

# Bachelorarbeit

## Alternativen zum Pendlerpauschale

Cordula Anna LECHNER  
e1427508@student.tuwien.ac.at  
Matr.Nr.: 01427508  
Datum: 27.08.2021

### Kurzfassung

Das Pendlerpauschale gehört zu einer Reihe von umweltkontraproduktiven Förderungen. Mithilfe dieser Arbeit wird erläutert, wie umweltfreundliche Unterstützungsmaßnahmen aussehen könnten und wie städtisches Wohnen ansprechend werden kann.

Dabei liegt ein Fokus auf der Stadt Wien, ihren Stadtentwicklungsprojekten und geförderten Wohnbauprojekten. Anschließend werden Modelle von Städten mit kostenlosem Personennahverkehr, autofreien Innenstädten und urbanen Mautgebühren vorgestellt. Eine Reform soll nicht dafür sorgen, dass das Pendlerpauschale ersatzlos entfällt, sondern viel mehr einen Umweltbonus darstellen, welcher den motorisierten Individualverkehr nicht dem öffentlichen Personennahverkehr vorzieht. Innerstädtischer Lärm und Emissionen könnten verringert werden, während gleichzeitig die Gesundheit und die Zufriedenheit von Arbeitnehmer:innen steigt.

## 1 Einleitung

Die Bedeutung des Berufspendelverkehrs nimmt in den letzten Jahren deutlich zu, da mehr Menschen dazu bereit sind, für ihre Arbeit größere Distanzen zurückzulegen und weiters oft bewusst einen Wohnsitz außerhalb von großen Städten wählen. [1]

Angesichts der globalen Klimakrise ist ein Umdenken erforderlich. Ein Pendlerpauschale fördert eine Zersiedelung und somit auch das tägliche Zurücklegen einer größeren Strecke zwischen Arbeitsplatz und Wohnung, oft auch mit dem Auto.

In der folgenden Ausarbeitung wird verdeutlicht, wie eine Unterstützung aufgebaut sein könnte, die genau jene Arbeitnehmer:innen begünstigt, die nicht pendeln. Eine Alternative zum Pendlerpauschale könnte eine Art **Umweltbonus** für jene Personen sein, die nahe an ihrem Arbeitsplatz wohnen und dadurch höhere Lebensunterhaltskosten in Kauf nehmen.

In dieser Arbeit wird zuerst das **Pendlerpauschale** näher erläutert und die Randbedingungen des Anspruchs darauf dargelegt.

Anschließend wird erklärt, **warum ein Umdenken erforderlich ist** und welche ökologischen und sozialen Kriterien bei dem Pendlerpauschale nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Zuletzt erfolgt die Beschreibung welche **Alternativen zum Pendlerpauschale** umgesetzt werden könnten und welche Ziele dadurch erreicht werden sollen.

## 2 Pendlerpauschale

Zuerst werden einige Randbedingungen der verschiedenen Pendlerförderungen in Österreich aufgezählt und aufgelistet wer wie hoch gefördert wird, was gefördert wird, das Auto und die öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich, und woher die Unterstützung kommt. Weiters werden die Summe an täglich zurückgelegten Strecken und die Unterschiede innerhalb des Landes, die Verteilung an Pendlerverkehr in den Bundesländern Österreichs, dargelegt.

### 2.1 Allgemeines zum Pendlerpauschale

Das Pendlerpauschale zählt mit dem amtlichen Kilometergeld, der öffentlichen Straßeninfrastrukturfinanzierung und der Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen zu den fiskalischen, also den Staat als Vertreter des Staatsvermögens betreffenden, Unterstützungsmaßnahmen (vgl. Köppl/Steininger, S.112 [2]).

Zunächst wird im Folgenden der Aufbau und die Funktionsweise des Pendlerpauschales erklärt und die weiteren aktuellen finanziellen Begünstigungen aufgelistet. Die steuerlichen Erleichterungen beruhen hierbei auf Daten des Bundesministeriums für Finanzen [3] und der Wirtschaftskammer Österreich [4]. Ziel ist es, mithilfe von verschiedenen Unterstützungsmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit bestimmter Produkte, Prozesse und Regionen in Österreich zu erhöhen (vgl. Köppl/Steininger, S.109 [2]). Jedoch wirken ebendiese Maßnahmen vermutlich auch verkehrsdistanzerhöhend und fördern teilweise bevorzugt den motorisierten Individualverkehr (vgl. Köppl/Steininger, S.113 [2]).

Durch den Verkehrsabsatzbetrag werden Fahrtkosten abgegolten, jedoch keine tatsächlichen Fahrtkosten erstattet, die zwischen Wohnung und Arbeitsplatz entstehen. [3] Die Lohnsteuer wird bei allen aktiven Arbeitnehmer:innen, somit nicht bei Pensionist:innen, um den Verkehrsabsatzbetrag von „€ 400,- (bzw. € 690,- bei einem Einkommen bis € 12.200,-)“ vermindert. Dieser Absatzbetrag wird bereits in den Lohnsteuertabellen berücksichtigt. [4]

Außerdem führen Werbungskosten in Form des Pendlerpauschales zu einer Reduktion der Steuerbemessungsgrundlage. [4]

Unter bestimmten Voraussetzungen kann ein zusätzlicher Anspruch auf das „kleine“ oder „große“ Pendlerpauschale bestehen. [3]

- Für das „kleine“ Pendlerpauschale muss der Arbeitsweg mindestens 20 km betragen und die Benützung von Massenverkehrsmitteln zumutbar sein. [4] [3]
- Für das „große“ Pendlerpauschale muss bei einer Entfernung von mehr als 2 km die Benützung von Massenverkehrsmitteln zumindest für die halbe Wegstrecke nicht möglich oder zumutbar sein. [4]

Zusätzlich haben jene Dienstnehmer:innen, denen das Pendlerpauschale zusteht, einen Anspruch auf den Pendlereuro, der die Lohnsteuer in Form eines steuerlichen Absatzbetrags reduziert. Dieser Jahresbetrag beträgt zwei Euro mal der einfachen Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz in Kilometern und wird, wie der Verkehrsabsatzbetrag, in der laufenden Lohnabrechnung, von dem/der Arbeitgeber:in berücksichtigt. [3] [4]

Beim amtlichen Kilometergeld handelt es sich um „eine Pauschalabgeltung für alle Kosten, die durch die Verwendung eines privaten Kraftfahrzeuges für Fahrten im Zuge einer Dienstreise anfallen“. [5] Wie anhand der nachfolgenden Tabelle (Tab. 2.1) ersichtlich wird, sind berufsbezogene Fahrten mit dem PKW besser absetzbar als Fahrten mit dem Fahrrad oder einem öffentlichen Verkehrsmittel. Weiters besteht „der Anreiz, den privaten PKW für möglichst große Kilometerleistung beruflich zu nutzen, um Fixkosten der PKW-Haltung verstärkt aus Steuerabsatzbeträgen zu finanzieren“ (vgl. Köppl/Steininger, S.113 [2]).

Tab. 2.1: Auflistung der Kilometergelder (ab 1. Jänner 2011) [5]

Kraftfahrzeugtype	Kilometergeld in Euro (auf volle Cent aufgerundet)	Steuerfrei absetzbare Kilometer pro Kalenderjahr	Maximaler steuerfrei absetzbarer Betrag pro Kalenderjahr in Euro
PKW	0,42	30.000	12.600
Motor(fahr)räder	0,24		
Mitfahrer:innen	0,05		
Fahrrad	0,38	1.500	570

Es kommt somit zu einer, zumindest im Verhältnis zu anderen Verkehrsarten, höher pauschalisierten steuerlichen Absetzbarkeit von berufsbezogenen Fahrten mit dem PKW (vgl. Köppl/Steininger, S.109 [2]).

## 2.2 Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Bei einer längeren Anfahrt zum Arbeitsplatz bieten sich vor allem die Bahn oder der motorisierte Individualverkehr an. Eine weitere oft genutzte Variante, ist eine Kombination aus diesen beiden Fortbewegungsmethoden.

Für Fahrten ausschließlich zwischen dem Wohnsitz und dem Arbeitsplatz kann das sogenannte „Jobticket“, im Einkommensteuergesetz unter „Werkverkehr mit Massenbeförderungsmitteln“ bekannt, zum Einsatz kommen. Das Jobticket kann dem/der Arbeitnehmer:in steuerfrei von dem/der Arbeitgeber:in zur Verfügung gestellt werden. Der/die Arbeitnehmer:in hat somit keinen Sachbezug zu versteuern, wenn der/die Arbeitgeber:in für die Kosten öffentlicher Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz und wieder zurück vollkommen oder teilweise aufkommt. Der/die Arbeitgeber:in ist keineswegs dazu verpflichtet das Jobticket zur Verfügung zu stellen. Weiters kann ein Jobticket auch nur für einen Teil der Strecke gelten, wie zum Beispiel das Wiener Linien Ticket, das nur innerhalb der Stadtgrenzen seine Gültigkeit besitzt, und für die restliche Strecke besteht gegebenenfalls somit der Anspruch auf das Pendlerpauschale. [6]

Die Stadt Wien befindet sich auf einem guten Weg, die öffentlichen Verkehrsmittel mehr zu unterstützen als den motorisierten Individualverkehr. Die öffentlichen Verkehrsmittel besitzen bereits einen Marktanteil von 38 Prozent innerhalb Wiens. [7] Das Angebot muss jedoch auch im Umland erweitert werden. Die Takte und die Strecken müssen ausgebaut sein, damit das Potential der Bahn auch genutzt wird und so der Individualverkehr begrenzt werden kann. [8]

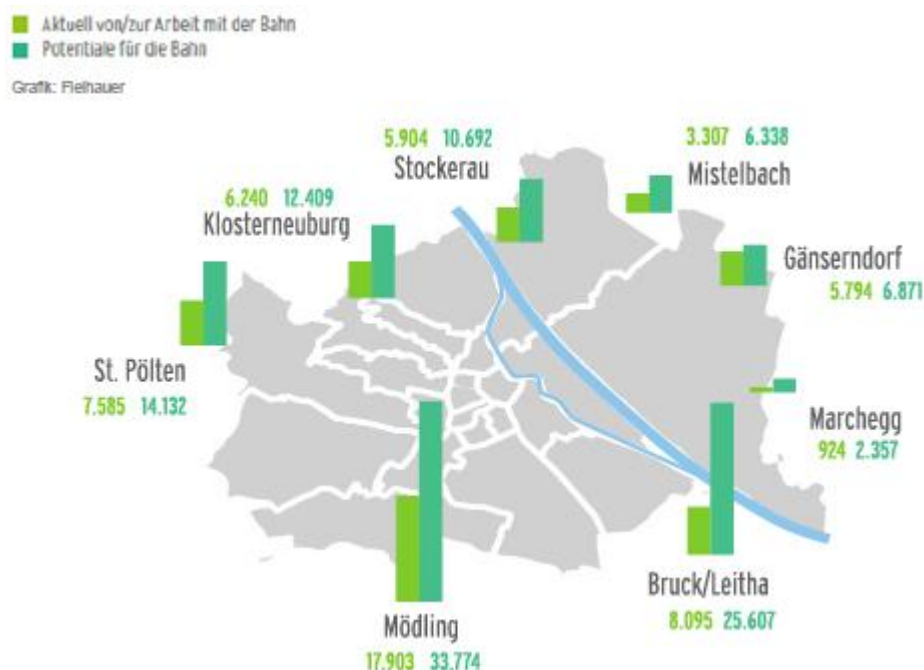


Abb. 2.1: Vergleich Wiener Kordonenerhebung 2008 und Bahnpendler:innenpotenzial [8]

Das Parken mit dem Auto in der Innenstadt ist genau reguliert und stark eingeschränkt. In vielen Bezirken wurde bereits eine kostenpflichtige Dauerberechtigung, das sogenannte „Parkpickerl“, eingeführt. Am 1. März 2022 wird das „Parkpickerl“ in Wien flächendeckend eingeführt. Dies bedeutet, dass das Parken im eigenen Bezirk und in Überlappungszonen kostenpflichtig sein wird, während in anderen Bezirken das Auto nur mit einem zusätzlichen Parkschein abgestellt werden darf. [9]

An einigen Knotenpunkten, wie beispielsweise Spittelau, Hütteldorf und Siebenhirten, wurde die Möglichkeit für eine Verknüpfung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr mit Hilfe von „Park & Ride“ Anlagen erschaffen.

### 2.3 Zurückgelegte Strecken und bundesweite Unterschiede

Anhand von Daten der Statistik Austria werden im Folgenden einige Zahlen und Prozentsätze erwerbstätiger Pendler:innen dargestellt. [1]

#### Index des Pendlersaldos am 31.10.2011 nach Gemeinden

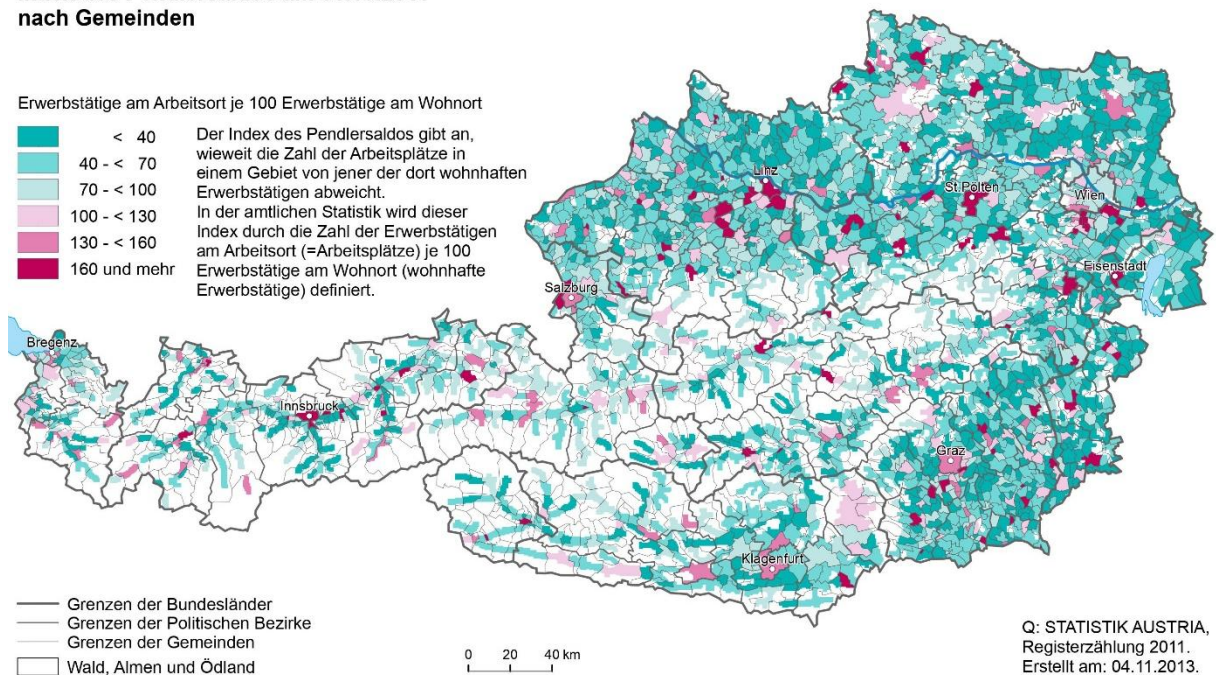
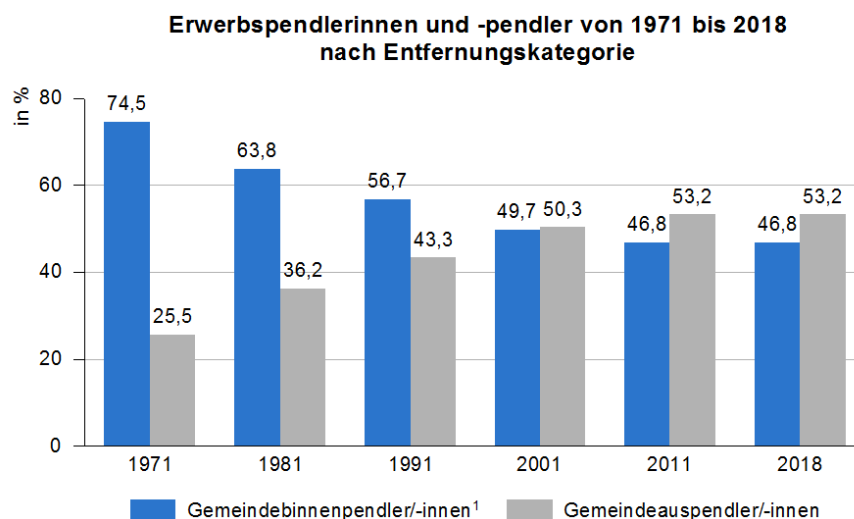


Abb. 2.2: Index des Pendlersaldos am 31.10.2011 nach Gemeinden [10]

In der oben dargestellten Grafik (Abb. 2.2) ist zu erkennen, dass vor allem in die größeren Städte Österreichs gependelt wird. Wien und die Landeshauptstädte Innsbruck, Salzburg, Linz, St. Pölten, Klagenfurt am Wörthersee, Graz sowie Wels, Wiener Neustadt und Schwechat zählen eindeutig zu jenen Metropolen, in denen mindestens 130 bis 160 Arbeitsplätze pro 100 dort wohnhaften Erwerbstätigen existieren. [10]

In diesen zehn Einpendlerzentren arbeiten insgesamt 1.670.974 Erwerbstätige während nur 1.195.961 auch in diesen Gebieten wohnhaft sind. Das sind um 39,7% mehr Arbeitsplätze als wohnhafte Erwerbstätige. In Österreich gibt es neben den zehn großen Einpendlerzentren weitere 16 Städte und Gemeinden, die mehr als 8.000 Einpendler:innen haben. Somit arbeiten insgesamt 41,5% der gesamtösterreichischen Pendler:innen in den 26 Einpendlerzentren Österreichs. [1]



Q: STATISTIK AUSTRIA, Volkszählungen 1971 bis 2001, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2018. 1971–2001 Gebietsstand 2001, 2011–2018 Gebietsstand 2018. Erstellt am 03.08.2020. – 1) inkl. Nichtpendler/-innen.

Abb. 2.3: Erwerbspendler:innen von 1971 bis 2018 nach Entfernungskategorie [11]

Um sowohl die heutige Relevanz als auch die Veränderung der letzten Jahrzehnte zu begreifen wurde hier ein Balkendiagramm angeführt, das den Anstieg des Pendleranteils aus der Gemeinde des Wohnortes darstellt.

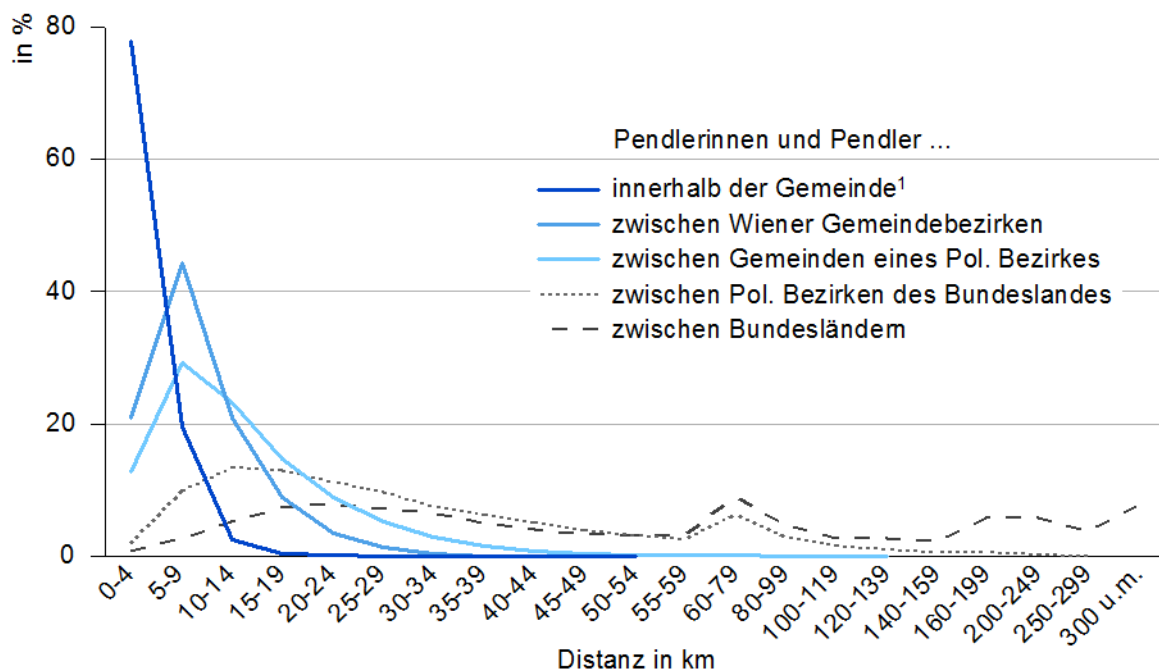
Während es bei den Gemeindeauspendler:innen von 25,5% (im Jahr 1971) zu einem Anstieg auf 53,2% (seit 2011) kam, sank der Prozentanteil an Gemeindebinnenpendler:innen von 74,5% (1971) auf 46,8% (2011). [12]

Bei der Registerzählung 2011 wurden 3.935.187 aktiv Erwerbstätige ermittelt. Von ihnen arbeiten mehr als die Hälfte (53,7% - Abweichung von 0,5% zur obigen Darstellung) nicht in ihrer Wohngemeinde, sondern in einer anderen Gemeinde desselben politischen Bezirks (18,2%), in einem anderen politischen Bezirk desselben Bundeslandes (21,6%), in einem anderen Bundesland (12,9%) oder auch im Ausland (1,0%). [1]

Im Vergleich zum Jahr 2001 kam es somit zu einem Anstieg der Erwerbspendler:innen, die zum Arbeiten ihre Wohngemeinde verlassen um 3,4 Prozentpunkte (bzw. um 2,9 Prozentpunkte laut Diagramm). [1]

Anzumerken ist außerdem, dass die Verteilung seit 2011 konstant geblieben ist. [11]

### Erwerbspendlerinnen und -pendler 2018 nach Distanz in Straßenkilometern und Entfernungskategorie

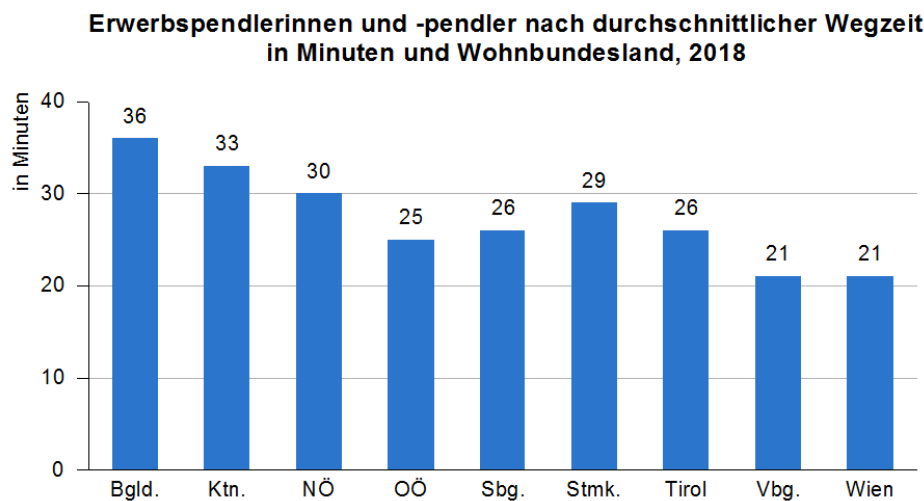


Q: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2018. Erstellt am 03.08.2020. – 1) inklusive Wiener Bezirksbinnenpendler/-innen.

Abb. 2.4: Erwerbspendler:innen 2018 nach Distanz in Straßenkilometern und Entfernungskategorie [12]

Um den Arbeitsort zu erreichen legen die 2.590.507 Erwerbspendler:innen (2011) durchschnittlich eine Strecke von 36 Kilometern zurück. Bei Pendler:innen, die zwischen Wiener Gemeindebezirken unterwegs sind werden von fast drei Viertel (73,1%) der Pendler:innen Distanzen von unter 9 km zurückgelegt. Wird zwischen den Gemeinden desselben politischen Bezirkes gependelt, so sinkt dieser Anteil knapp unter die Hälfte (47,6%).

Die meisten Kilometer werden, von Pendler:innen zwischen den verschiedenen Bundesländern zurückgelegt. Um vom Wohnort zur Arbeit zu kommen, werden von mehr als der Hälfte (51,7%) der Arbeitnehmer:innen mindestens 50 Straßenkilometer zurückgelegt. Außerdem ist hier wichtig zu erwähnen dass, der Anteil der Erwerbspendler:innen zwischen den politischen Bezirken desselben Bundeslandes nur bei 19,3% liegt. [1]



Q: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2018. Erstellt am 03.08.2020. – Zeitaufwand für den Hinweg zur Arbeit, berechnet für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Auto). – Für Nichtpendlerinnen und -pendler sowie Pendlerinnen und Pendler ins Ausland stehen keine Angaben zur Verfügung.

Abb. 2.5: Erwerbspendler:innen nach durchschnittlicher Wegzeit in Minuten und Wohnbundesland, 2018 [13]

2019 wurde eine weitere Statistik vom Arbeitsklimaindex veröffentlicht. Diese besagt, dass rund 81 Prozent aller im Burgenland wohnhaften und 68 Prozent der niederösterreichischen Arbeitnehmer:innen pendeln. Dabei spielt die Hauptstadt Wien und ihr breites Angebot an verschiedenen Arbeitsplätzen eine große Rolle. Ebenfalls mit dieser Vielfalt verbunden ist die niedrige Pendler:innenzahl in Wien. Hier pendeln lediglich 27 Prozent aller Arbeitnehmer:innen und somit prozentual gesehen am wenigsten Beschäftigte. Jedoch zählen zwei Drittel der Wiener Pendler:innen zu jenen Arbeitnehmer:innen, die mehr als 30 Minuten zum Arbeitsplatz unterwegs sind. Auf ganz Österreich gesehen benötigen nur ein Drittel aller Pendler:innen mehr als eine halbe Stunde. [14]

Nicht nur die Kosten, sondern auch die Zeit, die beim Pendeln benötigt wird, spielt eine wichtige Rolle für viele Erwerbspendler:innen.

Auch wenn ein übergeordnetes Ziel ist, Wege zu verkürzen, so ist es dennoch erforderlich eine gute öffentliche Anbindung zum Arbeitsplatz zu schaffen, um ländlichere Gebieten und Vororte besser erreichbar zu machen. Aus dem Balkendiagramm (Abb. 2.5) können die unterschiedlichen, durchschnittlichen Wegzeiten zum Arbeitsplatz für den motorisierten Individualverkehr der verschiedenen Bundesländer entnommen werden. Diese sind aktuell oft noch geringer als die Wegzeiten, die Pendler:innen bei der Nutzung umweltfreundlicher Alternativen benötigen.

### 3 Warum ein Umdenken erforderlich ist

Eine Subventionierung kann positive Auswirkungen auf das Einkommen, den wirtschaftlichen Wachstum und auch die Beschäftigungszahl im jeweiligen Sektor haben, während es auf der anderen Seite zu starken negativen Auswirkungen auf die Umwelt kommt (vgl. OECD (1998: 34) [15]).

Im Folgenden werden die Auswirkungen der verschiedenen Förderungen erörtert. Weiters gilt es sowohl ökologische als auch soziale Kriterien, die bei dem Pendlerpauschale noch nicht ausreichend berücksichtigt werden, zu erkennen und zu beschreiben, warum ein Umdenken erforderlich ist.

### 3.1 Auswirkungen von Unterstützungsmaßnahmen

Soziale und ökologische Aspekte von verschiedenen Forderungen werden im Folgenden dargestellt und analysiert.

#### 3.1.1 Zunahme der Pendlerzahlen

Immer mehr Arbeitnehmer:innen pendeln zum Arbeitsplatz. Während 2009 noch 55 Prozent in der eigenen Gemeinde einen Arbeitsplatz hatten, sind es 2019 nur mehr 45 Prozent der Beschäftigten, die in der Wohngemeinde auch arbeiten. [14]

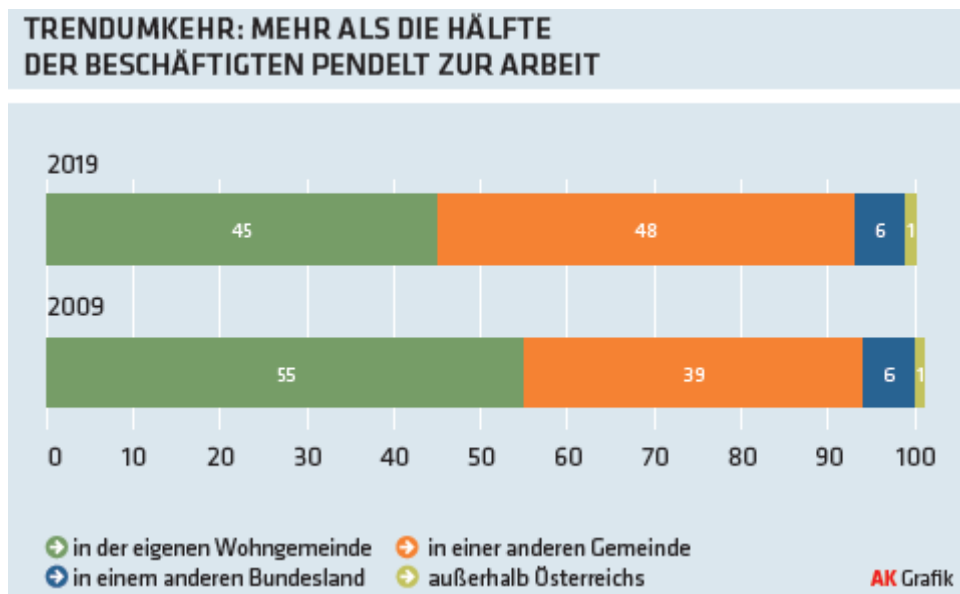


Abb. 3.1: Trendumkehr. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten pendelt zur Arbeit [14]

Jedoch entsteht durch die lange Pendeldauer ein neues Problem, jenes der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. 85 Prozent der Arbeitnehmer:innen, deren Arbeitswege unter 15 Minuten dauern, beschreiben, dass Freizeit, Familie und Job gut oder sogar sehr gut kompatibel sind. Bei jenen Arbeitnehmer:innen, die eine Stunde oder länger unterwegs sind, empfinden nur mehr 68 Prozent diese Art der Vereinbarkeit. [16]

#### 3.1.2 Zersiedelung

Nicht außer Acht gelassen werden darf außerdem die Entwicklung einer weitläufigen Siedlungsstruktur bei der Bewertung der Auswirkungen einer Förderung für Pendler:innen. Die sogenannte Streusiedlung, die aktuell meist nur schlecht an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen wird, kann durch länderspezifische Raumordnungen entstehen und bietet durchaus einige Vorteile wie günstigere Baugründe und hochwertige Neubauten. Andererseits darf nicht vergessen werden, dass ebendiese Siedlungsstruktur die Zersiedelung sowie den motorisierten Individualverkehr fördert und umgekehrt.

Problematisch ist hierbei, dass laut aktueller Regelung jene Arbeitnehmer:innen tendenziell am meisten finanzielle Unterstützung bekommen, die weite Distanzen zum Arbeitsplatz zurücklegen und in deren Umgebung keine Möglichkeit der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln besteht. [17]

#### 3.1.3 Mit dem Auto in die Arbeit

Aktuell wählt die Mehrheit aller in Österreich Beschäftigten, 85 Prozent, den motorisierten Individualverkehr zur Fahrt zum Arbeitsplatz, denn am Land bietet dieser oft die einzige Möglichkeit in angemessener Zeit von einem Ort zum anderen zu gelangen.



Insgesamt nutzt nur etwa ein Fünftel, zumindest teilweise, öffentliche Verkehrsmittel. Dabei ist der Anteil in der Hauptstadt mit 69 Prozent deutlich höher als im restlichen Land. Über dem Durchschnitt liegen die Bundesländer Vorarlberg mit 27 Prozent und Tirol mit 22 Prozent, während Oberösterreich und das Burgenland am meisten auf den motorisierten Individualverkehr setzen. In diesen Regionen des Landes pendeln je 96 Prozent der Beschäftigten mit dem Auto. [14]

## 3.2 Potentiale und umweltschonende Verbesserungen

### 3.2.1 Abhängigkeit der Höhe der Förderungen vom benutzten Verkehrsmittel

Derzeit besteht Anspruch auf das kleine beziehungsweise große Pendlerpauschale unabhängig davon, ob öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden oder nicht. Eine Beantragung beruht lediglich auf anderen Kriterien, wie der Zumutbarkeit oder der Strecke zum Arbeitsplatz.

Das Umweltbundesamt stellte im Jahr 2019 folgende Maßnahmen zur Ökologisierung vor:

- Förderung mit dem kleinen Pendlerpauschale:  
Bei Zumutbarkeit der Benutzung von Bus und Bahn soll mit dem Pendlerpauschale unterstützt werden, nur wenn tatsächlich öffentliche Verkehrsmittel für die An- und Abreise zum Arbeitsplatz genutzt werden und ein Nachweis, wie beispielsweise eine Jahreskarte, vorliegt.
- Vermindertes Pendlerpauschale und Förderung mit dem kleinen Pendlerpauschale:  
Für Arbeitnehmer:innen, die keine zumutbare Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz haben würde laut Vorschlag ein vermindertes Pendlerpauschale vom Wohnort bis zum nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsmittel ausbezahlt werden. Anschließend stünde ihnen für die Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wie oben beschrieben, das kleine Pendlerpauschale zu. [17]

### 3.2.2 Nachhaltigkeit trotz Distanz zum Arbeitsplatz

In einer Studie, die im Auftrag der Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien erarbeitet wurde, wird das Verbesserungspotential für die Bahnnutzung für den Arbeitsweg beschrieben. Demnach lag das Bahnpotential zum Zeitpunkt der Studie (Stand: Mai 2015) für Wien doppelt so hoch wie die derzeitige Nutzung, denn rund 93 Prozent der Pendler:innen wohnten im Einzugsgebiet der Bahn. Eine Haltestelle liegt dann im Einzugsgebiet, wenn diese vom Wohnort für die Anreise mit dem Rad bis zu drei Kilometer oder für die Fahrt mit motorisiertem Individualverkehr bis zu neun Kilometer entfernt ist. [8]

Die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz kann weiters bei Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zur Entspannung genutzt werden, während beim Individualverkehr dauerhafte Konzentration gefordert wird und Staus in Stoßzeiten zu Frustration führen können. [18]

## 3.3 Problematik bei Abschaffung des Pendlerpauschales

### 3.3.1 Treffsicherheit des Pendlerpauschales

Bei dem Pendlerpauschale, so wie es aktuell geregelt ist, handelt es sich um einen Freibetrag, der die Bemessungsgrundlage des zu versteuernden Einkommens verringert. Problematisch ist hierbei, dass der Pendlerbonus somit für besser Verdienende höher ist, während Geringverdiener:innen weniger profitieren. [17]

Eine Möglichkeit zur Verbesserung dieser ungleichmäßigen Verteilung ist, das Pendlerpauschale zu einem echten Absetzbetrag umzuwandeln. So würde der Betrag unabhängig von der Steuerklasse die Steuerschuld verringern. [17]

### 3.3.2 Warum die Abschaffung keine Option ist

Die Streichung des Pendlerpauschales steht aktuell nicht zur Debatte, vielmehr geht es um eine Reform, die klima- und umweltverträglich ist.

Auch juristisch würde einer Abschaffung einiges im Weg stehen:

- Nur tatsächliches Einkommen darf steuerlich abgesetzt werden. Alle weiteren Ausgaben für die Erreichung dieses Einkommens, wie jene für die Fahrt zum und vom Arbeitsplatz nach Hause, müssen zusätzlich betrachtet werden.
- Auch Selbstständige und Unternehmer können Kilometergeld beziehungsweise ihre Aufwendungen für diverse Fahrten steuerlich absetzen.

Selbst die Umsetzung der Maßnahmen, die das Umweltbundesamt 2019 vorschlug, wird politisch nur sehr schwer umsetzbar sein. Besonders dort, wo das Auto zur täglichen Fahrt zur Arbeitsstätte genutzt wird, komme es so zu deutlich spürbaren Einkommensverlusten in vielen Haushalten. [17]

## 4 Alternativen zum Pendlerpauschale

Als Hintergrund für eine Reform oder gegebenenfalls auch eine Auflösung einer Unterstützungsmaßnahme im Verkehrsbereich wird hier ein besonderes Augenmerk auf ihre umweltkontraproduktive Auswirkung gelegt.

### 4.1 Best-Practice-Beispiele

Ziel der hier angeführten Beispiele und Erläuterungen ist es, höhere Lebensunterhaltskosten nahe am Arbeitsplatz durch verschiedene Förderungen und Methoden zu vermeiden oder zu kompensieren. So kann das Leben nahe am Arbeitsplatz im Zentrum attraktiver werden als das tägliche Pendeln.

#### 4.1.1 Städtische Strukturen verändern (Wien)

Ziel ist es Wohnen möglichst gut mit Arbeiten, Bildung, Versorgung und Erholung in Verbindung zu bringen, sodass die Wege, die zwischen den einzelnen Bedürfnissen entstehen, minimiert werden können. Dazu sind eine gute Vernetzung sowie ein attraktiver, öffentlicher Raum notwendig. Weiters entstehen nach und nach immer mehr Subzentren in verschiedenen Bezirken, die all diesen Bedürfnissen nachkommen können. Das Pendeln, vor allem aus den umliegenden Ballungszentren, kann, durch das erhöhte Angebot an Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen, Nahversorgung, Sportstätten etc., reduziert werden.



Abb. 4.1: Zielgebiete der Stadtentwicklung 2019 [19]

Europas größtes Stadtentwicklungsprojekt aspern Die Seestadt Wiens wird unter anderem die oben genannte nachhaltige und zusätzlich ökologische Strukturveränderung anbieten.

Auf 2,6 Mio. m<sup>2</sup> können zukünftig über 25.000 Bewohner:innen leben, während hier gleichzeitig 20.000 neue Arbeitsplätze geschaffen und Bildungseinrichtungen, seien es Kindergärten, eine Bücherei oder eine Hochschule, Freizeitgestaltungsmöglichkeiten, seien es Jugendzentren oder Vereins- oder Multifunktionsräume, und Freiraum, seien es der fast 50.000 m<sup>2</sup> große See oder die fast ebenso weitreichend geplanten Grün- und Außenanlagen, angeboten werden. [20]

Die Anbindung zum Zentrum Wiens ist bereits seit 2013 durch die U-Bahnlinie U2 gegeben. Öffentlicher Verkehr, ebenfalls wie Radfahren und Zufußgehen, werden bei diesem Projekt priorisiert.

Bereits jetzt stehen den Bewohner:innen sieben verschiedene Buslinien zur Verfügung, die sie zu den U2-Stationen „Aspern Nord“ beziehungsweise „Seestadt“ bringen. Außerdem bietet das Stadtentwicklungsprojekt das interne Fahrradverleihsystem SeestadtFLOTTE an, das Anwohner:innen dazu motiviert viele Wege mit eigener Kraft oder auch mit elektrischer Unterstützung zurückzulegen. [21][22]

Das Nordbahnviertel zusammen mit dem Nordwestbahnhof ist das größte innerstädtische Stadtentwicklungsgebiet Wiens.

Seit den Neunzigerjahren wird das Areal kontinuierlich erschlossen, 2020 leben schon 10.000 Menschen im neuen Viertel, während weitere 10.000 bereits im Austria Campus arbeiten. Bis 2026 sollen 25.000 Bewohner:innen und 15.000 Angestellte im neuen Viertel untergebracht sein. Neben zwei Bildungscampus mit rund 2.500 Schüler:innen werden insgesamt drei unabhängige Handelszonen mit etwa 70 Geschäftslokalen entstehen. [23]

Auch im 10. Wiener Gemeindebezirk entsteht aktuell, südlich vom Hauptbahnhof, ein neuer Stadtteil, das Sonnwendviertel. Durch eine gutes Infrastrukturkonzept und durchdachte öffentliche Anbindung sowie Durchwegung für den Rad- und Fußverkehr, werden die rund 5.500

Wohnungen für etwa 13.000 Menschen und die rund 20.000 neuen Arbeitsplätze attraktiv und zugängliche gemacht. [24]

#### 4.1.2 Erhöhung der Baudichte (Wien)

In den letzten Jahren ist die Gesamtbevölkerung der Stadt Wien von 1.571.123 (2002) auf 1.920.949 (2021) gewachsen. [25]

Auch in der nahen Zukunft soll es weiterhin zu einem Bevölkerungswachstum kommen, denn bald soll auch die zwei Millionen Marke (2028) erreicht werden. [26]

### Bevölkerungsveränderung 2020 nach Politischen Bezirken

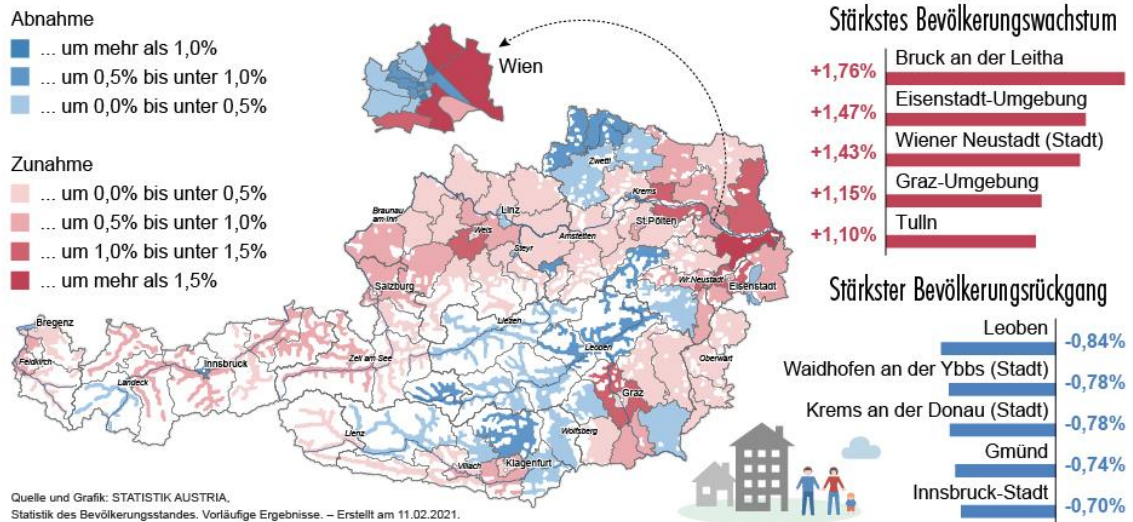


Abb. 4.2: Bevölkerungsveränderung 2020 nach Politischen Bezirken [27]

Dadurch wird immer mehr Wohnraum, vor allem in den (Ballungs-)Zentren, benötigt. Wird die Bebauungsdichte vergrößert, sei es durch nachträgliche Dachausbauten und der Bebauung von Innenhöfen oder durch die Umwidmung des Baulands, so kann der Grundstein für Wohnen in der Nähe des Arbeitsplatzes gelegt werden.

#### 4.1.3 Sozialer Wohnbau (Wien)

In vielen Zentren besteht vor allem die Nachfrage nach leistbaren und gleichzeitig öffentlich gut angebundenen Wohnungen.

Die Stadt Wien versucht dies durch sozial geförderte Wohnbauten zu ermöglichen, denn von den Mieter:innen wohnen bereits mehr als die Hälfte in solchen. Ziel ist es, möglichst vielen Menschen diese Chance auf leistbaren Wohnraum zu bieten. [28]

Während in der Wiener Bauordnung § 6 Abs. 6a festgelegt wird, dass die „Grundkostenangemessenheit nach der Wohnnutzfläche [...] überwiegend dem § 5 Z 1 des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes – WWFSG 1989“ [29] entsprechen muss, werden in den Planungsgrundlagen der Widmungskategorie „Gebiete für geförderten Wohnbau“ in der Regel mindestens zwei Drittel der Wohnnutzflächen dieser Kategorie dem geförderten Wohnbau zugesprochen. [30]

Die Novelle der Wiener Bauordnung gilt maßgebend für Flächen ab 5.000 m<sup>2</sup> [31] und umfasst neben Faktoren der Energieeffizienz der Gebäude ebenfalls Methoden zu nachhaltigen Bauweisen und Technologien in der Herstellungsphase. [30]

#### 4.1.4 „Gratis“ öffentliche Verkehrsmittel

Befürworter sind der Meinung, dass durch eine Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs über Steuern neben einem geringeren Verkehrsaufkommen, Abgasen und Lärm auch für eine „gerechtere Mobilität für alle Teile der Bevölkerung“ sorgen würde. [32]

Rund 100 Städte weltweit bieten aktuell auf verschiedene Weise gratis öffentliche Verkehrsmittel an, teilweise gilt das Angebot nur für bestimmte Teile der Stadt, anderenorts ist nur für gewisse Bevölkerungsgruppen, beispielsweise Schüler:innen, Pensionist:innen oder Bewohner:innen das reisen kostenlos. [32]

In der Hauptstadt Estlands, Tallin, dürfen Einwohner:innen seit 2013 den öffentlichen Personennahverkehr gratis nutzen. Eine Studie zeigt einen Anstieg von 55 auf 63 Prozent, die diese Möglichkeit sich durch die Stadt fortzubewegen wahrnehmen. [32]

Auch die Stadt Dünkirchen, im Norden Frankreichs, versucht seit 2015 mit gratis öffentlichen Verkehrsmitteln an Wochenenden beziehungsweise einem gesamtheitlich kostenlosen Angebot seit 2018 Emissionen zu senken und attraktivere Stadtviertel zu schaffen.

Eine Sorge der Stadt war, dass durch gratis öffentliche Verkehrsmittel Vandalismus zunehmen könnte. Glücklicherweise bestätigte sich diese nicht. [33]

In Luxemburg ist seit dem 1. März 2020 der Nahverkehr im gesamten Land kostenlos. Mit Investitionen in Milliardenhöhe sollen bis 2025 etwa 50 Prozent mehr Personen dieses Angebot nutzen. Die Stadt setzt auf den Ausbau der Stadtbahn, anstelle von einem neuen Fahrstreifen für Autos. [34]

Studien zeigen, dass kostenlose öffentliche Verkehrsmittel den Umstieg vom Auto nicht garantieren.

Oft steigen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen oder jene Menschen auf das kostenlose Angebot ein, die von vornherein wenig unterwegs waren. Beispielsweise zeigt sich in Tallin nur ein geringer Rückgang von 31 auf 28 Prozent beim Automobilverkehr, während zeitgleich der Anteil an Fußgänger:innen von 12 auf 7 Prozent zurückging. [32]

Deutlich wird, dass nicht ausschließlich der kostenfreie Personennahverkehr, sondern auch der Ausbau des Infrastrukturnetzes und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs, insgesamt zu einer steigenden Beliebtheit und Benutzung führen können.

#### 4.1.5 Autofreie Innenstädte

Autofreie Innenstädte bieten neben einer Erhöhung der Sicherheit für den nicht motorisierten Individualverkehr auch eine Steigerung der Lebensqualität.

Bleibt das Auto am Stadtrand stehen, so kann der Weg zum Arbeitsplatz öffentlich zurückgelegt werden. Das verringerte Verkehrsaufkommen, erzeugt einerseits weniger Staus, weniger nicht nutzbare Parkflächen, aber vor allem einen geringeren Emissionsausstoß sowie einen niedrigeren Lärmpegel.

Durch den Verzicht auf Autos im Zentrum einer Stadt können Verkehrswege für andere Zwecke genutzt werden, beispielsweise für sogenannte Pop-up-Radwege, die im vergangenen Jahr in verschiedenen Großstädten enorm an Beliebtheit gewonnen haben.

Wien, Berlin, Paris und Dublin zählen zu den 106 Städten Europas, für die in einer Studie des Berliner Forschungsinstitut MCC (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change) zeigt, dass durch Pop-up-Radwege Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden können und der Radverkehr in diesen Städten zunimmt. [35]

Die Stadt Houten, in den Niederlanden, die auch als die „autofreie Modellstadt“ bezeichnet wird hat rund 50.000 Einwohner:innen. Dort liegt der Fokus eindeutig auf dem Radverkehr, dem die

Stadt die schnellsten und kürzesten Wege ermöglicht. Houten wird dadurch sicher, ökologisch und lebenswert während die Fortbewegung mit dem Rad zusätzlich auch zur Gesundheit der Bewohner:innen beiträgt. Autofahrer:innen müssen Umwege in Kauf nehmen und sind hauptsächlich auf dem Rondweg, der Umfahrungsstraße, zu entdecken. Auf den sogenannten Fahrradstraßen, dürfen zwar nicht ausschließlich Räder fahren, jedoch müssen Autos sich hier unterordnen. So wird für viele die Fahrt mit dem Auto unattraktiv. Houten bietet auch für Pendler:innen einen großen Vorteil, nämlich die gute Anbindung an die Bahnstrecke. [36]

Eine wichtige Vorreiterrolle im Thema autofreie Städte spielt außerdem die dänische Hauptstadt Kopenhagen, denn große Teile der historischen Altstadt sind autofrei.

Fahrradfahrer:innen werden in der Stadt bevorzugt, denn so fällt die Entscheidung aufs Rad umzusteigen leichter. Beispielsweise gibt es Fahrradbrücken, die eine durchgängige Verbindung zwischen verschiedenen Stadtteilen ermöglichen. Außerdem findet eine strikte Trennung von Fahrrädern und Autos statt, die Sicherheit gewährleistet. Für Komfort wird mit breiten Radwegen oder der grüne Welle für Radfahrer:innen gesorgt.

Eine aktuelle Aufgabe der Stadt ist es, Vororte durch Fahrrad-Autobahnen, sogenannte „Cycle Superhighways“, anzubinden, damit zukünftig aus 23 Regionen Pendler:innen von Tür zu Tür das Rad als Verkehrsmittel nutzen können.

Kopenhagen, die „fahrradfreundlichste Stadt der Welt“, hat bereits rund 50 Prozent Pendler:innen, die täglich mit dem Fahrrad zu ihrem Arbeitsplatz oder ihrer Bildungsanstalt gelangen.

Im Vergleich liegt die deutsche Fahrradhauptstadt Münster bei rund 30 Prozent, der deutsche Durchschnitt beträgt aktuell rund 9 Prozent. [37]

#### 4.1.6 Mautgebühren

Ein vorrangiges Ziel der Einführung von Mautgebühren ist es den motorisierten und staubildenden Individualverkehr in Stadtgebieten zu reduzieren.

Die Stadt London setzt neben einem autofreien Zentrum bei ihrer Mobilitätsrevolution auf eine Citymaut. [38]

Diese „Londoner Staugebühr“ (London congestion charge) besteht seit Februar 2003, zusätzlich dazu wurde im Oktober 2017 eine „Schadstoffmaut“ (Toxicity charge) für alle Fahrzeuge, die nicht der Euro-4-Norm entsprechen, eingeführt. [39]

Bei der Umsetzung von Mautgebühren in der Innenstadt darf nicht außer Acht gelassen werden, wofür die Einnahmen verwendet werden. Die Citymaut sollte bestenfalls nicht in den allgemeinen Haushalt der Stadt einfließen, sondern für den Ausbau und die Erhaltung von öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden, um nachhaltig den Umstieg vom Auto zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen und attraktiver zu gestalten. [40]

## 4.2 Reformvorschläge

Sollte die Entscheidung zu Reformmaßnahmen getroffen werden, so sind diese nur dann zielführend, wenn sie zu „wesentlichen Verhaltensänderungen“ führen können (vgl. Köppl/Steininger, S.191 [2]).

Außerdem sei zu beachten, dass „eine ersatzlose Streichung“ des Pendlerpauschales aufgrund von ungleicher regionaler Betroffenheit sowie des geringen Fördervolumens nicht empfohlen wird. Eine Option, die in *Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr* vorgeschlagen wird ist, „die Streichung des großen Pauschales und die gleichzeitige Anhebung des kleinen Pauschales“ vor allem zur Vereinfachung von Verwaltungsaufgaben sowie zur Aufhebung von „Ungleichbehandlung von privatem PKW und öffentlichem Verkehr“. Für jene

Arbeitnehmer:innen, die für „nachweislich höheren Pendelkosten“ aufkommen müssen, sollen diese weiterhin steuerlich geltend gemacht werden können. (vgl. Köppl/Steininger, S.116 [2])

Für jene Arbeitnehmer:innen, für die ein Verzicht auf das Pendeln nicht in Frage kommt, werden folgende Methoden genannt um zumindest den Stress, der dadurch in Verbindung mit dem Weg zur Arbeit steht, zu reduzieren:

- Flexible Arbeitszeiten sowie Home-Office reduzieren einerseits das Verkehrsaufkommen und andererseits finanzielle und emotionale Belastungen.
- Programme, welche die Fahrt zum Arbeitsplatz mit dem Rad fördern, beispielsweise bietet der/die Arbeitgeber:in (Elektro-)Fahrrädern an, die von den Arbeitnehmer:innen ausborgt werden können.
- Subventionierung von öffentlichen Verkehrsmitteln macht die unterschiedlichen Wege der Mitarbeiter:innen zur Arbeit leistbar und klimafreundlicher, sowie auch entspannter.
- Außerdem kann der Kauf von Jahreskarten die Unkosten für den Arbeitsweg im Vergleich zu Monatstickets oder Einzelfahrscheinen weiter reduzieren. [41]

Weiters fordert unter anderem der AK Präsident Erwin Zangerl einen Öffi-Bonus, welcher jenen Arbeitnehmer:innen zustehen soll, die größtenteils öffentliche Verkehrsmittel nutzen. [42]

Wie die vergangenen Jahre gezeigt haben, wird das Arbeiten von zu Hause nicht nur immer attraktiver und besser zugänglich, sondern nimmt auch stetig zu. Wurde die Umstellung erst einmal vollzogen, so wollen viele Mitarbeiter:innen sowie Arbeitgeber:innen nicht mehr zurück in den Büroalltag. Dadurch, dass die tägliche Anreise zum Arbeitsplatz entfällt, haben Arbeitnehmer:innen vor allem mehr Freizeit und sind somit insgesamt zufriedener und ausgeglichener. Im Home-Office kann der Tagesablauf oft wesentlich flexibler gestaltet werden als am fixen Arbeitsplatz. Dringende Termine oder Arztbesuche können somit auch tagsüber stattfinden. Außerdem kann mit einer persönlichen Tagesstruktur, seien es der Sport oder die Meditation am Morgen oder zwischendurch oder das frisch gekochte Mittagessen, die Work-Life-Balance wesentlich verbessert werden. Stress und Kosten können auf beiden Seiten eingespart werden. Beim Weg in die Arbeit kann es, vor allem bei der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto zu längeren Anfahrtszeiten, beispielsweise durch Verspätungen oder Staus, kommen. Für die Arbeitnehmer:innen entfallen einerseits die Kosten für die Anreise zum Arbeitsplatz, sowie andererseits Ausgaben für Mittagessen in der Betriebsküche oder im Restaurant. Für die Arbeitgeber:innen können vor allem Fixkosten eingespart werden, diese reichen von Stromkosten bis hin zu den Kosten für den Arbeitsplatz. [43]

Es besteht oft die Möglichkeit auf umweltfreundliche Weise zum Arbeitsplatz zu gelangen. Dabei entstehen neben den geringeren Kohlenstoffdioxid-Emissionen oft auch weitere Vorteile, wie

- Geringere Fahrtkosten
- Verbesserte Gesundheit
- Steigende Zufriedenheit. [44]

Die klimakontraproduktiven Auswirkungen, die durch das Pendeln entstehen, werden durch ökologische Gestaltung der Wege reduziert und teilweise sogar genutzt, sodass sich zusätzlich das Wohlbefinden der Pendler:innen verbessert.

## 5 Zusammenfassung

Abschließend kann die Umsetzung von Alternativen zum Pendlerpauschale zugunsten jener Arbeitnehmer:innen, die nahe am Arbeitsplatz wohnen und somit nicht nur Kosten und Zeit sondern vor allem auch Emissionen einsparen, folgendermaßen erklärt, erläutert und zusammengefasst werden:

Durch das Pendlerpauschale stellen ländliche Gegenden einen immer attraktiver werdenden Wohnstandort dar. Die Förderung bewirkt aufgrund der Abhängigkeit von der Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnung, dass der Trend zum Pendeln, häufig auch mit dem Auto, zunimmt. Weiters kommt es dadurch zu einer Zersiedelung, abseits von einer guten öffentlichen Anbindung.

Um diese Entwicklung einzuschränken, schlägt das Umweltbundesamt vor, nur dann das kleine Pendlerpauschale zu genehmigen, wenn tatsächlich öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, und das Pendlerpauschale abzumindern, für den Weg bis zur nächstgelegenen Anbindung an ein öffentliches Verkehrsmittel und für den restlichen Teil des Weges wiederum das kleine Pendlerpauschale auszubezahlen.

Eine wichtige Erkenntnis ist, dass ein dringendes Umdenken erforderlich ist, jedoch eine ersatzlose Streichung des Pendlerpauschales keine Lösung darstellt. Vor allem in großen Zentren werden Arbeitsplätze geboten und ländlichere Gebiete dürfen nicht vernachlässigt werden, denn sonst kann es zu deutlichen Einkommensverlusten kommen. Aktuell verringert das Pendlerpauschale die Lohnsteuer. Um für Gering- und Besserverdiener:innen den Bonus, der sich somit aktuell mehr für jene auswirkt, die mehr verdienen, anzugleichen, könnte das Pendlerpauschale in einen echten Absetzbetrag umgewandelt werden.

Um das Wohnen in der Stadt attraktiver zu gestalten und gleichzeitig leistbar zu machen, gibt es viele verschiedene Möglichkeiten, die in einer Kombination langfristig eine Zersiedelung reduzieren könnten. Dabei liegt der Fokus darauf, dass in neuen Stadtentwicklungsgebieten die öffentliche Anbindung, sowie der Radverkehr gefördert wird. Weiters sollen Bedürfnisse, wie Bildung, Versorgung und Erholung, gedeckt und gleichzeitig nahegelegene Arbeitsplätze geschaffen werden. Um mit dem stetig steigenden Bevölkerungswachstum mitzuhalten, muss die Bebauungsdichte angehoben werden. Um für möglichst viele Arbeitnehmer:innen das Wohnen nahe am Arbeitsplatz zu ermöglichen kann weiters auf soziale Wohnbauten, vor allem bei Neu- und Umbauten, gesetzt werden. Außerdem ist die Lebensqualität einer Stadt maßgebend dafür, dass Menschen in deren Zentrum nicht ausschließlich arbeiten, sondern auch wohnen möchten. Dieses Wohlbefinden kann etwa dadurch verbessert werden, dass kostenloser Personennahverkehr angeboten wird oder die Innenstädte autofrei gestaltet werden. Neben einem geringeren Emissionsausstoß wird der Stadtkern dadurch gleichzeitig ruhiger. Um Fahrten in ein Zentrum einzuschränken können zusätzlich Gebühren, wie Staugebühren oder eine Schadstoffmaut, erhoben werden.

Bei einer Reform müssen vor allem zielführende Maßnahmen umgesetzt werden, damit das Verhalten von Pendler:innen zielführend geändert werden kann. Arbeitgeber:innen können ihren Arbeitnehmer:innen flexiblere Arbeitszeiten und Home Office anbieten. Zudem können Mitarbeiter:innen durch eine Subventionierung von Jahres- oder Monatskarten für den öffentlichen Verkehr Kosten einsparen. Werden die Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, so könnte zusätzlich ein Öffi-Bonus ausbezahlt werden. Weiters können Arbeitgeber:innen (Elektro-)Fahrräder zur Verfügung stellen, die für die Anreise zum Arbeitsplatz genutzt werden könnten.

Insgesamt kommt es somit bei Mitarbeiter:innen nicht nur zu verringerten Fahrtkosten sondern gleichzeitig zu einer Verbesserung der Gesundheit und einer Steigerung der Zufriedenheit.

Langfristig können durch die Verbesserung der innerstädtischen Strukturen, autofreien Zonen, Radwegen und einem durchdachten öffentlichen Verkehrskonzept ebenso wie zentralen Bildungseinrichtungen und Erholungsgebieten, Städte mit sehr hoher Lebensqualität geschaffen werden, in denen Pendeln mehr und mehr an Bedeutung verliert und der Arbeitsplatz umweltfreundlich erreichbar ist.



## 6 Literaturverzeichnis

- [1] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Volkszählungen, Registerzählung, Abgestimmte Erwerbsstatistik > Pendlerinnen und Pendler, *Pendlerinnen und Pendler*, 27.08.2020 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [2] **Köpl A., Steininger K. W. (Hg.):** *Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr*, 2004
- [3] **Bundesministerium Finanzen:** Themen > Steuern > Arbeitnehmerinnenveranlagung > Pendlerförderung und das Pendlerpauschale, *Pendlerförderung und das Pendlerpauschale* [www.bmf.gv.at](http://www.bmf.gv.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [4] **WKO:** Themen > Steuern > Lohnverrechnung > Pendlerpauschale und Pendlereuro, *Pendlerpauschale und Pendlereuro - Steuerliche Regelungen*, 01.01.2021 [www.wko.at](http://www.wko.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [5] **Bundesministerium Finanzen:** Themen > Steuern > Kraftfahrzeuge > Kilometergeld, *Kilometergeld*, 01.01.2021 [www.bmf.gv.at](http://www.bmf.gv.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [6] **WKO:** Themen > Steuern > Lohnverrechnung > Jobticket, *Jobticket – Voraussetzungen für die Steuerfreiheit*, 01.01.2021 [www.wko.at](http://www.wko.at) [aufgerufen am 13.02.2021]
- [7] **ZEIT ONLINE:** *ÖPNV in Wien – Im Land der Öffis*, 18.03.2018 [www.zeit.de](http://www.zeit.de) [aufgerufen am 15.02.2021]
- [8] **Brezina T., Hader Th., Eder E.:** *Pendeln in der Ostregion – Potential für die Bahn*, Stand: Mai 2015, ISBN: 978-3-7063-0564-8
- [9] **Stadt Wien:** [wien.at](http://wien.at) > Verkehr & Stadtentwicklung > Parken > Kurzparkzonen und Parkgebühren, *Ab März 2022: Kurzparkzonen und Parkpickerl in ganz Wien* [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) [aufgerufen am 09.08.2021]
- [10] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Volkszählungen, Registerzählung, Abgestimmte Erwerbsstatistik > Pendlerinnen und Pendler > Thematische Karte(n), *Index des Pendlersaldos am 31.10.2011 nach Gemeinden*, erstellt am: 04.11.2013 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [11] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Volkszählungen, Registerzählung, Abgestimmte Erwerbsstatistik > Pendlerinnen und Pendler > Grafik(en), *Erwerbsspendlerinnen und -pendler von 1971 bis 2018 nach Entfernungskategorie*, erstellt am: 03.08.2020 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [12] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Volkszählungen, Registerzählung, Abgestimmte Erwerbsstatistik > Pendlerinnen und Pendler > Grafik(en), *Erwerbsspendlerinnen und -pendler 2018 nach Distanz in Straßenkilometern und Entfernungskategorie*, erstellt am: 03.08.2020 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [13] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Volkszählungen, Registerzählung, Abgestimmte Erwerbsstatistik > Pendlerinnen und Pendler > Grafik(en), *Erwerbsspendlerinnen und -pendler nach durchschnittlicher Wegzeit in Minuten und Wohnbundesland, 2018*, erstellt am: 03.08.2020 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 10.02.2021]
- [14] **Arbeitsklimaindex:** Newsletter 04/2019, *IMMER MEHR PENDLER – Acht von zehn Burgenländer pendeln zur Arbeit* [www.arbeitsklima.at](http://www.arbeitsklima.at) [aufgerufen am 19.02.2021]
- [15] **OECD:** *Improving the Environment Through Reducing Subsidies. Part 1: Summary and Policy Conclusions*, 1998
- [16] **Arbeitsklimaindex:** Newsletter 04/2019, *SCHWER VEREINBAR – Pendeln geht auf Kosten von Familie und Freizeit* [www.arbeitsklima.at](http://www.arbeitsklima.at) [aufgerufen am 19.02.2021]
- [17] **Der Standard (Szigetvari A.):** Startseite > Wirtschaft > Wirtschaftspolitik, *NEUE REGIERUNG - Pendeln soll grüner werden. Wird Autofahren damit auch teurer?*, 07.01.2020 [www.derstandard.at](http://www.derstandard.at) [aufgerufen am 18.02.2021]

- [18] **Finanzen.net:** News > Geld, Karriere & Lifestyle, *Studie: Warum Pendeln zur Arbeit der Karriere schaden kann*, 09.11.2019 [www.finanzen.net](http://www.finanzen.net) [aufgerufen am 15.02.2021]
- [19] **Stadt Wien:** wien.at > Verkehr & Stadtentwicklung > Vorhaben und Projekte > Zielgebiete, *Zielgebiete der Stadtentwicklung*, 14.05.2019 [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [20] **asperm Die Seestadt Wiens:** Startseite > Wirtschaftsstandort > Quartiere + Entwicklung, *Quartiere + Entwicklung* [www.asperm-seestadt.at](http://www.asperm-seestadt.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [21] **Stadt Wien:** wien.at > Verkehr & Stadtentwicklung > Vorhaben und Projekte > asperm Seestadt > Verkehr und Anbindung, *Anbindung und Verkehr - asperm Seestadt* [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [22] **asperm Die Seestadt Wiens:** Startseite > Lebenswelt > Mobilität > Mit dem Rad, *Mit dem Rad* [www.asperm-seestadt.at](http://www.asperm-seestadt.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [23] **Nordbahnviertel:** Alle Infos und ein Blick in unsere neue Broschüre, *NORDBAHNVIERTEL - Ankommen und losleben*. [www.nordbahnviertel.wien](http://www.nordbahnviertel.wien) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [24] **Gebietsbetreuung Stadterneuerung (GB\*):** Themen & Projekte > ZUSAMMEN WACHSEN – Gemeinsam gut im Stadtteil leben > Stadtteilmanagement Sonnwendviertel, *Engagiert im Sonnwendviertel Stadtteilmanagement* [www.gbstern.at](http://www.gbstern.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [25] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Bevölkerungsstand und -veränderung > Bevölkerung zu Jahres-/Quartalsanfang > Tabelle(n), *Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2021 nach Gemeinden*, 27.05.2021 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [26] **Stadt Wien:** wien.at > Politik & Verwaltung > Statistik > Wachsende Stadt, *Wachsende Stadt - Statistiken* [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [27] **STATISTIK AUSTRIA:** Statistiken > Menschen und Gesellschaft > Bevölkerung > Bevölkerungsstand und -veränderung > Grafik(en), *Bevölkerungsveränderung 2020 nach Politischen Bezirken*, 11.02.2021 [www.statistik.at](http://www.statistik.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [28] **KONTRAST.at (Bachmayr-Heyda A.):** Wohnen & Miete, *Spekulation am Wohnungsmarkt: So wehren sich Städte und Länder gegen die Preisexplosion > Wien: Sozialer Wohnbau als Preisbremse*, 14.08.2019 <https://kontrast.at> [aufgerufen am 04.08.2021]
- [29] **Rechtsinformationssystem des Bundes:** Landesrecht > Gesamtabfrage > Bauordnung für Wien, Landesgesetzblatt authentisch > LGBl. Nr. 69/2018, 21.12.2018 [www.ris.bka.gv.at](http://www.ris.bka.gv.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [30] **Recht am Bau (Nödl M.):** Immobilienrecht, *Novelle der Wiener Bauordnung*, 08.05.2019 [www.rechtambau.at](http://www.rechtambau.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [31] **Landschaftskammer Wien (Mag. Reindl Ch.):** *Flächenwidmung Geförderter Wohnbau*, 08.04.2019 <https://wien.lko.at> [aufgerufen am 04.08.2021]
- [32] **Der Standard (Pallinger J.):** Startseite > Edition Zukunft, *MOBILITÄT - Was kostenlose Öffis bringen sollen*, 05.06.2021 [www.derstandard.at](http://www.derstandard.at) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [33] **Zukunft Mobilität (Randelhoff M.):** *Dünkirchen: Kostenfreie Nutzung des ÖPNV als Bestandteil einer umfassenden ÖPNV-Strategie*, 31.03.2020 [www.zukunft-mobilitaet.net](http://www.zukunft-mobilitaet.net) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [34] **ZEIT ONLINE:** *Nach Gratis-ÖPNV baut Luxemburg weiter an neuen Angeboten*, 26.12.2020 [www.zeit.de](http://www.zeit.de) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [35] **KURIER (Schrenk J., Gebhard J.):** Chronik > Wien, *Studie belegt: Radfahrer mögen Pop-up-Radwege*, 02.04.2021 <https://kurier.at> [aufgerufen am 04.08.2021]
- [36] **Deutschlandfunk Kultur (Kazmierczak L.):** Zeitfragen, *Houten in den Niederlanden - Die autofreie Modellstadt*, 07.11.2017 [www.deutschlandfunkkultur.de](http://www.deutschlandfunkkultur.de) [aufgerufen am 04.08.2021]
- [37] **Hamburger Abendblatt (Fröhlich S.):** Mobilität, *Wie Kopenhagen die Hälfte seiner Pendler aufs Rad setzte*, 26.10.2017 [www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de) [aufgerufen am 04.08.2021]

- [38] **ZEIT ONLINE (Stäuber P.):** *Londons Verkehrsrevolution*, 14.06.2020 [www.zeit.de](http://www.zeit.de) [aufgerufen am 06.08.2021]
- [39] **WIKIPEDIA - Die freie Enzyklopädie:** *London Congestion Charge*, Bearbeitungsstand: 13.04.2021 <https://de.wikipedia.org> [aufgerufen am 06.08.2021]
- [40] **WIKIPEDIA - Die freie Enzyklopädie:** *Innenstadtmaut*, Bearbeitungsstand: 18.07.2021 <https://de.wikipedia.org> [aufgerufen am 06.08.2021]
- [41] **INVESTORS IN PEOPLE:** *Knowledge, Six ways to reduce the commuting burden on your employees* [www.investorsinpeople.com](http://www.investorsinpeople.com) [aufgerufen am 29.05.2021]
- [42] **AK Tirol:** *Presse > 14.07.2020, Einfacher, gerechter und ökologischer: Pendlerpauschale muss reformiert werden* <https://tirol.arbeiterkammer.at> [aufgerufen am 13.07.2021]
- [43] **UNICUM Karrierezentrum (Kesper M.):** *Menü > Ratgeber > Berufsorientierung > Branchencheck, Home-Office: Das sind die 10 wichtigsten Vorteile!*, 16.06.2020 <https://karriere.unicum.de> [aufgerufen am 06.08.2021]
- [44] **WWF:** *World Wildlife Magazine > Summer 2017, Reducing the impact of commuting* [www.worldwildlife.org](http://www.worldwildlife.org) [aufgerufen am 29.05.2021]

## 7 Eidesstattliche Erklärung

Hiermit bestätige ich, Cordula Anna LECHNER, dass ich diese Arbeit selbstständig und in eigenen Worten verfasst habe und alle verwendeten Quellen angegeben habe.

*Cordula Anna Lechner*  
Cordula Anna LECHNER  
Wien am 27.08.2021