

Klima und Verteilungspolitik

Von Martin Schenk

Der Beitrag beleuchtet die Zusammenhänge von Klima- und Verteilungsfragen in Österreich. Zu Beginn werden die Auswirkungen des Klimawandels nach unterschiedlichem sozialen Status analysiert. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf den Heizkosten und der sogenannten Energiearmut. Abschließend werden die Wechselwirkungen zwischen Klima, Mobilität und sozialer Ungleichheit behandelt. Die möglichen WinWin Situationen zwischen sozialem und ökologischem Anliegen werden dabei im Auge behalten.

1. Klima und sozialer Status

Armutsbetroffene in Österreich tragen weniger zum Klimawandel bei als Reiche, leiden aber stärker unter seinen Folgen. Zu diesem Ergebnis kommt die Studie „Soziale Aspekte von Climate Change Impacts“ des Joanneum Research (2008). Personen des obersten Einkommensquartils geben mehr Geld für Mobilität und Konsum aus als andere und verursachen damit auch mehr Treibhausgase. Besonders ins Gewicht fallen der Besitz von mehr Autos und höheren Ausgaben für Reisen bzw. Flugreisen. Ärmere wohnen hingegen in kleineren Wohnungen und heizen häufiger klimafreundlich mit Holz. Und sie konsumieren weniger. Sie tun das unfreiwillig, weshalb die Studie auch von „Klimaschützern wider Willen“ spricht.

Obwohl Haushalte im unteren Einkommensbereich weniger zur Klimaerwärmung beitragen, werden sie vom Klimawandel stärker getroffen werden. Da ärmere Bevölkerungsgruppen höhere Anteile ihres Einkommens für Nahrungsmittel und Energie ausgeben müssen, sind sie z.B. von klimabedingten oder klimapolitikbedingten Preissteigerungen besonders betroffen. Aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten können sich Personen niedriger Einkommensgruppen auch seltener energetische Wohnraumsanierungsmaßnahmen sowie energieeffiziente Elektrogeräte leisten, um ihren Energieverbrauch weiter zu senken bzw. um sich an höhere Temperaturen im Sommer anzupassen. Zudem wohnen Ärmere häufiger in Mietwohnungen, wo momentan nur wenig Möglichkeit zur Gebäudesanierung besteht. Das Joanneum sieht drei wesentliche Wirkmechanismen, an denen sich Veränderung in die eine oder andere Richtung festmachen lassen: Veränderungen der Lebensbedingungen am Wohnort, Veränderungen der Einkommenssituation und Veränderungen der Konsummöglichkeiten.

Differenziert setzt sich die Studie mit den Folgen der Klimaerwärmung für Heiz- und Kühlbedarf von Reicheren und Ärmern an ihren Wohnorten auseinander. Das ärmere Viertel der österreichischen Bevölkerung wohnt überwiegend in Gebieten, wo derzeit geringfügig mehr geheizt werden muss als dort, wo das reichste Bevölkerungsviertel wohnt. Die gute Nachricht ärmere Haushalte ist, dass sich durch den Klimawandel dieser Nachteil verringert, d.h. die Regionen in welchen sie wohnen werden stärker an Heizgradtagen verlieren als der Rest Österreichs. Einen kleinen Vorteil gibt es auch im Hinblick auf den Anstieg der

Kühlgradtage: Sie werden am durchschnittlichen Wohnort der Ärmere etwas geringere Anstiege verzeichnen. Allerdings sind davon rund 300.000 ärmere Menschen ausgenommen, die in den schlechtesten Wohnkategorien ihren Alltag zubringen. Sie leben in Gegenden, wo der Kühlbedarf am stärksten zunehmen wird und wo sie in zumeist schlecht gedämmten Wohnungen keinen Schutz gegen die Hitze haben.

Tabelle 1: Fallbeispiele nach Einkommen, CO₂ Belastung und Region (aus: Joanneum Research, 2008)

Tabelle 1

	Tamsweg		Rust		Wien	
	Unterstes Quartil	Oberstes Quartil	Unterstes Quartil	Oberstes Quartil	Unterstes Quartil	Oberstes Quartil
Einkommen ⁴²	1.190 €	2.848 €	1.163 €	3.907 €	1.313 €	4.365 €
Mietpreis/m ² ⁴³	5,1 €	5,1 €	6,0 €	6,0 €	6,89 €	6,89 €
Mietpreis f. Ø m ² je Person ⁴⁴	204 €	337 €	240 €	396 €	276 €	455 €
Jährliche kg CO ₂ für Urlaubsreise	86 kg	381 kg	86 kg	381 kg	86 kg	381 kg
Jährliche kg CO ₂ für Konsum	1.722 kg	2.156 kg	1.722 kg	2.156 kg	1.722 kg	2.156 kg
Durchschnittliche jährliche kg CO ₂ für Beheizung	1.421 kg	5.349 kg	7.467 kg	4.998 kg	8.344 kg	2.971 kg
Anteil der Wohnkategorie						
A	86,3 %	86,3 %	58,4 %	58,4 %	82,8 %	82,8 %
B	8,7 %	8,7 %	24,8 %	24,8 %	6,8 %	6,8 %
CD37	2,0 %	2,0 %	16,8 %	16,8 %	10,4 %	10,4 %
Häufigste Brennstoffart ⁴⁵	Holz	Heizöl	Strom	Gas	Gas	Gas
Heizgradtage derzeit ⁴⁶	5.492	5.492	2.983	2.983	3.172	3.172
Veränderung der Heizgradtage in %	-1.039	-1.039	-606	-606	-624	-624
Kühlgradtage ⁴⁷	3		256		198	
Veränderung der Kühlgradtage in %	+19		+277		+233	
	+ 633 %		+108 %		+118 %	

⁴² 20. bzw. 90. Perzentil des jeweiligen Bezirks; Daten lt. HSV

⁴³ Für Mietwohnung im jeweiligen Bezirk ab 60m² guter Wohnwert (vgl. Wirtschaftskammer Österreich 2007)

⁴⁴ Ergebnisse des Wiener Gesundheits- und Sozialsurvey zeigen, dass in der untersten Einkommensgruppe jeder Person etwa 40 m² Wohnraum zur Verfügung stehen und in der obersten Einkommensgruppe etwa 66m² (vgl. Magistrat der Stadt Wien: Bereichsleitung für Gesundheitsplanung und Finanzmanagement 2001, 94). Aufgrund der mangelnden Datenlage wurden diese Ergebnisse auch für die anderen Bezirke herangezogen, wobei zu beachten ist, dass in ländlicheren Gebieten möglicherweise mehr Wohnraum zur Verfügung steht.

⁴⁵ Vgl. Gebäude- und Wohnungszählung 2001

⁴⁶ vgl. Pretenthaler, Gobier 2008, 137-139

⁴⁷ vgl. ebd.

2. Energiearmut: Auswirkungen auf einkommensarme Haushalte

In der Wohnung ist es kalt. Für das Heizen ist kein Geld mehr da. Sie haben Wintermäntel an, dicke Pullover und die warmen Straßenschuhe. Die Kinder sitzen in der Ecke und schauen Bilderbücher an. Die Familie spart bei den Heizkosten, weil sie noch die Miete zahlen muss, Schulsachen zum Kauf ausstehen und die Mutter noch ihre eigene Krankenversicherung nicht beglichen hat. Prekäre Beschäftigungen kennen keine Sozialversicherung. Jetzt schon können es sich 330000 Menschen in Österreich nicht leisten, die Wohnung angemessen warm zu halten (Statistik Austria, 2010).

Laut Konsumerhebung machen die Heiz- und Wohnkosten bei Haushalten mit weniger als 900 Euro Einkommen bereits 36 Prozent des monatlich verfügbaren Gesamtbudgets aus. Je weiter das Einkommen sinkt, desto höher ist dieser Anteil. Haushalte mit Minimaleinkommen geben mehr aus für Heiz- und Wohnkosten. 64% der armutsgefährdeten Personen haben einen Wohnkostenanteil am Haushaltseinkommen von mehr als einem Viertel (Statistik Austria, 2009). Besonders betroffen: Alleinerziehende, - und bei Personen, die während des ganzen Jahres keine Arbeit fanden, macht dieser Anteil sogar 49% aus. Ein Viertel der gesamten jährlichen Finanzhilfe aus den Soforthilfetöpfen der Hilfsorganisationen geht in die Unterstützungen im Energiebereich.

Arme Haushalte zahlen zwischen 30 und 40 Prozent mehr für die Energie als vergleichbare „normale“ Haushalte. Grund dafür ist nicht, dass Armutsbetroffene höhere Tarife hätten. Bei Armutshaushalten kommen aber häufiger Zusatzkosten wie Mahnspesen oder die Kosten für das Ab- und Einschalten von Strom beziehungsweise Gas hinzu. Und gerade Gas kann sehr teuer kommen. In Summe zahlt ein sozial benachteiligter Haushalt mit einem monatlichen Stromverbrauch von 3.500 kWh bis zu 200 Euro mehr als ein „normaler“ (E-Control 2009). Weitere Gründe für höheren Verbrauch sind, dass die Wohnung wegen der Kinder den ganzen Tag lang warm gehalten werden muss oder die Menschen wegen Arbeitslosigkeit, Krankheit oder einer Behinderung generell mehr Zeit zu Hause verbringen. Zudem leben ärmere Menschen auch in den desolatesten Wohnungen mit undichten Fenstern und schlecht isolierten Wänden. Fehlendes Geld für energiesparende Geräte verteuert erst recht die Energiekosten.

Heizkostenzuschüsse werden aufgrund sozialer Barrieren nicht angenommen. In kleineren Gemeinden müssten die Betroffenen den Heizkostenzuschuss nämlich am Gemeindeamt beantragen. Und aus Angst vor einer Stigmatisierung lassen das viele bleiben.

Einkommensschwache sitzen in der Energiearmutsfalle, da das untere Einkommensfünftel kein Kapital hat, um notwendige Investitionen zu tätigen. Wichtig wäre es, Betroffene beim Umstieg auf nachhaltige und auf Dauer günstigere Energieformen sowie bei Maßnahmen für einen geringen Energieverbrauch und leistbaren öffentlichen Verkehr zu unterstützen.

Nur Achtung: Niemand ist arm wegen der Heizkosten, die Gründe der Armutproduktion liegen in der Wirtschafts-, Steuer-, Bildungs- und Beschäftigungspolitik. Auch verbrauchen die Reichen insgesamt viel mehr Energie und Ressourcen, wie die Studie des Joanneums nachgewiesen hat. Bei den Armen mit Nachhaltigkeit zu beginnen, wäre dann zynisch. Energiekosten sind aber trotzdem ein massives Problem, wenn man kein Geld hat.

Kurzfristig heißt das, den Heizkostenzuschuss in eine echte Grundsicherung zu integrieren, österreichweit zu vereinheitlichen und mit Investitionen in Energiesparmaßnahmen zu verbinden. Dazu braucht es eine niederschwellige Energieberatung, die alle - nicht nur die

Mittelschichten - erreicht. Es geht dabei um den Austausch von Ölheizungen, der Installierung von thermischen Solaranlagen, den Anschluss an Fernwärmenetze und Hilfe bei Wärmedämmungsmaßnahmen. Weiters braucht es Ratenzahlungen auch bei bestehender Schuldenlast, monatliche statt quartalsweiser Vorschreibungen sowie die österreichweite Harmonisierung und Minimierung von Ab- und Anschaltkosten für Strom und Gas. Es wäre auch so etwas wie eine Energie-Grundsicherung vorstellbar. Ein Mindestmaß an Wärme muss für jeden gesichert sein. Ein Mindestmaß an Energie ist frei. Hier können sich allerdings Zielkonflikte mit ökologischen Anliegen ergeben, weil mehr oder weniger klimaschädliche Energieformen nicht unterschieden würden. Und nicht zuletzt müssten Wärmedämmung und Sanierungsmaßnahmen in allen Sozial- und Gemeindebauten erfolgen, kombiniert mit energieunabhängigen Sozialbauten beziehungsweise Siedlungen.

In einem gemeinsamen Papier von Armutskonferenz und Greenpeace (2008) wurden eine Reihe dieser Maßnahmen mit einer Modellrechnung verknüpft, die die jeweiligen Ersparnisse für den Haushalt wie auch für das Klima berechnet. Zum einen wurde ein Scheck für gratis Energieberatung sowie für Erstmaßnahmen zur Reduzierung des Heizenergiebedarfs vorgeschlagen: Heizkessels überprüfen und neu einstellen, Boilertemperatur richtig variieren, Abdichten von undichten Fenstern und Türen, Isolieren von Leitungen oder Wärmedämmung hinter Heizkörpern. Weiters wurden Gratis Sparlampen für die 10% Haushalte mit dem niedrigsten Einkommen einberechnet. Als dritte Maßnahme wurde eine Förderung für den Austausch fossiler Einzelöfen gegen Pelletsöfen angedacht. Ca. 110.000 meist wenig verdienende Haushalte heizen mit Einzelöfen. 90.000 Öfen werden mit Heizöl oder Flüssiggas beheizt, 20.000 mit Steinkohle, Koks oder Briketts. Und als vierte Maßnahme wurde die Erhöhung der Sanierungsrate bei Wohnungen und Häusern vorgeschlagen. In Österreich gibt es ca. 1,5 Mio. Häuser die zwischen 1945 und 1980 gebaut wurden, und meist schlecht gedämmt sind. Es handelt sich um ca. 750.000 Wohnungen, meist in den größeren Städten, und ca. 750.000 Häuser, verteilt über ganz Österreich. Im Allgemeinen wohnen hier Personen mit niedrigem Einkommen.

Die Kosten der ersten drei „Sofortmaßnahmen“ betragen in der Modellrechnung von Armutskonferenz und Greenpeace einmalig 250 Mio. Euro. Die ärmsten Haushalte sparen sich hiermit durchschnittlich 750 Euro Energiekosten pro Jahr. Weitere Einsparungen entstehen aus, viertens, einer Erhöhung der Energie-Sanierungsrate. Ein Haushalt spart sich dadurch zusätzliche 500 Euro. Diese Maßnahme kostet 600 Mio. Euro. Die österreichischen Energieausgaben werden durch die drei Sofortmaßnahmen um 120 Mio. Euro jährlich reduziert, und die CO₂-Emissionen verringern sich um beinahe 0,5 Mio. t jährlich. Die zusätzliche Einsparung durch die Erhöhung der Sanierungsrate beträgt jährlich 160 Mio. Euro oder 0,75 Mio. t CO₂.

3. Mobilitätsarmut. Auswirkungen auf einkommensarme Haushalte

„Ein höherer Lebensstandard ist verbunden mit mehr Aktivitäten außer Haus, größeren Entfernungen, der Dominanz des Autos und damit erzielbaren höheren Geschwindigkeiten“ Umgekehrt legen Personen mit niedrigerem sozialem Status weniger Wege zurück, von denen sie mehr zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmitteln, falls vorhanden, benützen (Bundesverkehrsministerium, 2002).

Hier kommt es zu einer doppelten Belastung. Zum einen hindern mangelnde Mobilitätsmöglichkeiten an gesellschaftlicher Teilhabe, schränken den Zugang zu Arbeitsmarkt, Bildung etc ein. Zum anderen leben Einkommensschwächere an den Hauptstraßen des motorisierten Verkehrs mit mehr Lärm und mehr Schadstoffbelastung.

Ärmere leben überproportional an den Ausfallsrouten des Großverkehrs. Was auf Dauer messbare Unterschiede in der gesundheitlichen Verfassung der betroffenen Bewohner bewirkt. Insgesamt leben 6 % der Bevölkerung in Überbelag: Die betroffenen Gruppen sind MigrantInnen (41%), aber auch Eingebürgerte (22%), Langzeitarbeitslose (27%), Familien mit Niedrigeinkommen (18%) und Menschen mit Behinderungen (9%). Feuchtigkeit und Schimmel gehören bei immerhin 10% der Wohnbevölkerung in Österreich zum Wohnungsalltag und 9% klagen über Luftverschmutzung in ihrer Wohnumgebung (Statistik Austria, 2008).

Tabelle 2: Für einkommensarme Haushalte ist öffentlicher Verkehr Mobilitätssicherung

Leistungen je Haushalt	Anteil des Öffentlichen Verkehrs	Externe Kosten durch Pkw-Fahrten	Pkw-Besitz pro Haushalt
Unterstes Einkommensquartil	44%	2.364 Euro	0,4
2. Einkommensquartil	27%	4.853 Euro	0,9
3. Einkommensquartil	28%	6.331 Euro	1,2
Oberstes Einkommensquartil	24%	10.752 Euro	1,7

Quelle: Statistik Austria.
Jeweils 872.500 Haushalte.

Mobilitätsarmut sperrt aus. Mangelnde Möglichkeiten an unterstützender Verkehrsinfrastruktur zementieren Benachteiligungen, engen die Bewegungsfreiheit weiter ein. Mobilität ist das „Potenzial der Beweglichkeit“ (Götz). Mobilität ist ein Grundbedürfnis, das bis zu einem gewissen Maß gesichert sein muss – damit die Menschen sich wiederum andere Bedürfnisse erfüllen können: einkaufen, arbeiten, Freunde treffen, am kulturellen Leben teilnehmen. Der öffentliche Verkehr hat eine große Bedeutung als Mittel gegen Mobilitätsarmut. Wo gute Verkehrsinfrastruktur fehlt, ist die Bewegungsfreiheit für benachteiligte Personen massiv eingeschränkt.

Bildung. So ist die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen für Kinder ein zentraler Faktor für die Schulwahl. In Österreichs stark sozial segregierendem Schulsystem mit seiner frühen Bildungsentscheidung mit 10 Jahren (vgl. OECD 2003; IEA 2008), kommt der Schulwahl eine besondere Bedeutung zu. Wenn es keine gute öffentliche Verkehrsinfrastruktur gibt, sind Kinder und Jugendliche in ihrer Schulwahl massiv eingeschränkt.

Arbeit. Eine weitere Dimension, für die Mobilität eine entscheidende Voraussetzung darstellt, ist die Arbeitswelt. Wenn die verkehrsbedingte Anbindung von Arbeitsmärkten nicht erfolgt, stehen mobilitätsbenachteiligte Bevölkerungsgruppen im Abseits.

Freunde. Es sind zahlreiche Faktoren, die dazu führen, dass Ärmere isoliert und einsam sind. Mobilität ist jedenfalls eine Möglichkeit den Anschluss zu wahren. Mangelnde Möglichkeiten an unterstützender Verkehrsinfrastruktur zementieren Benachteiligungen, engen die Bewegungsfreiheit weiter ein. Menschen in Armutslagen leben wesentlich öfter allein, haben seltener Kontakte außerhalb des Haushaltes und können deutlich seltener auf ein tragfähiges Unterstützungsnetzwerk zurückgreifen als andere Personen..

Gesundheit. Armutsbetroffene sind dreimal so oft krank wie die Restbevölkerung, nehmen aber in wesentlich geringerem Ausmaß Gesundheitsdienste in Anspruch. Eingeschränkte Mobilität verschärft diese Tendenz noch weiter. Besonders in ländlichen Regionen, in denen

die Versorgung mit FachärztInnen schlecht ist und größere Strecken zum nächsten Arzt, Ambulanz oder Krankenhaus zurückgelegt werden müssen.

Kunst und Kultur. Der Zugang zu kulturellen Einrichtungen ist Armutsbetroffenen oft aus ökonomischen Gründen verwehrt. Armutsbetroffene besuchen um die Hälfte weniger kulturelle Veranstaltungen oder Einrichtungen wie Personen mit ausreichendem Einkommen (Statistik Austria, 2009). Die Aktion „Hunger auf Kunst und Kultur“ öffnet vielen Menschen am Rand der Gesellschaft die Türen zu Kino, Theater und Museen. Was aber das Problem für die meisten darstellt: Wie komme ich hin? Weder können sie sich die öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt leisten, noch die oft spärlich vorhandenen am Land. Die Öffnung von Kunst und Kultur für sozial Benachteiligte scheitert an der mangelnden ökonomischen Ausstattung der Betroffenen mit der dafür notwendigen Mobilität.

Mobilitätsarmut schränkt Teilnahme am sozialen Leben ein. Im Social Exclusion Unit (2003) Großbritanniens konnte beispielsweise festgehalten werden, dass zwei von fünf Arbeitslosen den fehlenden Zugang zu Verkehrsmitteln als Barriere bei der Arbeitssuche empfinden; fast die Hälfte der zwischen 16 und 18 Jährigen die Kosten für den Transport zu Aktivitäten im Bildungsbereich (insbesondere für solche, die außerhalb traditioneller Schulorte und –zeiten stattfinden) nicht aufbringen können; 1,4 Millionen Menschen jährlich aufgrund verkehrlicher Probleme Angebote zur medizinischen Versorgung nicht wahrnehmen können.

Da der öffentliche Verkehr den größten Anteil (44 %) der zurückgelegten Kilometer im untersten Einkommensviertel ausmacht, kommt einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz die Rolle eines sozialen Netzes zu. Der öffentliche Verkehr hat eine große Bedeutung als Mittel gegen Mobilitätsarmut. Je geringer das Einkommen, desto mehr sind die Menschen auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Im untersten Einkommensviertel besitzen 60 % der Haushalte kein Auto, bei Armutsbetroffenen geht der Autobesitz gegen null.

Weiters reduzieren Öffis die Umweltbelastung Armutsbetroffener, die überproportional an den Routen des Großverkehrs leben müssen. Untere Einkommen leben an den Hauptstraßen des motorisierten Verkehrs mit mehr Lärm und mehr Schadstoffbelastung. Wer Geld hat, zieht weg. Da stellen sich Fragen der Umweltgerechtigkeit. Wie sind Umweltbelastungen in der Bevölkerung verteilt? Fliegen Flugzeuge bei Start/Landung über alle Köpfe oder überproportional über solche von statusniedrigeren Gegenden? Werden breite Straßen durch Viertel der Oberschichten gelegt?

Die ärmere Bevölkerung in Regionen bzw. Bezirken hoher PKW-Belastung zu motorisieren, um ihre Bewegungsfreiheit zu erhöhen, verstärkt ihre selektive Umweltbelastung. Die Erweiterung der Mobilitätschancen muss diese Falle im Auge haben und hier mit leistbarem öffentlichen Verkehr, Aufwertung des Nahraums und sozialer Infrastruktur reagieren.

„Der Niedergang von öffentlichen Einrichtungen und Leistungen, die Diskrepanz zwischen individuellen Entfaltungswünschen und den jeweiligen Möglichkeiten sowie die Deprivation von Individuen“ (Beckmann 2007, S. 10) verbindet benachteiligte Regionen am Land mit benachteiligten Bezirken in den Städten.

Mit Investitionen in den öffentlichen Verkehr können Win-Win-Situationen entstehen: Arbeitsplätze schaffen, Mobilitätsarmut bekämpfen, die Geldbörse Einkommensschwächerer entlasten und Lärm wie Luftverschmutzung reduzieren. Mobilitätsgrundsicherung bedeutet gute Infrastruktur und Zugang für alle. Es geht darum, Mobilitätsarmut und Umweltbelastung zu bekämpfen. Dann kann es für alle mehr Bewegungsfreiheit und eine lebenswerte Umwelt geben. Ähnliche Synergieeffekte liegen auch in der Bekämpfung von Energiearmut und Klimawandel. Abseits der zahlreichen Zielkonflikte, die es zwischen sozialer und

ökologischer Verteilungspolitik gibt, sind die WinWin Bereiche doch beachtlich groß. Umso verwunderlicher ist es, dass sie nicht stärker ergriffen werden.

Quellen:

Armutskonferenz & Greenpeace (2008): [www.armutskonferenz](http://www.armutskonferenz.at) www.greenpeace.at

Beckmann; Klaus et al (2007): Editorial. Städtische Mobilität und soziale Ungleichheit, in: Klaus J. Beckmann et al (Hrsg), Städtische Mobilität und soziale Ungleichheit, Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 46, II.

Bundesverkehrsministerium (2002): Mobilität in Deutschland.

E-Control (2009):

http://www.econtrol.at/portal/page/portal/medienbibliothek/presse/dokumente/pdfs/Pressemappe_Final.pdf

IEA (2008): Pirls 2006, Boston.

Joanneum Research (2008): Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich. Studie im Auftrag von Global 2000.

OECD (2004): Lernen für die Welt von morgen. Erste Ergebnisse von PISA 2003, Paris.

Statistik Austria (2010) : EU SILC 2008

Statistik Austria (2009): EU SILC 2007

Statistik Austria (2008): EU SILC 2006

Statistik Austria: Konsumerhebung 2004/05

Social Exclusion Unit (2003): Making the Connections. Final report on transport and social exclusion, London.

Martin Schenk ist Sozialexperte der Diakonie Österreich und Mitarbeiter der Armutskonferenz