

St. Pölten, 28. Mai 2021

VERKEHRSTUDIE DER AK NIEDERÖSTERREICH: SO KOMMEN WIR ALLE IM LAND ZU EINER GUTEN ÖFFENTLICHEN VERBINDUNG

„Der öffentliche Verkehr spielt eine bedeutende Rolle in der Versorgungssicherheit und für den Klimaschutz. Wenn man den ArbeitnehmerInnen immer wieder ausrichtet, sie mögen doch auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, dann muss es dafür auch das Angebot geben“, so AK Niederösterreich-Präsident und ÖGB Niederösterreich Vorsitzender Markus Wieser. „Wir haben uns daher ein Jahr lang sehr intensiv mit der Fragestellung befasst, was mit der bestehenden Strukturen möglich und notwendig ist, um den öffentlichen Verkehrs nachhaltig auszubauen und langfristig zu verbessern. Die TU Wien hat daher in unserem Auftrag eine umfassende Studie erarbeitet, um Lösungsvorschläge aufzuzeigen.“

Ist Zustand: Mehr als ein Drittel hat keinen oder schlechten Zugang zu Öffis

Die Österreichische Raumordnungskonferenz, in der Bund, die Länder, Gemeinden und Städte zusammenarbeiten, hat Beurteilungskategorien für die Qualität im öffentlichen Verkehr definiert.

Für diese Beurteilung werden die Entfernung zur nächsten Haltestelle und die Intervalle der Kurse herangezogen. „Es hat sich herausgestellt, dass mehr als ein Drittel der niederösterreichischen ArbeitnehmerInnen keinen Zugang (15%) oder nur einen öffentlichen Verkehr mit der niedrigsten Qualität (21%) in ihrer Umgebung haben. Auf der anderen Seite haben nur 6,6% der NÖ ArbeitnehmerInnen Anschluss zu den höchsten beiden Kategorien“, so Wieser.

Wie also kann man ArbeitnehmerInnen die Möglichkeit geben, einen qualitativen öffentlichen Verkehr zu nutzen?

Einerseits sind Investitionen in die Schieneninfrastruktur notwendig. Andererseits muss das Angebot bei Bussen und Zügen gesteigert werden. Für die sogenannte erste und letzte Meile zum Wohn- bzw. Arbeitsort sind ebenfalls Rufbusse, Anrufsammeltaxis und sonstige Formen notwendig. „Dabei wurde natürlich auch der Ausbau der einzelnen Trassen, die Verbreiterung von Zubringer-Strecken bzw. der mehrgleisige Ausbau angedacht. Darüber hinaus wurden ausführlich Taktverdichtungen, Elektrifizierung, oder der Wechsel von Bus auf Schiene ausgearbeitet. Auch der bedarfsorientierte Verkehr für die so genannte erste und letzte Meile wurden mit einbezogen“, so Wieser, der darauf hinwies, dass diese Ausbaupläne allen Menschen in Niederösterreich zu Gute kommen. Die Studie wird daher auch dem für Verkehr zuständigen Landesrat Ludwig Schleritzko, den Landtagsklubs in Niederösterreich, den zuständigen im Bund und den Verkehrsdienstleistern übermittelt.

Vielzahl von Daten für die Studie herangezogen

Das Forschungsteam der TU Wien mit zog zur Beantwortung dieser Frage eine Vielzahl von Daten heran: Die Daten zu Wohn- und Arbeitsort der AK-Mitglieder in Österreich. Das aktuelle Angebot im öffentlichen Verkehr wurde aus den Daten von VOR, ÖBB, NÖVOG, Westbahn AG usw. gewonnen. Dazu kamen weitere Daten zu NÖ: die Gemeindegrößenklassen, der Bevölkerungsstand, die Bevölkerungsprognose, eine Mobilitätsstudie, die Pendleranalyse der AK Niederösterreich sowie Daten zur Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene) und zum geplanten Ausbau.

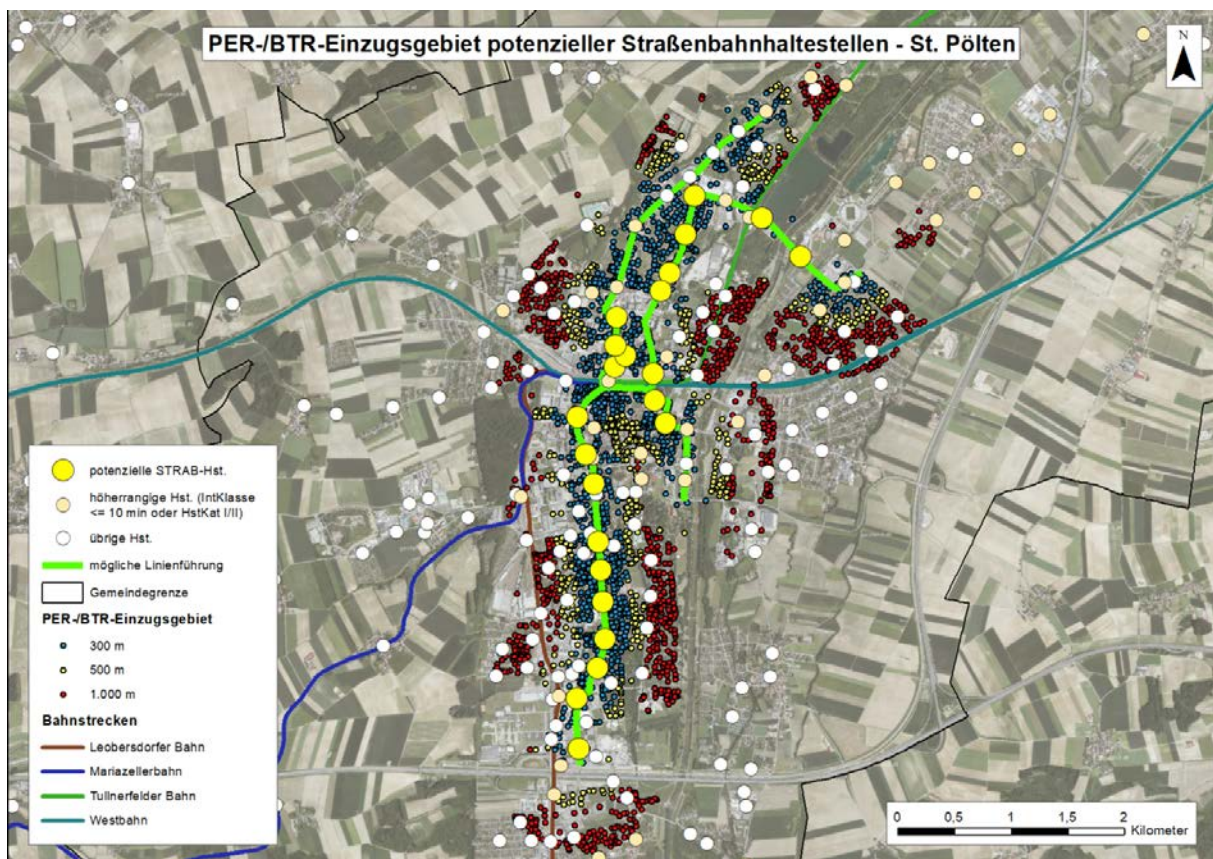
Als Ziel der Wissenschaftler unter Leitung von DI Tadej Brezina und DI BSc Manuel Hammel von Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien wurde formuliert, den öffentlichen

Verkehr landesweit um eine oder zwei Klassen zu verbessern, entweder durch die Verkürzung der Intervalle oder durch die höhere Rangigkeit des Verkehrsmittels. Beide Szenarien, also eine Aufwertung um eine Stufe bzw. eine Aufwertung um zwei Stufen, wurden durchgerechnet, um die notwendigen Investitionen einschätzen zu können.

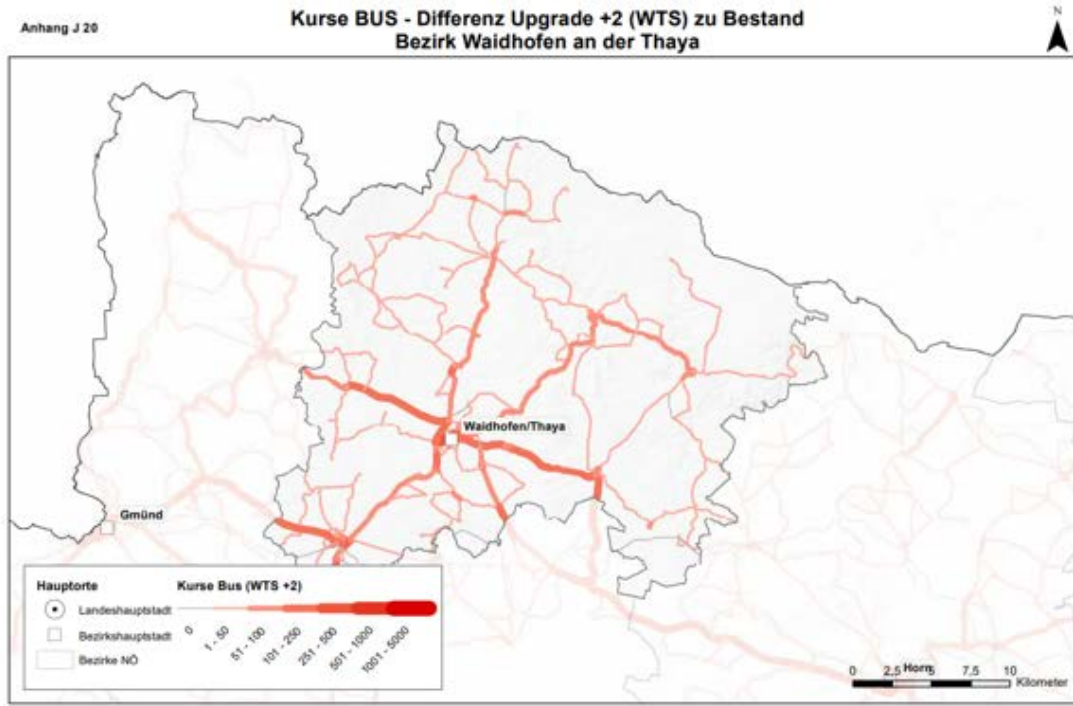
Für eine Umstellung von Bus auf Straßenbahn erwiesen sich folgende städtische Regionen als geeignet: Baden, Schwechat, Groß-Enzersdorf, der Bezirk Mödling, St. Pölten und Wr. Neustadt.

Drei konkrete Beispiele

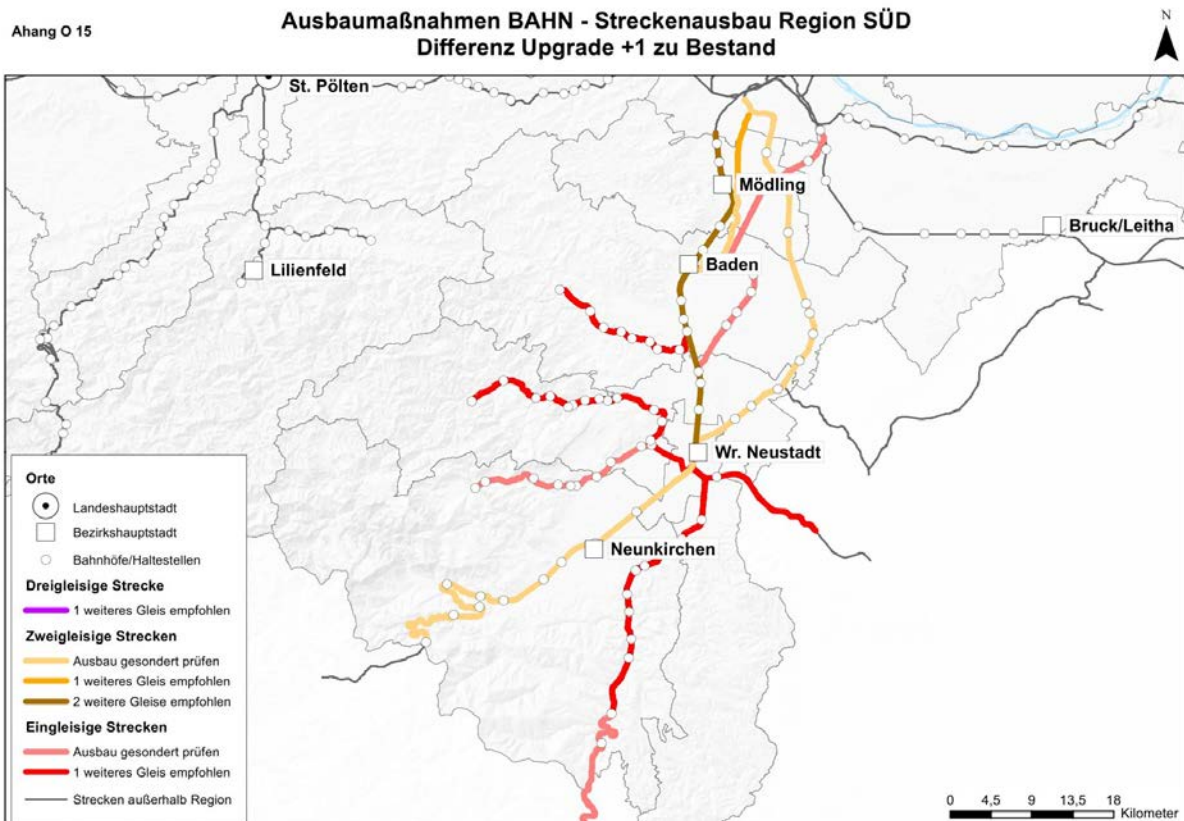
St. Pölten:



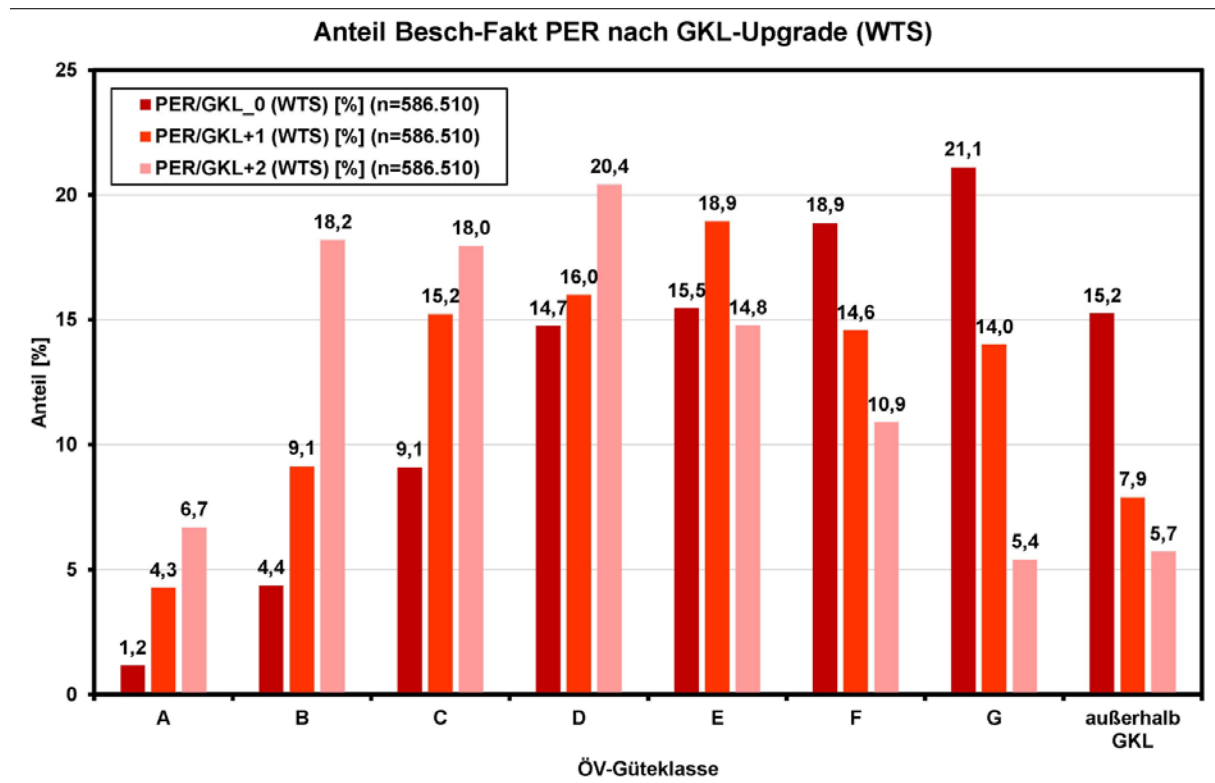
Waidhofen an der Thaya (Waldviertel):



Industrieviertel (südlich von Wien):

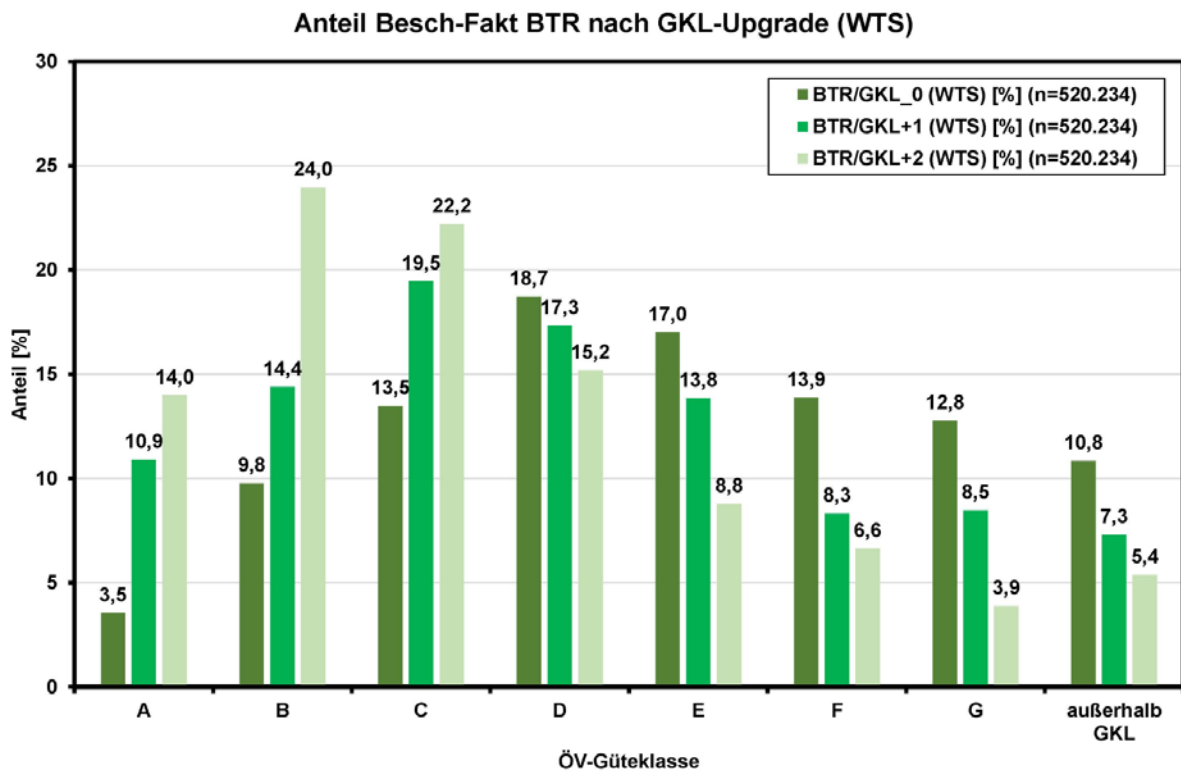


Welche Auswirkungen die untersuchten Verbesserungen insgesamt für die ArbeitnehmerInnen in NÖ haben, zeigt nachfolgende Abbildung:



Das bedeutet, der Anteil jener ArbeitnehmerInnen in NÖ, die keine akzeptable öffentliche Verbindung an ihrem Wohnort haben, sinkt von rund 15 Prozent auf rund 8 Prozent (Aufwertung um eine Stufe) bzw. 5,7 Prozent (Aufwertung um zwei Stufen). Zurzeit liegen 89.372 der 586.510 NÖ ArbeitnehmerInnen außerhalb der sieben Güteklassen. Diese Anzahl kann also um fast zwei Drittel reduziert werden, wenn man eine Aufwertung von zwei Stufen umsetzt.

Für die Betriebsorte der NÖ ArbeitnehmerInnen sieht es ähnlich aus:



Allerdings würde ein Upgrade um zwei Stufen, die Anzahl der Beschäftigten, die keine akzeptable Verbindung haben, nur halbieren, da die Betriebsorte bereits jetzt besser angebunden sind als die Wohnorte.

Für jene Beschäftigte, die auch nach beiden Verbesserungsstufen noch immer keinen akzeptablen öffentlichen Verkehr haben, also außerhalb der Güteklassen sind bzw. eine schlechte Haltestellenkategorie haben, wurden die Kosten für ein bedarfsgerechtes Ab- und Zubringer-Verkehrsmittel berechnet.

In absoluten Zahlen bedeutet dies:

Tabelle 45: Summe der Beschäftigungsfaktoren für PER an WTS nach den GKL im Fahrplan 2019 (GKL_0) und die Upgrades +1 (GKL+1) und +2 (GKL+2).

GKL	GKL_0		GKL+1		GKL+2	
	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]	absolut	relativ [%]
A	6.752	1,2	25.020	4,3	39.192	6,7
B	25.556	4,4	53.587	9,1	106.681	18,2
C	53.308	9,1	89.252	15,2	105.299	18,0
D	86.493	14,7	93.762	16,0	119.720	20,4
E	90.641	15,5	111.037	18,9	86.586	14,8
F	110.645	18,9	85.494	14,6	63.898	10,9
G	123.743	21,1	82.111	14,0	31.614	5,4
außerhalb GKL	89.372	15,2	46.247	7,9	33.519	5,7
Summe	586.510	100,0	586.510	100,0	586.510	100,0

Auf dieser Grundlage ergeben sich folgende Kosten für die untersuchten Verbesserungen im öffentlichen Verkehr von NÖ:

	Upgrades Investitionen Schiene (in Euro)	Investitionen Stationen (in Euro)	Betrieb Schiene	Betrieb Bus	Bedarfsorientiert
+1	12,2 Mrd.	2,2 Mrd.	729 Mio./Jahr	352,9 Mio./Jahr	98,1 Mio/a
+2	21,7 Mrd.	6,2 Mrd.	1,45 Mrd./Jahr	672,5 Mio./Jahr	68,1 Mio/a
inklusive	teilw. ÖBB Projekte aus dem Rahmenplan	teilw. ÖBB Projekte aus dem Rahmenplan	Bestand: 369,3 Mio./Jahr	Bestand: 182,5 Mio./Jahr	

Da es bereits einen Rahmenplan der ÖBB für den Ausbau gibt (der jedoch auch den Güterverkehr berücksichtigt), müsste ein Großteil der dort veranschlagten rund 4,2 Milliarden Euro für NÖ abgezogen werden, um die zusätzlich notwendigen Investitionen zu ermitteln.

Es werden von den Studienautoren auch weitere Handlungsempfehlungen aufgezeigt, um den öffentlichen Verkehr in NÖ attraktiver zu machen. Diese sind u.a.:

- Bahnhöfe als Lounges gestalten, die Ausstattung verbessern
- Bessere Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen zu Fuß und mit dem Rad
- Bushaltestellen verbessern
- Radverkehr als Zubringer attraktiver machen
- Bessere Bewirtschaftung der P & R-Anlagen
- Höherer Besetzungsgrad in den Zubringer-PKWs (durch billigere Parkplätze)
- Positionierung der Stellplätze für Räder näher zu den Auf- und Abgängen
- Hinsichtlich Raumordnung: Nachverdichtung im Gemeindekern statt Erschließung von neuen Flächen im Randgebiet

Rückfragen:

Mag. Gerd Millmann

Leiter Referat Öffentlichkeitsarbeit und soziale Medien

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich

0664/88172459

gerd.millmann@aknoe.at