energy) prices, social aspects of mobility, aimed at reconciling conflicting social and ecological interests, are of particular relevance.

VCÖ's publication on the social aspects of mobility analyses in which way Austrian households benefit from mobility and where traffic becomes a problem. It illustrates links between income and mobility patterns, external costs of traffic, increasingly long commuting distances and their consequences as well as the social aspects of climate change. The publication also gives an overview of ways to ensure mobility chances for all people.

## Les aspects sociaux de la mobilité

L'accès à la mobilité est l'une des conditions de base pour la participation à la vie publique et sociale. Un système de transports socialement équitable prend en compte les besoins de tous les groupes de la population, y compris les personnes à bas revenu, les enfants, les jeunes et les personnes âgées.

C'est précisément en une période caractérisée par la hausse à long terme des prix (d'énergie) que les aspects sociaux de la mobilité gagnent de l'importance face aux questions de la comptabilité sociale et écologique.

La présente publication de la VCÖ intitulée «Les aspects sociaux de la mobilité» analyse quels sont les bénéfices de la mobilité pour les ménages autrichiens et à quel niveau la circulation commence à peser; elle met en évidence le rapport entre le revenu et le comportement de mobilité ainsi que le coût externe de la circulation, les chemins du travail de plus en plus longs et leurs effets ainsi que les aspects sociaux du changement climatique. La publication donne un aperçu sur les possibilités de garantir à tout le monde les chances de mobilité.