

Armutsbekämpfung durch klimasoziale Politik

Sozial- und Klimapolitik gemeinsam denken.

Hintergründe, Maßnahmen, Forderungen.

Diskussionspapier Herbst 2021

Arbeitsgruppe Sozialpolitik der Armutskonferenz

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	3
AUSWIRKUNGEN DER KLIMAKRISE AUF ARMUTSBETROFFENE	4
DIE KLIMAKRISE TRIFFT ARMUTSBETROFFENE AM HÄRTESTEN	4
HITZEWELLEN IN ÖSTERREICH	4
KLIMAKRISE ALS URSACHE FÜR FLUCHT UND NATURKATASTROPHEN	4
KLIMASCHUTZMAßNAHMEN MÜSSEN AUCH FÜR UMVERTEILUNG SORGEN	5
ENERGIE(VERSORGUNG) UND ARMUT	6
PROBLEMANALYSE	6
HERAUSFORDERUNGEN	7
LÖSUNGSANSÄTZE	7
FORDERUNGEN – KURZ UND BÜNDIG	8
WARUM EINE KLIMAFREUNDLICHE UMGESTALTUNG VON MOBILITÄT SOZIAL GERECHT IST	9
DAS GLOBALE MOBILITÄTSREGIME	9
HINDERNISSE EINER MOBILITÄTSWENDE IN ÖSTERREICH	9
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	9
STADT-LAND-GEFÄLLE UND RAUMPLANUNG	10
AUSWIRKUNG DER UMWELTBELASTUNGEN	10
IDEEN FÜR EINE KLIMASOZIALE MOBILITÄTSWENDE	10
ERNÄHRUNG, ARMUT UND KLIMAWANDEL	12
„ZWEI-KLASSEN“-LEBENSMITTELMARKT	12
LEBENSMITTEL ALS LOCK-IN EMISSIONEN	12
QUALITATIVE UND KLIMANEUTRALE LEBENSMITTEL FÜR ALLE – ES IST MÖGLICH!	12
FAZIT	13
CO2-STEUER ALS INSTRUMENT ZUR SOZIAL-ÖKOLOGISCHEN TRANSFORMATION?	14
LENKUNGSEFFEKTE EINER CO2-STEUER	14
UMVERTEILUNG DURCH CO2-STEUERN	14
RÜCKVERGÜTUNGS-MODELLE: EINKOMMENSABHÄNGIGER ÖKOBONUS	15
SOZIAL-ÖKOLOGISCHES GESAMTPAKET UND GEZIELTE VERTEILUNGSPOLITISCHE MAßNAHMEN	16
CONCLUSIO / FAZIT	17
LITERATURVERZEICHNIS/QUELLEN	18
WEITERFÜHRENDE LITERATUR UND LINKS	18
KLIMASOZIALE POLITIK	19

Einleitung

Die Debatte zu Klimagerechtigkeit zeigt, dass die Bewältigung der Klimakrise eine zutiefst soziale Frage ist.

Die reichsten zehn Prozent der Österreicher*innen verursachen rund doppelt so viele klimaschädliche Emissionen wie österreichische Durchschnittsverdienende. Klafft das Einkommen weiter auseinander, wird die Ungleichheit noch größer: Die reichsten zehn Prozent der österreichischen Bevölkerung verursachen mehr als viermal so viel Treibhausgase wie die ärmsten zehn Prozent (Greenpeace 2020). Gleichzeitig sind Menschen mit geringem Einkommen von den Auswirkungen der Klimakrise (Hitze, steigende Lebensmittelpreise etc.) stärker betroffen. Dazu kommt, dass klimaschädliches Verhalten und Konsum im derzeitigen Wirtschaftssystem häufig kostengünstiger sind als nachhaltige Alternativen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Fakten sprechen eine klare Sprache: Klimaschutzmaßnahmen müssen vor allem den unökologischen Lebensstil reicherer Bevölkerungsgruppen regulieren, während ärmere Bevölkerungsgruppen dabei unterstützt werden müssen, sich eine ökologische Lebensweise leisten zu können.¹

„Es muss einfach billiger sein, was ökologischer ist, alles andere ist ein Wahnsinn. In Wirklichkeit ist das billig, was nicht ökologisch ist *aufgrund* unseres menschengemachten Wirtschaftssystems, und alle tun so, als wollten sie die Umwelt schützen. Es wäre ganz einfach: Man müsste nur sagen – und wer das kann, weiß ich nicht – ökologisch zahlt sich aus, ökologisch wird belohnt und gar Gemeinwohl wird belohnt und alles ist gelöst.“ (Jakob, Graz)

Menschen mit Armutserfahrung haben Sorge, in der klimapolitischen Debatte übersehen zu werden und in der Ausgestaltung der Maßnahmen „unter die Räder zu kommen“. Sie haben in vorangegangenen Krisen bereits die Erfahrung gemacht, dass sie übergangen und ihre Lebensrealitäten nicht berücksichtigt werden.

„*Soziale Kälte gegen Klimaerwärmung, wenn man das nur ausrechnen könnte. Ich habe mir den schlaun Satz gedacht: Wir arm Gemachten sind wie das Klima. Also eigentlich ist bei beidem klar, dass da etwas im Argen liegt und bei Sonntagsreden und Präambeln und Erklärungen wird auch erklärt, dass das nicht so sein soll, alleine es fehlen die Maßnahmen, die das ändern würden. Ökonomisch gesprochen fehlen einfach die Anreize, sowohl die Klimaerwärmung als auch die Armut in den Griff zu bekommen. Es ist ein anerkanntes Problem, aber niemand tut etwas.*“ (Jakob, Graz)

Klimaschutz muss alle mitnehmen – gerade jene, die geringere Möglichkeiten haben. Klimaschutz wird nur dann erfolgreich sein, wenn er nicht sozial blind ist.

Die Arbeitsgruppe Sozialpolitik der Armutskonferenz hat einige Themen der Klimadebatte aufgegriffen, aufbereitet und Forderungen zur Umsetzung erarbeitet.

¹ Diese Zitate stammen aus einer Gruppendiskussion zum Thema Klima und Armut von Menschen mit Armutserfahrungen.

Auswirkungen der Klimakrise auf Armutsbetroffene

Die Klimakrise trifft Armutsbetroffene am härtesten

Armutsbetroffene und ausgrenzungsgefährdete Menschen haben weniger Spielraum, sich vor den Auswirkungen der Klimakrise zu schützen. Konkret sind vor allem chronisch kranke und ältere Menschen, Kinder, Frauen und Wohnungslose den klimatischen Veränderungen verstärkt ausgesetzt. Je länger die Politik die Klimakrise nur halbherzig bekämpft, desto mehr belastet sie die heute bereits am stärksten Benachteiligten.

„Die Klimakrise bedeutet für mich, dass ich im Winter in der eiskalten Wohnung sitze, dass ich im Sommer eine Hitze habe, dass mir die Luft wegbleibt und ich das Gefühl habe, ich kriege jetzt bald einen Herzinfarkt. Ich kann aber nichts machen dagegen. (...) Ich kann nichts machen, ich bin ohnmächtig, ausgeliefert.“ (Franziska)

Klimagerechtigkeit bedeutet „den Umgang mit den Ursachen, Folgen und Kosten des menschengemachten Klimawandels zu regeln, ohne dabei bestimmte soziale Gruppen zu benachteiligen“ (Fritz/Bohnenberger 2020, S. 269). Der Diskurs der Klimagerechtigkeit zeigt auf, dass die Bewältigung der Klimakrise eine zutiefst soziale Frage ist. Die reichsten zehn Prozent der österreichischen Bevölkerung verursachen rund doppelt so viele klimaschädliche Emissionen wie die österreichischen Durchschnittsverdienenden. Klafft das Einkommen weiter auseinander, wird die Ungleichheit sogar noch größer (Greenpeace 2020).

Armutsbetroffene Menschen wohnen global betrachtet häufig in Regionen, die besonders stark von Klimafolgen wie Überschwemmungen betroffen sind. Dürren lösen zusehends weltweit Nahrungsmittelknappheit und gewaltvolle Krisen aus und führen auch in Österreich dazu, dass sich arme Haushalte Lebensmittel weniger gut leisten können. In Österreich wohnen Armutsbetroffene zumeist in Wohnungen, die an den Hauptstraßen des motorisierten Verkehrs mit mehr Lärm und Schadstoffbelastung liegen.

Hitzewellen in Österreich

Die städtischen Hitzespots liegen in Österreich überwiegend in jenen Vierteln mit geringem Einkommen. Im Jahr 2018 lag der Wert der frühzeitigen Todesfälle in Folge von Hitze bei über 700 und überstieg damit sogar die Zahl der Verkehrstoten im selben Jahr.

Hierzulande spricht man von einer *Hitzewelle*, wenn es an drei aufeinander folgenden Tagen mindestens 30 Grad hat. In rund 25 Jahren soll es bereits 15 solcher Hitzewellen geben, also durchschnittlich mindestens 45 Tage mit über 30 Grad (Hutter et al 2017).

Unter starker Hitze leiden vor allem ältere, jüngere und kranke Menschen. Hitze belastet das Wohlbefinden und den gesundheitlichen Zustand. Weniger bekannt sind derzeit die Auswirkungen der Hitze auf unsere Psyche. Tatsächlich nehmen Ängste und Depressionen während Hitzetage deutlich zu, wie aktuelle Studien zeigen (ebd.). Dies kann zu einem verstärkten Rückzug von psychisch kranken Personen führen.

Armutsbetroffene haben häufig keinen Zugang zu kühlen Räumen, sei es in Schulen, an Arbeitsplätzen oder in Wohnungen. Sie sind auch im öffentlichen Raum weniger willkommen, weil dieser immer stärker reguliert und kommerzialisiert wird.

Klimakrise als Ursache für Flucht und Naturkatastrophen

Der Klimawandel verstärkt auch global betrachtet den Wettstreit um Ressourcen wie Wasser, Nahrungsmittel oder Weideland, wodurch sich zunehmend Konflikte entwickeln. Laut Prognosen sollen in den nächsten 50 Jahren zwischen 250 Millionen und einer Milliarde Menschen gezwungen sein, ihr Zuhause zu verlassen. Das sind jedes Jahr mindestens 6 Millionen neue Vertriebene, die innerhalb und über Grenzen hinweg fliehen.

Im Oktober 2018 veröffentlichte das UN-Büro für Katastrophenvorsorge (UNISDR) in Genf drastische Zahlen: Die Zahl der klimabedingten Katastrophen sei von im Schnitt 165 auf 329 pro Jahr gestiegen. Das bedeutet eine Verdopplung der Naturkatastrophen innerhalb eines Jahres. (UNO Flüchtlingshilfe 2020). Unerträgliche Hitze, Dürre, Hurrikans, Waldbrände, extreme Niederschläge – für Armutsbetroffene ist Schutz vor Witterung, Sanierung bzw. Reparatur tendenziell nicht leistbar, insofern es zu keinen staatlich regulierten

Unterstützungsmaßnahmen kommt.

Klimaschutzmaßnahmen müssen auch für Umverteilung sorgen

Bei allen Maßnahmen zur Bekämpfung der Klimakrise ist es wesentlich, mögliche soziale Folgen und Auswirkungen auf Armutsbetroffene zu berücksichtigen. Die Klimakrise muss als soziales Risiko anerkannt werden, gegen das es sozialstaatliche Absicherung braucht. Klimaschutzmaßnahmen sollten dabei vor allem den unökologischen Lebensstil reicherer Bevölkerungsgruppen einschränken, während ärmere Bevölkerungsgruppen dabei unterstützt werden, sich eine ökologische Lebensweise leisten zu können. Gleichzeitig dürfen diese Maßnahmen keinesfalls nur an individuellen Verhaltensweisen ansetzen. Es geht um strukturelle Maßnahmen, die für alle ein klimafreundliches Leben möglich, erstrebenswert und alltagstauglich machen. Zugleich braucht es Aufklärung nicht nur darüber, warum die Maßnahmen notwendig sind, sondern auch welche Vorteile sie mittel- bis langfristig für alle bringen.

Zum sozialen Ausgleich einer CO₂-Steuer schlägt die Armutskonferenz beispielsweise einkommensabhängige Direktzahlungen (inkl. Kinderzuschlag) als monetäre Transferleistung an Privathaushalte vor. Zusätzlich braucht es einen „Mobilitäts-Bonus“, der die kostenfreie Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht, sowie eine Zweckwidmung der Einnahmen für Infrastrukturmaßnahmen, etwa thermische Sanierung von Gebäuden oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Armutskonferenz 2020). Diese Maßnahmen kommen allen zugute und sind deswegen nicht stigmatisierend, insbesondere profitieren aber Armutsbetroffene davon. Gleichzeitig muss klar sein, dass eine CO₂-Steuer nicht dazu führen darf, dass Reiche sich „freikaufen“ können, weil sie die höheren Preise in Kauf nehmen (können).

Eine notwendige Voraussetzung für eine sozial gerechtere Lebensweise mit reduziertem ökologischem Fußabdruck sind öffentliche (Community-)Räume, öffentliche Verkehrsmittel, erschwinglicher Zugang zu Energie, Wasser, Wohnen, Gesundheit, Bildung, Freizeitaktivitäten und kreativen Freiräumen. Wohngebiete der kurzen Wege mit Naherholung und -versorgung sind die Eckpfeiler einer sozial-ökologischen Infrastruktur. Sie können Armut und klimaschädliche Emissionen stark reduzieren sowie soziale Teilhabe und Lebensqualität – nicht zuletzt von armutsbetroffenen Menschen – steigern:

Durch ein öffentliches Bildungs- und Gesundheitssystem ums Eck anstelle von Privatschulen oder Privatvorsorge, durch kostenlose Freizeitangebote vor Ort anstelle von konsumorientierten Hobbies, durch ein emissionsarmes, wohnortnahes Mobilitätsangebot anstelle von auto-zentriertem Verkehr. Kühle Zentren gegen Hitze-Leiden im Sommer schützen nicht nur die Gesundheit, sondern schaffen auch Anknüpfungspunkte zur Nachbarschaft, die wiederum den sozialen Zusammenhalt stärken. Um umweltschonend zu leben, braucht es systemische Strukturen, die solch ein Leben begünstigen.

Klimaschutz muss alle mitnehmen – gerade jene, die geringere Möglichkeiten haben. Klimaschutz wird nur dann erfolgreich sein, wenn er nicht sozial blind ist.

Energie(versorgung) und Armut

Die Ressource Energie ist eine der zentralen Voraussetzungen für (soziale) Teilhabe am modernen Leben im 21. Jahrhundert: Strom ist notwendig um zu kochen, zu kommunizieren, zu arbeiten, Behördenwege online zu erledigen und vieles mehr; für Heizung und Warmwasser braucht es ebenfalls Energie, sei es aus Holz, Gas oder aus dem Fernwärmenetz. Aufgrund des Handlungsbedarfs durch die Klimakrise kommt es zu großen Umbrüchen in der derzeitigen Energieerzeugung und damit auch -versorgung. Wir bewegen uns weg von fossilen hin zu erneuerbaren Energieträgern. Das bringt neben technischen auch soziale Herausforderungen mit sich, vor allem für armutsbetroffene Haushalte (Stichwort: Leistbarkeit), aber nicht nur. Die zu erwartenden massiven Veränderungen am Energiemarkt werden alle Menschen betreffen. Wichtig ist dabei, dass die Veränderungen sich nicht zum Nachteil armutsbetroffener Menschen auswirken und durch den Umbau entstehende Kosten gerecht aufgeteilt werden.

Problemanalyse

Bereits im jetzigen System haben armutsbetroffene Haushalte keinen ausreichenden Zugang zu Energie bzw. können diese nicht in dem Umfang verwenden, den sie brauchen. Dieser Zustand wird sich durch einen Umstieg auf erneuerbare Energieträger noch verstärken. Ziel kann allerdings nicht sein, dass man gegen erneuerbare Energien argumentiert, sondern fordert, dass alle am „Umbau“ des Energiesystems teilhaben und davon profitieren können.

Welche Schwierigkeiten aber haben armutsbetroffene Haushalte mit Energie?

Grundsätzlich unterscheidet man beim Phänomen der Energiearmut zwischen zwei Problemlagen: einerseits kann sich aufgrund hoher Energiekosten und damit in Verbindung stehenden Nachzahlungen eine Schuldenspirale entwickeln, aus der Betroffene selbst nur mehr schwer herauskommen. Damit im Zusammenhang stehen auch fehlende Wechsellmöglichkeiten des Energieversorgers, wenn dieser bspw. im Mietvertrag vorgegeben ist. Andererseits gibt es auch das Problem der sogenannten „verdeckten“ Energiearmut, bei der ein sehr geringer Energieverbrauch aufgrund von persönlicher Einschränkung zu bspw. kalten Wohnräumen oder der Nicht-Nutzung von elektrischer Energie führt.

Welche Gründe gibt es für diese Schwierigkeiten?

Grundsätzlich können die Gründe für Energiearmut sehr vielfältig sein, allerdings stellen unsanierte Wohnräume und ineffiziente Elektrogeräte die bei weitem größte Problematik dar. Dabei sind armutsbetroffenen Haushalten häufig die Hände gebunden, weil sie weder über die finanziellen noch über die wohnrechtlichen Mittel verfügen, um bspw. eine Sanierung durchzuführen, weil sie häufig zur Miete wohnen und damit über Sanierungen gar nicht entscheiden können. Auch die Energiepreise selbst spielen eine wichtige Rolle. Steigen diese, betrifft dies armutsbetroffene Haushalte überproportional. In einem wesentlich geringeren Ausmaß spielen auch soziokulturelle Einflüsse oder auch der Umgang mit bzw. das Wissen über Energie eine Rolle. Dies gilt nicht nur für Armutsbetroffene. Der Unterschied ist aber: Für sie schlägt sich diese Unwissenheit in höheren Kosten und damit einer schwierigeren Leistbarkeit aufgrund niedrigerer Einkommen nieder. Reiche Haushalte können sich Unwissenheit schlicht besser leisten.

Was genau ist Energiearmut? Und wie kann man sie bekämpfen?

Wie Energiearmut genau zu definieren ist, ist leider immer noch nicht vollständig geklärt und hängt von unterschiedlichen Dimensionen ab. Das hat vor allem mit der Vielschichtigkeit der Problemlage zu tun. Wichtige Indikatoren, aber auch Gründe, für Energiearmut sind jedenfalls zu geringe Einkommen, schlechte Wohnverhältnisse und ineffiziente Geräte, teilweise hohe Energiekosten und -preise, ineffiziente Energienutzung aber auch lokale Besonderheiten (bspw. Stadt-Land-Unterschiede).

Klar ist, dass das Thema in der Schnittmenge von Energie- und Sozialpolitik angesiedelt ist, weil Maßnahmen aus einem der beiden Bereiche alleine Energiearmut nicht bekämpfen können. Eine reine Einkommenserhöhung über sozialpolitische Maßnahmen ist nicht ausreichend, weil große Investitionen für eine thermische Sanierung auch dadurch nicht finanzierbar sind; energiepolitische Maßnahmen alleine bekämpfen jedoch Armut per se noch nicht.

Was sind Auswirkungen von Energiearmut?

Schlechtes Raumklima und Lärmbelastung können neben sozioökonomischen Problemen zu Erkrankungen des Herz-Kreislauf-, Atem- und Nervensystems beitragen bzw. zu psychosozialen Problemen führen. Das könnte mit guter Luftqualität, natürlicher Beleuchtung, thermischem Komfort und Schallschutz verhindert werden. Ein schlechtes Raumklima führt daher zu zusätzlichen Gesundheitskosten, Produktivitätsausfällen, unnötigem Leiden und letztlich zu negativen Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft.

Vor allem im Sommer spielt auch das Hitze-Thema eine immer größer werdende Rolle. Armutsgefährdete Haushalte sind besonders von hohen Temperaturen betroffen, weil sie vorrangig bspw. an viel befahrenen Straßen ohne Begrünung oder in thermisch schlecht sanierten Gebäuden leben. Damit verbunden sind sie auch viel häufiger von Übersterblichkeit aufgrund von Hitze bedroht.

Herausforderungen

Eine der größten Herausforderungen bei der Bekämpfung von Energiearmut liegt in der unterschiedlichen Zuständigkeit mehrerer politischer Ebenen. Neben der EU, die sich für das Thema besonders in den letzten Jahren stark gemacht hat, liegt die umsetzende Kompetenz jedoch fast vollständig auf Ebene der einzelnen Nationalstaaten. Und auch hier bleibt es kompliziert: Für sozialpolitische Anliegen, aber auch Wohnbaupolitik, sind vorrangig die Länder zuständig, einzelne Unterstützungsmaßnahmen werden häufig auf Gemeindeebene vergeben (bspw. Heizkostenzuschüsse), die grundsätzliche Stoßrichtung jedoch vom Bund.

Ebenso stellt die sogenannte „Mieter*innen-Vermieter*innen-Problematik“ der nachhaltigen Bekämpfung im Weg (siehe oben bzw. auch nochmals weiter unten im Text). Damit im Zusammenhang stehen allgemeine Schwierigkeiten bei der Finanzierung von thermischen Sanierungen oder effizienten Geräten. Meist werden dabei nur Teile der Investitionskosten übernommen, nicht aber die Gesamtkosten, und oft ist auch eine gewisse Höhe an Eigenkapital notwendig, um eine Förderung überhaupt zu erhalten. Für armutsbetroffene Haushalte sind diese Maßnahmen daher völlig ungeeignet.

Auch besteht die Gefahr, dass die solidarische Finanzierung des Energiesystems an sich untergraben wird, wenn sich gutverdienende Haushalte immer mehr aus dem System herausnehmen. Reichere Haushalte haben eher die Möglichkeit, auf erneuerbare Energieträger umzusteigen und sich selbst mit Energie zu versorgen (z.B. durch PV-Anlage am Dach, Speicher im Keller). Dies erhöht jedoch die Kosten für die anderen Haushalte, die „übrig bleiben“.

Lösungsansätze

Es besteht jedenfalls großer Handlungsbedarf, um armutsbetroffene Haushalte bei der derzeit stattfindenden Energie- und Klimawende nicht noch weiter zu benachteiligen. Dabei müssen neben der Sozialpolitik auch weitere Politikfelder, wie die Energie-, aber auch die Wohnbaupolitik, ihren Beitrag leisten.

Thermische Sanierungen bzw. Energieeffizienz als Schlüssel für energiearmutsbetroffene Haushalte

Durch eine Reduktion des Energieverbrauchs ist es möglich Kosten zu sparen, aber ebenso eine bessere Nutzung von Energie zu gewährleisten, um nicht mehr aus Leistbarkeitsgründen darauf verzichten zu müssen. Es könnte angedacht werden, für eine bestimmte Zeit in staatlich geförderten Wohnbauprojekten, die besonders auf eine effiziente Nutzung von Energie fokussieren, gewisse Kontingente für leistbares Wohnen für armutsbetroffenen Haushalte zur Verfügung zu stellen.

Energieversorgung und Wohnen/Wohnbau zusammen denken

Energieversorgung und sozial gerechte Wohnbedingungen können nicht voneinander getrennt werden. Es braucht dafür politischen Willen, gesetzliche Änderungen und verpflichtende Umsetzungsmaßnahmen.

Themen, die diese Verbindung sichtbar machen, sind besonders in Mietwohnungen relevant: Substandard, Überbelag, Feuchtigkeit, Schimmel, Kälte und Hitze, schlechtes Licht, schlechte Luft etc. Energieeffizienz kann nicht nur von den Mieter*innen gefordert werden, sondern muss bei Bausubstanz, Renovierungen, Erneuerungen und anderen Vermieter*innen-seitig Verbesserungen ansetzen.

Wenn armutsbetroffene Menschen im Eigentum leben, haben sie zumeist nichts von den Förderungen und finanziellen Unterstützungen, die nur auf Menschen mit einem Einkommen über der

Mindestsicherungsgrenze abzielen und bundesländerabhängig sehr unterschiedlich sind. Hier braucht es Förderungen oder faire Zuschüsse bei geringen Einkommen, um energie- und klimaefizientere Erneuerungen und Verbesserungen vorzunehmen. Klar ist, dass für diese Haushalte 100 Prozent der Kosten übernommen werden müssen, sonst sind umfassende Sanierungen und damit Verbesserungen der Wohnqualität schlicht nicht leistbar. Solange der Klimaschutz nicht unter sozialen Gesichtspunkten betrachtet wird, wird es keine Lösungen geben, die nicht wieder zu Lasten von armutsbetroffenen Menschen gehen.

Energieberatungen: wichtig und notwendig, meist allerdings nur unzureichend für die Betroffenen

Aus der Praxis ist bekannt, dass Energieanbieter (Energieversorger, Einzelhändler, Verteiler) vermehrt Energieberatung anbieten. Es zeigt sich hier, dass Energieberater*innen oft nicht geschult sind, um „Armut“ zu erkennen und Mitarbeiter*innen in sozialen Einrichtungen oftmals falsch beraten, weil ihnen Wissen über Energie fehlt, was betroffenen Menschen mehr schadet als hilft. Es braucht in allen Bundesländern Stellen wie z.B. in Wien die Ombudsstelle von Wien Energie, die Energiefachpersonal und Sozialarbeiter*innen anstellt, um unmittelbar zu beraten und unterstützen. Dazu verpflichtet das Energieeffizienzgesetz eigentlich jetzt schon. Hier braucht es auch eine Regelung im Gesetz über Konsequenzen bei Nichteinhaltung. In Fällen, wo es eine Vermittlung zwischen Betroffenen und Energieanbieter bedarf, braucht es eine Zusammenarbeit zwischen Energieanbietern und sozialen Einrichtungen, um Falschinformationen zu verhindern und rasche Unterstützung zu gewährleisten.

- Wissen über Tarifarten
- Tatsächliche Kosten bei Anbieterwechsel (Netzanbieter, Energieanbieter,...)
- Energieberatung über energieeffizientes Verhalten und Ware
- Angebot leistbarer neuer, energieeffizienter Geräte oder unkomplizierte Möglichkeiten der Reparatur (z.B. in NÖ zw. Verbund und Caritas oder auch der EVN)

Energieverbräuche sichtbar machen, um Bewusstsein zu schaffen – aber nicht als Allheilmittel

Energieverbrauchsdaten, die über smart meter etc. eingeholt werden, müssen überprüft werden und bei hohem Verbrauch auf die Ursache hin überprüft werden. Das Sichtbarmachen von Verbrauchsdaten kann das Verhalten vieler Konsument*innen ändern, kombiniert mit der richtigen Beratung und kostengünstigem (freiem) Tausch auf energieeffiziente Geräte. Die Ursache liegt aber zumeist nicht im Verhalten der Konsument*innen, sondern in der schlechten Ausstattung der Wohnung/des Hauses. Hier braucht es verpflichtende Maßnahmen für die Vermieter*innen, die nicht zulasten der Mieter*innen gehen dürfen. Viele potenziell kosteneffiziente Energieeffizienzinvestitionen in Gebäuden erfolgen jedoch aufgrund verschiedener Marktversagen nicht, wobei das bedeutendste der sogenannte gespaltene Anreiz oder Eigentümer/Mieter*innen-Dilemma ist.

Forderungen – kurz und bündig

Die Forderungen sind unterteilt in strukturelle Forderungen und Forderungen auf individueller Ebene.

- Ratifizierung der Artikel 30 und 31 der Europäischen Sozialcharta und der Collective Complaints Procedure → Recht auf Wohnen und Energieversorgung ins Verfassungsrecht! Energie und Wohnen sind Grundbedürfnisse und müssen auch wie diese behandelt werden!
- Thermische Sanierungen müssen für armutsbetroffene Haushalte leistbar und umsetzbar sein. Förderungen müssen bis zu 100 Prozent der Kosten übernehmen.
- Kosten der Energieeffizienzsteigerung bspw. eines Heizungstausches dürfen nicht auf Mieter*innen abgewälzt werden → Es braucht Änderungen beim Mietrecht, vor allem bei befristeten Mietverhältnissen.
- Unterstützungen an Einkommensgrenzen koppeln z.B. wie bei der Rezeptgebührenbefreiung oder GIS-Befreiung.
- Unterstützungen dürfen nicht stigmatisieren und müssen leicht zugänglich sein.
- Es braucht eine Definition von Energiearmut → was nicht offiziell definiert ist, kann nicht ordentlich gemonitort und bekämpft werden.
- Armutsbetroffene Haushalte müssen bei der Energie- und Klimawende immer mitgedacht werden!

Warum eine klimafreundliche Umgestaltung von Mobilität sozial gerecht ist

Mobilität ist die Grundvoraussetzung für Teilhabe in der Gesellschaft und die Erfüllung von Grundbedürfnissen, etwa Ernährung, Bildung, Einkommenserzielung, Gesundheit oder Freizeit. Unser Mobilitätssystem basiert auf einem steigenden Ressourcenverbrauch. Dieser ist ungleich verteilt: Einerseits gibt es „hypermobile“ Menschen. Sie fahren oder fliegen dienstlich wie privat regelmäßig weite Strecken, ihre sozialen Kontakte sind auf der ganzen Welt verteilt. Diese Menschen verfügen über ein hohes Einkommen und verzeichnen einen überdurchschnittlich hohen Umweltverbrauch. Andererseits leben Menschen in Mobilitätsarmut und können nicht entsprechend ihrer Bedürfnisse mobil sein (Lucas et al 2016, S. 353-365). Armut bedeutet einen Mangel an Möglichkeiten. Im Hinblick auf Mobilität kann das bedeuten, dass keine barrierefreien öffentlichen Verkehrsmittel verfügbar sind oder das Auto, das für tägliche Wege in ländlichen Regionen notwendig wäre, nicht leistbar ist. Verkehrsarmut bezeichnet das Fehlen von Verkehrsmitteln und -infrastruktur. Das Ziel einer klimafreundlichen und sozial inklusiven Mobilität kann nur ein Weniger an klimaschädlicher und ein Mehr an aktiver Mobilität sein.

„Wir können uns nicht leisten, mit dem Auto viel herumzufahren oder haben gar kein Auto, das ist gut für das Klima. Wir sind mehr angewiesen auf den öffentlichen Verkehr, das ist auch gut für das Klima.“ (Christoph, Linz)

Das globale Mobilitätsregime

Global gesehen legen 10 Prozent der Weltbevölkerung 80 Prozent der motorisierten Passagierkilometer zurück (Sims/Schaeffer et al 2014, S. 606). Das moderne Mobilitätsversprechen der Bewegungsfreiheit gilt nicht für die globale Mehrheit. Zugleich werden die materiellen und sozialen Ressourcen aus dem globalen Süden bezogen. Der Abbau von Rohstoffen aus nicht erneuerbaren und erneuerbaren Energieträgern erfolgt oftmals durch Landnahme (Landgrabbing) und dem Zugriff auf Ressourcen und Arbeitskraft. Das Fehlen von Gewerkschaften, Kollektivverträgen und Mindeststandards in diesen Ländern ist eine notwendige Bedingung für den Mobilitätskonsum des globalen Nordens. Der Zugriff auf billige Arbeitskraft und billige Ressourcen durch globale Produktionsketten verfestigt zudem die Armut vor Ort. So werden die sozialen und ökologischen Folgen des Mobilitätshungers einer globalen Minderheit auf eine einkommensschwache Gruppe anderswo ausgelagert. Deshalb wird der globale Norden auch als Externalisierungsgesellschaft bezeichnet. Die Ökologisierung von Mobilität in Österreich darf nicht auf Kosten eines Anderswo realisiert werden. Die Beseitigung von Mobilitätsarmut muss in einer global verallgemeinerbaren Form organisiert sein.

Hindernisse einer Mobilitätswende in Österreich

Österreich hat sich im Sinne des Pariser Klimaschutzabkommens das Ziel einer Reduktion von Treibhausgasemissionen von 36 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 gesetzt. Jedoch steigen die mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen in Österreich stetig an. Der Bereich der straßengebundenen Mobilität ist in Österreich mit einem Anteil von 28,8 Prozent der Treibhausgasemissionen der drittgrößte Sektor. Der Sektor Verkehr verzeichnete von 1990 bis 2017 mit einer Emissionszunahme von 71,8 Prozent den größten Zuwachs aller Sektoren in diesem Zeitraum. (Umweltbundesamt 2019, S. 106) Eine Studie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) zeigt, dass für Haushalte mit geringem Einkommen die Mobilitätskosten überdurchschnittlich hoch sind: Insgesamt lagen die durchschnittlichen Mobilitätskosten als Anteil am verfügbaren Einkommen bei rund 15 Prozent (470 Euro). Beim untersten Einkommensdrittel waren es mit durchschnittlich 172 Euro monatlich etwas mehr als 16 Prozent; für jene, die ein Auto besitzen sogar mehr als 20 Prozent. (Schönfelder et al 2016, S. 20)

Motorisierter Individualverkehr

Heute werden die meisten Menschen aufgrund der strukturellen Rahmenbedingungen selbst dafür verantwortlich gemacht, wie sie von A nach B kommen. In Österreich ist das Auto das am häufigsten verwendete Fortbewegungsmittel. Das gilt auch für Haushalte im untersten Einkommensbereich, selbst wenn diese durchschnittlich seltener ein Auto besitzen und häufiger öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Das autozentrierte Verkehrsverständnis führt dazu, dass Menschen in Österreich vor allem dann von Mobilitätsarmut betroffen sind, wenn sie kein Auto benutzen können.

Die Antwort der Mobilitätskonzerne auf die Klimakrise ist das „greening“ des Autos, weshalb das Elektroauto

zunehmend – nicht zuletzt von den lange den Elektroantrieb bekämpft habenden Autokonzernen – als Allheilmittel propagiert wird. In einer marktwirtschaftlich orientierten, technischen Innovationslogik geht man davon aus, dass individualisierte Elektromobilität das Bedürfnis nach Mobilität im Einklang mit dem Klima stillen kann. Das ändert aber nichts am bestehenden Mobilitätsregime, sondern verfestigt dieses vielmehr. Notwendig sind vielmehr politische Strategien in der Raumplanung und Verkehrspolitik, die ein Abwenden vom motorisierten Individualverkehr zum Ziel haben.

Stadt-Land-Gefälle und Raumplanung

Mehr als die Hälfte der Menschen in Österreich lebte 2019 in Städten. Der Motorisierungsgrad in den Städten und Regionen hoher Arbeitsplatzdichte nahm in den letzten Jahren eher ab, während dieser in ländlichen Regionen eher zunahm (ÖroK atlas 2021). Öffentliche Verkehrsmittel sind in ländlichen Gebieten oft unzureichend verfügbar. Das autozentrierte Verkehrssystem führt dort dazu, dass Alltagsziele wie Schule, Arbeitsplatz und Freizeiteinrichtungen ohne Auto nicht oder nur sehr zeit- und kostenintensiv erreichbar sind. Der Nahversorger am Ortsrand oder die Post im Nachbardorf sind typische Beispiele für den Einfluss misslungener Raumplanung auf Mobilitätsarmut. Das hohe Autoaufkommen und die Autoinfrastruktur schränken die Möglichkeiten für benachteiligte Zielgruppen ein. Beispielsweise ist die Freiheit von Kindern und Jugendlichen deutlich eingeschränkt, wenn sie nicht sicher und unabhängig von ihren Eltern mobil sein können.

Mobilitätsarmut ist auch ungleich zwischen den Geschlechtern verteilt. Beinahe die Hälfte der Frauen (47,7 Prozent) aber nur 10,7 Prozent der Männer arbeitet in Teilzeit. (Statistik Austria 2019) Da sich die öffentlichen Verkehrsverbindungen an Vollzeitarbeitszeiten oder am Transport von Schüler*innen orientieren, ist die erforderliche Flexibilität für Teilzeitarbeitende im ländlichen Raum nicht gegeben. Die Stigmatisierung der Öffis wird verstärkt, indem diese letztendlich nur von jenen verwendet werden, die kein Auto haben.

Auswirkung der Umweltbelastungen

Armutgefährdete Menschen sind stark von externen Kosten des Autoverkehrs, wie Lärm und Luftverschmutzung, belastet. Da die Mieten an Hauptverkehrsstraßen häufig niedriger sind, leben dort eher Menschen mit geringem Einkommen. Während 25 Prozent der Menschen mit niedrigem Einkommen Lärmbelastung als Problem angeben, sind es bei Menschen der hohen Einkommensgruppen lediglich 12 Prozent. (Statistik 2019, S. 58) Neben der Problematik der klimarelevanten Emissionen von Mobilität sind auch die gesundheitsschädigenden Emissionen wie Staub zu erwähnen. In Städten nehmen Straßen und Parkplätze viel Raum ein. Dies wirkt sich in erhöhtem Hitzeaufkommen aus. Da Armutsbetroffene zu 30 Prozent in überbelegten Wohnungen leben, brauchen diese auch in einem höheren Ausmaß öffentliche Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Ideen für eine klimasoziale Mobilitätswende

Für eine soziale und klimafreundliche Mobilitätswende braucht es neue Zielsetzungen in der Verkehrs- und Raumplanung. Ideen und Ansätze dafür, wie es gelingen kann, gibt es bereits.

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Öffentliche Verkehrsmittel müssen – wo immer möglich – in ausreichender Frequenz verfügbar und für alle leistbar sein. Das Klimaticket ist ein großer Schritt in die richtige Richtung. Für Armutsbetroffene bräuchte es aber insbesondere noch günstige oder sogar kostenfreie Regionaltickets.
- Zusätzlich zum allgemeinen öffentlichen Verkehr müssen Sharing-Angebote für die „letzten Kilometer“ ausgebaut werden. Das bedeutet, dass auch die letzten Kilometer zwischen Bushaltestelle oder Bahnhof und Wohn- oder Arbeitsort ohne eigenen PKW bewältigbar sein müssen. Möglichkeiten umfassen Car-Sharing, öffentliche Fahrtendienste ebenso wie bessere Fahrradinfrastruktur.
- Reduktion des Individualverkehrs: Der motorisierte Individualverkehr und die Möglichkeit, jederzeit fliegen zu können, haben enorme ökologische und soziale Folgen. Klimagerechte Mobilität bedarf einer drastischen Reduktion des Individualverkehrsaufkommens der Ober- und Mittelschicht und eine Förderung von kollektiver Mobilität sowie eine deutliche Einschränkung des Flugverkehrs. Parallel muss aktive Mobilität (Fahrradfahren und zu Fuß gehen) erleichtert und gefördert werden.
- Zukunftsweisende Raumplanung: Die Zersiedelung des ländlichen Raums ist aus ökologischer wie sozialer Perspektive schädlich. Es braucht kompakte Siedlungsstrukturen, die eine Erreichbarkeit

- alltäglicher Ziele ohne Auto gewährleisten und somit auch Kindern und Älteren sichere und selbstbestimmte Mobilität ermöglichen.
- (Rück-) Eroberung des öffentlichen Raums für Menschen: Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigt enorm durch die Umwidmung von Parkplätzen in Freiflächen, die Errichtung von Fußgängerzonen und die Begrünung von Flächen. Davon profitieren wiederum insbesondere Menschen mit geringerem Einkommen, die sich keine eigenen Freiflächen (in der Stadt) leisten können.

Ernährung, Armut und Klimawandel

Ernährung, Klimawandel und Armut stehen auf vielfältige Art und Weise miteinander in Zusammenhang. Ernährung kann beispielsweise als Indikator für Armut eingesetzt werden, da ein Mangel an Nahrungsmitteln auf Einschränkungen in anderen Lebensbereichen rückschließen lässt. In wohlhabenderen Gesellschaften wird Ernährungsarmut sowohl durch quantitative als auch qualitative Einbußen definiert. Im Falle von klimatisch bedingten Veränderungen bei Lebensmittelpreisen und Versorgungsstrukturen sind es vor allem einkommensschwache Personen, die die Folgen dieser Entwicklung besonders spüren, da finanziell nur wenig bis kein Spielraum vorhanden ist, um sich neuen Gegebenheiten anzupassen.

„Zwei-Klassen“-Lebensmittelmarkt

Im Sinne des Umweltschutzes werden Konsument*innen zunehmend angehalten, auf biologisch und regional produzierte Lebensmittel zurückzugreifen. Dennoch bilden Massenproduktion und -tierhaltung einen großen Teil des europäischen Lebensmittelhandels. Durch die niedrigen Preise können Lebensmittel für einen Großteil der Menschen zugänglich gemacht werden, doch die Entscheidung, qualitativ hochwertige bzw. klimaneutrale Produkte auszuwählen, obliegt nur jenem Teil der Bevölkerung, der sich diese auch leisten kann, wenngleich auch ökonomisch besser gestellte Menschen gerne zu Discounterprodukten greifen. Dass zugunsten leistbarer Lebensmittel auf ökologische und soziale Maßstäbe verzichtet wird, ist ein bestimmendes Problem unserer Zeit und bedarf schneller Lösungen.

Darüber hinaus darf nicht vergessen werden, dass ein Teil der Menschen trotz niedriger Preise aus finanziellen Gründen nicht die Möglichkeit hat, Lebensmittel im Handel zu erwerben und auf die Unterstützung karitativer Organisationen angewiesen ist. Gleichzeitig werden etwa eine Million Tonnen an Lebensmittel jährlich in den Müll geworfen. Eine Tatsache, die wiederum aus sozialer und ökologischer Perspektive höchst problematisch ist.

Lebensmittel als Lock-In Emissionen

Um eine klimaneutrale Ernährung für alle umsetzen zu können, ist es essenziell, dass unser gesellschaftlicher Umgang mit Lebensmitteln sowie individuelle Ernährungsgewohnheiten reflektiert werden, und das von allen und nicht nur jenen, die aus finanziellen Gründen dazu gezwungen sind. Der Fleischkonsum in Österreich ist etwa um zwei Drittel zu hoch, während der Verzehr von Obst und Gemüse im Schnitt als zu niedrig einzustufen ist. (Lindenthal/Schatzler 2019, S. 2) Durch den Umstieg auf eine zunehmend vegetarische oder vegane Ernährung, kann ein Teil der Lebensmittel in Bio-Qualität gekauft werden und das ohne finanzielle Mehrbelastungen. Zurückzuführen ist dies überwiegend auf die Reduktion der Fleischprodukte und hat neben einer gesünderen Lebensweise auch eine Reduktion der verursachten Treibhausgase zur Folge. (Lindenthal/Schatzler 2019, S. 18)

Dennoch: Der Konsum von Lebensmitteln macht nur einen kleinen Teil der individuellen Emissionen aus. Die Emissionen, welche individuelle Ernährung ausmachen, sind sogenannte Lock-In Emissionen und können daher nicht mit Luxus-Emissionen wie Flugreisen etc. verglichen werden. Es handelt sich hier um überlebenswichtige Emissionen, welche eben nicht vollständig eingespart werden können. Anstatt einer Individualisierung des Klimaschutzes müssen auf struktureller Basis Möglichkeiten geschaffen werden, um nachhaltige und klimaneutrale Ernährung für einen Großteil der Bevölkerung zu ermöglichen und leistbar zu machen.

Qualitative und klimaneutrale Lebensmittel für alle – es ist möglich!

Um biologisch und lokal hergestellte Produkte für einen Großteil der Menschen leistbar zu machen, können auch Steuerungsmaßnahmen wie eine CO₂-Bepreisung eingesetzt werden. Mit einem sozial gerechten Bepreisungsmodell könnten biologische Lebensmittel subventioniert werden. Eine weitere Möglichkeit wäre die Ausgabe von Gutscheinen oder Vouchern für biologisch hergestellte, regionale und gesunde Lebensmittel.

Eine gesetzlich vorgeschriebene Verwendung von biologischen und gesunden Nahrungsmitteln in öffentlichen Einrichtungen würde bspw. qualitativ hochwertiges Essen in Schulen garantieren. Das ist vor allem wichtig, um Kinder aus einkommensschwachen Haushalten zu unterstützen.

Fazit

Es gibt Lösungsansätze, die sowohl eine klimaneutrale als auch für alle leistbare Ernährung ermöglichen können. Dabei darf die Verantwortung jedoch nicht auf Individuen übertragen werden, insbesondere wenn es diejenigen, die am wenigsten zur Klimakrise beitragen, am härtesten trifft.

Darüber hinaus gilt es, sich nicht ausschließlich auf die Reduktion von Emissionen zu konzentrieren, sondern auf Basis der Prinzipien der Klimagerechtigkeit Konzepte zur nachhaltigen Ernährung in Österreich zu entwickeln. Die Rückkehr zur nationalen Lebensmittelproduktion, abseits von Monokulturen und schlechten Arbeitsbedingungen für Erntehelfer*innen, in Verbindung mit weiteren Maßnahmen, wie dem Verbot der Lebensmittelverschwendung in Supermärkten, einer Kennzeichnungspflicht in der Gastronomie sowie sinnvollen Steuern auf klimaschädliche Produkte, könnte sowohl die Gesundheit der Menschen als auch den Zustand der Umwelt auf vielfältige Arten verbessern.

CO₂-Steuer als Instrument zur sozial-ökologischen Transformation?

Mit einer CO₂-Abgabe werden Emissionen von Kohlenstoff und anderen Treibhausgasen, die durch klimaschädliches Verhalten entstehen, indirekt bepreist, z.B. indem Treibstoff teurer wird. Die CO₂-Steuer wird in der Debatte als ein Instrument gesehen, um durch höhere Kosten eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes zu bewirken.

Lenkungseffekte einer CO₂-Steuer

Der CO₂-Steuer liegt die Annahme zu Grunde, dass über höhere Preise grundsätzlich wünschenswertes Verhalten erreicht werden kann. Das heißt z.B.: Wenn Treibstoffe teurer werden, verzichten die Menschen eher auf das Auto.

Die konkreten Lenkungseffekte einer solchen Steuer sind allerdings umstritten. Es ist für ökonomische Modelle schwierig zu berechnen, ob und wie leicht fossile Brennstoffe ersetzt werden können. Man kann leichter auf Autofahrten verzichten, wenn man aufs Rad oder öffentliche Verkehrsmittel umsteigen kann; die Neu-Anschaffung eines E-Autos ist kurzfristig schwierig zu stemmen; Heizöl kann nur durch einen teuren Heizungstausch finanziert werden, der für Mieter*innen oft unmöglich ist. Dominik Bernhofer (2019) zitiert in diesem Zusammenhang Studien, die besagen, dass die Lenkungseffekte einer CO₂-Steuer ziemlich unklar sind und dass Berechnungen von Einsparungspotentialen von maximal 10 Prozent ausgehen (für die Erreichung der Klimaziele wären aber 36 Prozent notwendig).

Auf der anderen Seite steht das Argument, dass sich das Verhalten der Menschen allein durch positive Anreizsysteme nur schwer verändern lässt. Hinzu kommt der positive Effekt von zusätzlichen Steuereinnahmen die zielgerichtet für ökologische und verteilungspolitische Maßnahmen eingesetzt werden können. Wenn eine Tonne CO₂ mit 50 Euro besteuert würde, ist mit Einnahmen von 2 Milliarden Euro zu rechnen (Köppl et al 2019, S. 96).

Umverteilung durch CO₂-Steuern

Steuern wirken sich immer auch auf die Verteilung von Geld aus: Ein progressives Steuersystem organisiert Solidarität, indem Besserverdienende einen höheren Anteil ihres Einkommens oder Vermögens abgeben als weniger gut Verdienende. Steuern ohne direkten Bezug auf Einkommen oder Vermögen können viel schwieriger progressiv gestaltet werden. Hier kommt es darauf an, welche Menschen in welcher Weise zur Kasse gebeten werden. Das gilt ganz besonders für die CO₂-Steuer.

Prinzipiell müssen einkommensarme Haushalte einen größeren Anteil ihres Einkommens für Heizen, Wohnen und Mobilität ausgeben als besser Verdienende. Daher wären sie von einer CO₂-Steuer tendenziell stark betroffen. Das gilt besonders für Strom und Heizen sowie für Armutsbetroffene aus dem ländlichen Raum: Kinderreiche Familien können besonders schwer auf ein Auto verzichten. Der Austausch von Ölheizungen im ländlichen Raum stellt eine sehr hohe Investition dar. Ältere Menschen benötigen oft höhere Raumtemperaturen und wären daher besonders von der höheren Steuer auf Heizmaterial betroffen.

Die konkreten finanziellen Belastungen für unterschiedliche Einkommensgruppen haben Vanessa Lechinger und Eva Six in einer Studie (2021) berechnet. Grundlage ist auch hier eine Besteuerung von 50 Euro pro Tonne CO₂ (langfristig und zur Erreichung der Klimaziele müsste jedoch eher von 150 Euro ausgegangen werden). Am stärksten Betroffen wären Haushalte, die mit Gas oder Öl heizen. Der absolute Einkommensverlust wäre zwar im oberen Einkommensquartil, also bei den reichsten 25 Prozent, am größten (mit durchschnittlich rund 250 Euro), relativ gesehen jedoch ganz klar die niedrigsten Einkommen am stärksten betroffen (Verlust von etwa 90,7 Prozent des Einkommens, während das oberste Quartil nur 0,3 Prozent des Einkommens verliert). Ohne ausgleichende Maßnahmen würde sich die Armutgefährdungsquote um 2 Prozent der Bevölkerung (etwa 180.000 Personen) erhöhen.

In diesem Sinne gilt es, die Zusammenhänge und Lebensumstände von einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen näher zu betrachten:

- Stehen Alternativen zur Nutzung von fossilen Brennstoffen zur Verfügung? Wie stark sind Haushalte auf PKW-Mobilität angewiesen (Arbeit, Versorgung mit Lebensmitteln, soziale Kontakte etc.)? Wie steht es um öffentlichen Verkehr?

- Sehr oft müssten höhere Investitionen getätigt werden, um weniger fossile Brennstoffe zu verbrauchen: E-Autos und neue Heizungen erfordern höhere Investitionen, die für Armutsbetroffene ohne entsprechende Förderungen nicht möglich sind.
- Viele Armutsbetroffene leben in Mietwohnungen und können daher ihre Heizung nicht selbst aussuchen. Sie müssten die ‚Zeche bezahlen‘, während die Investition in eine neue Heizung von den Eigentümer*innen der Wohnung getätigt werden müssten.

Um diese Ausschlüsse zu verhindern, braucht es gezielte Unterstützungs-Maßnahmen für einkommensschwache Haushalte, die aber zugleich den Lenkungseffekt der Steuer nicht aufheben.

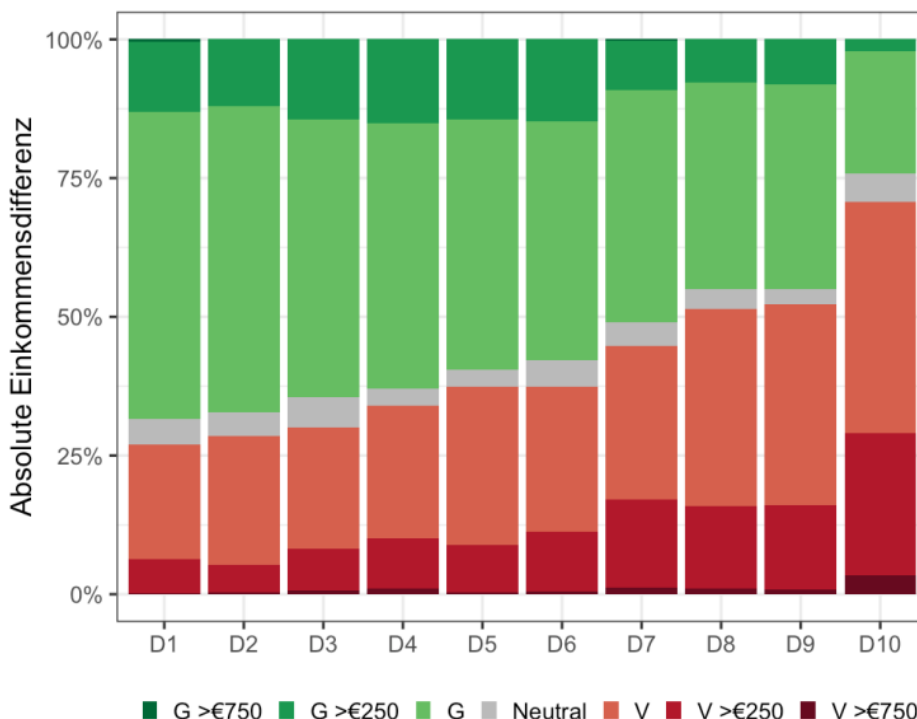
Rückvergütungs-Modelle: Einkommensabhängiger Ökobonus

Vanessa Lechinger und Eva Six (2021) untersuchen in ihrer Studie auch unterschiedliche Rückvergütungs-Modelle und die Auswirkungen auf Armutsgefährdete. Sowohl die Senkung von Sozialversicherungsbeiträgen als auch die Senkung der Steuerstufen würde vor allem zu einer Entlastung der oberen Einkommen führen.

Als einzige tatsächlich ausgleichende Rückvergütungsmaßnahme ist ein Ökobonus zu betrachten. Je nach Modell handelt es sich hier um einen bestimmten Betrag, den jede*r erhält. Eine einkommensabhängige Variante mit Kinderzuschlag hat dabei ganz klar die größte umverteilende Wirkung. In dieser Variante würde das untere Einkommensquartil etwa 60 Millionen gewinnen, während das oberste Quartil etwa 100 Millionen verliert. Ein pauschaler Ökobonus reduziert die Armutsgefährdung um 0,4 Prozent, der einkommensabhängige Ökobonus um 0,7 Prozent. (Lechinger/Six 2021, S. 68)

Trotzdem gibt es auch in dieser Variante in den unteren beiden Dezilen nach wie vor etwa 25 Prozent die Verluste haben, ein kleiner Anteil von über 250 Euro. Daher braucht es neben diesem Ökobonus unbedingt weitere begleitende Maßnahmen.

Gewinner*innen und Verlierer*innen eines einkommensabhängigen Ökobonus



G = Gewinner*innen
 V = Verlierer*innen

Grafik übernommen aus: Lechinger/Six 2021, S. 90

Sozial-ökologisches Gesamtpaket und gezielte verteilungspolitische Maßnahmen

Die Einführung einer CO₂-Steuer muss in ein breites Maßnahmenpaket eingebettet sein. Die von der Regierung im Oktober 2021 vorgestellte Steuerreform lässt ein solches Maßnahmenpaket vermissen. Neben einem einkommensabhängigen Ökobonus mit Kinderzuschlag – anstelle des jetzt vorgesehenen regionalen Klimabonus – bräuchte es jedenfalls auch Investitionen in die Infrastruktur (vor allem öffentliche Verkehrsmittel). Dabei müssen die vielfältigen Lebenslagen und Herausforderungen berücksichtigt werden – besonders für den ländlichen Raum, für ältere Menschen und für Alleinerzieher*innen. Dafür sind folgende Punkte besonders wichtig:

- Einbettung in eine breitere sozial-ökologische Reform (Maßnahmenpaket für Gebäudesanierung, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Vergünstigungen bei der Nutzung etc.)
- Tatsächliche Kompensation für untere Einkommen gewährleisten
- Wünschenswert wäre eine möglichst vollständige Erfassung, die auch Importe (CO₂-Rucksäcke der Produkte) miteinschließt
- Schrittweise Einführung der Steuer und Unterstützungen für notwendige größere Investitionen (Tausch Heizsystem, Gebäudedämmung etc.)

Conclusio / Fazit

Die Art, wie wir leben und wirtschaften ist nicht nachhaltig, weder für den Planeten noch für uns Menschen. Sie muss sich daher grundlegend ändern, um ein gutes Leben für alle – auch für zukünftige Generationen – zu ermöglichen.

Klimapolitische Vorhaben bieten die Chance, umfassende Umverteilung zu bewirken: von sozialen Risiken, von den Folgen der Klimakrise, für den sozialen Zusammenhalt. Sie müssen stets sozialen Ausgleich sicherstellen, der für Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen sorgt und sozioökonomische Ungleichheit abbaut, anstatt sie zu befeuern. In Frankreich hat sich mit den Gelbwesten-Protesten gezeigt, was passiert, wenn bei Besteuerung fossiler Energie kein sozialer Ausgleich stattfindet. Klimapolitik muss sozial nachhaltig und ökologisch gerecht sein. Vorschläge, welche Maßnahmen möglich, notwendig und sinnvoll sind, gibt es bereits. Es ist nun an der Politik, diese auch umzusetzen.

Die von der Regierung vorgeschlagene ökosoziale Steuerreform ist ein wichtiger erster Schritt. Es braucht aber anstatt des regionalen Ökobonus einen einkommensabhängigen Ökobonus und insbesondere Begleitmaßnahmen im Bereich der öffentlichen Infrastruktur. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch Armutsbetroffene und einkommensschwache Haushalte entlastet werden. Die wichtigsten Punkte sind:

Teilhabe durch Zugang zu nachhaltiger Energie

- Energie und Wohnen sind Grundbedürfnisse und müssen auch als solche behandelt werden! Dazu braucht es eine Ratifizierung der Artikel 30 und 31 der Europäischen Sozialcharta und der Collective Complaints Procedure, damit diese Grundbedürfnisse auch Verfassungsrang haben. Teilhabe und Inklusion am sozialen Leben sind ohne Energie nicht mehr möglich, dies hat uns die Corona-Krise nochmals deutlich gezeigt.

Klimafreundliches und energieeffizientes Wohnen

- Thermische Sanierungen müssen für armutsbetroffene Haushalte leistbar und umsetzbar sein. Förderungen müssen bis zu 100 Prozent der Kosten übernehmen.
- Kosten der Energieeffizienzsteigerung bspw. eines Heizungstausches dürfen nicht auf Mieter*innen abgewälzt werden. Es braucht Änderungen beim Mietrecht, vor allem bei befristeten Mietverhältnissen.

Klimasoziale Mobilität

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Öffentliche Verkehrsmittel müssen – wo immer möglich – in ausreichender Frequenz verfügbar und für alle leistbar sein. Zusätzlich können Sharing-Angebote für die „letzten Kilometer“ ausgebaut werden.
- Reduktion des Individualverkehrs: Der motorisierte Individualverkehr und die Möglichkeit, jederzeit fliegen zu können, haben enorme ökologische und soziale Folgen. Klimagerechte Mobilität bedarf einer drastischen Reduktion des Individualverkehrsaufkommens der Ober- und Mittelschicht und eine Förderung von kollektiver Mobilität sowie eine deutliche Einschränkung des Flugverkehrs. Parallel muss aktive Mobilität (Fahrradfahren und zu Fuß gehen) erleichtert und gefördert werden.

Klimaneutrale leistbare Ernährung

- Gutscheine oder Voucher für regionale und biologische Lebensmittel
- Gesunde Lebensmittel im öffentlichen Sektor (z.B. Schulen, Kindergärten, Kantinen)
- Überproduktion von Lebensmitteln verhindern

Sozialökologische Steuerreform

- Einbettung einer CO₂-Steuer in eine breitere sozial-ökologische Reform (z.B. Maßnahmenpaket für Gebäudesanierung, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Vergünstigungen bei der Nutzung)
- Tatsächliche Kompensation für untere Einkommen und Armutgefährdete gewährleisten
- Schrittweise Einführung der Steuer und Unterstützungen für notwendige größere Investitionen (Tausch Heizsystem, Gebäudedämmung etc.)

Klimaschutz muss alle mitnehmen – gerade jene, die geringere Möglichkeiten haben. Klimaschutz wird nur dann erfolgreich sein, wenn er nicht sozial blind ist.

Literaturverzeichnis/Quellen

- Armutskonferenz (2020): Ökobonus an Privathaushalte muss soziale Belastung ausgleichen. <https://bit.ly/3wM8P57> [abgerufen 1.10.2020].
- Bernhofer, Dominik (2019): Die blinden Flecken der CO₂-Steuer. Online: <https://awblog.at/blinde-flecken-der-co2-steuer/> [abgerufen am 10.06.2020].
- Fritz & Bohnenberger (2020): Sozialpolitik for Future. Forschungsjournal Soziale Bewegungen 33, Ausgabe 1.
- Greenpeace (2020): Klima Ungerechtigkeit in Österreich. Eine Studie zur ungleichen Verteilung von CO₂-Ausstoß nach Einkommensschichten.
- Hutter, Hans-Peter / Moshhammer, Hans / Wallner, Peter (2017): Klimawandel und Gesundheit. Auswirkungen. Risiken. Perspektiven. Aspekte der Wissenschaft, MedUni Wien. MANZ-Verlag.
- Köppl, Angela / Schleicher, Stefan / Schratzenstaller, Margit (2019): Fragen und Fakten zur Bepreisung von Treibhausgasemissionen. In: Kurswechsel 4/2019, S. 96-101.
- Lechinger, Eva / Six, Vanessa (2021): Ökosoziale Steuerreform. Aufkommens und Verteilungswirkungen.
- Lindenthal, Thomas / Schlatzer Martin (2019): BIO, GESUND UND LEISTBAR – GEHT DAS? Auswirkungen eines geänderten Einkaufsverhaltens auf Kosten und Klimawandel. FiBI im Auftrag von WWF.
- Lucas, Karen, et al. (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Issue TR6.
- Örok atlas (2021): Veränderung des Motorisierungsgrad, Politische Bezirke, 2008-2018. www.oerok.gv.at [abgerufen 01.03.2021]
- Schönfelder, Stefan, et al. (2016): COSTS – Leistbarkeit von Mobilität in Österreich. Online: <http://www.wifo.ac.at/www/pubid/58793>
- Sims, Ralph / Schaeffer, Roberto, et al. (2014): Transport. In: *Climate Change 2014. Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Edenhofer, O., R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. Online: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter8.pdf [abgerufen am 5.11.2021]
- Statistik Austria (2019): Tabellenband EU-SILC 2019.
- UNO-Flüchtlingshilfe (2020): <https://www.uno-fluechtlingshilfe.de/informieren/fluchtursachen/klimawandel/>. [abgerufen am 10.02.2020].
- Umweltbundesamt (2019): Klimaschutzbericht 2019. Report REP-0702. Online: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0702.pdf> [abgerufen am 5.11.2021]

Weiterführende Literatur und Links

- FAO (2020): Climate change: Unpacking the burden on food safety. Food safety and quality series No. 8. Rome. Online: <https://www.fao.org/3/ca8185en/CA8185EN.pdf> [abgerufen am 05.11.2021]
- Gansterer, Markus, (2018): Mobilitätsarmut nachhaltig verringern. VCÖ. Wien.
- Heckendorf, Katharina / Nienhaus, Lisa (2019): Die Klimasteuer. In: Die Zeit Nr. 24/2019. Online: <https://www.zeit.de/2019/24/co2-steuer-soziale-gerechtigkeit-kohlendioxid-emissionen-umweltschutz-klimaziele> [abgerufen am 10.6.2020].
- I.L.A. Kollektiv (2019): *Das gute Leben für Alle*, München: oekom.
- Lehmkuhler, Stephanie / Leonhäuser, Ingrid-Ute (2002): Ernährung und Armut: erste empirische Befunde. Nutrition and poverty: First empirical data. In: Zeitschrift für Gesundheitswissenschaften. Journal of public health volume 10, S. 21–33.
- Miller, L. (2019): Der Mensch ist, was er isst: Ernährungsarmut und ihre Folgen in Österreich. Masterarbeit WU Wien.
- Pichs-Madruga, O., R., et al (2014): *Climate Change 2014 Mitigation of Climate Change*. Cambridge University.
- Schlager, Christa (2019): Editorial. In: Kurswechsel 4/2019, S. 86-87.
- Setznagel, Doris. (2020): Ernährungsverhalten in Armut. In: Soziales Kapital. Wissenschaftliches Journal

Österreichischer Fachhochschul-Studiengänge Soziale Arbeit. Nr. 23 (2020) / Rubrik „Junge Wissenschaft“ / Standort Graz. Online: <http://www.soziales-kapital.at/index.php/sozialeskapital/article/viewFile/665/1201.pdf> [abgerufen am 05.11.2021]

Statistik Austria (2021): Umweltbetroffenheit und -verhalten von Personengruppen abhängig von Einkommen und Kaufkraft.

Statista (2021): Urbanisierungsgrad in Österreich von 2010 bis 2020. Online: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/217716/umfrage/urbanisierung-in-oesterreich/> [abgerufen am 01.07.2021]

Nora, Laufer / Leopold Stefan (2019): Was für und was gegen eine CO2-Steuer in Österreich spricht. Online: <https://www.derstandard.at/story/2000107655915/was-fuer-und-was-gegen-eine-co2-steuer-in-oesterreich> [abgerufen am 05.11.2021]



Klimasoziale Politik

EINE GERECHTE UND EMISSIONSFREIE GESELLSCHAFT GESTALTEN

Aus einer kritischen sozialwissenschaftlichen Perspektive beleuchten die AutorInnen dieses Sammelbandes, wie eine radikale Verbesserung der Lebensverhältnisse durch eine klimasoziale Politik aussehen kann. Von den menschlichen Grundbedürfnissen nach Gesundheit und einer schönen Wohnung, nach Mobilität und einem guten Einkommen ausgehend, werden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, um eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Gesellschaft aufzubauen. Wie wir zu so einer Gesellschaft kommen, wird in den nächsten Jahren ein sehr umstrittenes und drängendes Thema werden.

Dieses Buch vereint Beiträge, die Wege aus der ökologischen und sozialen Sackgasse aufzeigen, es definiert die grundsätzlichen Begriffe, bildet verschiedene Zugänge ab und beschreibt nüchtern und ohne Alarmismus die jetzt notwendigen politischen Schritte.

Weitere Informationen zum Buch: <https://www.klimasozial.at>