



# VERKEHRSWENDE SOZIAL GESTALTEN

HEINZ HÖGELSBERGER MAI 2022

# DIE SOZIALE FRAGE DER MOBILITÄT IN GROSSBRITANNIEN

- **Daten: National Transport Survey**
  - Daten je Einkommens-Zwanzigstel
- **Ärmere gehen eher zu Fuß**
- **Wohlhabendere fahren Rad**
- **Ärmere fahren häufiger Bus**
- **Reichere fahren Bahn**
- **Auto ist die Nr. 1. Mit Einkommen**
  - steigt Verfügbarkeit,
  - steigt Anzahl der Fahrten
  - steigen zurückgelegte Kilometer

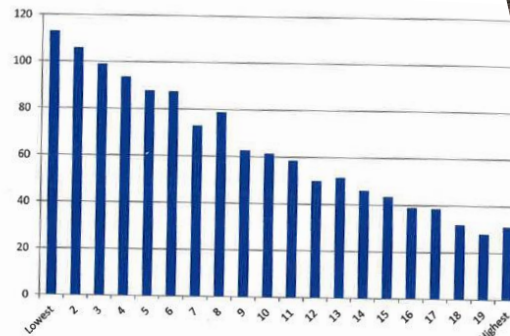


Figure 4.6. Bus trips: trips per person per year by income ventile (2002-2012). (Source: NTS, 2002-2012)

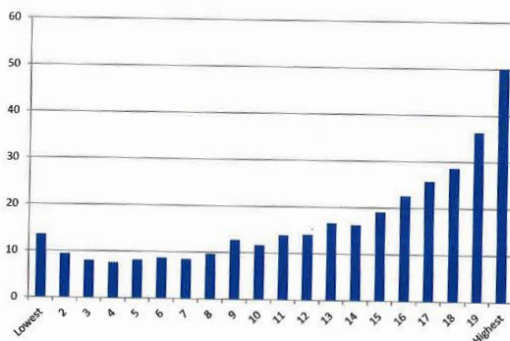
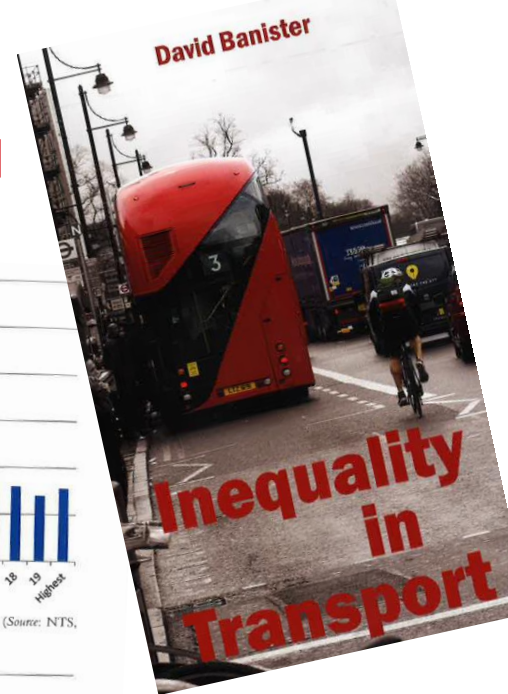


Figure 4.7. Rail trips: trips per person per year by income ventile (2002-2012). (Source: NTS, 2002-2012)



# DIE SOZIALE FRAGE DER MOBILITÄT IN GROSSBRITANNIEN

- **Daten: National Transport Survey**
  - Daten je Einkommens-Zwanzigstel
- **Ärmere gehen eher zu Fuß**
- **Wohlhabendere fahren Rad**
- **Ärmere fahren häufiger Bus**
- **Reichere fliegen**
- **Auto ist die Nr. 1. Mit Einkommen**
  - steigt Verfügbarkeit,
  - steigt Anzahl der Fahrten
  - steigen zurückgelegte Kilometer

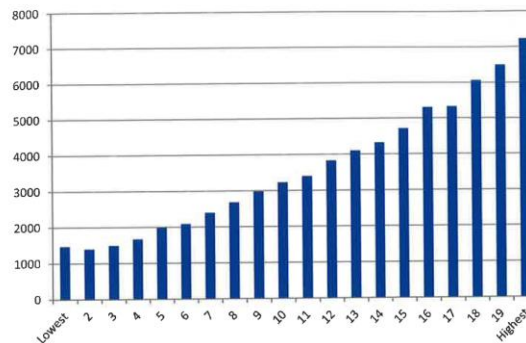
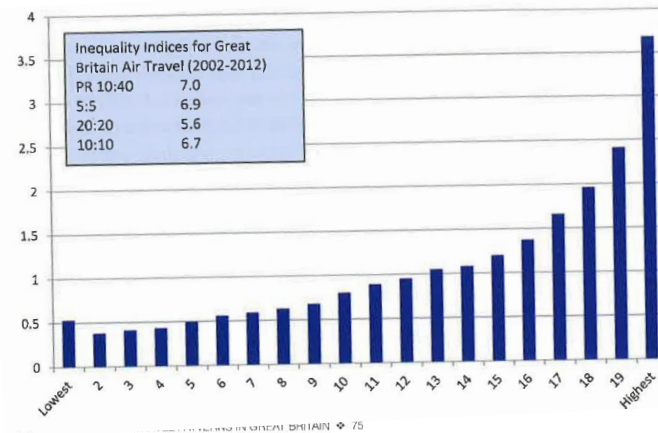


Figure 4.2. Car and van driver distances: miles per person per year by income decile (2002-2012). (Source: NTS, 2002-2012)

# MOBILITÄT IN ÖSTERREICH: JE REICHER, DESTO UNÖKOLOGISCHER

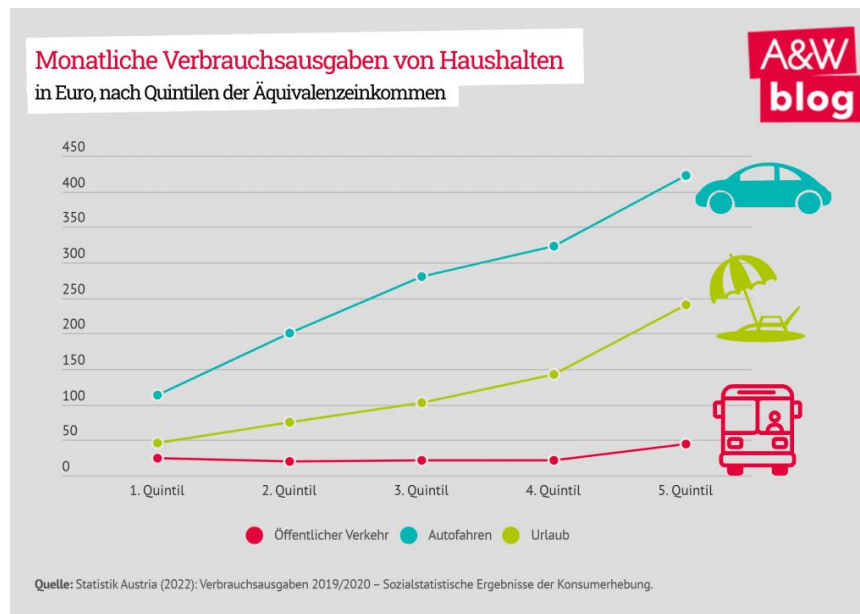
## Ausgabensteigerung 1. - 5. Quintil:

- insgesamt: 2-mal
- Öffis: 2-mal
- Autofahren: 4-mal
- Urlaub (Fliegen): 5,2 mal

## Flugverhalten in Österreich: Umfrage ab 14 Jahre



- Fliege nie
- Fliege einmal im Jahr oder seltener
- Fliege mehrmals im Jahr
- Fliege mehrmals im Monat



Kosten für PKW 20-mal höher als für Öffis!

# MOTORISIERUNGSGRAD

## ■ Motorisierungsgrad in der EU

- Luxemburg: 694 PKW      Lettland: 342 PKW

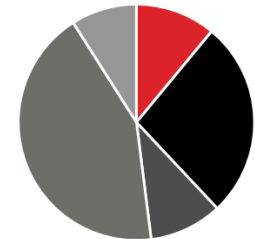
## ■ PKW-Durchschnittsalter

- Luxemburg: 6,5 Jahren      Litauen: 16,8 Jahre

## ■ ÖAMTC (2021): PKW-Kosten 455 Euro/Monat

- Größter Kostenblock ist Wertverlust des Autos mit 43 Prozent
- Treibstoffkosten damals „nur“ 11 Prozent oder 50 Euro monatlich

PKW-Kosten

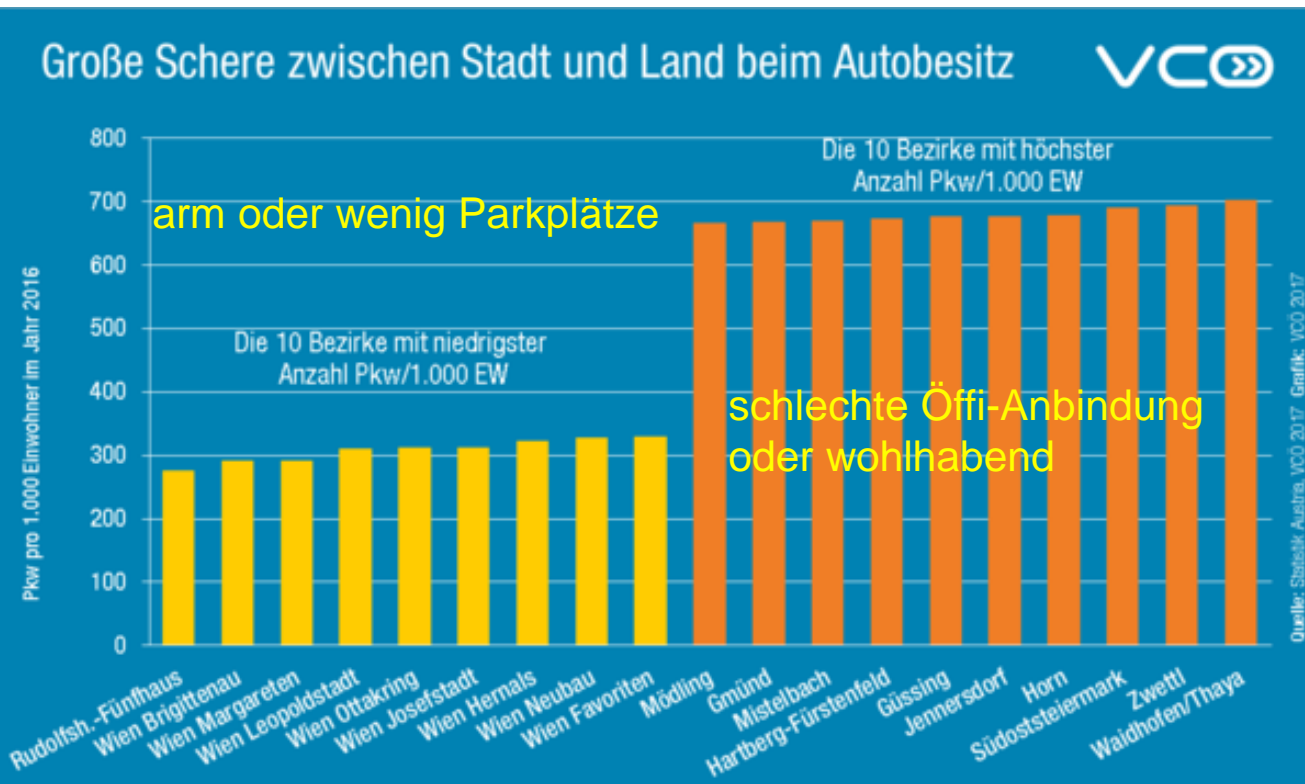


■ Treibstoff    ■ Versicherung ■ Reparatur  
■ Wertverlust    ■ Sonstiges

## ■ Hohe Spritkosten trifft Ärmere – falls KFZ vorhanden - tendenziell stärker

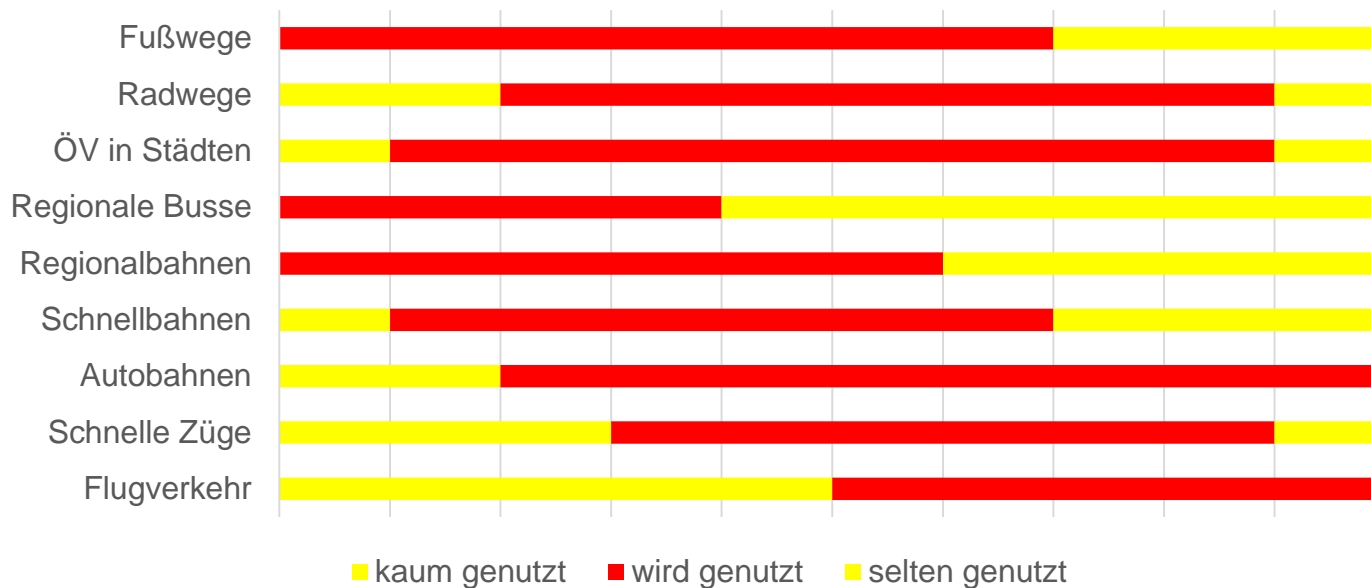
- Wertverlust fällt weniger ins Gewicht. Höherer Treibstoffverbrauch, weil älteres Fahrzeug?

# URSACHEN FÜR MOTORISIERUNGSGRAD IN ÖSTERREICH



# WELCHE VERKEHRSPOLITIK/ WELCHE INFRASTRUKTUR NÜTZT WEM?

arm ----- reich



# WIEN IN DEN 1960ER-JAHREN: AUTO-GERECHTE STADT FÜR EINE MINDERHEIT



**Nach dem 2. Weltkrieg: Vom Parkplatz zum beliebten Veranstaltungsort**

Die **erste Großkundgebung** nach dem 2. Weltkrieg war der Österreichische Jugendtag am 16. September 1945, den die damals bestehenden Jugendorganisationen - Sozialistische Jugend, ÖVP-Jugend, Freie Österreichische Jugend und Pfadfinder - gemeinsam veranstalteten.

Doch dies blieb lange die einzige große **Veranstaltung auf dem Rathausplatz Wien** wie bspw. das Jahr **1950** zeigt, in dem außer der Maifeier **nur vier große Veranstaltungen** zu verzeichnen sind. Um diese Zeit herum setzte sukzessiv die Motorisierung ein und so verwandelte sich der Rathausplatz Wien in einen großen **Parkplatz**. Bürgermeister Felix Slavik war es, der sich für die Umwandlung des Rathausplatzes - vom Blechmeer - zum Treffpunkt für Menschen einsetzte. Die

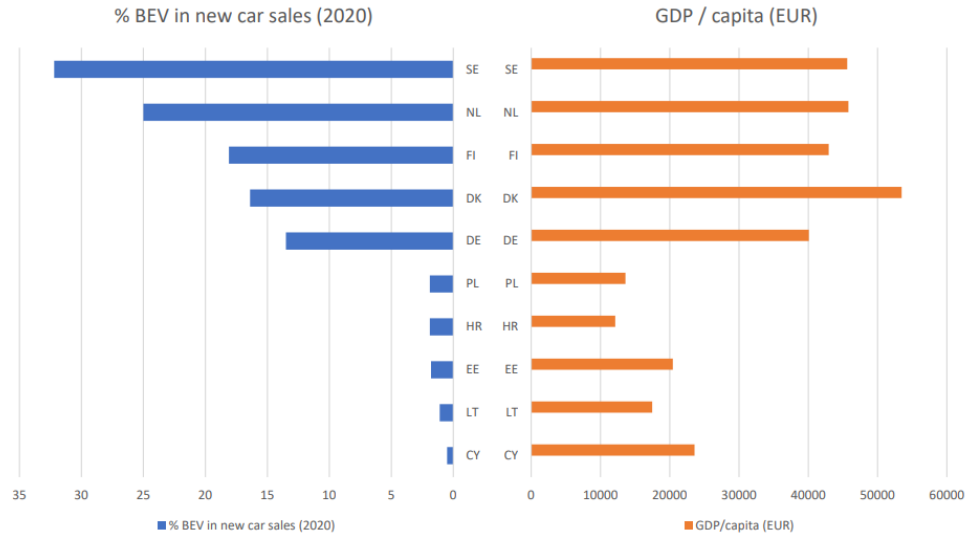


# ELEKTROAUTOS NUR FÜR DIE REICHEN?

## New inequalities: Electric cars (+support) for the rich

**%BEV sales in car sales**

**GDP/Cap (EUR)**



# DAUERBAUSTELLE PENDLERPAUSCHALE I

## ■ Die drei großen Ungerechtigkeiten

- Während Selbständige ihre gesamten Mobilitätskosten steuermindernd geltend machen können, bekommen Arbeitnehmer\*innen nur teilweisen Ersatz.
- Beschäftigte können nur bedingt aussuchen, wo ihr Arbeitsplatz liegt. In NÖ befindet sich ein Viertel aller Jobs außerhalb der ÖV-Güteklassen.
- Freibetrag statt Absetzbetrag bevorzugt Besserverdienende



## DAUERBAUSTELLE PENDLERPAUSCHALE II

- **2019 arbeiteten 58,9 % der 3,8 Millionen unselbständig Erwerbstätigen außerhalb ihrer Wohngemeinde, waren also Pendler\*innen**
- **Durchschnittlicher Arbeitsweg 17 km bzw. 27 Minuten je Richtung**
  - 100 Millionen P-km pro Werktag für Arbeitswege, davon 70 % mit Auto
  - Ein Viertel erhält großes Pauschale (=auf Auto angewiesen)
- **Kritikpunkte:**
  - Freibetrag- statt Absetzbetrag, keine Ökologisierung
  - km-Grenzen und Zumutbarkeitsbestimmungen willkürlich und reformbedürftig
  - Keinerlei Kostentragung durch Arbeitgeber
- **Großes Pauschale neu (z.B. für 42 km):**
  - Erhöhung steigert bei Filialleiter (7.000 € brutto) Steuerersparnis von 1.317 auf 2.185 €; bei Verkäuferin (1.700 € brutto) von 598 auf 1.106 €.

## MEINE SCHLUSSFOLGERUNGEN

### ■ Mehr Fuß- und Radwege

- Hohe Qualität, Radabstellplätze
- Kinder und Jugendliche sollen selbständig unterwegs sein können

### ■ Mobilitätsgarantie für Alltagswege

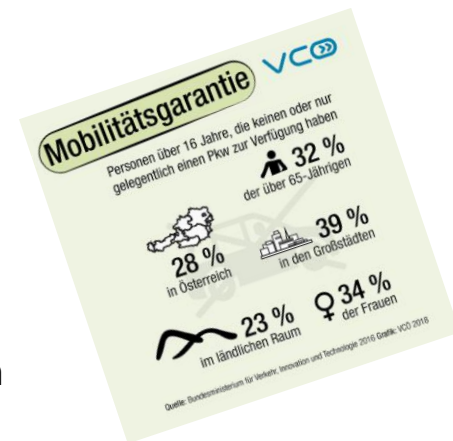
- Laut ÖROK leben rund 20 Prozent der Bevölkerung (1,8 Millionen Menschen) in Regionen ohne adäquate Anbindung an den öffentlichen Verkehr
- Engmaschiges Busnetz, Mikro-ÖV und Sammeltaxilösungen, regionale Sharing-Modelle sowie Geh- und Radwege.

### ■ Verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement

- Unternehmen sollten verpflichtet werden, für eine kostengünstige und ökologische Anreise von Beschäftigten und Kund\*innen zu sorgen

### ■ Push-Maßnahmen sind oft unpopulär, aber notwendig (und wirken rasch)

- Sind „demokratisch“, weil sie für alle gelten und deshalb auch akzeptiert werden





**GERECHTIGKEIT MUSS SEIN**

