

## COSTS

### Leistbarkeit von Mobilität in Österreich

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 2. Ausschreibung  
des Programms **Mobilität der Zukunft**  
*Personenmobilität*

In der Studie COSTS werden die Themen „Leistbare Mobilität“ und „Leistbarkeit der Mobilität“ (LdM) erörtert, deren Gewährleistung zu den Zielen der österreichischen Verkehrspolitik gehört. Dabei werden insbesondere Grundlagen für die Messung und Bewertung der monetären LdM erarbeitet, künftige Entwicklungen abgeschätzt, Handlungsoptionen von NutzerInnen dargestellt sowie Strategieoptionen für die Politik aufgezeigt und bewertet.

#### Hintergrund und Allgemeines

- Die gegenwärtige Mobilitätsnachfrage in Österreich ist Resultat langfristiger Entwicklungen bei Preisen und Einkommen sowie in den Bereichen Technologie, Gesellschaft, Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem.
- Die Preise für Mobilität, insbesondere für den Betrieb von Fahrzeugen, stagnieren seit Jahrzehnten (real). Gleichzeitig haben sich große Wohlstandssteigerungen bei den meisten Haushalten eingestellt. Beides war Voraussetzung für die Entwicklung der Automobilität in ihrer jetzigen Intensität. Die Motorisierungsrate in Österreich stieg in den letzten 30 Jahren von 320 Pkw je 1.000 EinwohnerInnen (1984) auf 550 (2014). Diese Dynamik hat sich in den letzten Jahren leicht abgeschwächt.
- Der Verkehrsmittelwahlanteil (Modal Split) des motorisierten Individualverkehrs liegt bei über 60%. Die Nutzung der vergleichbar kostengünstigen Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote) konzentriert sich auf die städtischen Räume. Aufgrund der geringen Dynamik auf Seiten des Siedlungssystems, festen Strukturen bei den Mobilitätsbedürfnissen und gewohnheitsmäßigem Verhalten erfolgen Änderungen beim Modal Split inzwischen äußerst langsam.
- Die täglich zurückgelegten Distanzen haben sich in den Industrieländern seit den 1960er- Jahren fast verdoppelt. Das Ausmaß der Mobilitätsausgaben ist Spiegelbild eines gewachsenen Aktionsraums der Bevölkerung und des bestehenden Verkehrssystems.

- Trotz großen Wohlstands in Österreich – jedenfalls für viele – und weil Mobilität grundlegende Funktionen für alle Bevölkerungsschichten erfüllt, ist die Gewährleistung leistbarer Mobilität eine wichtige politische Herausforderung. Die sozial-gerechte Gestaltung des Verkehrssystems, zu der auch die Leistbarkeit der Mobilität gehört, ist eine der vier übergeordneten Ziele im Gesamtverkehrsplan des BMVIT.
- Für Mobilität wendeten die österreichischen Haushalte gemäß Konsumerhebung im Mittel im Jahr 2009/10 etwa 15% ihres verfügbaren Einkommens auf (absolut 470 Euro pro Monat). Dieser Anteil ist nach dem für die Aufwendungen für das Wohnen (23%/720 Euro) der zweithöchste aller Konsumkategorien. Das Ausmaß der Mobilitätsausgaben der Haushalte wird wesentlich durch den Pkw-Besitz bestimmt, der bei etwa 80% der Haushalte gegeben ist. 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.

## **Definition: Was bedeutet „Leistbarkeit der Mobilität“?**

- LdM ist die Fähigkeit von Haushalten, für ihre Mobilitätskosten aufzukommen, ohne dass sie in finanzielle Schwierigkeiten geraten oder andauerndem, größerem Zeitdruck ausgesetzt sind. COSTS konzentriert sich in seinen Analysen auf die monetären Nutzerkosten.
- Allgemeingültige Leistbarkeitsstandards existieren nicht. Die in COSTS vorgeschlagene Präzisierung der allgemeinen Definition fokussiert auf die Berechnung der Anteile der Mobilitätsausgaben am verfügbaren Einkommen der Haushalte. Sie orientiert sich am Anspruch, analytisch praktikabel zu sein und bestehende Datensätze wie die Konsumerhebung nutzen zu können. Durch die Festlegung von Schwellwerten bei Ausgabenanteilen werden Haushalte eingegrenzt, bei denen die LdM potentiell gefährdet ist. Die vorgeschlagenen und in der Folge für die Analysen verwendeten Schwellwerte eines maximalen Anteils der Mobilitätsausgaben am verfügbaren Einkommen basieren auf Literaturrecherchen bzw. ergeben sich aus der detaillierten Datenanalyse. Der gewählte Schwellwert beträgt 20%.
- Im Mittelpunkt der Analysen stehen einkommensschwache Haushalte. Haushalte der ersten drei Äquivalenzeinkommensdezile erreichen empfohlene Mindeststandards des Konsums („Referenzbudgets“) mit ihren finanziellen Ressourcen kaum oder gar nicht.

- Zusätzlich zum Schwellwert für die Mobilitätausgaben wird ein maximaler Anteil für die Kombination der Ausgaben für Mobilität und Wohnen vorgeschlagen. Er soll 50% am verfügbaren Einkommen nicht überschreiten. Dies folgt der Erkenntnis, dass die beiden Konsumkategorien oft miteinander über die Haushaltsstandortwahl in Beziehung stehen.

## Wer ist von Leistbarkeit der Mobilität betroffen?

- Rund 1 Mio. Haushalte gehörten im Jahr 2009/10 zur Gruppe einkommensschwacher Haushalte (erste drei Äquivalenzeinkommensdezile). Ihnen stand ein maximales Einkommen von 1.480 Euro pro Person<sup>1</sup> und Monat zur Verfügung. Die Konzentration der Haushalte war in urbanen Gebieten etwa höher als im Durchschnitt, in Gebieten mit niedrigem, aber vor allem mittlerem Urbanisierungsgrad geringer. Die betroffenen Haushalte gaben im Mittel mit 172 Euro pro Person und Monat nur etwa 60% des österreichischen Durchschnitts für Mobilität aus, was vorrangig auf den niedrigeren Pkw-Besitz-Anteil dieser Haushaltsgruppe zurückzuführen ist (rund 60% PKW Besitz). Trotzdem war der mittlere Anteil der Mobilitätausgaben am Einkommen überdurchschnittlich hoch (16,1%).
- Der Mobilitätausgabenanteil der Haushalte der ersten drei Einkommensdezile ohne Pkw überschritt 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.
- Bei der Betroffenheit von Leistbarkeitsdefiziten bzgl. der Mobilität sind geringes verfügbares Einkommen und Pkw-Besitz sowie damit zusammenhängende Determinanten wie Haushaltsgröße sowie Alter und Berufstätigkeit der Haushaltsreferenzperson entscheidende Kriterien. Kleine und jüngere Haushalte weisen tendenziell eine größere Betrof-

---

<sup>1</sup> Eigentlich „Äquivalenzperson“. „Äquivalisiertes“ Einkommen bzw. „äquivalisierte“ Ausgaben beschreiben jeweils Beträge, die nach Haushaltsgröße bzw. Haushaltszusammensetzung oder Bedarf gewichtet sind. In COSTS wird analog zu Statistik Austria und Eurostat folgende Gewichtung angewendet: die erste erwachsene Person im Haushalt wird mit einem Konsumäquivalent von 1, jedeR weitereR Erwachsene mit 0,5 und jedes Kind (bis 13 Jahre) mit 0,3 gezählt.

fenheit von hohen Anteilen der Mobilitätsausgaben am Einkommen auf, Vollzeitbeschäftigung reduziert das Gefährdungspotential.

## Reaktionsmöglichkeiten betroffener Haushalte

- COSTS identifiziert und bewertet eine Reihe von Optionen der Haushalte, Mobilitätsausgaben zu reduzieren: Wirkungsvolle Optionen zielen auf eine Reduktion der Pkw-Nutzung ab, wobei deutliche Einsparungen erst dann erzielt werden, wenn der Fahrzeugbesitz reduziert oder die Neuanschaffung aufgeschoben werden kann. Dadurch können enorme Ausgabenreduktionen realisiert werden, wobei die Verfügbarkeit von wählbaren Alternativen im Umweltverbund (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr, ggf. Sharing-Modelle) Voraussetzung wäre.

## Künftige Entwicklung der Leistbarkeit der Mobilität

- Über die künftige Leistbarkeit der Mobilität in Österreich lässt sich keine exakte Prognose anstellen, weil zu viele Determinanten insbesondere auf der Ausgabenseite die Leistbarkeit beeinflussen. Die Determinanten betreffen die Preisentwicklung bei Mobilitätswerkzeugen und Treibstoffen, aber auch strukturelle Gegebenheiten wie das Angebot an und die Bereitschaft zur Nutzung von Alternativen zum Pkw sowie die räumliche Entwicklung, Möglichkeiten zur Nahmobilität oder der Wohnungsmarkt. Dennoch sind Trends bei den wichtigsten Determinanten zu erkennen; in dieser Zusammenfassung können jedoch nur wenige Rahmenbedingungen und Faktoren der Leistbarkeit skizziert werden:
- In der jüngeren Vergangenheit ist die Schere bei der Verteilung der Einkommen in der Gesellschaft auseinander gegangen, dieser Trend wird sich sehr wahrscheinlich fortsetzen. Dies hat seine Gründe im Bereich der weiteren Entwicklung des Arbeitsmarkts, der anhaltend hohen Arbeitslosigkeit sowie der Zunahme der Bedeutung der Qualifikationen auf der einen Seite und im Wachstum atypischer Beschäftigungsverhältnisse auf der anderen. Die Zahl der einkommensschwachen Haushalte wird zudem voraussichtlich nicht sinken, auch weil die Arbeitslosigkeit kurz- und mittelfristig hoch bleibt. Die finanziellen Spielräume einer Reihe von Haushalten – auch für ihre Mobilität – bleiben limitiert.
- Die physischen Mobilitätsbedürfnisse werden auch in Zukunft voraussichtlich nicht sinken, damit werden auch die Ausgabenanteile der Haushalte für Mobilität ein ähnliches

Niveau wie heute halten. Die bestehenden Raumstrukturen tragen zu einer anhaltend hohen Verkehrs- bzw. Distanzintensität bei, die einen Teil der Mobilitätsausgaben (z.B. Pkw-Erfordernis in ungenügend im Umweltverbund erschlossenen Räumen, laufende Pkw-Kosten) beeinflussen.

- Einige Faktoren sprechen wiederum dafür, dass Ausgabenbelastungen für die Mobilität tendenziell leicht sinken, etwa die Effizienzentwicklung bei Pkw und die prognostizierte Haushaltsstandortwahl in Österreich (Bevölkerungswachstum in den Zentren), die für noch mehr VerkehrsteilnehmerInnen leistbare und qualitativ-hochwertige Alternativen zum Pkw-Besitz potentiell verfügbar macht.

## **Strategieoptionen zur Gewährleistung einer nachhaltig leistbaren Mobilität**

- Ein nachhaltiges und zugleich leistbares Verkehrssystem ist vor allem eines, das im Alltag wählbare Verkehrsmittelalternativen jenseits von Pkw-Besitz und -Nutzung bereitstellt. Diese Optionen müssen attraktiv und auf die Regionstypen zugeschnitten sein, sowie grundsätzlich auf hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit abzielen.
- Strategien dahin fokussieren auf eine Steigerung der Attraktivität jener Verkehrsmittel, die gleichzeitig niedrige Nutzer- als auch Gemeinkosten aufweisen. Dazu gehören insbesondere der ÖV sowie der Fuß- und Radverkehr. Zahlreiche Projekte in den BMVIT-Forschungsprogrammen „ways2go“ und „Mobilität der Zukunft“ (MdZ) haben gezeigt, dass die Förderung des Umweltverbunds durch Forschung, Innovation und Technologie unterstützt werden kann.
- Ein weiterer Schlüssel für ein nachhaltiges und leistbares Verkehrssystem ist eine integrierte Verkehrs- und Raumentwicklung – ein Ziel, das aufgrund bestehender struktureller Hindernisse derzeit allerdings schwer zu erreichen ist.
- Für die Stärkung des Umweltverbunds sind zusätzliche finanzielle Mittel notwendig, die aus verschiedenen Quellen gespeist werden könnten, u.a. aus einer stärkeren Querfinanzierung der Angebote des Umweltverbunds durch den Pkw-Verkehr. Eine solche Strategie könnte zugleich bestehende Differenzen zwischen der Struktur der Steuern, Abgaben und Förderungen im Bereich der Mobilität und den verkehrs-, umwelt- und sozialpolitischen Zielen mindern, zugleich lenkend wirken und könnte Gesellschaft und Umwelt entlasten.

## Weiterer Forschungsbedarf

- Zur LdM in Österreich besteht weiterer Forschungsbedarf: Offen ist, wie FTI-Maßnahmen noch stärker zur Entwicklung eines nachhaltigen, leistbaren Verkehrssystems beitragen können und welche Anknüpfungspunkte bei Forschung und Entwicklung bestehen, Angebote sowohl positiv in ihrer Qualität und Effizienz sowie in ihrer Leistbarkeit zu beeinflussen.
- Weiterhin sollten die in COSTS aufgedeckten Defizite bei der Datenlage zur LdM in nachfolgenden Studien adressiert werden. Die Konsumerhebung bietet eine breite Informationsbasis zu Ausgaben und Einkommen, ihr fehlt allerdings der direkte Bezug zum Verkehrsverhalten der RespondentInnen, der über eine stärkere methodische Verknüpfung mit Mobilitätserhebungen hergestellt werden könnte.
- Die bestehende Datenbasis zur Leistbarkeit der Mobilität könnte desweiteren um Informationen zur persönlichen Betroffenheit von tatsächlichen Leistbarkeits- und Erreichbarkeitsdefiziten in interaktiven, qualitativen Forschungssettings ergänzt werden. Ergebnisse daraus könnten die Bewertung der bisherigen Analysen auf Basis von Konsumerhebung verbessern helfen.
- Ein lohnender Ansatz wäre der Aufbau eines kontinuierlichen Monitoring-Systems für Kosten, Ausgaben und die LdM. Eine Analyse der Entwicklung der LdM über die Zeit könnte zur Erfolgskontrolle von verkehrs- und/oder sozialpolitischen Maßnahmen beitragen und wichtige Hinweise geben, ob Maßnahmen für die Gewährleistung leistbarer Mobilität ausreichen oder intensiviert werden müssen.
- Relevante gesellschafts- und verkehrspolitische Aspekte, die in COSTS nicht vertieft behandelt werden konnten, waren schließlich der zeitliche Aspekt der Leistbarkeit der Mobilität, der eng mit der Erreichbarkeitsproblematik verknüpft ist. Auch die Analyse des Zusammenhangs zwischen Wohnstandortwahl und monetärer LdM sollte weiter bearbeitet werden. Notwendig und sinnvoll wäre es, mehr über individuelle Präferenzen, Entscheidungsgründe und Ausgaben-Trade-Offs bei der Wohnstandortwahl zu erfahren. COSTS liefert dazu Auswertungen auf Basis der Konsumerhebung, die ambivalent sind.
- Schließlich ist es von Interesse, welchen Einfluss Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeit im Verkehrssystem (z.B. Internalisierung von externen Kosten) auf Nutzerkosten und -ausgaben haben. COSTS hat dazu exemplarisch für unterschiedliche Haushaltstypen mittlere Ausgabensteigerungen unter Annahme einer Treibstoffpreisverdoppelung und unverändertem Verhalten abgeschätzt. Daraus ergibt sich ein Anstieg

des Anteils der Mobilitätsausgaben am verfügbaren Einkommen um 2 bis 4 Prozentpunkte. Eine detaillierte Analyse möglicher Maßnahmen einer stärkeren Internalisierung externer Kosten des Verkehrs und deren Verteilungswirkungen steht für Österreich jedoch aus.

## Kontaktaten

### **komobile w7 GmbH**

1070 Wien, Schottenfeldgasse 51/17  
wien@komobile.at  
www.komobile.at

### **Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung**

1030 Wien, Arsenal, Objekt 20  
www.wifo.ac.at

WIFO | ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG