MOBI-LIMITS

Mobilitätsarmut und Zumutbarkeitsgrenzen für Einzelpersonen und Kleinstunternehmen

Programm / Ausschreibung	Leuchttürme eMobilität, Zero Emission Mobility, Zero Emission Mobility 2024	**Status**	abgeschlossen
Projektstart	01.04.2025	**Projektende**	31.03.2026
Zeitraum	2025 - 2026	**Projektlaufzeit**	12 Monate
Keywords	Mobilitätsarmut, Erreichbarkeitsarmut, Zumutbarkeitsgrenzen, Social Climate Fund		

Projektbeschreibung

Um die angestrebte Klimaneutralität bis 2040 in Österreich zu erreichen, bedarf es umfangreicher Maßnahmen in diversen Sektoren. Hierbei spielt insbes. eine umfassende Mobilitätswende und die damit verbundene Reduktion von Emissionen eine zentrale Rolle. Mit dem Ziel der Netto-Treibhausgasemissionen innerhalb der EU, wird ein neues Emissionshandelssystem im Straßenverkehr und Gebäudesektor eingeführt. Der damit verbundene Preisanstieg für fossile Brennstoffe kann sozial-ökonomisch vulnerable Gruppen unverhältnismäßig stark treffen. Um dem zu begegnen, zielt die Verordnung (EU)2023/955 darauf ab, benachteiligte Haushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsnutzer:innen durch Maßnahmen und Investitionen in den Bereichen Energieeffizienzsteigerung von Gebäuden und verbessertem Zugang zu emissionsarmer Mobilität zu unterstützen. Gemäß Artikel 4 der Verordnung sind die Mitgliedsstaaten dazu angehalten der Kommissionen einen entsprechenden Klima-Sozialplan vorzulegen. Neben einer Listung von Maßnahmen soll dieser Plan u.a. eine Erläuterung zur nationalen Definition von Mobilitätsarmut beinhalten. Das übergeordnete Ziel des Projektes ist es, eine nationale Definition von “Mobilitätsarmut” unter Berücksichtigung des verfügbaren Einkommens, der Erreichbarkeit von Grundfunktionen, Lebensrealitäten und geografischen Besonderheiten zu definieren. Diese wird mit etablierten (inter-)nationalen Definitionen und jener aus Artikel 2 der Verordnung (EU) 2023/955 sowie mit der Definition von Energiearmut abgeglichen. Im Sinne eines mehrdimensionalen Ansatzes werden zusätzlich finanzielle Zumutbarkeitsgrenzen durch eine CO2-Bepreisung der Betroffenen analysiert. Während der Fokus bisheriger Studien primär auf benachteiligten Personen lag, wird im gegenständlichen Projekt auch die Ist-Situation und die Auswirkungen einer Bepreisung auf benachteiligte Kleinstunternehmen näher beleuchtet und eine nationale Definition abgeleitet. Darüber hinaus erfolgt eine Maßnahmenzusammenstellung, welche neben befristeter direkter Einkommenshilfen, insbesondere jene Maßnahmen umfassen, die eine längerfristige Resilienz fördern. Darunter zählen Maßnahmen, welche die Erreichbarkeiten von Versorgungseinrichtungen bzw. die Verlagerung auf emissionsarme Verkehrsmittel erleichtern aber auch planungsrechtliche Vorgaben zu Siedlungsgrenzen, Stellplatzregulativen, Baulandmobilisierung sowie energieeffizienzsteigernde Maßnahmen in Gebäuden und Fahrzeugen. Der Forschungsansatz basiert auf einer Analyse zu bestehenden Definitionen, statistischen Datenanalysen, Workshops und ergänzenden Interviews. Als wesentliche Datenquellen dienen Verkehrserhebungen, die Konsumerhebung, Studien zu EPUs, sowie Daten aus dem Arbeitskräftezensus. Räumlich differenzierte erreichbarkeitsbezogene Analysen werden mittels des MyFairShare-Tools generiert, welches für unterschiedlich

benachteiligte Verkehrsnutzer:innen Mindestmobilitätsbudgets ermittelt. Ergänzt werden die Analysen durch Workshops mit relevanten Stakeholdern. Als Projektergebnis entsteht nicht nur eine national angepasste Definition von Mobilitäts- bzw. Erreichbarkeitsarmut, darüber hinaus generiert das Projekt auch neue Erkenntnisse über die derzeit noch nicht völlig absehbaren sozialen Folgen der CO2-Bepreisung. Durch den mehrdimensionalen Ansatz soll die gewählte österreichische Definition dem Artikel 6 der Verordnung (EU) 2023/955 entsprechen, Eingang in den nationalen Klimaplan finden und die Auswahl geeigneter Maßnahmen unterstützen.

Abstract

Reaching the goal of climate neutrality in Austria by 2040 will require extensive measures in different sectors. In this context, a comprehensive mobility transition and a reduction in greenhouse gas emissions play a crucial role. Based on the EUs aim to become climate-neutral by 2050, a new emissions trading system will be introduced in the transport and building sectors. In this regard, the increase in the costs of fossil fuels may have disproportionately effects on the most vulnerable groups. To prevent this, Regulation (EU)2023/955 aims to support vulnerable households, micro-enterprises and transport users through measures and investments within building renovations and improved access to zero-emission vehicles. According to Article 4 of the regulation, each Member State shall submit to the Commission its Social Climate Plan. Besides national measures, each plan should also include an explanation of how the definition of transport poverty are to be applied at national level. The overall objective of this project is to define a national definition of ‘transport poverty’, considering income, access to public transport and basic services, life situations and geographic specificities. The approach as well as the established national definition will be compared with different (inter)national definitions on ‘transport poverty’ and with the definition from Article 2 of Regulation (EU) 2023/955. In addition, the definition of energy poverty is considered. In line with a multidimensional approach, the level of ‘financial reasonableness‘ – because of additional carbon pricing on vulnerable groups – will be analysed. While the focus of previous studies was mainly on analysing the situation of vulnerable households and vulnerable transport users, this projects also takes a closer look at the current situation and the effects of carbon pricing on vulnerable micro-enterprises and defines for them a national definition. In addition, a compilation of measures will be prepared. Alongside temporary direct income support, it will include measures and investments that support longer-term reliance – including measures improving access to essential socioeconomic services and activities, a shift to zero-emission vehicles, but also measures addressing spatial planning regulations, parking space regulations, building land mobilisation and measures to increase energy efficiency in buildings and vehicles. The research approach is based on a comprehensive analysis of existing definitions, statistical data analyses, workshops and supplementary interviews. Data used within this study comes from different transport surveys, the Household budget survey, studies on EPUs and the Labour Force Survey. The MyFaireShare tool is used to create spatially differentiated accessibility-related analyses, which determines minimum mobility budgets for differently vulnerable transport users. Beside a national definition of ‘transport poverty‘ for vulnerable individuals, households and micro-enterprises, the project will also generate new insights into social-economic consequences of carbon pricing. Based on the multidimensional approach, the selected Austrian definition is intended to comply with Article 6 of Regulation (EU) 2023/955, be incorporated into the national climate plan and support the selection of suitable measures.

Projektkoordinator

- ÖIR GmbH

Projektpartner

- AIT Austrian Institute of Technology GmbH
- KMU Forschung Austria (Austrian Institute for SME Research)