

Alexander Brenner-Skazedonig, Lina Mosshammer

Die klimasoziale Mobilitätswende

Raus aus dem teuren Autozeitalter

Österreich will im Jahr 2040 klimaneutral sein. Bei genauerer Betrachtung des verbleibenden CO₂-Budgets für Österreich zur Eindämmung der globalen Erderwärmung auf 1,5 Grad ergibt sich im Vergleich der Haushalte eine enorm ungleich verteilte Verantwortung. In diesem Artikel zeigen wir am Beispiel des Klima-Sorgenkinds Mobilität, wie durch den strukturellen und diskursiven Fokus auf den motorisierten Individualverkehr die ökologische und soziale Schere auseinanderklafft. Anschließend führen wir den aktuellen Stand der Mobilitätsdebatte hinsichtlich klimasozialer Lösungen für alle aus.

Mobilität ist vielfältig und reicht von der persönlichen Mobilität zu Fuß, mit dem Rad, dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr bis zum Gütertransport. Vergleicht man die klimarelevanten Sektoren in Österreich, so ist der Verkehrssektor laut Klimaschutzbericht 2022 des Umweltbundesamts mit einem Anteil von 28 Prozent neben dem Sektor Energie und Industrie mit 44 Prozent der zweitgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen. Der Verkehrssektor in Österreich ist zudem der einzige große Sektor, dessen CO₂-Emissionen seit 1990 gestiegen sind (VCÖ 2021a). Nach einem kurzen Einbruch im Pandemiejahr 2020 ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen (Umweltbundesamt 2022: 8). Warum ist das so und wer verantwortet diesen Anstieg?

Die Schwierigkeit, technischen Fortschritt, also Einsparungen von Material, Ressourcen und Energie, in eine Reduktion von Nettoemissionen umzuwandeln, kann durch Rebound-Effekte erklärt werden. Die Effizienzgewinne im Bereich der Motorleistung werden aufgrund von größeren und schwereren Autos wieder aufgehoben. In psychologischer Hinsicht führte die Verbesserung des Pkw zu mehr Fahrsicherheit, woraufhin sich die Fahrgeschwindigkeit und daher der Treibstoffverbrauch erhöhte. Mittlerweile werden laut Mobilitätsmasterplan des Bundesministeriums im Jahr 2018 61 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt (BMK 2021: 12). Neben der gesteigerten Ver-

wendungsintensität und dem Trend zum Zweit- und Drittauto hat sich auch der Besetzungsgrad je Pkw seit dem Jahr 1990 von 1,4 Personen pro Pkw auf heutige 1,15 Personen verringert (VCÖ 2018a). Einfach den Antrieb der österreichischen Verbrenner zu tauschen, also auf Elektroautos umzusteigen, erfordert einen enormen Ressourcenaufwand und birgt zudem das Risiko, dass Wege, die bisher zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlich zurückgelegt wurden, dann mit dem Pkw erledigt werden würden. Denn eine Fahrt mit dem „grünen Pkw“ würde dann bedeuten, etwas Gutes für die Umwelt getan zu haben. Hinzugefügt werden muss, dass Elektroautos nur dann klimaverträglicher sind, wenn folgende Bedingungen sichergestellt werden können: die komplette Abdeckung des Strombedarfs durch erneuerbare Energien, eine sinnvolle Kreislaufwirtschaft zur längeren Nutzung von Pkws sowie bessere Abbaubedingungen in den Ländern, aus denen wir die Ressourcen für den Pkw beziehen. Wenngleich der Umstieg von Verbrennungsmotor auf Elektromotor eine Notwendigkeit darstellt, ist die Nettoressourcenreduktion mit einem „weiter wie bisher“ nicht erreichbar. Der Versuch, die CO₂-Werte mit dem motorisierten Individualverkehr im Gepäck auf null zu bekommen, birgt ökologische Risiken und produziert soziale Ausgrenzung.

Soziale Ungleichheit in der Mobilität

Die Möglichkeit, überhaupt mit einem Auto in Österreich unterwegs zu sein, ist ungleich verteilt. Die Hälfte des unteren Einkommensviertels, aber nur zehn Prozent des oberen Viertels besitzen derzeit kein Auto (VCÖ 2018b: 2). Welche Rolle die Mobilität im Alltag und für die soziale Teilhabe spielt, wird bei Helga, 51, Verkäuferin und Working Poor, deutlich. Sie erzählt:

☹☹ Obwohl ich mich täglich abrackere, kann ich mir nicht einmal leisten, ins Kino zu gehen oder am Sonntag einen Ausflug zu machen. Wenn ich da die Leute fortfahren sehe, fühle ich mich als Außenseiterin. Bin ich ja auch, ich gehöre nicht dazu, weil ich mit den Öffis abgehängt bin. ☹☹

Ein Grund dafür, dass Armutsbetroffene kein Auto besitzen können, liegt darin, dass der Pkw, egal ob mit Verbrenner- oder Elektroantrieb, das teuerste

Alltagsverkehrsmittel ist. Für Menschen mit wenig Geld sind nicht nur die Anschaffungskosten eines Autos hoch, sondern auch die Instandhaltungskosten ein Risiko. Um neben dem Autokauf auch noch die Kfz-Versicherung und Ausgaben für Treibstoff, anfallende Wartungskosten zu finanzieren, muss man ordentlich in die Geldbörse greifen (VCÖ 2022a: 5). Dass der Pkw in großen Teilen Österreichs unumgänglich ist, liegt daran, dass in den letzten Jahrzehnten unter „mobil sein“ hauptsächlich Mobilität mit dem Auto verstanden wurde. So wurden Städte und Regionen mit immensem finanziellen Aufwand regelrecht für den Autoverkehr maßgeschneidert. Daher stehen wir heute vor der Situation, dass Menschen von Mobilitätsarmut betroffen sind, wenn sie sich von A nach B bewegen wollen und sich kein Auto leisten können. Ein Verzicht auf das unleistbare Auto kann also nicht mit ökologischer Tugend gleichgesetzt werden. Die Bewältigung der Alltagswege eines autolosen Haushalts außerhalb der großen Ballungszentren gleicht eher einem Spießrutenlauf. Dies kann erst recht zum erzwungenen Besitz eines Autos trotz Geldmangels führen. Die schlechten Rahmenbedingungen können am unzureichenden Erschließungsgrad durch öffentliche Verkehrsmittel verdeutlicht werden. Nach einer Bewertung des öffentlichen Verkehrs anhand der Kriterien Häufigkeit von Verbindungen, Reisegeschwindigkeit und Anzahl von Haltestellen sind immer noch 46 Prozent der Gemeinden in Österreich „schlecht“ versorgt und lediglich 19 Prozent „sehr gut“ (VCÖ 2021b).

Orts- und Regionalplanung bevorzugt die Mittelschicht

Auch wenn die Entwicklung und der Ausbau des öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots rasch voranschreiten, ist ein autofreies Leben derzeit in vielen Regionen Österreichs immer noch unmöglich. Die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln scheitert unter anderem auch am Zersiedelungsgrad und der Ausdünnung wichtiger Infrastrukturen in den Gemeinden. Mittlerweile befinden sich viele Nahversorger, Geschäfte, Postfilialen, Kindergärten und Arztpraxen am Ortsrand oder sogar erst in der nächsten oder übernächsten Gemeinde bzw. Stadt. Ist das Einkaufszentrum am Rand der Gemeinde nur mehr mit dem Auto erreichbar und der Supermarkt im Ortszentrum bereits

zugesperrt, sind Menschen mit wenig Einkommen den infrastrukturellen und habituellen Konventionen der autobesitzenden Mehrheitsbevölkerung ausgeliefert. Wie schnell beim autofreien Haushalt das Mobilitätslimit bereits bei Alltagswegen erreicht ist, zeigt sich am Beispiel von Ein-Eltern-Haushalten: Die Gruppe der Alleinerziehenden umfasst österreichweit rund 45 Prozent der armutsbetroffenen Personen. Es handelt sich in der Regel um Frauen, die für die Sorgearbeit zuständig sind. Sie erledigen die Besorgungen für den Haushalt und sind dafür verantwortlich, dass die Kinder sicher in die Schule und wieder nach Hause kommen. Diese Wege erfordern hohe Flexibilität und brauchen bei der Erledigung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erheblich mehr Zeit. Der individuellen Entscheidung, welche Mobilitätsform – und sei es das Zufußgehen – als naheliegend oder notwendig erscheint, gehen also viele infrastrukturelle und habituelle Entscheidungen voraus. Menschen, die von Armut und sozialer Ausgrenzung betroffen sind, kommen nur mit dem Mindesten über die Runden. Die beschriebenen Rahmenbedingungen und Konventionen sind derart wirksam, dass Menschen trotz Geldmangels gezwungen werden, ein Auto zu besitzen, um die notwendigen Alltagswege bewältigen zu können.

Es wirkt so, als müsste man sich lediglich ein Herz fassen, seinen inneren Schweinehund überwinden oder einfach ein bisschen „grüner“ werden, um das Ruder heranzureißen. Bei einer genaueren Analyse zeigt sich jedoch, dass sich die autozentrierte Gesellschaft in drei scheinbar ausweglose Situationen manövriert hat: **1)** Das Herumdoktern am motorisierten Individualverkehr bewirkt aufgrund des Rebound-Effekts keine umweltrelevanten Einsparungen und dient vor allem dazu, den Lebensstil der Mittel- und Oberschicht aufrechtzuerhalten. **2)** Darüber hinaus können sich diejenigen Einkommensgruppen, deren Lebensstil und Ressourcenverbrauch massiv zur Verschärfung der Krise beitragen, derzeit mit „grüner“ Technologie freikaufen. **3)** Die unteren Haushalte tragen weniger Verantwortung für den autoverursachten CO₂-Ausstoß, müssen aber mit den Folgen eines autozentrierten Mobilitätsregimes kämpfen. Der Verzicht auf den Pkw stellt aus heutiger Sicht aufgrund der schlechten Infrastruktur eine hochgradige Einschränkung dar.

Mobilität gerecht und nachhaltig gestalten

Was wir brauchen, ist ein klimaverträglicher und sozial gerechter Mobilitätsmix. Das bedeutet, dass es Menschen, die in Österreich leben, möglich sein muss, ihre Alltagswege ohne Auto zu erledigen. Da mehr als die Hälfte unserer Alltagswege kürzer als fünf Kilometer sind und daher zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt werden können, braucht es gut ausgebaute Alltagswegenetze für das Gehen und Radfahren. Diese müssen über Gemeindegrenzen hinweg geplant und umgesetzt werden. Wir empfehlen hierfür die Umsetzung von Konzepten wie die „15-Minuten-Stadt“ oder die „Stadt und Region der kurzen Wege“. Ein erstrebenswertes Ziel ist, dass alle Orte des täglichen Bedarfs, von Kindergarten bis Nahversorger, innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind, und das vor allem zu Fuß und mit dem Rad. Das würde nicht nur mehr Qualität im Wohnumfeld schaffen, sondern auch die Möglichkeit, Wege einfach und günstig zurückzulegen. Der erste Schritt hierzu ist eine aktive Ortskernbelebung, an der bereits die ersten Bundesländer arbeiten. Im Burgenland ist beispielsweise geplant, den Bau von Einkaufszentren am Ortsrand zu verbieten. Erweiterungen darf es demnach nur mehr im Ortskern geben *(ORF 2022)*. Das ermöglicht kurze Wege zur täglichen Versorgung. In Wiener Neustadt wurden Bebauungspläne angepasst und Autoflächen reduziert, um sichere Geh- und Radwege zu schaffen. Bei neuen Bauten wird dort ein Mobilitätskonzept vorausgesetzt *(VCÖ 2020)*.

Um die Mehrzahl der Alltagswege mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen zu können, braucht es sichere und alltagstaugliche Infrastrukturen. Für ein vielfältiges öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot benötigt es nicht nur die klassischen öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, sondern auch flexible Angebote von Rufbus bis Carsharing. Neben der Verfügbarkeit und Leistbarkeit muss das Angebot auch verlässlich und langfristig abgesichert sein. Ein vielfältiges und vernetztes Angebot erhöht die Akzeptanz und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr.

Ein öffentlich zugängliches und leistbares Mobilitätsangebot ermöglicht Mobilität nach Bedarf nach dem Prinzip „nutzen statt besitzen“. So können Menschen unabhängig vom Besitz eines Verkehrsmittels flexibel unterwegs sein und unterschiedliche Fahrzeuge je nach Bedarf wählen. Ein Beispiel hierfür ist die Transportrad-Initiative KlimaEntLaster: Lokale Betriebe stel-

len, unterstützt von den jeweiligen Gemeinden, gratis Lastenräder zur Verfügung. Diese können unkompliziert gebucht werden und erlauben die Mitnahme von Kindern und Gepäck. Bei Interesse können sich Gemeinden direkt an die Plattform wenden und werden auf dem Weg zur Umsetzung begleitet (KlimaEntLaster 2022). Die Stadt Salzburg ist diesbezüglich bereits aktiv und setzt auf ein niederschwelliges Angebot, bei dem Lastenräder kostenfrei ausborgt werden können. Dass es keinerlei Formulare oder Vorauszahlungen bedarf, bewirkt eine hohe Inanspruchnahme (Stadt Salzburg 2022).

Besonders wichtig sind öffentliche Mobilitätsangebote für die letzten Kilometer der Wegstrecke: In Vorarlberg stehen beispielsweise Rufbusysteme im Verkehrsverbund als Teil des Liniennetzes zur Verfügung. Diese decken mit mehreren Linien die Verbindungen in das obere Rheintal ab (VMOBIL 2022). Am Beispiel Salzburg konnte der Umstieg auf öffentlichen Verkehr erleichtert werden, indem das Mobilitätsangebot des Salzburger Verkehrsverbunds jeden Freitag kostenlos nutzbar ist (Salzburger Verkehrsverbund 2022). In Amsterdam in den Niederlanden geht man einen Schritt weiter: Hier wurde beschlossen, dass Menschen mit niedrigem Einkommen den öffentlichen Verkehr kostenfrei nutzen dürfen (NL Times 2022).

Fazit

Um klimaverträgliche und sozial gerechte Mobilität für alle umzusetzen, braucht es zuallererst politische Visionen, die Gehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr in den Mittelpunkt stellen. Institutionen wie der Verkehrsclub Österreich, das Klimabündnis, die Klima- und Energiemodellregionen, die vielen Mobilitätszentralen in den Bundesländern, sowie die Rad- und Fußgängerinteressensgemeinschaften sind mit ihrer Lobbyarbeit hierfür seit Jahren wichtige Ideengeber*innen und Umsetzer*innen.

Es braucht neben der Entwicklung und Umsetzung passender alternativer Verkehrskonzepte ein Umdenken in der Stadt- und Gemeindeplanung. Hier sind strengere Raumordnungsgesetze und Maßnahmen zur Ortskernverdichtung notwendig. Die „Stadt und Region der kurzen Wege“ stellt eine hilfreiche klimasoziale Leitidee für die Ausgestaltung einer sozial inklusiven Mobilitätsgarantie dar: Es ist nicht nur ökologischer, sondern auch billiger

und sozialer, wenn wichtige Infrastrukturen des Alltags durch Gehen oder Radfahren am leichtesten zu erreichen sind. Der erforderliche Rückbau des autozentrierten Wegesystems bedeutet auf der einen Seite die Umsetzung von autofreien und verkehrsberuhigten Zonen. Auf der anderen Seite kann der freigewordene öffentliche Raum für die benötigte Geh- und Radinfrastruktur verwendet werden. Diese Umverteilung muss letztendlich auch über Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt werden. Das Umschwenken der Mobilitätspraxis auf klimasoziale Mobilitätsformen inkl. des weitgehenden Verzichts auf den motorisierten Individualverkehr ist sozial inklusiv, weil leistbare Mobilität für alle im Mittelpunkt steht. Denn Letztlich brauchen alle Nutzer*innen einfache und niederschwellige Zugänge zur Mobilität.

Lina Mosshammer ist Mobilitätsexpertin und leitet die Themenbereiche Klima, Energie und Digitalisierung bei VCÖ – Mobilität mit Zukunft. Sie setzt sich dort für ein ökologisch verträgliches, ökonomisch effizientes und sozial gerechtes Verkehrssystem ein. Sie ist außerdem Mitgründerin des Frauennetzwerks Women in Mobility in Österreich und der inklusiven Mobilitätsberatung Punkt vor Strich GmbH.

Alexander Brenner-Skazedonig koordiniert das Kärntner Armutsnetzwerk und organisiert Klimaschutzlehrgänge in Kooperation mit dem Klimabündnis Kärnten. Er lehrt an der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt im Schwerpunkt Nachhaltige Entwicklung und engagiert sich im habiTAT für selbstorganisierte Mietshausprojekte.

Literaturverzeichnis

- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021):
Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Wien.
- KlimaEntLaster (2022): <https://www.klimaentlaster.at> [Zugriff: 26.01.2023].
- NL Times (2022): Amsterdam offering free public transport for people with lower incomes. <https://nltimes.nl/2022/12/14/amsterdam-offering-free-public-transport-people-lower-incomes> [Zugriff: 26.01.2023].
- ORF (2022): Bauverbot für Supermärkte am Ortsrand. <https://burgenland.orf.at/stories/3186208> [Zugriff: 26.01.2023].
- Salzburger Verkehrsverbund (2022): <https://salzburg-verkehr.at/benzinfreitage> [Zugriff: 26.01.2023].
- Stadt Salzburg (2022): Einfach und kostenlos ein Lastenrad leihen. <https://www.stadt-salzburg.at/presseaus-sendungen/presseaussendungen-2022/einfach-und-kostenlos-ein-lastenrad-leihen> [Zugriff: 26.01.2023].
- Umweltbundesamt (2022): Klimaschutzbericht 2022. Wien.
- VCÖ (2018a): Autoverkehr in Österreich hat sich binnen 30 Jahren verdoppelt. <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181206-autoverkehr-oesterreich-30-jahre> [Zugriff: 26.01.2023].
- VCÖ (2018b): Factsheet. Mobilitätsarmut nachhaltig verringern. <https://vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2018-02-mobilitaetsarmut-nachhaltig-verringern> [Zugriff: 26.01.2023].
- VCÖ (2020): Entwicklung Ortszentrum mit innovativem Mobilitätskonzept. <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/entwicklung-ortszentrum-mit-innovativem-mobilitaetskonzept--2020?oder2=63&oder4=2019,2020,2021,2022> [Zugriff: 26.01.2023].
- VCÖ (2021a): CO₂-Ausstoß des Verkehrs sogar im Coronajahr viel höher als im Jahr 1990. <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-zu-klimabilanz-co2-ausstoss-des-verkehrs-sogar-im-coronajahr-viel-hoehere-als-im-jahr-1990> [Zugriff: 26.01.2023].
- VCÖ (2021b): Fast jede 2. Gemeinde in Österreich unzureichend mit Öffentlichem Verkehr versorgt. <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-fast-jede-2-gemeinde-in-oesterreich-unzureichend-mit-oeffentlichem-verkehr-versorgt> [Zugriff: 26.01.2023].
- VCÖ (2022a) Factsheet. Kreislaufwirtschaft in der Mobilität umsetzen. https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/kreislaufwirtschaft-in-der-mobilitaet-umsetzen#anker_quellen_1 [Zugriff: 26.01.2023].
- VMOBIL (2022b): Wochenend Rufbus oberes Rheintal. <https://www.vmobil.at/bus-bahn/das-vvw-liniennetz/rufbus-oberes-rheintal> [Zugriff: 26.01.2023].

DER ARTIKEL ENTSTAMMT DEM BUCH



**Herausgegeben von
Die Armutskonferenz, Margit Appel, Alexander Brenner-Skazedonig,
Verena Fabris, Gunter Graf, Alban Knecht, Sandra Matzinger,
Robert Rybaczek, Martin Schenk**

BoD-Verlag

Online: www.armutskonferenz.at/buch-es-brennt

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	11
-------------------------	-----------

FLÄCHENBRAND: Die großen sozial-ökologischen Problemfelder

Ulrich Brand

Ökologie ist keine Luxusfrage

Klimakrise und soziale Ungleichheit gehen uns alle an.....	17
--	-----------

Stephan Lessenich

Klima – Klasse – Konsum

Ungleichheitsdynamiken in der ökologischen Krise.....	31
---	-----------

Karin Fischer

Klima-Kolonialismus

Die Klimakrise als globale Verteilungs- und Gerechtigkeitskrise.....	43
--	-----------

Judith Kohlenberger

Migration bekämpfen, Klima retten?

Chancen einer sozial-ökologischen Transformation der Asyl- und Integrationspolitik	51
--	-----------

GLUTNESTER: Dimensionen der sozial-ökologischen Transformation

Beate Littig

Die sozial-ökologischen Zukünfte der Arbeitsgesellschaft

Eine geschlechterpolitische Bestandsaufnahme.....	61
---	-----------

Ilja Steffelbauer

Mangel- und Fehlernährung als historische und aktuelle Herausforderung

Ernährungssouveränität als Lösung.....	73
--	-----------

Elisa Klein Díaz und Michaela Moser

Ernährungssouveränität weiterentwickeln

Bestehende Initiativen und notwendige Schritte.....	83
---	-----------

Christine Sallinger

Armutsbetroffene sind Klimaschutzweltmeister*innen

Ein Kommentar.....	89
--------------------	-----------

Hanna Braun, Iris Frey, Martin Schenk, Felix Steinhardt

Energiegrundsicherung

Warum wir ein Recht auf saubere Energie haben und der Markt es nicht richten wird.....**95**

Johannes Seidl

Menschenrecht Wohnen

Ein Kommentar.....**105**

Alexander Brenner-Skazedonig, Lina Mosshammer

Die klimasoziale Mobilitätswende

Raus aus dem teuren Autozeitalter.....**109**

Hedy Spanner im Gespräch mit Alban Knecht

Transformative Bildung und soziale Ungleichheit

Ein Interview.....**117**

BRANDSCHUTZ: Sozial- und klimapolitische Feuerlöscher

Susanne Elsen

Soziale und solidarische Ökonomie

Armut verhindern und ökosoziale Transformation verwirklichen**123**

Gabriele Winker

Revolutionäre Realpolitik für Care und Klima

Eine konkrete Utopie für eine solidarische Gesellschaft.....**135**

Marie Chahrou

Nachhaltige Arbeit

Ein Weg zu einem guten Leben für alle**147**

Clara Moder und Jana Schultheiß

Klimasoziale Politik

Entwicklungsmöglichkeiten des Sozialstaats in der Klimakrise**153**

Rafael Wildauer

Armutsbekämpfung durch Vermögenssteuern finanzieren

Das Beispiel Österreich.....**163**

Wolfgang woldt Schmidt

Wer brennt's? – Wer zahlt's?

Die öko-soziale Steuerreform konsequent denken

Ein Kommentar.....**173**

Michaela Haunold

Den öffentlichen Raum klimafit für alle gestalten

Eine Ideensammlung.....179

Anja Eberharter

Kein sozial ohne ökologisch!

Klimaschutz im Sozialen Sektor braucht adäquate Rahmenbedingungen.....183

Yannick Liedholz

Klimagerechte Soziale Arbeit

Drei Schritte auf dem Weg dorthin.....189

Robert Blum

Who cares?

Die Sozialarbeitspraxis in der Klimakrise.....197

Verena Fabris, Martin Schenk

Es brennt! Armut bekämpfen, Klima retten

Ergebnisse der 13. Österreichischen Armutskonferenz.....207

DIE ARMUTSKONFERENZ.

Es ist genug für alle da!

Armut bekämpfen. Armut vermeiden.

Die Armutskonferenz ist seit 1995 als Netzwerk von über 40 sozialen Organisationen sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen aktiv. Sie thematisiert Hintergründe und Ursachen, Daten und Fakten, Strategien und Maßnahmen gegen Armut und soziale Ausgrenzung in Österreich. Gemeinsam mit Armutsbetroffenen engagiert sie sich für eine Verbesserung von deren Lebenssituation.

Die in der Armutskonferenz zusammengeschlossenen sozialen Organisationen beraten, unterstützen und begleiten über 500.000 Menschen im Jahr.

www.armutskonferenz.at

Die 13. Österreichische Armutskonferenz und diese Publikation wurden gefördert von

 Bundesministerium
Soziales, Gesundheit, Pflege
und Konsumentenschutz

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

 Bundesministerium
Arbeit

 Bundeskanzleramt







klimaaktiv



Lebens skizzen

„Lebensskizzen“ macht den Alltag derer sichtbar, die nicht im Licht stehen. Verstärkt die Stimmen, die gewöhnlich überhört werden. Erzählt Geschichten, von denen keiner erzählt.

EVA

Ich bin die Bewohnerin in der Siedlung, die sicherlich die meisten Gartenbegehungen und Hausbegehungen über sich ergehen lassen musste. Gartenbegehung, gut, soll sein, obwohl das ein Eckhaus ist und sie jederzeit alles auch von draußen sehen können. Aber gut, ist auch lustig anzuschauen, wenn eine Prokuristin mit Seidenkleidchen, Nerzmäntelchen und Stöckelschüchen im November in meinem Wildgarten herumstakt...



*Lies Evas ganze
Geschichte hier*



Kultur für alle!

Kultur Pass

Name _____

Geburstag _____

*tig bis _____



Hunger auf Kunst & Kultur

Der Kulturpass macht es möglich

Mehr als 1100 Kultureinrichtungen in Österreich sind solidarisch mit Menschen, die sich Kunst und Kultur nicht leisten können.

In Wien, der Steiermark, Salzburg, Oberösterreich, Vorarlberg, Tirol, Niederösterreich und dem Burgenland.

Weitere Informationen unter hungeraufkunstundkultur.at

Initiiert 2003 von Schauspielhaus Wien und der Armutskonferenz



Die neue App!

Jetzt herunterladen,
bei Google Play oder im AppStore



VINZENZ
GEMEINSCHAFTEN
in Österreich

Schnelle Hilfe für Menschen in Not. Unterstützen Sie uns dabei!

Empfänger: Haupttrat der Vinzenzgemeinschaften in Österreich
Tiroler Sparkasse
IBAN: AT63 2050 3009 0000 0803
BIC: SPIHAT22XXX