

## Fragen <https://umfrage.bca.gv.at/index.php/887927>

„Energiearmut“ [bezeichnet] den fehlenden Zugang eines Haushalts zu essenziellen Energiedienstleistungen, wenn mit diesen Dienstleistungen ein grundlegendes und angemessenes Maß an Lebensstandard und Gesundheit sichergestellt wird, einschließlich einer angemessenen Versorgung mit Wärme, Warmwasser, Kälte und Beleuchtung sowie Energie für den Betrieb von Haushaltsgeräten, in dem jeweiligen nationalen Kontext und unter Berücksichtigung der bestehenden nationalen sozialpolitischen Maßnahmen und anderer einschlägiger nationaler Maßnahmen, wobei diese durch eine Kombination von Faktoren verursacht wird, darunter zumindest Unerschwinglichkeit, unzureichendes verfügbares Einkommen, hohe Energieausgaben und schlechte Energieeffizienz von Wohnungen;

Zusammengefasst beschreibt „Energiearmut“ somit, die Nicht-Leistbarkeit von Haushaltsenergie wie z.B. Wärme oder Strom aufgrund von z.B. niedrigen Einkommen, hohen Energieausgaben oder schlechter Energieeffizienz von Wohnungen;

Welche Personengruppen sind Ihrer Erfahrung nach in Österreich besonders von Energiearmut betroffen und sollen im österreichischen Klima-Sozialplan besonders berücksichtigt werden?

Personengruppen mit geringem Einkommen bei gleichzeitig hohen Energieausgaben durch ineffiziente Wohnungen und ineffiziente und kostenintensive Heizsysteme. In der Definition der Energiearmut braucht es eine Ergänzung um das Thema Ressourcenverbrauch und Obsoleszenz. Der Ankauf von neuen Produkten (wie Waschmaschine, Haushaltsgeräte, Heizungssysteme belastet Haushalte mit geringem Einkommen schwer. Je langlebiger, energieeffizienter und reparaturfreundlicher Geräte gebaut und verkauft werden, desto weniger werden Haushalte belastet.) Erste Ansätze dazu bietet die EU-Richtlinie zum Thema Recht auf Reparatur.

Energiearmut zeichnet sich in unterschiedlichen Dimensionen ab. Welche Faktoren von Energiearmut (z. B. hohe Energiekosten, schlechte Energieeffizienz von Wohngebäuden, fehlende Kenntnis über energiesparendes Verhalten) sollen im österreichischen Klima-Sozialplan besonders adressiert werden?

Streben nach gesellschaftlichem Konsens des Wertes des Energiesparens über alle Ebenen, Parteien, Personengruppen und Institutionen und der Gewährleistung der Versorgungssicherheit. Vorbildrolle der Institutionen und Unterstützung der Bewohnerinnen und Bewohner, Betriebe in diesen Bereichen auch durch entsprechende Bildungsangebote und Teilhabe am Energiesystem mit dem Ziel Energieeinsparung.

Welche Reformen (beispielsweise Gesetze oder regulatorische Maßnahmen), durch welche die Erreichung der unionsrechtlichen Klimaziele nicht konterkariert wird, können Ihrer Erfahrung nach einen langfristigen und positiven Beitrag zur Bekämpfung von Energiearmut leisten oder die Folgen des neuen Emissionshandels (EU ETS2) für benachteiligte Personengruppen mildern?

Es gibt bereits viele Ansätze in Österreich Bsp.

- Bildungseinrichtungen (Energie sparen ist in gewisser Weise im Lehrplan verankert, BONUS-Modelle)
- Gemeinden/Länder/Bund: effizienter Umgang mit Ressourcen, Energiebuchhaltung in Gemeinden, e5-Programme, BIG als Vorbild
- Betriebe: energieeffiziente Betriebe
- Haushalte: Energieberatungen, Sanierungsförderungen, Möglichkeit der Teilhabe an Energieproduktion etc.
- Energieeffizienz verschiedenst in den Bauordnungen
- ...

Es macht Sinn, Bestehendes mit Leben zu erfüllen und besser ineinander auch bundesländerübergreifend zu verzahnen, auch mit Themen wie Mobilität und CO<sub>2</sub>-Einsparung und Widersprüchliches aufzulösen. Gleichzeitig gilt es, regulatorische Maßnahmen neu zu überdenken, welche zum Energieverbrauch und Ressourcenverbrauch zwingen.

Welche Finanzierungsmaßnahmen (Investitionen) sind Ihrer Erfahrung nach am wirksamsten zur Bekämpfung von Energiearmut und/oder Dämpfung der Folgen des neuen Emissionshandels (EU ETS<sub>2</sub>) für benachteiligte Personengruppen?

Welche derartigen Maßnahmen tragen darüber hinaus auch zu CO<sub>2</sub> Senkung bei?  
k.A.

"Mobilitätsarmut" [bezeichnet] den Umstand, dass Einzelpersonen und Haushalte nicht in der Lage sind oder Schwierigkeiten dabei haben, die Kosten für privaten oder öffentlichen Verkehr zu tragen, oder dass sie keinen oder nur beschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln haben, die für ihren Zugang zu grundlegenden sozioökonomischen Dienstleistungen und Tätigkeiten erforderlich sind, unter Berücksichtigung des nationalen und des räumlichen Kontexts

Welche Personengruppen - insbesondere mit niedrigem Einkommen und mittlerem Einkommen im unteren Bereich - sind Ihrer Erfahrung nach in Österreich besonders von Mobilitätsarmut betroffen und von den Preisauswirkungen der Einführung des neuen Emissionshandels (EU ETS<sub>2</sub>) benachteiligt?

Wer in seiner Umgebung keine lokale Versorgungsinfrastruktur, keine Radinfrastruktur, keinen Linienbus, keine Bahn, keine Lenkerberechtigung hat, ist mobilitätsarm. Tatsächlich oder gefühlt auf ein Auto angewiesen zu sein, belastet einkommensschwache Haushalte schwer. Personen, die keine Lenkerberechtigung haben (können/wollen), sind in Infrastrukturen der Peripherie ohne Anbindung an ÖV und Radverbindungen abgeschnitten. Die Möglichkeit aufs Rad zu steigen, entlastet die Menschen dagegen. Wir sollten das Geld für die notwendigen Investitionen in die Hand nehmen, statt weiterhin klima- und umweltschädliches Verhalten zu subventionieren. Personen mit Versorgungspflichten ohne ausreichende Infrastruktur fürs Zufußgehen und Radfahren sind auch besonders von Mobilitätsarmut durch unzureichende Infrastruktur betroffen. Bei Kindern ist die Situation nochmals anders, da sie aufgrund ihres Alters nicht berechtigt sind, eine Lenkerberechtigung zu erwerben. Sie sind daher auf gute Gehsteige, Radwege, Querungshilfen und den öffentlichen Verkehr in ihrer eigenständigen Mobilität angewiesen. Kinder können nicht selbstständig zu Freunden/Schule gehen oder radeln, da die Schule oder Freunde oft nicht sicher erreichbar sind. In Haushalten mit einem

Auto nutzt meist der Mann das Kfz, weshalb Frauen in der Regel stärker von Mobilitätsarmut betroffen sind als Männer.

In welchen Bundesländern bzw. Regionen Österreichs tritt aus Ihrer Erfahrung Mobilitätsarmut am häufigsten auf? (Mehrfachantwort möglich)

Am stärksten ist die Mobilitätsarmut in Bereichen abseits der Hauptverkehrsachsen verbreitet, wo es kein oder lediglich ein marginales öffentliches Verkehrsangebot, keine Bedarfsverkehre (AST, Senioren- oder Dorftaxi etc.) und keine oder unzureichende Radverkehrsinfrastruktur gibt. In Wien sind Öffis zwar gut ausgebaut, aber Personen aus einkommensschwachen Haushalten, kommen oft schwer über die Stadtgrenze in der Peripherie.

Welche Reformen (beispielsweise Gesetze oder regulatorische Maßnahmen), durch welche die Erreichung der unionsrechtlichen Klimaziele nicht konterkariert wird, können Ihrer Meinung nach in Österreich einen langfristigen und positiven Beitrag zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut leisten?

- Ein Alltag der kurzen Wege, der es ermöglicht, Rad zu fahren und zu Gehen. Stichwort: Raumordnung und Raumplanung. Es geht um die sichere Erreichbarkeit wichtiger lokaler Ziele wie Bahnhöfe und Busstationen, Wohngebiete und Arbeitsstätten, Kindergärten, Schulen, Einkaufsstrassen und -zentren, zentrale Plätze, Spielplätze, Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Gastronomie, Kirchen und Museen per Rad oder zu Fuß. Es benötigt eine übergeordnete Raumplanung in Agglomerationen über die Bundesländergrenzen hinweg. Neue Infrastruktur darf nicht mehr in der Peripherie angelegt werden, die nur mit dem Kfz erreichbar ist. Die Bemühungen zur Revitalisierung von Ortskernen müssen massiv gesteigert werden. Das wirkt nicht nur gegen Mobilitätsarmut, sondern bremst auch den Flächenbedarf ein.
- Straßen mit hohen Tempolimits und hohem Verkehrsaufkommen verhindern vielerorts die nachhaltige (und nahezu kostenlose) Mobilität mit dem Rad oder den eigenen Beinen. Diese müssen mit begleitenden Radwegen und Gehwegen ausgestattet werden. Bis zur Umsetzung dieser Infrastruktur müssen Tempobeschränkungen vorgenommen werden, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger:innen zu erhöhen – Tempo 30 innerorts und Tempo 50 außerorts (vgl. RVS).
- Die Kombination Bahn/Bus und Rad/Gehen muss gefördert werden, um die Sicherheit auf der „letzten Meile“ auch in peripheren Gebieten herzustellen.
- Bundesweiter Ausbauplan für den Alltagsradverkehr inklusive Bereitstellung der Finanzierung: Radverkehrsinfrastruktur darf nicht an der Gemeinde- oder Landesgrenze enden – und sie darf auf dem Land nicht mehr nur für touristische Zwecke ausgelegt werden. Wir müssen Stück für Stück lückenlose und sichere (RVS-konforme) Radverbindungen herstellen. Fehlende oder schlechte Radinfrastruktur sind die Hauptgründe dafür, warum Menschen aufs Auto angewiesen sind. Ob eine Strecke mit dem Rad zumutbar ist – nicht zuletzt auch für Kinder und Jugendliche auf dem Schulweg

- bemisst sich immer an ihrer gefährlichsten Stelle. Da können schon ein paar Meter im Mischverkehr auf einer viel befahrenen Landesstraße oder eine fehlende Querungshilfe darüber entscheiden, ob ein paar Kilometer mit dem Rad gefahren werden oder nicht.
- Auch für Frauen ist die Sicherheit ein entscheidender Faktor bei der Entscheidung, ob mit dem Rad gefahren wird oder nicht.
- Für Länder und Gemeinden muss es zum Standard werden, spätestens bei den nächsten Bauarbeiten (inkl. Sanierungen) an Straßen, Unterführungen, Bahnquerungen und Brücken den Rad- und Fußverkehr mitzubedenken. Projekte, die darauf „vergessen“, dürfen nicht genehmigt werden.
- Transparenz und die Einbindung der betroffenen Gruppen in die Gestaltung von Mobilitätskonzepten verhindert Fehlinvestitionen und führt zu besserer Alltagstauglichkeit.

Welche Finanzierungsmaßnahmen (Investitionen) sind Ihrer Erfahrung nach am wirksamsten zur Bekämpfung von Mobilitätsarmut? Welche derartigen Maßnahmen tragen darüber hinaus auch zur CO<sub>2</sub> Senkung bei?

- alle oben genannten Maßnahmen
- Investitionen in den Radverkehr sind besonders effizient, weil dadurch kaum laufende Kosten anfallen, wie beispielsweise beim öffentlichen Verkehr. Aufgrund der geringeren Abnutzung von Radwegen im Vergleich zu Straßen sind Sanierungen nur in weitaus größeren Zeitintervallen erforderlich. Es fallen so gut wie keine laufenden Kosten an, wie beispielsweise im öffentlichen Verkehr (Personalkosten, Fahrzeugbeschaffung etc.) oder wie bei der Förderung des Pendelns mit Kfz.

Welche bereits etablierten/implementierten Maßnahmen unterstützen aus Ihrer Sicht Menschen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind? Und wie können diese noch treffsicherer ausgestaltet werden?

- bewusste Raumordnung und Raumplanung zur Förderung des Alltags der kurzen Wege (Definition von Siedlungsgrenzen, Rückwidmung von peripheren Flächen, Prinzip Superblock  
<https://www.radlobby.at/oesterreich/superblocks-fuer-staedte-und-gemeinden>)
- Ausbau des Radwegenetzes über die Gemeinde- und Bundesländergrenzen hinaus
- Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel auch mit Radmitnahmemöglichkeiten, um eine Lösung für die letzte Meile anbieten zu können
- Tempo 30 im Ortsgebiet für ein besseres Miteinander
- Berücksichtigung von Fuß- und Radinfrastruktur bei allen baulichen Projekten (Brücken, Wohnhausanlagen, Straßen, Bahnanlagen)
- Verantwortung für gemeinde- und länderübergreifende Radinfrastruktur bei den Bundesländern (Derzeit bauen/sanieren die Länder Landesstraßen, die Verantwortung

für die Geh- und Radinfrastruktur müssen jedoch die finanziell ohnedies stark belasteten Gemeinden stemmen.)

- Einbindung der betroffenen Gruppen in die Gestaltung von Mobilitätskonzepten

Welche Branchen von Kleinstunternehmen sind aus Ihrer Sicht besonders stark von den Preisauswirkungen der Einführung des neuen Emissionshandels (EU ETS2) benachteiligt?

energieintensive Branchen

Welche Reformen (beispielsweise Gesetze oder regulatorische Maßnahmen), durch welche die Erreichung der unionsrechtlichen Klimaziele nicht konterkariert wird, können Ihrer Meinung nach die Zielgruppe der benachteiligten Kleinstunternehmen besonders unterstützen?

Kleinstunternehmen sind oftmals von schlechter öffentlicher Anbindung an öffentliche Verkehrsinfrastruktur betroffen. Mitarbeitende/Lehrlinge können nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Rad in die Arbeit gelangen. Das Transportrad ist in gewissen Branchen schon Teil der Unternehmensflotte und muss auch bei Verkehrsplanungen Berücksichtigung finden.

Welche Finanzierungsmaßnahmen (Investitionen) können dieser Zielgruppe aus Ihrer Sicht in Österreich besonders helfen?

k.A.

Welche bereits etablierten/implementierten Maßnahmen unterstützen aus Ihrer Sicht Kleinstunternehmen, die besonders von einem erhöhten/steigenden CO<sub>2</sub>-Preis betroffen sind? Und wie können diese noch treffsicherer ausgestaltet werden?

k.A.