

Kurzstudie

Zu Verteilungswirkungen klimapolitischer Maßnahmen im Zuge des Nationalen Energie- und Klimaplanes mit besonderer Berücksichtigung von NÖ

Im Auftrag der AK-NÖ

23.12.2019

Inhalt

Ausgang und Vorgangsweise.....	3
Umsetzbereite Lösungen rar – Verteilungsgesichtspunkte fehlen	3
<i>Probleme werden genannt, aber konkrete Lösungsvorschläge fehlen</i>	3
<i>Positive Ziele – bescheidene Maßnahmenvorschläge – keine reale Verteilungsbetrachtung</i>	4
<i>Eine Zwei-Klassen-Energie-Gesellschaft vermeiden</i>	4
Klimapolitische Verkehrsziele	5
<i>Zum Charakter der klimapolitischen Verkehrs-Maßnahmen</i>	6
<i>Ein fairer solider Rahmen als Voraussetzung für ein klimapolitisch positives Verhalten und für eine Gesamt-Effektivität der Klimapolitik</i>	6
<i>Energie- und Verkehrsinfrastruktur als öffentliches Gut</i>	7
<i>Klimapolitische Bedeutung des Verkehrs</i>	7
Verkehr und Verteilung	8
<i>Verteilungsaspekte des KFZ-Verkehrs</i>	8
<i>„Mobilitätsarmut“</i>	12
Herausforderungen in klima- und verkehrspolitischer Hinsicht in NÖ.....	13
<i>Die unterschiedliche NÖ-Landesstruktur in klimapolitischer Sicht.....</i>	14
<i>Fortgeschrittene Zersiedelung und Raumplanung</i>	15
<i>Verkehr und Gesundheit</i>	16
<i>Verkehrsmaßnahmen im nationalen Energie- und Klimaplan</i>	16
<i>Verkehrsmaßnahmen im Sachstandsbericht Mobilität des UBA</i>	17
Betrachtung einzelner Vorschläge und Maßnahmen aus sozialökologischer Sicht.....	18
<i>„Bahn als Rückgrat für die Mobilitätswende“</i>	18
<i>Mikromobilität, flexible Verkehrsangebote</i>	18
<i>Pendelförderung</i>	20
<i>Zur Elektromobilität</i>	21
<i>CO₂-Steuer oder sozialökologische Steuerreform mit Ökobonus</i>	23
<i>Normverbrauchabgabe und motorbezogenen Versicherungssteuer</i>	25

<i>ÖV-Tarife</i>	26
<i>Information, Mobilitätsmanagement und unkonventionelle Maßnahmen</i>	28
<i>Soziale Folgen einer Einführung der Lkw-Maut auf Landesstraßen</i>	29
<i>Klima- und Energie-Modellregionen, Verkehr und Verteilungsfragen</i>	30
Zusammenfassung	32
Literatur	34

Ausgang und Vorgangsweise

Umweltbelastungen treffen Menschen mit niedrigem Sozialstatus tendenziell stärker als jene mit höherem Status. Eine Verbesserung der Umweltsituation hat daher einen gegenteiligen positiven Verteilungseffekt. Für die Klimapolitik folgt daraus: Der Klimawandel wird ohne Gegenmaßnahmen die Pro-rich-Effekte verstärken. Umgekehrt **können Klimaschutz-Maßnahmen Pro-poor-Effekte im Zeitablauf wesentlich verstärken.**

Dies soll im Folgenden für den Verkehrssektor näher analysiert werden.

Der Sektor Verkehr ist einer der größten Treibhaus-Emittenten und hatte vor allem in den letzten Jahrzehnten bis zuletzt bedeutende Zuwächse. Daher steht der Sektor Verkehr jedenfalls im Zentrum von klimapolitischen Maßnahmen; und da Niederösterreich ein Flächenbundesland mit einer „gewachsenen“ geographischen Verteilung von Arbeits- und Wohnorten ist und viele PendlerInnen aufweist, sind die NiederösterreichInnen und insbesondere Beschäftigte in NÖ von klimapolitischen Maßnahmen im Verkehr speziell betroffen, könnten aber auch von positiven Maßnahmen wie einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs besonders profitieren.

Fragen der Energie stehen bei klimapolitischen Maßnahmen allgemein im Zentrum, weil die fossile Energie der Haupttreiber des Klimawandels ist. Es geht dabei einerseits um klimapolitische Maßnahmen mit dem Ziel der Reduktion der Treibhausgase und andererseits auch um Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel.

Es sollen konkret vor allem einzelne klimapolitische Maßnahmen insbesondere im Sektor Verkehr näher beleuchtet werden, die für NiederösterreichInnen von Bedeutung werden können. Dabei liegt wieder der Fokus auf Verteilungsfragen, auf Fragen der unterschiedlichen Betroffenheit nach dem Einkommen und Regionen.

- Angesichts der beschränkten Dimensionierung der Studie können nur ausgewählte Bereiche näher berücksichtigt werden und es kann tendenziell nur eine überblicksmäßige Sicht Platz greifen.

Umsetzbereite Lösungen rar – Verteilungsgesichtspunkte fehlen

Probleme werden genannt, aber konkrete Lösungsvorschläge fehlen

Die Dokumente der Bundesregierung zur Klimapolitik führen die zu lösenden Probleme an. Viele angeführte Klimaschutzziele sind durchaus ambitioniert, und es wird allenthalben von der notwendigen Stärkung des öffentlichen Verkehrs gesprochen. Bezüglich Verkehr im ländlichen Raum wird gesehen, dass die Anbindungen in ländlichen Regionen, etwa im Bereich der „letzten Meile“ oder bei „multimodalen“ Verkehrsknoten zu verbessern sind. Im Güterverkehr fehle die „Kostenwahrheit“ und Probleme bei der Raumordnung werden angesprochen. Solche Diagnosen sind wichtig und richtig. Ihnen sollten aber Vorschläge für konkrete Maßnahmen folgen, die so vorbereitet sind, dass eine Umsetzung real nahe rückt. Aber solche konkreten Lösungsvorschläge sind in den klimapolitischen Dokumenten der Bundesregierung rar. Es fehlen insbesondere fast durchgehend konkrete Ausführungen zur (möglichen) Finanzierung. Und es fehlen Vereinbarungen oder zumindest Absichtserklärungen verschiedener öffentlicher Institutionen mit komplexen Zuständigkeiten auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene.

Positive Ziele – bescheidene Maßnahmenvorschläge – keine reale Verteilungsbetrachtung

Die Dokumente der Bundesregierung zur Klimapolitik haben keinen Mangel bei der Aufzählung von sinnvollen Bereichszielen, z. B. „Verbesserung der Raumordnung und Energieraumplanung, wengleich diese meist allgemein gehalten sind.“¹

In den ursprünglichen Entwürfen zu den Dokumenten der Bundesregierung zur Klimapolitik der letzten Jahre kamen Verteilungsgesichtspunkte meist gar nicht vor. Auch infolge von Stellungnahmen, die dieses Fehlen kritisch beleuchteten, wurden dann Passagen eingefügt, wonach es allgemein auch Verteilungsfragen zu berücksichtigen gelte, ohne dass dies aber auch nur annähernd spezifiziert werden würde. Solche Deklarationen gab es auch in früheren Dokumenten z. B. des Verkehrsministeriums: Danach sei etwa eine „sozial-gerechte Gestaltung des Verkehrssystems, zu der auch die Leistbarkeit der Mobilität gehört, eine der vier übergeordneten Ziele im Gesamtverkehrsplan des BMVIT“.²

Aber verteilungspolitische Konsequenzen des absehbaren Strukturwandels und die Verteilungswirkungen einzelner Maßnahmen werden meist ausgeblendet bzw. substantiell nicht behandelt. Es ist aber klar, dass grundlegende klimapolitische Maßnahmen einen tiefgreifenden Wandel in der Wirtschaftsstruktur und in der Mobilität zur Folge haben. Und es ist klar, dass es bei solchen grundlegenden Änderungen Gewinner und Verlierer geben wird, sollten nicht proaktiv Maßnahmen gesetzt werden.

Eine Zwei-Klassen-Energie-Gesellschaft vermeiden

- Folgende Betrachtung gilt vor allem für den Energiebereich, kann aber auch für den Verkehrsbereich entwickelt werden.

Ohne die reale Berücksichtigung von Verteilungsgesichtspunkten und Ausgewogenheit, ohne klare Finanzierungsmodelle der vorgeschlagenen Maßnahmen und bei gleichzeitiger „steuerlicher und förderpolitischer Bevorzugung einkommensstarker Haushalte“³ kann es zu einer „Zwei-Klassen-Energiegesellschaft“ kommen bzw. eine solche verstärkt werden. So besteht „die Gefahr, dass durch die Klima- und Energiestrategie die Verteilungsschere noch weiter aufgeht.“⁴

Im Fokus vieler Maßnahmen im Energie- und Verkehrsbereich stehen vor allem Unternehmen sowie Besserverdienende, die sich E-Autos, smarte Haushaltsgeräte, Photovoltaik-Anlagen und -Speicher eher leisten können. Beim Ausbau von Ladestationen für die Elektromobilität ist darauf hinzuweisen, dass beim Großteil der privaten Haushalte dieses Flexibilisierungspotential nicht vorhanden ist. Einkommensschwache Haushalte können Möglichkeiten der Flexibilisierung im Energiebereich etwa als „Prosumer“ oder bei Smart Homes viel weniger nutzen. Und so können steuerliche und förderpolitische Maßnahmen zu einer Bevorzugung einkommensstarker Haushalte führen.

¹ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S. 13

² Schönfelder Stefan et al (2017): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. Wien: WIFO, S. 411

³ Bundesarbeitskammer (8.5.2018): Positionspapier der Bundesarbeitskammer zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung „#mission2030“. S. 5

⁴ Bundesarbeitskammer (8.5.2018): Positionspapier der Bundesarbeitskammer zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung „#mission2030“. S.3,5

Ähnliche Gefahren bestehen im Zusammenhang mit Digitalisierung und dem Energie-„Demand-Side-Management“, deren Nutzung bei privaten Haushalten stark mit der entsprechenden Ausstattung und damit mit den finanziellen Möglichkeiten korreliert.⁵

Eine „Zwei-Klassen-Energiegesellschaft“ wäre so real bezüglich Energie absehbar: „Auf der einen Seite die „smarten“, gut informierten, finanziell und technisch gut ausgestatteten Haushalte. Sie werden zeitabhängige Netz- oder Energielieferverträge nutzen und sich mithilfe von Eigenerzeugungsanlagen und Speicher auf Kosten des Gesamtsystems selbst optimieren. Auf der anderen Seite, alle anderen VerbraucherInnen. Sie haben weder die finanzielle noch die technische Ausstattung um von den neuen Netztarifen oder zeitabhängigen Stromlieferverträgen zu profitieren. Im Gegenteil sie werden einen immer größeren Teil der Systemkosten zu tragen haben“.⁶

Klimapolitische Verkehrsziele

Dem Konsultationsentwurf⁷ der Bundesregierung für einen Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) für Österreich mangelt es im Gesamten „an einer strategischen Ausrichtung des Plans sowie teilweise an einer Konkretisierung der Maßnahmen, an einer Nennung konkreter Zeitpläne und Ergebnisse, anhand derer die Wirkung der Maßnahmen beurteilt werden kann, sowie an einer Schätzung der Kosten, die mit der Umsetzung des Plans verbunden sind“⁸

Hinsichtlich des Bereichs Verkehr empfahl die Europäische Kommission entsprechend der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz zum ersten Entwurf der Bundesregierung für einen Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich, dass „Österreich Maßnahmen ergreift, um die von ihm für den Bau- und den Verkehrssektor geplanten Maßnahmen zu ergänzen, um das für 2030 angestrebte Ziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 36 % gegenüber 2005 für Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der EU fallen, zu erreichen“⁹.

Im folgenden Konsultationsentwurf¹⁰ der Bundesregierung für einen Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) für Österreich heißt es für den Verkehr: **„Zur Erreichung des Gesamtziels bis 2030 ist eine Reduktion der Emissionen um rund 7,9 Mio. t CO₂-Äquivalent auf rund 15,7 Mio. t CO₂-Äquivalent (2017: 23,6 Mio. t CO₂-Äquivalent) vorgesehen. Strategischer Ansatz Österreichs für die Erreichung einer emissionsarmen Mobilität der Zukunft ist das Prinzip Vermeiden (von nicht unbedingt erforderlichen Verkehren), Verlagern (auf effiziente Verkehrsträger) und Verbessern (der eingesetzten Technologien)“¹¹.**

⁵ Bundesarbeitskammer (8.5.2018): Positionspapier der Bundesarbeitskammer zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung „#mission2030“. S. 9

⁶ Bundesarbeitskammer (8.5.2018): Positionspapier der Bundesarbeitskammer zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung „#mission2030“. S. 17

⁷ Der finale Plan ist der Europäischen Kommission bis Ende 2019 vorzulegen.

⁸ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.1

⁹ Europäische Kommission (18.6.2019): Empfehlung der Kommission zum Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplans Österreichs für den Zeitraum 2021–2030. S.4

¹⁰ Der finale Plan ist der Europäischen Kommission bis Ende 2019 vorzulegen.

¹¹ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf S. 76

Im NEKP für Österreich wurden Maßnahmen zum Verkehr (siehe unten) zwar näher spezifiziert, doch es ist nicht ersichtlich, ob dadurch die vorgegebenen Ziele erreicht werden.

Nach der angeführten Governance-Verordnung haben die Mitgliedstaaten eine Folgenabschätzung bezüglich Zielerreichung durch die geplanten Politiken und Maßnahmen zu erstellen. Im NEKP- Konsultationsentwurf sind allerdings keinerlei Abschätzungen der durch die Maßnahmen erreichbare Emissionsminderung enthalten. Insbesondere ist eine Beurteilung, der sozialen Auswirkungen und Verteilungseffekte nicht enthalten. Fragen der Kostentragung und Arbeitsplätze sind offen; wie auch Finanzierungsfragen offen bleiben, zumal ohne konkrete Angaben zur Gestaltung der einzelnen Maßnahmen Aussagen zur Finanzierung schwer möglich sind.

Zum Charakter der klimapolitischen Verkehrs-Maßnahmen

Im Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) für Österreich wird klar festgehalten, dass das „Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor eine besondere Herausforderung (ist).“ Und: „Umso wichtiger ist es, die für eine Erreichung der Ziele notwendigen Politiken, Strategien und Maßnahmen **zügig, akkordiert und entschlossen in einer gemeinsamen politischen Anstrengung über Ressort- und Gebietskörperschaftsgrenzen** hinweg und gemeinsam mit Wirtschaft und Gesellschaft umzusetzen. Neben den bestehenden Maßnahmen bedarf es einer Vielzahl an weiteren Aktivitäten in hoher Intensität.“¹². (Hervorhebung J. B.)

Es heißt auch, dass die „im vorliegenden Nationalen Energie- und Klimaplan konkret angeführten, politisch akkordierten Maßnahmen ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung (sind)“¹³. Allerdings sind unter den vorgelegten „politisch akkordierten Maßnahmen“ die schon laufenden Ausbaupläne gemeint: Die Maßnahmen, die im Bereich Mobilität vorgesehen sind, bestehen ausschließlich aus bereits geplanten und teilweise auch bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen.¹⁴

Insgesamt fällt bei den weiteren Maßnahmen auf, dass sie zwar durchaus sehr breit angelegt sind, aber jegliche Konkretisierung wie etwa Finanzvolumen, Zeitpläne, Umfang der Maßnahme, Art der Verbindlichkeit etc. fehlt¹⁵

Ein fairer solider Rahmen als Voraussetzung für ein klimapolitisch positives Verhalten und für eine Gesamt-Effektivität der Klimapolitik

Der in den meisten klimapolitischen Dokumenten anzutreffende Fokus auf technologische Lösungen blendet oft soziale, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte aus. Dabei lag der bisher mangelhafte Fortschritt in der Klimapolitik nicht an der Nichtexistenz technischer

¹² Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf. S. 127

¹³ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf. S. 127

¹⁴ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.10

¹⁵ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.10

Lösungen, sondern an sozialen und wirtschaftlichen Strukturen, die ein klimaneutrales Verhalten Menschen und Unternehmen erschweren.

Menschen, insbesondere einkommensschwächere Schichten brauchen einen Rahmen, in dem sie sich umwelt- und klimamäßig positiv verhalten können: Im Verkehr heißt das die Schaffung von Rahmenbedingungen, die klimaneutrale Verkehrsträger und -arten klar bevorzugen, und konkret die Schaffung von leistbaren und flächendeckenden Angeboten im öffentlichen Verkehr und andererseits dass Kosten und Tarife im Vergleich zu fossiler Mobilität zumutbar ist.

Dabei ist die Berücksichtigung sozialer und verteilungspolitischer Auswirkungen der geplanten – doch weitreichenden und fundamentalen - Maßnahmen eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz der klima- und energiepolitischen Maßnahmen und Ziele. Das heißt, das Kosten und Nutzen, die mit den klima- und energiepolitischen Maßnahmen verbunden sind, gerecht verteilt werden, und auch so empfunden werden.

Klimapolitische Maßnahmen sind daher auch auf ihre verteilungspolitischen Auswirkungen zu prüfen, und zwar hinsichtlich mehrfacher Verteilungen, etwa zwischen EndverbraucherInnen und Unternehmen, zwischen Arbeit und Kapital, zwischen den Haushalten und zwischen Regionen.

Energie- und Verkehrsinfrastruktur als öffentliches Gut

Energie war bisher bei Erzeugung oder Verbrauch meist mit dem Entstehen von Treibhausgasen verbunden, welche bekanntlich den Klimawandel bewirken. Eine sichere und leistbare Versorgung mit Energie stellt andererseits die Grundlage einer modernen Gesellschaft dar. Energie als **gesellschaftlich unabdingbares und notwendiges Gut** ist daher politisch zu behandeln und kann auch als bedeutender **Teil der Daseinsvorsorge** adressiert werden. Die Energieversorgung war daher bisher prioritär eine **gemeinwirtschaftliche Aufgabe** und sollte dies angesichts der großen klimapolitischen Notwendigkeiten in Zukunft noch stärker sein. Dies sollte in klimapolitischen Dokumenten auch festgeschrieben werden.

Da der Verkehrssektor eng mit Energiefragen verbunden ist, ist eine solidarische Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts der Energie- und Verkehrsinfrastruktur und auch der klare **Gestaltungsanspruch durch die Öffentliche Hand** dabei wichtig für die Daseinsvorsorge

Dass der öffentliche Verkehr der Kern der Mobilitätswende ist, ist grundsätzlich weitgehend akzeptiert. Und klar ist angesichts der Herausforderungen, dass es dabei nicht um kleine Änderungen gehen kann, sondern eine **„Revolution im Öffentlichen Verkehrsangebot“** notwendig ist.

Gleichzeitig wird dadurch die Daseinsvorsorge wesentlich abgesichert werden, weil der öffentliche Verkehr allen Menschen den **gleichen Zugang zu Mobilität unabhängig von Alter, Einkommen oder Geschlecht sichert**. Zuschüsse der öffentlichen Hand für Freifahrt in Schulen oder vergünstigte Tickets für Menschen mit niedrigen Einkommen vermindern soziale Ungleichheit. Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind daher grundsätzlich „pro-poor“ - allerdings nicht oder weniger bei einer Schwerpunktbildung bei Hochgeschwindigkeitsstrecken zulasten des Regionalverkehrs

Klimapolitische Bedeutung des Verkehrs

Um die 25 Prozent der Wirtschaftsleistung - gemessen nach dem BIP - können im Zusammenhang mit dem Personen- und Gütertransport gesehen werden (Fahrzeuge, Straßenbau, Treibstoffe, Unfallkosten u.a.)

Die Treibhausgas-Emissionen aus dem österreichischen Verkehrssektor (ohne Luftverkehr) beliefen sich 2017 auf 23,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent. Damit ist der Verkehr der zweitgrößte Verursacher nach der Industrie (einschließlich ETS) - und außerhalb des Emissionshandels derzeit mit einem Anteil von rund 46 % der emissionsstärkste Sektor. Dabei zeigt sich ein **Trend steigender Emissionen** im Verkehrssektor: Diese haben seit um 73 % zugenommen.¹⁶

Und der Verkehr ist der einzige Sektor in Österreich mit einem massiven Emissionsanstieg (EU-weit nur ca. ein Drittel davon). Der von 2005 bis 2012 sinkende Trend der Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor hat sich 2016 wieder umgekehrt. Unmittelbarer Grund für diesen deutlichen Anstieg war die gestiegene Fahrleistung. Allgemein ist die noch immer insgesamt wachsende Motorisierung in Verbindung mit der Bevölkerungszunahme wesentlich. „Der Trend zu größeren Autos (SUVs); der durch die derzeitigen Rahmenbedingungen bedingte Straßenausbau, um die angestrebte Erreichbarkeit sicherzustellen; sowie die zu erwartenden Effekte der Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr, die zu einer Steigerung der Verkehrsleistung beitragen dürften. Wesentlicher Treiber für diese Rahmenbedingungen, die eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs mit fossilem Antrieb unterstützen, ist die **fehlende Kostenwahrheit des Straßenverkehrs, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr**: So betragen für die Länder der EU28 die externen Kosten des Pkw-Verkehrs im Jahr 2016 12 Cent / pkm . Im Vergleich dazu lagen sie für den Bus bei 3,6 Cent /pkm, für die Bahn zwischen 1,3 und 3,9 Cent / pkm (Elektro-Hochgeschwindigkeit und Diesel) und für den Flug bei 3,4 Cent / pkm Dadurch ist der Wettbewerb im Personenverkehr verzerrt, mit einem zu hohen Anteil des Autoverkehrs“.¹⁷

Eine wesentliche Entkoppelung der Emissionen – nämlich ein geringerer Anstieg der CO₂-Emissionen im Vergleich zur Entwicklung der Personenkilometer – ist derzeit noch nicht zu sehen. Im Gegenteil zeigte sich zwischen CO₂-Emissionen und gefahrenen Fahrzeugkilometern bei Diesel-Pkw eine zunehmend negative Entkoppelung.

Dies hängt mit einem „**Rebound**“-Effekt zusammen, der auch über eine durch Werbung verstärkte Status-Symbol-Funktion des Autos verstärkt wird. Dies lässt sich vor allem durch den festgestellten Trend zu schweren, leistungsstärkeren Fahrzeugmodellen (SUV) erklären. Fahrzeuggewicht und Motorleistung sind neben der Art des Antriebes, Fahrzeuggröße und -alter, Geschwindigkeit und Fahrdynamik, für Verbrauch und Emissionen besonders bedeutend.

Zudem ist der Besetzungsgrad der Pkw seit 1990 von 1,4 auf unter 1,2 Personen pro Pkw gesunken, was wiederum die Effizienz in Bezug auf die Transportleistung mindert.

Verkehr und Verteilung

Verteilungsaspekte des KFZ-Verkehrs

¹⁶ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S. 24, S. 76

¹⁷ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 148

Mehr als die Hälfte der (stark gestiegenen) Verkehrsemissionen stammen aus dem PKW-Verkehr. **Einige Fakten** zu Verteilungsrelationen im KFZ-Verkehr:

Es gibt eine gut bestätigte Korrelation im Individualverkehr zwischen Einkommen einerseits und andererseits Mobilitätsverhalten und damit verbundenem **Energieverbrauch** bzw. Verursachung von **Emissionen**. Als Beispiel kann für Österreich die unterschiedliche Inanspruchnahme von Autos in Form von gefahrenen Kilometern (an einem Arbeitstag) nach Haushalts-Einkommensquartilen angeführt werden, wobei ersichtlich wird, dass das obere Einkommensviertel im Individualverkehrs z. B. viermal so viele Kilometer pro Arbeitstag zurücklegt:

Gefahrene Kilometer pro Arbeitstag nach Haushalts-Einkommensquartilen

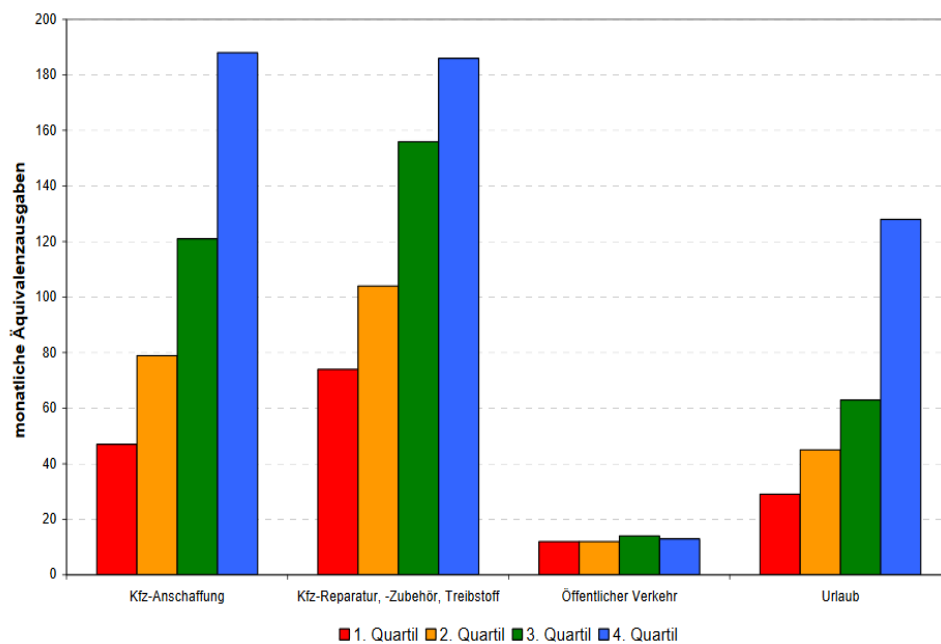
Individualverkehr

<i>Unterstes Einkommensviertel:</i>	<i>20 km</i>
<i>Zweites Einkommensviertel:</i>	<i>40 km</i>
<i>Drittes Einkommensviertel:</i>	<i>53 km</i>
<i>Oberstes Einkommensviertel:</i>	<i>80 km</i>

Aus: Steininger K., Gobiet W. (2005): Technologien und Wirkungen von Pkw-Road Pricing im Vergleich, Wegener Center Graz, Bericht 1/2005, S. 20f

Entsprechend der Konsumerhebung 2014/15 gibt ein österreichischer Haushalt monatlich „im Schnitt 425 Euro für Mobilität aus. Damit stellt die Ausgabengruppe ‚Verkehr‘ mit 14,2 Prozent nach ‚Wohnen und Energie‘ (26,1%) den zweitgrößten Abgabenposten dar. Durchschnittlich werden von den monatlichen Ausgaben für den Verkehr 95 Prozent in den Individualverkehr investiert und nur 5 Prozent in den öffentlichen Verkehr“.

Monatliche Ausgaben* in € für Mobilität nach Quartilen 2004/2005



*Auf „Äquivalenz“-Basis: Bei Einkommen und Ausgaben werden Kinder in den Haushalten differenziert berücksichtigt

Aus: Prettenthaler Franz, Habsburg-Lothringen Clemens, Sterner Cornelia (2008): Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich, 2008. S.10

„Sozial Bessergestellte kaufen sich deutlich öfter einen Neuwagen. Personen mit einem geringeren Einkommen erwerben zu rund 52 Prozent ihren Pkw als Gebrauchtwagen.“¹⁸
 „Gemessen am Haushaltseinkommen steigt die prozentuale Belastung durch die PKW-Anschaffung mit wachsendem Einkommen, da die Haushalte in den oberen Einkommensklassen mehr und teurere PKW kaufen. Der laufende Betrieb belastet dagegen anteilig die oberen Einkommen vergleichsweise weniger.“¹⁹

Es „besitzen 40 Prozent der Haushalte im unteren Einkommensviertel keinen Pkw, bei den Haushalten im obersten Einkommensviertel sind es nur 11 Prozent. Unterschiede zeigen sich auch bei den finanziellen Mitteln für den Betrieb des Autos. So können Haushalte der oberen Einkommensgruppen das Doppelte bis Dreifache für Treibstoff, Zubehör und Reparaturen ihrer Pkws ausgeben als die unteren Einkommensgruppen“²⁰:

¹⁸ ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht. S. 19

¹⁹ Köppl Angela, Schratzenstaller Margit (2016): Betroffenheit durch Umweltbelastungen. In: Wirtschaft & Umwelt 3/2016, Schwerpunkt „Umwelt und Verteilungsgerechtigkeit“ S. 20

²⁰ Arbeiterkammer (2014): Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und gendergerechte Verkehrspolitik. Resümee zur Tagung, veranstaltet von den Arbeiterkammern für Wien, Niederösterreich und Burgenland. Wiener Neustadt, 22.10.2014

Im COSTS-Projekt²¹ wurde bei der Berechnung der Anteile der Mobilitätsausgaben am verfügbaren Einkommen der Haushalte²² klar herausgearbeitet, wie relevant einerseits bei einkommensschwachen Haushalten der PKW-Besitz für die Kostenbelastung ist, und wie der PKW-Besitz in den unteren Einkommensgruppen Aussagen zur Verteilung prägt: „Das Ausmaß der Mobilitätsausgaben der Haushalte wird wesentlich durch den Pkw-Besitz bestimmt, der bei etwa 80% der Haushalte gegeben ist.“²³ „Die finanziellen (Selbst-)Verpflichtungen der Haushalte für Fahrzeuge sind groß, allein 70% der mittleren Mobilitätsausgaben der Haushalte sind der Anschaffung und den Fixkosten von PKW geschuldet.“²⁴ Die PKW-Verfügbarkeit hängt wiederum stark vom Einkommen ab: „Während 55 Prozent der Haushalte mit einem verfügbaren Einkommen von bis zu 1.423 Euro pro Monat ein Auto besitzen, liegt der Anteil bei Haushalten mit einem verfügbaren Einkommen über 2.667 Euro mit 91 Prozent deutlich höher“²⁵. „Während 44 Prozent der Haushalte im niedrigsten Einkommensviertel nicht über einen eigenen PKW verfügen, sind es im höchsten Einkommensviertel lediglich neun Prozent.“²⁶

Daraus ergibt sich, dass, wenn der Autoverkehr heute weiter einseitig gefördert wird, auch die Wohlhabenderen überproportional gefördert werden, und damit letztlich soziale Ungleichheit verstärkt wird: etwa durch den weiteren Ausbau von Straßen, durch eine autogerechte Ortsgestaltung oder durch die Verpflichtung zum Garagenbau bei neuen Wohngebäuden.

Der Zugang zu Mobilität ist ungleich zwischen sozialen Gruppen verteilt, dazu kommt noch ein regionaler Faktor für **ländliche Gemeinden**: „Ohne öffentliches Verkehrsangebot sind Menschen, die über kein Auto verfügen können oder wollen, in ihrer Mobilität stark eingeschränkt, insbesondere in ländlichen Regionen“.²⁷ „Während in kleinen Gemeinden (unter 10.000 EW) 94 Prozent der Einwohner über zumindest einen Pkw im Haushalt verfügen, ... verfügen unter den Wienern überhaupt nur 62 Prozent über zumindest einen Pkw in ihrem Haushalt“²⁸. „Der Motorisierungsgrad im 15. Wiener Gemeindebezirk lag im Jahr 2017 bei 274 Pkw pro 1.000 Einwohnenden, in Waidhofen an der Thaya bei 720.“²⁹ „Die durchschnittliche jährliche Kilometer-Leistung mit dem Pkw ist am Land deutlich höher als in der Stadt.“³⁰

Daher zeigen sich auch **große Unterschiede in der Kostenbelastung nach Gemeindegröße**: „Inklusive Anschaffung und Betrieb geben Österreichs Haushalte in Gemeinden mit weniger als 10.000 Menschen pro Monat im Schnitt 494 Euro für den Pkw aus, während in Städten mit über 100.000 Menschen (inklusive Wien) lediglich 257 Euro anfallen,“³¹ (Konsumerhebung 2014/15) und liegen damit fast doppelt so hoch. - Entsprechend Konsumerhebung 2004/05 geben „Haushalte in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte pro Monat 347 € für Verkehrsleistungen aus; das entspricht einem Konsumanteil von 14,2%. In Regionen mit geringer

²¹ Aufbauend auf: Köppl A., Wüger M. (2007): Energienachfrage der privaten Haushalte für Wohnen und Verkehr. WIFO-Monatsberichte 11/2007, S. 875-891 den monatlichen Energieausgaben für Wohnen kommt eine viel geringere Bedeutung als den Verkehrsausgaben zu. Ihr Anteil an den gesamten Konsumausgaben lag laut Konsumerhebung 2004/05 unter 5%, und sie machen nur 20% der Wohnungsausgaben aus

²² Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 413

²³ Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 411

²⁴ Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 412

²⁵ VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 15

²⁶ VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 16

²⁷ VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 10

²⁸ ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht. S. 19

²⁹ VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 16

³⁰ ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht. S. 19

³¹ Nach Statistik Austria, Konsumerhebung 2014/15. Sonderauswertung für den VCÖ im Jänner 2018. VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 28. ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht. S. 20

Bevölkerungsdichte betragen die Aufwendungen 466 € pro Monat, 18,2% des gesamten Konsums³².

Schließlich verfügen auch Erwerbstätige eher über zumindest einen Pkw im Haushalt (90 %) als Pensionisten (80 %) oder Arbeitslose (57 %)³³. Wesentlich ist zu ergänzen, dass die **PKW-Verwendung allein für die Berufstätigkeit vor allem in ländlichen Gebieten ohne nennenswerten öffentlichen Verkehr sehr oft notwendig ist**. Zweitwagen belasten die Haushaltsbudgets besonders.

Da Mobilität im ländlichen Raum zu einem hohen Anteil auf dem privaten Pkw basiert, und das Auto im Vergleich zum Öffentlichen Verkehr und Radfahren um ein Vielfaches teurer ist, sind Ausgaben für Verkehr dort die zweitgrößte Kostenbelastung der Haushalte. Die Folgen hoher Kosten der Arbeitswege sind für einzelne PendlerInnengruppen spürbar. „Wenn alleine der **Arbeitsweg 1/5 bis ¼ des Einkommens** kostet, muss bei anderen Ausgaben der Familien, wie Ausbildung oder Wohnen, gespart werden.“³⁴ Andererseits ist der **ländliche Personenverkehr** im weiteren Sinn für etwa 1/3 der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verantwortlich und stellt damit einen **wichtigen klimapolitischen Handlungsbereich** dar.

Soziale Gerechtigkeit im Verkehr kann nicht bedeuten, einfach allgemein Autofahren für möglichst viele möglichst billig zu machen. Denn es sind gerade auch wohlhabende Haushalte, die mehr Pkw besitzen, mehr mit dem Auto fahren und daher die Umwelt entsprechend mehr belasten. Negative Folgen des Verkehrs für Gesundheit, Lebensqualität wie Luftverschmutzung, Lärm oder Bewegungseinschränkungen für Kinder, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende haben wiederum insbesondere Personen mit geringen Einkommen zu tragen. Sie leben häufig dort, wo andere aufgrund des Autoverkehrs nicht wohnen möchten

- Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist demgegenüber sozial ausgewogener – so haben über alle Einkommensgruppen hinweg etwa 20 Prozent der österreichischen Haushalte eine ÖV-Jahreskarte. Entscheidend dabei sind weniger die Kosten, sondern die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel.
- Bei der Nutzung der Bahn wird beim Fahrleistungsanteil für das unterste Einkommensquartil mit 28,7 % der höchste Wert ausgewiesen, es folgt das höchste Quartil, das zweithöchste, und am geringsten ist der Wert mit 21,2 % beim unteren mittleren Quartil.³⁵

„Mobilitätsarmut“

Mobilitätsarmut wird durch eine überdurchschnittliche anteilige Belastung mit Verkehrskosten bei insgesamt eher geringem Einkommen definiert und bedeutet die verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung individueller Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung

³² Köppl A., Wüger M. (2007): Energienachfrage der privaten Haushalte für Wohnen und Verkehr. WIFO-Monatsberichte 11/2007, S. 882

³³ ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht. S. 18

³⁴ Arbeiterkammer (2014): Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und gendergerechte Verkehrspolitik. Tagung, veranstaltet von den Arbeiterkammern für Wien, Niederösterreich und Burgenland. Beitrag Thomas Hader Wiener Neustadt, 22.10.2014.

Arbeiterkammer (2014): Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und gendergerechte Verkehrspolitik. Tagung, veranstaltet von den Arbeiterkammern für Wien, Niederösterreich und Burgenland. Wiener Neustadt, 22.10.2014.

der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt, etwa was soziale Teilhabe oder Arbeitsmarktbeteiligung betrifft.

So ist etwa bei Arbeitssuchenden der Mangel an leistbarer Mobilität eine Barriere für das Finden einer neuen Beschäftigung. Nach Unbehaun³⁶ haben gerade Haushalte mit geringem Einkommen, arbeitslose Personen und Frauen häufig keinen Zugang zum Pkw und sind wegen der Hauptverantwortung für die Haushalts- und Familienarbeit häufiger auf den regionalen Arbeitsmarkt angewiesen sind. Dies hat auch zur Folge, dass sie häufiger unter ihrer Qualifikation arbeiten müssen.

Wer Verkehrsleistungen nicht ausreichend zur Verfügung hat, wird von bestimmten Bereichen ausgeschlossen. Ist für Arbeitssuchende 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.

- Gegen diese „Mobilitätsarmut“ sind als Teil der Daseinsvorsorge Angebote sicherzustellen, die es unabhängig von Einkommen, Gesundheit oder persönlichen Einschränkungen ermöglichen, selbständig und sicher mobil sein zu können.

Der Anteil der Haushalte an den einkommensschwachen Haushalten in Österreich, die „deutlich überdurchschnittliche“ Ausgaben für Mobilität tätigten, lag im Jahr 2009/10 bei etwa 20%, wenn eine Ausgabengrenze von 140% der monatlichen äquivalisierten Medianausgaben angelegt wird. Pkw-lose Haushalte erreichen diese Grenze fast gar nicht, während 34% der Pkw-Haushalte solch hohe Ausgaben getätigt haben³⁷. Detailanalysen zeigen auf, dass gerade für viele einkommensschwache Haushalte in kleinen Gemeinden im ländlichen Bereich das Bedürfnis bzw. die Notwendigkeit des Pkw-Besitzes mit vergleichbar großen Ausgabenanteilen am Einkommen verbunden ist.

Bei einer Befragung überschritt der Mobilitätsausgabenanteil der Haushalte der ersten drei Einkommensdezile ohne Pkw nur in wenigen Fällen den gesetzten Schwellwert von 20% am Einkommen (3%). In der Gruppe der einkommensschwachen Haushalte mit Pkw betrug der Anteil dagegen rund 30% (alle Haushalte: 25%). Bei der Ausgabenkombination von Wohnen und Mobilität waren es rund 30% der einkommensschwachen Haushalte, bei denen der Anteil von 50% am Einkommen überschritten wird (alle Haushalte: 20%). Auch hier waren Pkw-Haushalte überdurchschnittlich von hohen (kombinierten) Ausgabenbelastungen betroffen: 40% der Haushalte dieser Kategorie gaben mehr als 50% ihres Einkommens für Wohnen und Mobilität aus.“³⁸

„Ist die Mobilität sehr stark vom Auto abhängig, sind all jene Bevölkerungsgruppen in ihrer Mobilität eingeschränkt, die kein Auto zur Verfügung haben. Das trifft ältere und jüngere Menschen sowie Haushalte mit niedrigerem Einkommen besonders stark.“ Genau diese sind dann ausschließlich auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen³⁹.

Herausforderungen in klima- und verkehrspolitischer Hinsicht in NÖ

³⁶Unbehaun Wiebke (2017): Mobilität im ländlichen Raum im Kontext von Betreuung und Erwerbstätigkeit. Dissertation

³⁷Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 265

³⁸Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 413

³⁹VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 37

Die unterschiedliche NÖ-Landesstruktur in klimapolitischer Sicht

Niederösterreich ist von der Struktur her ein heterogenes Land, ein Land mit zwei unterschiedlichen Hautcharakteristika: einerseits das (funktionell immer größer werdende) Umland von Wien und einigen Zentren an der Süd- und West-Achse; und andererseits die anderen Regionen, insbesondere im Wald- und Weinviertel. Idealtypisch unterscheiden sich diese zwei Haupttypen durch eine unterschiedliche gesellschaftliche Dynamik, die sich letztlich etwa in der unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklung niederschlägt.

In klima- und verkehrspolitischer Sicht stellen sich vor allem Fragen, wonach eher in städtischen oder ländlichen Siedlungsformen Energieeffizienzpotentiale genutzt werden können. Zum einen haben etwa dichtere Verbauung günstigere Energie-Prokopf-Relationen und bessere Versorgungsmöglichkeiten mit öffentlichem Verkehr zur Folge, andererseits sind (insgesamt) durchschnittlich höhere Einkommen und ein höherer Konsum mit vermehrtem Ressourcen- und Energieverbrauch verbunden.

BewohnerInnen ländlicher Gebiete sind „in hohem Maße auf die von Ökosystemen geleisteten Dienste angewiesen.“⁴⁰ Zusätzlich zum allgemeinen (positiven) Zusammenhang von Einkommenshöhe und Umweltqualität ist zu berücksichtigen, dass ländliche Regionen im Vergleich zu Städten tendenziell eine höhere Umweltqualität, aber niedrigere Einkommen aufweisen. Dadurch wird der Zusammenhang von Einkommenshöhe und Umweltqualität jedenfalls abgeschwächt bzw. es treten komplexere Muster auf.

Allerdings: „Den“ ländlichen Raum gibt es nicht⁴¹: Es gibt sehr unterschiedlichen Typen je nach Nähe zu hochrangigen Zentren und Besiedlungsdichte. Weiters macht es hinsichtlich Verkehr einen großen Unterschied, ob Siedlungen linienförmig entlang Tälern oder in der Fläche angeordnet sind.

Oftmals stellt sich bei näherer Betrachtung heraus, dass ein vergleichsweise teurerer Wohnstandort aufgrund guter Erschließungsqualitäten in Bezug auf den öffentlichen Verkehr insgesamt keine höhere Ausgabenbelastung für Privathaushalte darstellt als ein vergleichsweise billiger Standort mit fehlendem bzw. unzureichendem ÖV-Angebot. Eine wirksame Maßnahme wäre daher ÖV-Erschließungsstandards auch in den österreichischen Wohnbauförderungen zu berücksichtigen⁴²

Mobilitätskosten nehmen mit der Distanz von größeren Zentren zu, während Wohn- und Bodenpreise mit der Distanz von größeren Zentren abnehmen. Aus dem „Alonso-Modell“ ergibt sich ein Zusammenhang von Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur und der Entwicklung der Wohn- und Bodenpreise, d. h. dass der forcierte Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch die Wohn- und Bodenpreise ändern kann.

Es gibt sehr große Unterschiede in idealtypisch städtischen und ländlichen Bereichen hinsichtlich der Möglichkeiten und Herausforderungen bei den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen. Ersichtlich wird, dass der Fokus im Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) überwiegend im urbanen Bereich liegt, wo der Ausbau von Straßenbahnen und U-Bahnen in den Landeshauptstädten ab 2020 zu begrüßen ist, jedoch real wenig Fokus auf die Verbindung zum Umland gelegt wird. Wenngleich im ländlichen Raum kritische Massen für den öffentlichen Verkehr schwerer zu erreichen sind, und verkehrliche Maßnahmen pro Kopf mehr kosten, ist es

⁴⁰ Laurent Eloi (2015): Demokratisch, gerecht, nachhaltig. Die Perspektive der Sozial-Ökologie S. 61

⁴¹ Arbeiterkammer (2014): Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und genderechte Verkehrspolitik. Tagung, veranstaltet von den Arbeiterkammern für Wien, Niederösterreich und Burgenland. Eva Favry (Rosinak & Partner). Wiener Neustadt, 22.10.2014.

⁴² Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 386

– auch wegen der anzustrebenden gleichwertigen Lebensbedingungen - wichtig, den Fokus nicht nur auf die Ballungsräume zu richten, sondern insbesondere die ländlichen Gebiete miteinzuplanen und gezielte Maßnahmen zur Förderung der ÖV im ländlichen Bereich zu setzen.⁴³

Besonders herausfordernd sind dünn besiedelte ländliche Gebiete. Klar ist, dass bei einer dispersen Flächenbesiedlung wie etwa im Waldviertel Linienverkehre nie zu 100% individuelle Mobilität abdecken können. In diesen Gebieten sind eine Sicherstellung der Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln und flexible nachfragegesteuerte ÖV-Systeme empfehlenswert⁴⁴.

In den westlichen Bundesländern (Vorarlberg, Tirol) ist vermehrt zu sehen, dass auch in dezentralen Strukturen insgesamt vergleichsweise gute ÖV-Angebote hergestellt (und auch genutzt) werden.⁴⁵

Fortgeschrittene Zersiedelung und Raumplanung

Jahrzehntelange mangelnde Raumplanung und Zersiedelung einerseits sowie historische kleindörfliche Siedlungsstrukturen andererseits machen die Transformation des Verkehrssystem ausserhalb der Städte im Sinne des Klimaschutzes jedenfalls kurzfristig schwierig: ja dies ist eine der großen Herausforderungen der Klimapolitik.

Aufgrund von Zersiedelung, fehlender Nahversorgung und mangelnden Arbeitsplätzen in der Region ergeben sich im Schnitt längere Distanzen im Verkehr. Zudem ist die Abhängigkeit vom Auto umso höher, je geringer die Siedlungsdichte ist.⁴⁶

Wo Linienverkehr, beispielsweise aufgrund starker Zersiedelung, keine flächendeckende Versorgung sicherstellen kann, können flexible Mikro-ÖV-Systeme das öffentliche Verkehrsangebot ergänzen,⁴⁷ aber letztlich kaum eine umfassende Versorgung sicherstellen. Dies könnte durch ergänzende private E-Mobilität erreicht werden.

Zersiedelung führt aber weiters zum Problem, dass durch den damit verbundenen steigenden Verkehrsaufwand andere Einsparungseffekte leicht kompensiert werden können und sich im Extremfall selbst dann für die NutzerInnen keine Vorteile mehr bieten, wenn die Anschaffungskosten für energieeffiziente Fahrzeuge wesentlich reduziert werden können.⁴⁸

⁴³ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 137

⁴⁴ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 146

⁴⁵ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 68

⁴⁶ Rasmussen Ulla (2016): Nur umweltverträgliche Mobilität ist sozial fair. In: Ökobüro (2016): Umwelt und Gerechtigkeit - Wer verursacht Umweltbelastungen und wer leidet darunter? S. 17

⁴⁷ VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 18

⁴⁸ Schönfelder Stefan et al. (2015): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. WIFO. S. 391

- Im Integrierten nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich für die Periode 2021-2030 ist ein Ziel die „**Verbesserung der Raumordnung und Energieraumplanung**“.⁴⁹ Dieses Ziel und weitere allgemein gehaltene Formulierungen dazu entsprechen Reformabsichten, die seit Jahrzehnten einer Umsetzung nicht wesentlich näher kamen.

Verkehr und Gesundheit

Der Straßenverkehr ist eine häufige Ursache für gesundheitliche Probleme, insbesondere in städtischen Gebieten. Die negativen Folgen des Verkehrs für Gesundheit und Lebensqualität wie Luftverschmutzung, Lärm oder Bewegungseinschränkungen für Kinder, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Rad-fahrende, haben insbesondere Personen mit geringen Einkommen zu tragen. Sie leben häufig dort, wo andere aufgrund des Autoverkehrs nicht wohnen möchten.

Bei 36.856 Unfällen wurden 2018 in Österreich 46.525 Personen verletzt und 409 getötet. Die Zahl der Toten sank somit um 1,2 Prozent gegenüber 2017. Damit wurde das bisher geringste Ergebnis seit Einführung der Unfallstatistik im Jahr 1961 erreicht⁵⁰. Allerdings gibt es auch Gegentendenzen in einzelnen Segmenten z. B. bezüglich verunglückten Seniorinnen und Senioren.

Auch Unfallfolgen sind ein nicht unbeträchtlicher volkswirtschaftlicher Kostenfaktor.

- Weltweit ist die Zahl der Verkehrstopfer durch die steigende Motorisierung stark im Steigen, die Zahl der Verkehrstoten weltweit ist in den letzten Jahren auf über eine Million gestiegen und die Prognosen weisen auf eine Verdoppelung.
-
- Erwähnt soll auch in diesem Zusammenhang werden, dass der Transportsektor weltweit in verschiedenen Formen stark subventioniert ist.

Maßnahmenübersicht

Verkehrsmaßnahmen im nationalen Energie- und Klimaplan

Für den Verkehrssektor ist im nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich als „Sektorbeitrag“ bezüglich Treibhausgasemissionen -7,2 Mio. t CO₂-e gegenüber 2016 angegeben.⁵¹ Dieses Ziel für den Verkehrssektor soll nach dem nationalen Energie- und Klimaplan für die Periode 2021-2030 insbesondere auch durch folgende Maßnahmen erreicht werden:⁵²

- Stärkung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, einschließlich Elektrifizierung
- Mobilitätsmanagement für Betriebe, Städte, Gemeinden, Regionen, Tourismus
- Ausweitung Fuß- und Radverkehr
- Güterverkehr: Verlagerung von der Straße auf die Schiene
- E-Mobilität im Individualverkehr

⁴⁹ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S. 13

⁵⁰<https://infothek.bmvit.gv.at/unfallzahlen-verkehrstote-auf-historischem-tiefstand-zweiradkampagne/>

⁵¹ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S.9

⁵² Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S.9-11

- Prüfung der Schaffung zusätzlicher ökologischer und sozial verträglicher Anreize für emissionsarme und -freie Mobilität im Steuer- und Fördersystem.
- Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe
- Ökologisierung der motorbezogenen Versicherungssteuer
- Vorsteuerabzug für Elektrofahräder bei unternehmerischer Nutzung von Elektrofahrädern

Einzelne dieser Maßnahmen sollen weiter unten näher analysiert werden.

Verkehrsmaßnahmen im Sachstandsbericht Mobilität des UBA

Im „Sachstandesbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030“⁵³ des Umweltbundesamts wurden 2019 50 konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr inklusive wirtschaftlicher und sozialer Wirkungsdimension und Zeitangaben auf die damit erreichbaren CO₂Reduktionen untersucht.

Diese 50 Maßnahmen und Instrumente wurden gemeinsam mit dem BMVIT ausgewählt und bei vorhandenen Grundlagendaten bewertet, wobei für die meisten Maßnahmen zwei Intensitäten definiert werden.⁵⁴ Bewertungsgrundlagen waren: Kosten, Zuständigkeit, Mittelaufbringung, makroökonomische (inkl. soziale) Auswirkungen, Akzeptanz/Umsetzbarkeit, Wettbewerbsfähigkeit, Zeithorizont, Synergien, Abhängigkeiten zu anderen Zielen und die Emissionseinsparungspotenz. Es wurde auch nach sozialen Verteilungswirkungen untersucht, und eine „Intensivierung der begleitenden Einführungsmaßnahmen“ wurde zum Teil als Option gesehen.

Unter den 50 vorgeschlagenen Maßnahmen werden neben einem beschleunigten Ausbau der Bahn oder einer Förderung des Radverkehrs z. B. folgende Maßnahmen⁵⁵ genannt:

- Anpassung der Mineralölsteuer
- Anpassung der Höhe der motorbezogenen Versicherungssteuer
- Anpassung der Normverbrauchsabgabe in Hinblick auf eine weitere Ökologisierung
- Anpassung der Besteuerung von Dienstwagen
- Ökologisierung des Pendlerpauschales
- Änderung des amtlichen Kilometergelds
- Nutzungsabhängige Infrastrukturgebühren für Pkw auf allen Straßen (flächendeckendes Pkw Road Pricing)
- Nutzungsabhängige Infrastrukturgebühren für Lkw auf allen Straßen (flächendeckendes Lkw Road Pricing)
- Zusätzliche Subventionierung von ÖV-Tickets

- Dieser Bericht wurde trotz seiner Konkretheit Entwurf-NEKP nicht erwähnt.⁵⁶

Einzelne dieser Maßnahmen sollen weiter unten näher analysiert werden

⁵³ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien

⁵⁴ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien

⁵⁵ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 50

⁵⁶ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 133

Betrachtung einzelner Vorschläge und Maßnahmen aus sozialökologischer Sicht

„Bahn als Rückgrat für die Mobilitätswende“⁵⁷

„Die im NEKP enthaltenen Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs sind sehr ausführlich und ein breites Spektrum umfassend dargestellt. Bemerkenswert ist etwa, dass etwa der Ausbau der Schieneninfrastruktur ausdrücklich gegenüber dem derzeit gültigen Rahmenplan (2018 – 2023) beschleunigt und die Mittel dazu aufgestockt werden sollen. Konkreter wird der Plan jedoch auch hier nicht.“⁵⁸

Hohes Bahnpotenzial besteht für den Pendelverkehr im Großraum Wien: „Das Bahnpotenzial in Wien und Umgebung ist doppelt so hoch wie die aktuelle Nutzung. 93 Prozent der Ein- und Auspendelnden wohnen im Einzugsbereich der 459 Bahnhaltstellen. In den Ballungsräumen der Großstädte Österreichs ist der Ausbau des Nahverkehrs und der S-Bahn mit Taktverdichtung bei der Stadt-Umland-Verbindung die wichtigste Lösung“⁵⁹

„Bahnhöfe und Haltestellen sind wichtige Glieder vieler Mobilitätsketten und verbinden Weg-Etappen unterschiedlicher Mobilitätsformen,“ und weisen auch wichtige Schnittstellen zu Gehen, Radfahren und Sharing-Angeboten auf. Ein positive Maßnahme, die gerade für das Flächenbundesland NÖ wichtig wäre, ist daher **„Bahnhöfe zu multifunktionalen Mobilitätsknoten zu machen“⁶⁰**. Denn: „Oft aufgrund von Rationalisierungen werden immer mehr Bahnhöfe ohne Personal vor Ort betrieben. Aus Nutzungsperspektiv ist dies nachteilhaft. Neben persönlicher Beauskunftung und Fahrkartenverkauf, erhöht Personal auch das subjektive Sicherheitsgefühl und unterbindet Vandalismus. Es ist dabei unerheblich, ob das Personal vom Verkehrsunternehmen gestellt wird. Bewährt hat sich beispielsweise die Ansiedlung von Geschäftslokalen in Bahnhofsgebäuden, die die Agenden der Mobilität mitbetreuen“⁶¹.

Der allgemein im NEKP genannte „Ausbau von Regionalbahn- oder -buslinien“⁶² wäre näher zu spezifizieren: So wäre z. B. auf der Bahnstrecke Waidhofen - Schwarzenau- Zwettl wieder der Personenverkehr aufzunehmen, oder auf der in der Länge von 19 km aufgelassenen Trasse der Donauuferbahn ein Eisenbahnverkehr wiederherzustellen, wobei dort auch mindesten 100000 t Bahnschotter jährlich zu transportierbarwären

Mikromobilität, flexible Verkehrsangebote

⁵⁷ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 10

⁵⁸ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.11

⁵⁹ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 21

⁶⁰ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 15

⁶¹ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 15

⁶² Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf S. 114

Eine eindeutige Definition des Begriffs „Mikro-ÖV“ ist aufgrund der Vielzahl an Angebots-Variationen nicht möglich, kennzeichnend sind aber eine verhältnismäßig geringe Transportkapazität, Orientierung an der konkreten Nachfrage und räumliche und zeitliche Flexibilität des Angebots. Die Erreichbarkeit von Orten zur Befriedigung von grundlegenden Bedürfnissen kann durch Mikro-ÖV in peripheren Gebieten ermöglicht beziehungsweise gesichert werden, wodurch das Angebot eine wichtige Funktion bei der Aufrechterhaltung und Sicherung der Grundversorgung erfüllt⁶³.

Während Mikro-ÖV-Systeme typischerweise in der Peripherie eingesetzt werden, rücken so zunehmend auch Kleinstädte, das Stadtumland und Gebiete entlang von Bahnachsen in den Fokus. Digitalisierung kann dazu beitragen, die Verknüpfung von Bedarfsverkehr mit anderen öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln sicherzustellen.⁶⁴

Wo Linienverkehr, beispielsweise aufgrund starker Zersiedelung, keine flächendeckende Versorgung sicherstellen kann, können flexible Mikro-ÖV-Systeme, die zunehmend auf Elektromobilität beruhen, also das öffentliche Verkehrsangebot ergänzen:

Die klimapolitischen Dokumente der Bundesregierung regen auch allgemein an, dass neue Mobilitätskonzepte, insbesondere im ländlichen Raum entwickelt werden. Danach soll der öffentliche Linienverkehr (Schiene und Bus) weiterentwickelt und flächendeckend mit bedarfsorientierten öffentlichen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsservices, wie zum Beispiel Sharing, Pooling oder Mikro-ÖV-Systeme als Zubringer zum öffentlichen Linienverkehr ergänzt werden. Effiziente, effektive und innovative Regionalbahnlösungen und automatisierte Systeme, die dazu beitragen, dass bedarfsorientierte Systeme wirtschaftlich angeboten werden können, sollen entwickelt werden. „Park & ride-, Bike & Ride- und Carsharing-Lösungen an Bahnhöfen“ seien dabei wichtig.

Im NEKP heißt es: „Ermöglichen von ‚**Mobility as a Service**‘ (**Maas**) und flexiblen Flächenangebote: Durch die Kombination des bestehenden starken ÖV Linienangebots (Bus und Bahn) mit neu zu schaffenden flexiblen Flächenangeboten (Taxisysteme, e-Carsharing und Fahrgemeinschaften, etc.), sowie einer digitalen Vernetzung aller Mobilitäts-Angebote (= MaaS) zu einem Gesamtangebot wird eine Alternative zum eigenen PKW geschaffen“.⁶⁵

Allerdings **fehlen** dazu aber leider **nähere Ausführungen zur Finanzierung und Umsetzung**.

Für ein nachfragegesteuertes und langfristig finanzierbares System an öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten abseits von Städten und regionalen Zentren sind tatsächlich eine Vielzahl an unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen. Eine gute Planung und die kritische Auseinandersetzung mit Wünschen und Möglichkeiten sind unabdingbar. Mikro-ÖV-Angebote spielen in diesem Kontext eine wichtige Rolle als Ergänzung des klassischen Linienverkehrs. Das ideale Mikro-ÖV-Angebot funktioniert als Zubringer, ergänzt Linienverkehre räumlich und zeitlich und hilft die letzte Meile zu überwinden. Auch wenn **dadurch nicht alle Herausforderungen der Mobilität im ländlichen Raum gelöst** werden können, verbessert Mikro-ÖV die Erreichbarkeit abseits der Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs.⁶⁶

⁶³ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 29

⁶⁴ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 30

⁶⁵ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf S. 125

⁶⁶ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 29

Der wichtigste gemeinsame Erfolgsfaktor ist eine genaue Abstimmung, Planung und stufenweise Umsetzung im Rahmen der jeweiligen lokalen Bedürfnisse. Wesentlich ist auch, dass die Ziele klar definiert sind, eine sorgfältige Planung vor der Umsetzung stattgefunden hat und dass klare Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten geschaffen wurden⁶⁷

Während bedarfsorientierte Angebote auf den ersten Blick im Vergleich zu einem wenig besetzten Linienbus kosteneffizienter aussehen, wird dabei leicht übersehen, dass auch diese Systeme ihre Fixkosten - also Fahrzeug-, Versicherungs- und Personalkosten haben. Dies ist auch ein Grund warum praktische Realisierungen bisher nur vereinzelt bleiben. Flexible Angebote wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis wurden im deutschsprachigen Raum in den 1990er-Jahren erstmals eingesetzt, um insbesondere in dünn besiedelten Regionen Öffentlichen Verkehr anzubieten oder aufrechtzuerhalten⁶⁸. Derzeit betreiben zumeist Gemeinden oder Gemeindekooperationen einzelne Mikro-ÖV-Angebote.⁶⁹ - Es werden **noch vielen Hürden** zu überwinden sein, und ein Zeithorizont ist derzeit politisch nicht absehbar, um wirklich zu einem flächendeckenden „Mikro-ÖV“ zu kommen.

Pendelförderung

Aufgrund des derzeit in der Fläche nur beschränkt existierenden ÖV, des nur in ersten Ansätzen existierenden Mikro-ÖVs und der Unklarheit beim Zeitpfad des Übergang zur Elektromobilität und dessen Kosten ist die Frage der Kostenbelastung beim Pendeln auf absehbare Zeit sehr sensibel.

Dazu kommt, dass der zunehmende Pendelverkehr keine Laune der PendlerInnen ist, sondern dieser auch objektiv durch die zunehmende Arbeitsteilung und die zunehmende Ausdifferenzierung von Qualifikationen erhöht wird.

Dazu kommen die Flexibilisierungstendenzen bei der Arbeitszeit und das Arbeiten zu Tagesrandzeiten oder an Wochenenden. Weiters nimmt die Zahl der Teilzeitbeschäftigten zu. Der öffentliche Verkehr ist dafür derzeit nicht immer adäquat, während Fahrdauer und Fahrkosten überproportional hoch sind. Bei sehr niedrigen Einkommen können bis zu 20 Prozent an Kosten für den Arbeitsweg anfallen.

Unter „kontraproduktive Förderungen“ werden in diesem Zusammenhang **PendlerInnenförderungen**, die derzeitigen Rahmenbedingungen von **Firmenautos**, die relativ günstige **Mineralölsteuer** und **Begünstigung von Diesel** gesehen.⁷⁰

Im Folgenden näher zum Pendelpauschale: Beim Pendelpauschale, der steuerlichen Berücksichtigung der Arbeitswegkosten durch unselbstständig Beschäftigte in Österreich, handelt es sich um einen Freibetrag, wodurch Menschen umso mehr Steuern sparen, je höher ihr Einkommen ist. Aufgrund des höheren Durchschnittseinkommens profitieren Männer davon stärker als Frauen.

Bei der Diskussion um die Reform der Pendlerpauschale geht es grundsätzlich um Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zumindest für einen Teil des Arbeitsweges. Allerdings sei in

⁶⁷ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 30

⁶⁸ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 29

⁶⁹ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 31

⁷⁰ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 66

Zweifel gestellt, ob PendlerInnenförderungen tatsächlich „die Zersiedelung stark vorantreibt“.⁷¹ Denn Beschäftigungen und Arbeitsverträge werden selten durch Pendlerförderungen beeinflusst, sondern durch andere Bestimmungsgründe.

Allerdings wird mit dem Pendelpauschale in Österreich derzeit der Arbeitsweg mit dem Auto tendenziell steuerlich stärker entlastet als das Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Und es kommt tatsächlich in der derzeitigen Form „in überproportionalem Ausmaß BezieherInnen hoher Einkommen zugute“⁷² Da die Pendlerpauschale zudem die Lohnsteuerbemessungsgrundlage verringert, werden einkommensschwache Personen im Gegensatz zu Besserverdienern benachteiligt. 38 Prozent der Pendelpauschale gehen an Haushalte aus dem obersten Einkommensviertel, während Haushalte im untersten Einkommensquartil nur drei Prozent der ausbezahlten Summe erhalten.⁷³ Das Pendlerpauschale für Spitzenverdiener wäre jedenfalls zu hinterfragen. Ein richtiger Schritt bezüglich sozialer Treffsicherheit wäre daher die Einführung einer Einkommensobergrenze des Anspruchs auf Förderung.

Die „Ökologisierung des Pendlerpauschales“ ist in der NEKP explizit angesprochen ist, allerdings nicht konkretisiert. Klar ist, dass Reform des Pendelpauschale allein beschränkte Wirkungen hätte, und „eine **Ökologisierung nur im Rahmen einer Gesamtreform**, die das Pauschale einfacher, gerechter und auch ökologischer macht, sinnvoll ist“. Es wird in diesem Zusammenhang „ein **kilometerabhängiger Absetzbetrag mit einem Öko-Bonus für PendlerInnen, die das Öffi nutzen**“, gefordert⁷⁴.

Dabei wären Fragen der abgestuften Erreichbarkeit und Indikatoren zur Attraktivität des ÖV zu klären.

Letztlich sollen auch verbleibende soziale Härtefälle bei einem hohem Anteil der Fahrkosten relativ zum Einkommen „über nur orts- aber nicht verkehrsmittelabhängige Pendlerzuschüsse abgedeckt werden (z.B. in Form einer außergewöhnlichen Belastung im Rahmen der Einkommensteuer oder durch Beibehaltung der Negativsteuer)“.⁷⁵

Zur Elektromobilität

⁷¹ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 66; S. 140

⁷² Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 66

⁷³ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 66

⁷⁴ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.11

⁷⁵ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 140

Für Elektrofahrzeuge besteht seit Jahren eine Förderung bei betrieblicher Nutzung, im Jahr 2017 wurde zusätzlich eine Direktförderung für den Privatankauf geschaffen. Zusätzlich sind Elektrofahrzeuge in gewerblichen Flotten seit 2016 vom Sachbezug befreit sowie vorsteuerabzugsfähig.

E-Mobilität oder E-Mobilitätsoffensiven⁷⁶ sind Bestandteile fast aller klimapolitischen Konzepte, und finden sich auch im NEKP. Vor allem die Energieeffizienz bei Elektroautos ist im Betrieb deutlich besser als bei fossil betriebenen Fahrzeugen. Und auch der zusätzliche Strombedarf ist im Rahmen des Möglichen: Würden derzeit die fünf Millionen Pkw vollständig auf Elektrobetrieb umgestellt, würde dies gegenüber dem aktuellen Jahres Strombedarf eine Steigerung um 13 TWh oder 18% bedeuten

„Zero Emission“ trifft jedoch keineswegs zu. Emissionen der Elektromobilität entstehen bei der Stromerzeugung und sind je nach Energiequelle verschieden hoch. Der zugrundeliegende Kraftwerksmix hat somit wesentliche Effekte auf die CO₂-Bilanz der Elektromobilität. Noch wichtiger ist die Betrachtung über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus („well to wheel“). Bei Betrachtung aller umweltrelevanten Parametern bzw. in einer Ökobilanz über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus schneiden die meisten E-Autos zwar bereits heute wesentlich besser als vergleichbare Benzin- oder Dieselfahrzeuge signifikant ab, allerdings werden vom Abbau der Rohstoffe über die Produktion bis zur Stromerzeugung natürlich auch signifikant Treibhausgasemissionen bewirkt. Und so können derzeit herkömmliche Kleinwagen im Vergleich zu Batterie-Elektrofahrzeugen der Oberklasse im Gesamtvergleich durchaus besser abschneiden. Daher muss individuelle Elektromobilität derzeit nicht per se besser sein als Mobilität mit Verbrennungsmotoren. Allerdings wird sich anders als bei Verbrennern die Öko-Bilanz mit zunehmendem Anteil erneuerbarer Stromproduktion, neuen Möglichkeiten der Batterienutzung („Second Life“) und des Recyclings bzw. allgemein durch die zu erwartenden Effekte einer „Lernkurve“ noch weiter verbessern.

Auch im ländlichen Raum finden derzeit viele PKW-Fahrten über kürzeste Entfernungen statt. Durch eine Verbesserung der Infrastruktur hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität könnte ein Teil dieser Wege auf Zufußgehen und Radfahren verlagert werden. Allerdings ist das nur ein Lösungselement.

Angesichts der Notwendigkeiten im Berufsverkehr, und auch angesichts der Überalterung in ländlichen Regionen und auch der speziellen Mobilitätsbedarfe für Kinder und Jugendliche – kann als Zielstellung für den Verkehr in einem Flächenbundesland unter klimapolitischen und sozialen Aspekten gelten: ein **flächendeckendes, leistbares und den Bedürfnissen angepasstes Angebot an öffentlichen Verkehrsdiensten basierend auf Elektromobilität (Bahn) mit flexiblen Elementen und auch privater Elektromobilität ist jeweils angepasst an die Bedürfnisse in der jeweiligen Region zu entwickeln**. Dafür gibt es einzelne konkrete positive Beispiele, allerdings sind Gesamtlösungen für einen dekarbonisierten Verkehr in nicht dicht besiedelten Regionen **noch in weiter Ferne** und erfordern auch **beträchtliche Anstrengungen** der öffentlichen Hände um eine soziale Ausgewogenheit zu sichern.

Entscheidend ist nun auch mit welcher Priorität dabei vorgegangen wird:

Wenn im Bereich der „letzten Meile“ – insbesondere in peripheren und dünner besiedelten Regionen - private Investitionen für private E-Autos de facto vor der Schaffung eines Rückgrates im öffentlichen Verkehr durch Zug und Bus, und (privaten) Investitionen zur Verbesserung des Angebots an Elektromobilitätsservices, forciert werden, wie dies in den klimapolitischen

⁷⁶ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf. S. 169

Dokumenten zum Ausdruck kommt, dann ist das in mehrfacher Hinsicht ein falscher Vorrang. Die private E-Mobilität kann und wird unter diesen Umständen bis auf weiteres nicht primär für die „letzte Meile“ genutzt werden können, sondern die Tendenz wird sein, dass die private E-Mobilität die bisherige fossile Mobilität ersetzen wird, und das ist klimapolitisch nicht optimal. Dazu kommt, dass Elektro-Autos aufgrund der Preisstruktur derzeit eher von einkommensstärkeren Schichten und als Zweiautos gekauft werden (können); und diese steuerlicher Anreizsysteme nutzen können, was in einer Verteilungsbetrachtung nicht positiv ist.

Es **bedarf vor allem öffentlicher lokaler und regionaler, und daneben auch privater Investitionen zur Verbesserung des Angebots an Elektromobilitätsservices** bei der „letzten Meile“. (Der Schwerpunkt bei den öffentlichen Investitionen ergibt sich daraus, dass aufgrund der Rahmenbedingungen hier Gewinnmöglichkeiten bis auf weiteres beschränkt sind, und eine „Rosinenpicken“ auch nicht förderlich ist) Dabei braucht es aber **massiver Maßnahmen zur Unterstützung der Gemeinden, Gemeindeverbänden usw.**, damit alternative öffentlich zugängliche und leistbare Mobilitätsangebote geschaffen werden können, die letztlich auch Arbeitsplätze zu fairen Bedingungen bieten. Und es **bedarf genauer Zeitpläne**, damit sich die derzeitigen PKW-BesitzerInnen darauf einstellen können, ab wann sie sich auf akzeptable und leistbare (alternative) Mobilitätsangebote verlassen können, und so ihre Planungsentscheidungen zur ihrer persönlichen Mobilität zweckmäßig treffen können (Autoneukauf, Autoverkauf, E-Auto usw.)

Insgesamt stellt die **prioritäre Förderung der individuellen Elektromobilität keine Problemlösung** dar, sondern bringt **eher eine Problemverschiebung**. Daher ist folgende Einschätzung schlüssig: „Der im vorliegenden Entwurf eingeräumte Stellenwert der Individuellen E-Mobilität ist insbesondere aus städtischer Sicht nicht nachvollziehbar. Motorisierter Individualverkehr ist unabhängig vom System der technologischen Motorisierung MIV und verursacht Konflikte (Fuß, Rad, Öffentlicher Raum...). Eine spezifische Bevorrangung bei verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und Förderung auf Kosten anderer nichtmotorisierter Verkehrsarten, bzw. des Öffentlichen Verkehrs wird abgelehnt.“⁷⁷.

CO2-Steuer oder sozialökologische Steuerreform mit Ökobonus

Nicht im NEKP, aber in der allgemeine Klimadiskussion stehen „Mobilitäts-Lenkungsabgaben“ mit dem Kern einer CO2-Steuer an zentraler Stelle. Zwar gibt es durch die Mineralölsteuer de facto eine CO2-Steuer in Österreich, es geht aber offenbar um eine deutlichere Dimensionierung um Steuerungseffekte zu erreichen.

Die sozial differenzierte Wirkung einer signifikanten CO2-Steuer bzw. einer deutlicheren Dimensionierung der derzeitigen CO2-Besteuerung wäre unter den Autofahrern klar „regressiv“, d. h. (einkommensschwache) Autofahrern würden einkommensanteilig weit stärker belastet. Da aber viele einkommensschwache Haushalte keine Auto haben, und von einer Treibstoffbesteuerung praktisch nicht betroffen sind, wäre eine Betrachtung zur Verteilung über die gesamte Bevölkerung tendenziell eher progressiv (Einkommensstarke würden einkommensanteilig insgesamt eher stärker belastet). Es treten also bei den einkommensschwächeren Schichten je nach Autobesitz bzw. Auto-Nutzung völlig konträre Effekte auf, wobei bei den Berufstätigen, die einen signifikant höheren Autobesitz aufweisen, dieser Effekt noch stärker auftritt.

⁷⁷ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S. 10

Es gibt auch deutliche Belastungsunterschiede, bezüglich Ballungsräumen und dünner besiedelten Gebieten, sowie bezüglich Frauen und Männern, da die PKW-Ausstattung in ländlichen Gebieten auf Grund des geringeren ÖV-Angebotes höher ist, und bei Pensionisten und Frauen insgesamt ebenfalls ein deutlich geringerer PKW-Besitz anzutreffen ist. Somit wären Berufstätige in dünner besiedelten Gebieten (Pendler) besonders betroffen.

Es gilt also nicht, dass alle einkommensschwachen Gruppen durch eine CO₂-Steuer mehr belastet werden, sondern die **Folge einer CO₂-Steuer ohne Kompensationen** ist: **Bestimmte einkommensschwache Gruppen werden deutlich überproportional belastet.**

Daraus folgt, dass im **Sinne von Fairness Verteilungswirkungen von CO₂-Steuer zu Lasten dieser Gruppen korrigiert werden könnten bzw. sollten.** Eine Möglichkeit dazu ist ein **Ökobonus** (siehe unten). Eine andere wäre die **Zweckbindung** der aus einer CO₂-Besteuerung generierten Einnahmen für Dekarbonisierungsmaßnahmen (Z. B. für den Öffentlichen Verkehr) oder auch die **Entlastung des Faktors Arbeit** generell. Oder ein **Mix** von mehreren Maßnahmen.

Genau ein solcher Mix von mehreren Maßnahmen wäre ein **Gesamtpaket**, etwa in Form einer **sozialökologischen Steuerreform**,⁷⁸ bei der eben umwelt- und klimaschädigende Aktivitäten belastet werden, umwelt- und klimafreundliches Verhalten entlastet und gleichzeitig **(mehr) Fairness** realisiert wird. Damit würde es eine Annäherung an die Kostenwahrheit geben. Dafür spricht, dass die heutige Gesellschaft bekanntlich komplex ist, und simple Lösungen selten zweckmäßig sind. So kann eine Maßnahme allein nicht unbedingt die notwendigen Wirkungen haben, und durch gezielten Widerstand kann auch die notwendige Akzeptanz schnell verloren gehen (siehe Frankreich). Ein Gesamtpaket, bei der die meisten sowohl Belastungen, aber auch Gewinne verspüren, und bei dem eine Mehrheit durch eine Umverteilung gewinnt, wird auch größere Chancen auf eine Gesamtakzeptanz haben.

Ähnliches wird vom Umweltbundesamt festgehalten: „Die Klimaziele im Verkehrsbereich brauchen ein breites Bündel an ökonomischen, rechtlichen, infrastrukturellen und bewussteinbildenden ‚Push- und Pull‘- Maßnahmen. Die entsprechenden Rahmenbedingungen sind rasch zu schaffen, müssen langfristig ausgelegt sein und Gesellschaft und Wirtschaft klar kommuniziert werden. Die vorliegende Analyse zeigt klar, dass es keine Einzelmaßnahmen gibt, die alleine zu einer ausreichenden Emissionsreduktion führen.“⁷⁹

Und weiters: „Bei der Ausgestaltung umweltpolitischer Steuermaßnahmen sollte die mögliche regressive Wirkung solcher Steuern jedoch jedenfalls berücksichtigt werden. Die steuer(ungs)politischen Maßnahmen mit dem ökologischen Ziel der CO₂Reduktion stehen oftmals im Konflikt zu sozialen (Verteilungs)-Effekten. Zur Optimierung dieser Verteilungseffekte kann der finanzielle Spielraum des erhöhten Steueraufkommens (etwa aufgrund einer MÖSt-Anpassung) über Kompensationsmaßnahmen entsprechend genutzt werden. Eine Kombination aus Steuererhöhungen für fossile Energieträger, die Förderung effizienter Antriebstechnologien wie der Elektromobilität und Preisreduktion für den öffentlichen Verkehr könnte als geeigneter Anfang betrachtet werden, da die Regressivität durch die progressive Wirkung der ÖV-Ticket-Reduktion abgeschwächt werden kann“.⁸⁰

⁷⁸ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 14, S. 134

⁷⁹ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 75

⁸⁰ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 74

Schließlich geht es auch bei der Anpassung der Mobilitätskosten auch um eine Internalisierung externer Kosten des Verkehrs, und Effizienzsteigerungen bewirken, wenn als Folge daraus der Besetzungsgrad im Personenverkehr bzw. der Auslastungsgrad im Güterverkehr steigt.⁸¹

Ein wichtiges Grundprinzip für faire steuerpolitische Klimamaßnahmen und auch für die notwendige Akzeptanz von Maßnahmen sind nicht nur Kompensationsmaßnahmen an sich, sondern die **gleiche Rückführung pro Kopf**. Das wird üblicherweise als **Ökobonus** bezeichnet. Das kann davon abgeleitet werden, dass jeder ein gleiches „Verschmutzungsrecht“ bzw. ein gleiches „Emissionskontingent“ hat. Wenn jemand sich klimapolitikkonform verhält, wird er weniger an Steuern gezahlt haben, als er an Ökobonus zurückbekommt; wenn jemand sich nicht klimapolitikkonform verhält, wird er mehr bezahlen, als er an Ökobonus zurückbekommt. Jedenfalls erfolgt dadurch eine signifikante Umverteilung, denn quantitativ zahlen Einkommensstärkere tendenziell mehr (Umwelt)Steuer.

Ein gutes Beispiel ist British Columbia: dort wurde eine CO₂-Abgabe eingeführt, bei der die gesamten Einnahmen an die Bevölkerung zurückgegeben wurden, und zwar in einer umverteilenden Art; und der Ökobonus wurde schon VOR der Belastung ausbezahlt, wodurch dort diese Steuer nicht unpopulär ist.⁸²

Ein generell anderer Ansatz ist der **Handel mit CO₂-Zertifikaten**, wobei sich über einen Markt ein Preis für Treibhausgase bildet. In einer wirtschaftlich rationalen Welt würde dies einen optimalen Steuerungseffekt haben, insbesondere wenn es eine solche Vorgangsweise in vielen Ländern und möglichst global gäbe. Für den Industriebereich in der EU gibt es ein solches System grundsätzlich, der bisherige Erfolg dabei ist aber überschaubar. – Bezüglich sozialer Effekte würde sich eine Ausweitung eines solchen Systems über die Industrie hinaus nicht wesentlich von einer CO₂-Steuer unterscheiden.

Die wissenschaftliche Evidenz der internationalen Literatur, aber auch der „Sachstandsbericht Verkehr 2019“ des Umweltbundesamt zeigen auf, dass die Zielerreichung der „Null-THG-Emission“ des motorisierten Verkehrs bis 2050 und auch das für Österreich definierte Zwischenziel für 2030 allein mit freiwilligen Anreizmaßnahmen nicht erreichbar sind.⁸³

Letztlich sollte sich daher Energie- und Mobilitätspolitik nicht nur marktwirtschaftlichen Steuerungsinstrumenten bedienen, sondern auch jener der demokratisch legitimierten Politik: Diese Instrumente bestehen aus **Ordnungspolitik (Ver- und Gebote, verbindliche Normen und Standards); Steuerpolitik als Steuerungsinstrument, sowie Förderungen**.⁸⁴

Normverbrauchabgabe und motorbezogenen Versicherungssteuer

Im nationalen Energie- und Klimaplan wird im Verkehrsteil als Instrument die „Identifikation und stufenweiser Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen“ genannt, und als Maßnahme

⁸¹ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 72

⁸² Standard 14.12.2019: „Ohne Trump keine Thunberg“ Interview mit Gernot Wagner S.25

⁸³ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 148

⁸⁴ Bundesarbeitskammer (8.5.2018): Positionspapier der Bundesarbeitskammer zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung „#mission2030“. S. 9

die „Prüfung der Schaffung zusätzlicher ökologischer und sozial verträglicher Anreize für emissionsarme und -freie Mobilität im Steuer- und Fördersystem“⁸⁵.

Zu letzterem heißt es: „Erste wesentliche Schritte wurden mit dem Steuerreformgesetz beschlossen.“⁸⁶ Dafür werden Anpassungen bei der Normverbrauchsabgabe (NOVA) und bei der motorbezogenen Versicherungssteuer angeführt, die tatsächlich in die richtige klimapolitische Richtung gehen.

Die **Anpassung bei der Normverbrauchsabgabe (NoVA)**, welche beim erstmaligen Inverkehrbringen von Pkw im Inland anfällt, soll Anreize beim Kauf von Fahrzeugen mit geringen CO₂- Emissionen schaffen. Im Sinne der Ökologisierung sollen alternativ angetriebene Pkw's steuerlich begünstigt werden, um so den Erwerb verbrauchs- und emissionsarmer Fahrzeuge stärker zu fördern. Ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge sind von der Normverbrauchsabgabe befreit. Für Fahrzeuge mit Hybridmotoren verringert sich die motorbezogene Versicherungssteuer, da bei diesen Kraftfahrzeugen ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage herangezogen wird.

Im konkreten wird bei Fahrzeugen mit besonders hohen CO₂-Emissionen (mehr als 275 g/km) der „Malusbetrag“ (Steueraufschlag) ab 1.1.20 von 20 auf 40 Euro je Gramm CO₂/km erhöht.⁸⁷

Tatsächlich sind mittlere und höhere Einkommen am meisten von dieser Maßnahme betroffen, da die Maßnahme auf den erstmaligen Kauf eines Fahrzeuges abzielt und nicht auf die Verwendung (gefahrte Kilometer im Jahr). Niedrige Einkommen sind weniger betroffen, da für sie Neukaufoptionen weniger Bedeutung haben.⁸⁸

Der konkrete Anreiz dadurch für den Kauf von Fahrzeugen mit geringen CO₂- Emissionen wird jedoch insgesamt als eher gering eingeschätzt⁸⁹.

Bei der Ökologisierung der **motorbezogenen Versicherungssteuer** (laufende Kraftfahrzeugbesteuerung) geht es um eine Umstellung der Bemessungsgrundlage für Motorräder und PKW: Neben Hubraum bzw. Leistung des Verbrennungsmotors wird nun auch der Ausstoß bei Bemessungsgrundlage berücksichtigt werden, was eine Begünstigung für Hybrid-PKW und PKW mit unterdurchschnittlichem CO₂-Ausstoß bedeutet.

ÖV-Tarife

⁸⁵ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S. 9

⁸⁶ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S. 10

⁸⁷ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S.9

⁸⁸ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 94

⁸⁹ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 138

Insgesamt haben 42 % der Haushalte Ausgaben für den öffentlichen Verkehr.⁹⁰ Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist gegenüber dem Auto sozial ausgewogener – so haben über alle Einkommensgruppen hinweg etwa 20 Prozent der österreichischen Haushalte eine ÖV-Jahreskarte. Im Jahr 2018 gab es in Wien rund 790.000 Jahresnetzkarten für den Öffentlichen Verkehr – und damit mehr als zugelassene Pkw.⁹¹

Im NEKP findet sich wenig zu Verkehrstarifen.⁹² In die Letztfassung ging die Überlegung ein, ein Öffi-Ticket nach Schweizer Vorbild zu prüfen, was schon länger seitens der LandesklimaschutzreferentInnenkonferenz angeregt wurde.

Im NEKP findet sich nichts zu den Verteilungseffekten der ÖV-Preise. - Die Ausgaben von Pkw-losen Haushalten für den ÖV wirken regressiv, womit eine Verteuerung von ÖV-Tarifen ebenfalls einkommensschwächer Haushalte anteilig stärker treffen würde.

Faktum ist jedenfalls, dass in ländlichen Regionen die derzeitigen Tarife für öffentliche Verkehrsmittel insbesondere für einmalige Fahrten kaum Anreize bieten.

Ein großer Teil der VerkehrsexpertInnen vertritt allerdings die Meinung, dass grundsätzlich nicht die Kosten, sondern Verfügbarkeit und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel ausschlaggebend für die Nutzung sind.

Ohne Zweifel sollten Tarifstrukturen vereinfacht und für Kundinnen und Kunden transparenter gemacht werden. Auch ein integriertes Tarifsysteem verbessert die Verknüpfung von Bahn und Bus.⁹³ Es gibt plausible Forderungen für **Länderjahrestickets ähnlich wie in Wien** bzw. auch **bundesländerübergreifend**, bis hin zum **Nulltarif**.

Das Umweltbundesamt rechnete Effekte einer zusätzlichen Subventionierung von ÖV-Tickets in zwei Varianten durch: es wurden lineare Reduktionen der Jahresticketpreise um 25 Prozent bzw. 50 % zwischen 2020 und 2030 angenommen und dann eine Konstanz bis 2050⁹⁴. Entsprechend der relativen Ausgaben für ÖV-Tickets je Einkommensdezil würden bei minus 50 % Haushalte im ersten Dezil mit einer Reduktion der relativen Ausgaben von 2,1 % am meisten entlastet. Die geringste relative Entlastung betrifft Haushalte im neunten und zehnten Dezil mit 0,5 %⁹⁵

Inwiefern zum Zwecke einer Laststeuerung und Effizienzverbesserung eine „dynamische Tarifierung“ mit unterschiedlichen Preisen je nach Auslastung sozial differenzierte Effekte aufweist, müsste untersucht werden.

⁹⁰ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 68

⁹¹ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 18

⁹² Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf S. 117

⁹³ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 25

⁹⁴ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 147

⁹⁵ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 69. Titelbach Gerlinde et al (2018): Verteilungswirkungen potentieller Verkehrsmaßnahmen im Österreich. IHS Wien.

Information, Mobilitätsmanagement und unkonventionelle Maßnahmen

Die Pkw-Besetzungszahl in Österreich ist seit langem fallend und beträgt 1,15 im Jahr 2016.⁹⁶ Hier könnten relativ **schnell und ohne hohe Kosten** emissionsrelevante Verbesserungen Platz greifen: Der **Besetzungsgrad im Auto** (bei gleichem Mobilitätsniveau) kann mittels **Förderung von Mitfahren bei Dienstreisen und beim Pendeln** (organisierte Fahrgemeinschaften), **Vermittlungsbörsen, Mitfahrbänke**, für Carpooling privilegierte Trassen (bei Bus und Taxi) oder Parkflächen oder Stärkung einer Home-Office-Kultur angehoben werden.⁹⁷

Die Notwendigkeit gezielter **Information** kann zu Verhaltensänderungen führen: „Kognitive Dissonanz“ in diesem Bereich besagt, dass zwar die klimapolitische Problematik einer fossilen Mobilität an sich bewusst ist, aber diverse Mechanismen (Werbung, Status, Gewohnheit...) ein alternatives konkretes Handeln nicht zum Durchbruch kommen lassen⁹⁸.

Die „Fixkostenfalle“ hat damit zu tun, dass konkrete Fahrtentscheidungen nach Grenzkostenerwägungen (was kostet der dafür notwendige Benzin im Vergleich zum ÖV-Ticket?) getroffen werden, und nicht nach Vollkosten.⁹⁹

So sind auch **persönliche Ansprechpartner** sehr wichtig im öffentlichen Verkehr. Dies verdeutlichen etwa Erfahrungen aus zahlreichen Kundenkontakte in der Mobilitätszentrale Burgenland.¹⁰⁰

Eine weitere Strategie besteht darin, **vom Besitzen eines Fahrzeuges zum Nutzen nach Bedarf** überzugehen. Daraus ergibt sich die Zweckmäßigkeit der Erleichterung und Unterstützung der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen.

Aus Fahrgastsicht muss Verlass auf das Funktionieren der gesamten Mobilitätskette sein. Integrierte Mobilitätsplattformen vereinfachen die Planung, Buchung und Abrechnung intermodaler Mobilitätsdienste und damit die Verknüpfung der Verkehrsangebote verschiedener Unternehmen.¹⁰¹ - Der derzeitige Stand der Wissenschaft gesteht Digitalisierung enormes Potential zu, um Klimaschutzmaßnahmen zu unterstützen. Es gibt es auch fast einhelligen Konsens darüber, dass klimazielfördernde **Digitalisierung** kein Selbstläufer ist.¹⁰² Daher ergibt sich die Zweckmäßigkeit der gezielten massiven Förderung von Diensten der Informationsgesellschaft auf verschiedenen Ebenen, z. B. **Mobilitätsplattformen** mit App

⁹⁶ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 11

⁹⁷ Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien. S. 171

⁹⁸ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2008): Postfossile Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung 8/2006. S.144

⁹⁹ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2008): Postfossile Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung 8/2006. S.144f

¹⁰⁰ Arbeiterkammer NÖ (2014): Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und gendergerechte Verkehrspolitik. Tagung, veranstaltet von den Arbeiterkammern für Wien, Niederösterreich und Burgenland. Referat Martina Jauck Wiener Neustadt, 22.10.2014

¹⁰¹ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 25

¹⁰² Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 54

Positiv ist im NEKP ein **Bekenntnis zur Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand** im eigenen Wirkungsbereich (Beschaffung, Clean Vehicles Directive), wobei aber auch hier konkrete Zielvorgaben fehlen.¹⁰³

Sehr wichtig ist eine Forcierung des **betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements**: „Neben dem Schulverkehr, Erledigungs- und Freizeitverkehr spielt in regionalen Zentren Berufsverkehr eine zentrale Rolle. 65 Prozent der Wege zur Arbeit und 78 Prozent der dienstlichen Wege werden in Österreich mit dem Auto erledigt. Sowohl einzelne Betriebe als auch Firmencluster können Maßnahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement umsetzen: Etwa durch die Ausgabe von **Jobtickets** für den Öffentlichen Verkehr, firmenintern oder betriebs-übergreifend organisierte Fahrgemeinschaften oder Bonus-Systeme für klimaverträgliche Arbeitswege.“¹⁰⁴

Im NEKP heißt es dazu „Alle österreichischen Unternehmen, Städte, Gemeinden und Regionen sowie weitere relevante Akteurinnen und Akteure im Mobilitätssystem sollen zur Einführung emissionsfreier nachhaltiger Mobilitätslösungen im Rahmen von Mobilitätsmanagementprogrammen motiviert und bei der Umsetzung unterstützt werden“.¹⁰⁵ Es wird ein „Mobilitätsmanagement auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene mit Anreizen z. B. für klimafreundliche Mobilität für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Arbeitsweg und bei Dienstreisen“¹⁰⁶ vorgeschlagen:

Das Angebot von Mobilitätsmanagement für Betriebe, Städte, Gemeinden und Regionen wird im Konsultationsentwurf des Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus sowohl als „erfolgreiche Maßnahmensetzung im Verkehr“ angeführt wie auch bei den „wichtigsten Zielen und Maßnahmen mit Einfluss auf die Zieldimensionen Dekarbonisierung“¹⁰⁷ eingereiht. Allerdings lässt sich „am Beispiel des Mobilitätsmanagements der insgesamt fehlende Mut zur Verbindlichkeit des NEKP gut festmachen. Hier wird in erster Linie auf Beratung und Förderung (über die klimaaktiv-Schiene) gesetzt, statt etwa für größere Betriebe ein Mobilitätsmanagement für die Beschäftigten verpflichtend vorzuschreiben, wie dies die BAK fordert.“¹⁰⁸.

Soziale Folgen einer Einführung der Lkw-Maut auf Landesstraßen

In der Endfassung des NEKP wird das Thema LKW-Maut nicht angesprochen, insbesondere nicht die Frage der Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut, das lange Zeit im Sinne einer Annäherung an die Kostenwahrheit im Güterverkehr eingehend geprüft wurde.

Im Referenzplan „für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan“ wird zunächst die „schrittweise

¹⁰³ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.10

¹⁰⁴ VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr S. 27

¹⁰⁵ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf S. 117f

¹⁰⁶ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf S. 118

¹⁰⁷ Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2033, Konsultationsentwurf S. 10

¹⁰⁸ Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. S.11

Herstellung der Kostenwahrheit durch Lenkungsabgaben“ im Sinne der Internalisierung externer Kosten einerseits im Rahmen der bestehenden Mautsysteme (Vignette, Lkw-Maut, Streckenmaut) vorgeschlagen. Und weiters „eine Ausweitung auf ein flächendeckendes System, wie es etwa in der Schweiz bereits implementiert ist.“¹⁰⁹ Dies wäre insofern vergleichsweise schnell umsetzbar, weil im Rahmen der Bundesländerkonferenz 2014 ein umsetzungsfähiges Konzept für eine flächendeckende LKW-Maut kurz vor der Beschlussfassung stand (es kam durch das Veto eines Bundeslandes nicht zustande).

Entgegen anders lautender Medienberichten wäre die Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut zwar bei einzelnen besonders transportkostenintensiven Produkten wie Schotter mit gewissen Preiserhöhungen verbunden, doch für die allermeisten Produkte würden sich nur kaum wahrnehmbare Preisveränderungen ergeben. Z. B. für den sensiblen Bereich der Nahrungsmittel. Denn die Transportkostenbelastung der Produktion und des Absatzes liegen bei Nahrungs- und Genussmitteln im Durchschnitt bei lediglich rund 3% des Produktionswertes. Wenn sich dann die durchschnittlichen Transportkosten bei Lebensmitteln geschätzt um 5-6% (nicht Prozentpunkte) erhöhen, ergibt sich daraus, dass die Endverbraucherpreise bei Lebensmitteln bei der Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut um durchschnittlich lediglich 0,09 bis 0,11% steigen würden.¹¹⁰

Klima- und Energie-Modellregionen, Verkehr und Verteilungsfragen

"Klima- und Energiemodellregionen" (KEM-Regionen) sind einer vom Klima- und Energiefonds geförderten Programmlinie zugeordnet und entsprechen einer klimapolitischen Sicht, die auch regionale und soziale Entwicklung integriert, und somit auch vom Ansatz her Verteilungsgesichtspunkte tangieren sollte. Im Herbst 2016 wurde vom Klima- und Energiefonds in Kooperation mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) auch das Förderprogramm „Klimawandel-Anpassungsmodellregionen“ (KLAR!) gestartet¹¹¹. Bis Ende 2014 wurden durch das KEM-Programm österreichweit 112 Modellregionen initiiert¹¹². Mitte 2017 gab es in Österreich 91 „Klima- und Energiemodellregionen“, die 772 Gemeinden¹¹³ und ca. 2,3 Millionen EinwohnerInnen umfassten¹¹⁴. Im Rahmen des 2009 gestarteten Programms wurden bis heute etwa 4100 Klimaschutzprojekte in den Regionen umgesetzt¹¹⁵.

In den Konzepten für österreichische Klima- und Energiemodellregionen konnte zu Verteilungsfragen nichts gefunden werden. - Wenn in weiteren Publikationen soziale oder Verteilungsaspekte im weitesten Sinn vorkommen, dann etwa in der plakativen Form von

¹⁰⁹ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 69

¹¹⁰ Baum Josef et al (2015): Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung -Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Studie für die AK-Wien

¹¹¹ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2017): Die Österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel Teil 1 – Kontext Aktualisierte Fassung. S. 34

¹¹² Kettner Claudia, Köppl Angela, Streicher Gerhard (2015): Klima- und Energiemodellregionen - Effekte im Energiesystem und in der (regionalen) Wirtschaft. S. 13

¹¹³ OTS (19.6.2018): "Klima- und Energie-Modellregionen gehen in die nächste Runde"

¹¹⁴ Klima- und Energiefonds (2017): Change. S. 2f

¹¹⁵ OTS (19.6.2018): "Klima- und Energie-Modellregionen gehen in die nächste Runde"

Hinweisen in der Form, dass bei der Nutzung von Biomasse im Vergleich zum Heizöl eingespart werden kann¹¹⁶

Außer zu E-Mobilität fehlen zum allergrößten Teil auch Ansätze für den Verkehr, wengleich oft betont wird, dass die Klima- und Energie-Modellregionen „der regionalen Energie- und Mobilitätswende“ verpflichtet sind, und sich durch eine Mobilitätswende über (flexible) öffentliche Verkehrsangebote grundsätzlich besonders positive soziale Effekte ergeben könnten.

¹¹⁶ Biomasseverband (o. J.): Auf dem zur energieautarken Gemeinde. Programme, Fakten, Best Practice. S. 14

Zusammenfassung

Umweltbelastungen treffen Menschen mit niedrigem Sozialstatus tendenziell stärker als jene mit höherem Status. Eine Verbesserung der Umweltsituation hat daher einen gegenteiligen positiven Verteilungseffekt. Für die Klimapolitik folgt daraus: Der Klimawandel wird ohne Gegenmaßnahmen Pro-rich-Effekte verstärken. Umgekehrt **können Klimaschutz-Maßnahmen Pro-poor-Effekte** insbesondere im Zeitablauf **wesentlich verstärken**. Klimaschutz ist so auch Wohlstandsicherung.

Die Umsetzung einer Klima- und Energiestrategie darf nicht zum Entstehen einer Zwei-Klassen Energiegesellschaft¹¹⁷ führen. Soziale Aspekte sollen in eine Klima- und Energiestrategie explizit Eingang finden.

NiederösterreichInnen und insbesondere Beschäftigte in NÖ sind von klimapolitischen Maßnahmen im Verkehr speziell betroffen, könnten aber auch von positiven Maßnahmen wie einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs besonders profitieren.

Ein fairer solider Rahmen ist eine Voraussetzung für ein klimapolitisch positives Verhalten und für eine Gesamt-Effektivität der Klimapolitik.

Ohne öffentliches Verkehrsangebot sind Menschen, die über kein Auto verfügen können oder wollen, in ihrer Mobilität stark eingeschränkt, insbesondere in ländlichen Regionen. Eine **solidarische Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts der Energie- und Verkehrsinfrastruktur** und auch der klare **Gestaltungsanspruch durch die Öffentliche Hand** ist wichtig für die Daseinsvorsorge, weil der öffentliche Verkehr allen Menschen den **gleichen Zugang zu Mobilität unabhängig von Alter, Einkommen oder Geschlecht sichert**.

Da Mobilität im ländlichen Raum zu einem hohen Anteil auf dem privaten Pkw basiert, und das Auto ist im Vergleich zum Öffentlichen Verkehr und Radfahren um ein Vielfaches teurer ist, sind Ausgaben für Verkehr dort die zweitgrößte Kostenbelastung der Haushalte sind. Die Folgen hoher Kosten der Arbeitswege sind für einzelne PendlerInnengruppen spürbar. Wenn alleine der Arbeitsweg 1/5 bis ¼ des Einkommens kostet, muss bei anderen Ausgaben der Familien, wie Ausbildung oder Wohnen, gespart werden.

Der Fokus im Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) liegt überwiegend im urbanen Bereich; es ist aber – **auch wegen der anzustrebenden gleichwertigen Lebensbedingungen - wichtig, den Fokus nicht nur auf die Ballungsräume zu richten, sondern insbesondere die ländlichen Gebiete miteinzuplanen** und gezielte Maßnahmen zur Förderung der ÖV im ländlichen Bereich zu setzen.

Der **Bahnausbau ist das Rückgrat für die Mobilitätswende**. Der im Nationalen Energie- und Klimaplan vorgesehene „Ausbau von Regionalbahn- oder -buslinien“ wäre näher zu spezifizieren: Bahnhöfe sollten zu multifunktionalen Mobilitätsknoten gemacht werden. Oder es wäre z. B. auf der Bahnstrecke Waidhofen - Schwarzenau- Zwettl wieder der Personenverkehr aufzunehmen, oder die auf der in der Länge von 19 km aufgelassenen Trasse der Donauuferbahn ein Eisenbahnverkehr wiederherzustellen.

Die klimapolitischen Dokumente der Bundesregierung regen auch allgemein an, dass neue Mobilitätskonzepte, insbesondere im ländlichen Raum entwickelt werden. Danach soll der öffentliche Linienverkehr (Schiene und Bus) weiterentwickelt und flächendeckend mit bedarfsorientierten öffentlichen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsservices, wie zum Beispiel

Sharing, Pooling oder Mikro-ÖV-Systeme als Zubringer zum öffentlichen Linienverkehr ergänzt werden. Dies ist wichtig, auch wenn **dadurch nicht alle Herausforderungen der Mobilität im ländlichen Raum gelöst** werden können. Allerdings **fehlen** dazu aber leider **nähere Ausführungen zur Finanzierung und Umsetzung**.

Aufgrund des derzeit in der Fläche nur beschränkt existierenden ÖV, des nur in ersten Ansätzen existierenden Mikro-ÖVs und der Unklarheit beim Zeitpfad des Übergang zur Elektromobilität und dessen Kosten ist die **Frage der Kostenbelastung beim Pendeln auf absehbare Zeit sehr sensibel**. Dazu kommt, dass der zunehmende Pendelverkehr keine Laune der PendlerInnen ist, sondern dieser auch objektiv durch die zunehmende Arbeitsteilung und die zunehmende Ausdifferenzierung von Qualifikationen erhöht wird. Es kann bezweifelt werden, ob PendlerInnenförderungen tatsächlich „die Zersiedelung stark vorantreibt“. Denn Beschäftigungen und Arbeitsverträge werden wahrscheinlich selten durch Pendlerförderungen beeinflusst, sondern durch andere Bestimmungsgründe. Das Pendlerpauschale für Spitzenverdiener wäre jedenfalls zu hinterfragen. Ein richtiger Schritt bezüglich sozialer Treffsicherheit wäre die Einführung einer Einkommensobergrenze des Anspruchs auf Förderung. Klar ist, dass eine Reform des Pendlerpauschale allein beschränkte Wirkungen hätte, und „eine **Ökologisierung nur im Rahmen einer Gesamtreform**, die das Pauschale einfacher, gerechter und auch ökologischer macht, sinnvoll ist“. Es wird in diesem Zusammenhang „ein **kilometerabhängigen Absetzbetrag mit einem Öko-Bonus für PendlerInnen, die das Öffi nutzen**“, gefordert.

Als Zielstellung für den Verkehr in einem Flächenbundesland unter klimapolitischen und sozialen Aspekten kann gelten: ein **flächendeckendes, leistbares und den Bedürfnissen angepasstes Angebot an öffentlichen Verkehrsdiensten basierend auf Elektromobilität (Bahn) mit flexiblen Elementen und auch privater Elektromobilität jeweils angepasst an die Bedürfnisse in der jeweiligen Region zu entwickeln**. Dafür gibt es einzelne konkrete positive Beispiele, allerdings sind Gesamtlösungen für einen dekarbonisierten Verkehr in nicht dicht besiedelten Regionen **noch in weiter Ferne** und erfordern auch **beträchtliche Anstrengungen** der öffentliche Hände um eine soziale Ausgewogenheit zu sichern. Es **bedarf vor allem öffentlicher lokaler und regionaler, und daneben auch privater Investitionen zur Verbesserung des Angebots an Elektromobilitätsservices** bei der „letzten Meile“.

Insgesamt stellt die **prioritäre Förderung der individuellen Elektromobilität keine Problemlösung** dar, sondern bringt **eher eine Problemverschiebung**

Es **bedarf genauer Zeitpläne**, damit sich die derzeitigen PKW-BesitzerInnen darauf einstellen können, ab wann sie sich auf akzeptable und leistbare (alternative) Mobilitätsangebote verlassen können, und so ihre Planungsentscheidungen zur ihrer persönlichen Mobilität zweckmäßig treffen können (Autoneukauf, Autoverkauf, E-Auto usw.).

Die **Folge einer CO2-Steuer ohne Kompensationen** ist: **Bestimmte einkommensschwache Gruppen werden deutlich überproportional belastet**. Daraus folgt, dass im **Sinne von Fairness Verteilungswirkungen von CO2-Steuer zu Lasten dieser Gruppen korrigiert werden könnten bzw. sollten**. Eine Möglichkeit dazu ist ein **Ökobonus**. Eine andere wäre die **Zweckbindung** der aus einer CO2-Besteuerung generierten Einnahmen für Dekarbonisierungsmaßnahmen (Z. B. für den Öffentlichen Verkehr) oder auch die **Entlastung des Faktors Arbeit** generell. Oder ein **Mix** von mehreren Maßnahmen. Genau ein solcher Mix von mehreren Maßnahmen wäre ein **Gesamtpaket**, etwa in Form einer **sozialökologischen Steuerreform**, bei der umwelt- und klimaschädigende Aktivitäten belastet werden, umwelt- und klimafreundliches Verhalten entlastet wird und gleichzeitig **(mehr) Fairness** realisiert wird.

Ein wichtiges Grundprinzip für faire steuerpolitische Klimamaßnahmen und auch für die notwendige Akzeptanz von Maßnahmen sind nicht nur Kompensationsmaßnahmen an sich, sondern die **gleiche Rückführung pro Kopf**. Das wird üblicherweise als **Ökobonus** bezeichnet. Wenn jemand sich klimapolitikkonform verhält, wird er weniger an Steuern gezahlt haben, als er an Ökobonus zurückbekommt; wenn jemand sich nicht klimapolitikkonform verhält, wird er mehr bezahlt haben, als er an Ökobonus zurückbekommt. Jedenfalls erfolgt dadurch eine signifikante Umverteilung.

Ohne Zweifel sollten Verkehrstarifstrukturen vereinfacht und für Kundinnen und Kunden transparenter gemacht werden. Auch ein integriertes Tarifsysteem verbessert die Verknüpfung von Bahn und Bus. Es gibt plausible Forderungen für **Länderjahrestickets ähnlich wie in Wien** bzw. auch **bundesländerübergreifend**, bis hin zum **Nulltarif**.

Die Pkw-Besetzungszahl in Österreich ist seit langem fallend und beträgt 1,15 im Jahr 2016. Hier könnten relativ **schnell und ohne hohe Kosten** emissionsrelevante Verbesserungen Platz greifen: Der **Besetzungsgrad im Auto** (bei gleichem Mobilitätsniveau) kann mittels **Förderung von Mitfahren bei Dienstreisen und beim Pendeln** (organisierte Fahrgemeinschaften), **Vermittlungsbörsen, Mitfahrbänken usw. erhöht werden.**

Eine klimazielfördernde **Digitalisierung ist** kein Selbstläufer. Daher ergibt sich die Zweckmäßigkeit der gezielten massiven Förderung von Diensten der Informationsgesellschaft auf verschiedenen Ebenen, z. B. **Mobilitätsplattformen** mit App

Wichtig ist eine Forcierung des **betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements**. Allerdings lässt sich auch hier der insgesamt fehlende Mut zur Verbindlichkeit des Nationalen Klima- und Energieplans gut festmachen. Hier wird in erster Linie auf Beratung und Förderung gesetzt, statt etwa für größere Betriebe ein Mobilitätsmanagement für die Beschäftigten vorzuschreiben.

Insgesamt kann motivierend und inspirierend aufgezeigt werden, wie die **Transformation zu einer klimafreundlichen Gesellschaft** nicht nur die Klimakatastrophe verhindert, sondern **auch zu einer besseren Lebensqualität** führen kann.¹¹⁸

Literatur

- AK Wien Stellungnahme der Bundesarbeitskammer zum Entwurf des Nationalen Energie- und Klimaplans (NEKP) für Österreich, Dezember 2018
- AK-NÖ (2015): Umwelt und Verteilung - Umwelt- und Ressourcenschutz als soziales Anliegen
- Appel Margit, Fernandez de la Hoz Paloma (2012): Armut – Energieeffizienz – alternative Energie. In: Jahrbuch Gerechtigkeit V (2012): Menschen, Klima, Zukunft? Wege zu einer gerechten Welt
- Arbeiterkammer NÖ (2014): Mobilität im ländlichen Raum - für eine zukunftsfähige, verteilungs- und gendergerechte Verkehrspolitik. Resümee zur Tagung, veranstaltet von den Arbeiterkammern für Wien, Niederösterreich und Burgenland. Wiener Neustadt, 22.10.2014

¹¹⁸ Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria. S. 12

- ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht
- Baum Josef et al (2015): Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung -Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum. Studie für die AK-Wien
- BMLFUW (2014) Evaluierung der Umweltförderungen des Bundes 2011-2013. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien. https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/publicconsulting/Evaluierung_der_Umweltfoerderungen_des_Bundes.pdf BMLFUW, 2015.
- BMNT (2018) Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich - Periode 2012-2030. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Wien. <https://www.bmnt.gv.at/umwelt/klimaschutz/nekp-entwurf.html>
- BMNT (2019): Stellungnahmen zum Begutachtungsentwurf des Nationalen Energie- und Klimaplan https://www.bmnt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/stellungnahmen-nationaler-nationaler-energie-klimaplan.html
- BMNT (2019): Veröffentlichung kontraproduktiver Anreize und Förderungen www.bmnt.gv.at/umwelt/klimaschutz/Ver%C3%B6ffentlichung-kontraproduktiverAnreize-und-F%C3%B6rderungen.html (zugegriffen 3.9.19).
- Böhler-Baedecker S. et al (2010): Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 7. Bonn, 2010
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2008): Postfossile Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung 8/2006
- Bundesarbeitskammer (8.5.2018): Positionspapier der Bundesarbeitskammer zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung „#mission2030“
- Bundesarbeitskammer (29.11.2019): Stellungnahme zum Konsultationsentwurf der Bundesregierung für einen Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich
- Bundesministerium für ein Lebenswertes Österreich et al (Dezember 2016): Konsultationsprozess zum Grünbuch für eine integrierte Energie- und Klimastrategie. Endbericht
- Bundesministerium für ein Lebenswertes Österreich et al (Herausgeber) (Mai 2016): Grünbuch für eine integrierte Energie- und Klimastrategie
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2017): Die Österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel Teil 1 – Kontext Aktualisierte Fassung. Vom Ministerrat beschlossen am 22.08.2017
- Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (4.11.2019) Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) Periode 2021-2030, Konsultationsentwurf
- Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2018): Die Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung - #mission2030. www.mission2030.bmnt.gv.at
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2019): Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplan
- Deutsches Institut für Urbanistik; Böhme Christa et al (2015): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen. Umwelt & Gesundheit 01/2015
- Juhász Andreas, Golias Elisabeth (2017): Mobilität im Erwerbsspendelverkehr - am Beispiel ausgewählter Industrie und Gewerbegebiete in NÖ
- Europäische Kommission (18.6.2019): Empfehlung der Kommission zum Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplan Österreichs für den Zeitraum 2021–2030
- Kirchengast, G., Kromp-Kolb et al (9.9.2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Österreichisches Klimaforschungsnetzwerk Climate Change Centre Austria.

<https://ccca.ac.at/wissenstransfer/uninetz-sdg-13/referenz-nationaler-klima-und-energieplan-ref-nekp>

- Schönfelder Stefan et al (2017): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. Wien: WIFO,
- Statistik Austria (2014): Umweltbetroffenheit und -verhalten von Personengruppen abhängig von Einkommen und Kaufkraft. Mikrozensus Umwelt und EU-SILC – Statistical Matching
- Statistik Austria (2017): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2015 - Ergebnisse des Mikrozensus
- Steininger Karl et al (2007): Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr. Informationen zur Umweltpolitik Nr. 175
- Stellungnahmen zum Begutachtungsentwurf des Nationalen Energie- und Klimaplan
https://www.bmnt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/stellungnahmen-nationaler-nationaler-energie-klimaplan.html
- Theine Hendrik, Schnetzer Matthias, Wukovitsch Florian (8. September 2017): Was treibt die Treibhausgase? Ein Blick auf Konsum und Verteilung. Blog. <http://blog.arbeitswirtschaft.at/was-treibt-die-treibhausgase-ein-blick-auf-konsum-und-verteilung/>
- Tischler S.: Mobilität, Verkehr und Raumnutzung in alpinen Regionen. Ein interdisziplinärer Ansatz zur Konzeption zukunftsfähiger Planungsstrategien. Innsbruck, 2016
- UBA: Soziale Verteilung von Umweltbelastungen (Website)
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/soziale-verteilung-von-umweltbelastungen#textpart-7>
- Umweltbundesamt (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien
- Unbehaun Wiebke (2017): Mobilität im ländlichen Raum im Kontext von Betreuung und Erwerbstätigkeit. Dissertation
- VCÖ (7.3.2007): Frauen sind klimafreundlicher mobil als Männer! Wien
- VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage.
- VCÖ (2018): Mobilitätswende braucht mehr öffentlichen Verkehr
- Standard 14.12.2019: „Ohne Trump keine Thunberg“ Interview mit Gernot Wagner S. 25