

KLIMAFITTER ÖFFENTLICHER VERKEHR IM MOSTVIERTEL

Pendler*innen in Niederösterreich

420.000 Personen haben sowohl ihren Wohn- als auch ihren Arbeitsort in Niederösterreich, davon pendeln über 300.000 für den Arbeitsweg über die Bezirksgrenze. 68.000 Wiener*innen und 15.000 Burgenländer*innen pendeln nach Niederösterreich in die Arbeit. Weitere 30.000 pendeln für die Arbeit aus anderen Bundesländern ein, 20.000 aus dem Ausland. 185.000 Personen wohnen in Niederösterreich, pendeln aber für ihre Arbeit in andere Bundesländer, davon der Großteil nach Wien. Es gibt in Niederösterreich also starke Pendelbewegungen zwischen den Bezirken und auch über die Bundeslandgrenze hinweg. Knapp **zwei Drittel der Niederösterreicher*innen** legen ihre Wege mit dem Auto zurück¹. Dieser hohe Anteil spiegelt sich auch in den Ausgaben der Haushalte wider. Nur **34 %** der niederösterreichischen Haushalte geben **Geld für den öffentlichen Verkehr (ÖV)** aus, während mit **90 % nahezu alle Haushalte Geld für das Auto** ausgeben, und zwar durchschnittlich 493 € im Monat².

Studie: ÖV-Klimafit Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr

Damit mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, braucht es eine Verbesserung des Angebots. Deshalb hat die Studie untersucht, **wo es die Verbesserungen braucht**, damit alle niederösterreichischen Arbeitnehmer*innen ihren Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Dazu wurden auch die **notwendigen Kosten** für den Angebotsausbau berechnet. Datengrundlagen der Untersuchung sind die Pendler*innendaten, die im Rahmen der Arbeiterkammerwahl in Niederösterreich 2019 erhoben wurden sowie der Fahrplan des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) mit Stand 2019.

Um herauszufinden, wie die niederösterreichischen Arbeitnehmer*innen am Wohn- und Arbeitsort mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt sind, wurden die sogenannten **ÖV-Güteklassen** herangezogen.



¹ Amt der NÖ Landesregierung (2020): Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2018

² Statistik Austria (2021): Verbrauchsausgaben – Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2019/20

ÖV-Güteklassen

Die ÖV-Güteklassen dienen zur Analyse, ob und wie ein Standort mit öffentlichem Verkehr erschlossen ist. Zur Ermittlung der ÖV-Güteklasse eines Standorts werden die **fußläufige Distanz** zur nächsten Haltestelle sowie das Verkehrsmittel an der Haltestelle und das **Bedienintervall** miteinberechnet (=Haltestellenkategorie).

Es gibt sieben Stufen von A bis G, dabei bedeutet A die beste ÖV-Erschließung und G eine Basiserschließung. Es gibt auch Standorte, die außerhalb einer ÖV-Güteklasse liegen.

Ein Drittel der Arbeitnehmer*innen in Niederösterreich hat **keinen Zugang zum ÖV** bzw. nur Zugang zu jenen öffentlichen Verkehrsmitteln mit geringer Qualität (Güteklasse G). Im **Mostviertel** ist dieser Anteil mit knapp 59% noch höher.



Upgrades der ÖV-Güteklassen

Im Zuge eines „Upgrades“ sollen diese Güteklassen am Wohnort und am Arbeitsort um eine Stufe (Upgrade 1) oder um zwei Stufen (Upgrade 2) angehoben werden. Wohnt ein*e Arbeitnehmer*in jetzt bspw. in Güteklasse G, rutscht diese*r bei Upgrade 1 in die nächsthöhere Güteklasse F und bekommt damit ein verbessertes ÖV-Angebot am Wohnort.

In Niederösterreich würde das **Upgrade 1** eine **Verdoppelung** des bestehenden Angebots bedeuten, **Upgrade 2** eine knappe **Vervierfachung**.

Folgende Tabelle zeigt wie viele Personen nach Upgrade 1 an ihrem **Wohnort** in eine andere Güteklasse rutschen würden.

Im **Bezirk Melk** würden bspw. fast die Hälfte aller Arbeitnehmer*innen, die vorher außerhalb einer Güteklasse gewohnt haben, in eine Güteklasse fallen und damit zumindest eine Basiserschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben (von 10.106 auf 5.876; Berechnung mit dem Fahrplan an Werktagen).

Güteklasse	Waidhofen/Ybbs		Amstetten		Melk		Scheibbs	
	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade
A	0	10	502	748	161	553	149	525
B	10	307	892	1.277	392	1.261	376	559
C	307	592	1.186	3.029	1.261	2.116	559	1.451
D	592	886	2.734	5.275	2.116	2.621	1.451	1.213
E	886	661	5.029	7.117	2.621	5.643	1.213	2.729
F	661	362	7.145	7.371	5.643	4.743	2.729	2.188
G	469	313	11.555	10.006	6.924	6.411	3.470	2.899
Außerhalb	958	752	14.554	8.774	10.106	5.876	5.161	3.544
Summe	3.883		43.597		29.224		15.108	

Tabelle 1: Anzahl der Arbeitnehmer*innen nach Güteklassen am Wohnort; vor dem Upgrade (Bestand) und nach Upgrade 1

Die nächste Tabelle zeigt, wie viele Personen nach Upgrade 1 an ihrem **Arbeitsort** in eine andere Güteklasse rutschen würden. In fast allen Bezirken fällt die Hälfte der Arbeitnehmer*innen, die ihren Arbeitsort außerhalb einer Güteklasse haben, nach dem Upgrade

in eine Güteklasse (Berechnung mit dem Fahrplan an Werktagen).



Güteklasse	Waidhofen/Ybbs		Amstetten		Melk		Scheibbs	
	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade
A	0	0	1.557	1.713	229	1.505	324	936
B	0	1.392	2.332	3.370	1.277	2.176	612	1.063
C	1.392	840	2.863	6.281	2.176	3.098	1.063	1.504
D	840	782	5.076	7.221	3.098	3.200	1.504	3.323
E	782	306	6.757	5.435	3.200	3.400	3.323	1.475
F	306	603	5.441	5.132	3.400	1.983	1.475	885
G	698	124	6.622	4.062	2.487	2.317	4.893	4.790
Außerhalb	132	103	6.391	3.824	4.018	2.205	2.321	1.539
Summe	4.150		37.039		19.885		15.515	

Tabelle 2: Anzahl der Arbeitnehmer*innen nach Güteklassen am Arbeitsort; vor dem Upgrade (Bestand) und nach Upgrade 1 (aufgrund von Rundungsfehlern können die Summen zwischen Bestand und Upgrade geringfügig abweichen)

Wie erreicht man ein Upgrade?

Einen verbesserten Zugang erreicht man entweder durch eine **Erhöhung des Bedienintervalls** an der Station/Haltestelle oder durch ein **Upgrade des Verkehrsmittels**. Ein dichteres Intervall bedeutet eine Erhöhung der Kursanzahl und kann bei der Bahn einen Ausbau der Gleiskilometer und der Bahnstationen zur Folge haben. Beim Bus werden für ein dichteres Intervall mehr Kilometer bestellt, die Straße muss dafür nicht ausgebaut werden. Um die notwendigen Ausbaumaßnahmen bei der Bahn zu bestimmen, wird die errechnete Kursanzahl herangezogen. Ab dem 73. Kurs auf einer Strecke, braucht es einen Ausbau auf zwei Gleise, ab dem 325. Kurs auf drei Gleise und ab dem 409. Kurs auf vier Gleise (Zeitintervall immer von 0 bis 24 Uhr). Ein Verkehrsmittel-Upgrade in der Studie

bedeutet, dass eine Buslinie durch eine Straßenbahnlinie ersetzt wird. Dies wurde nur für dicht besiedelte und zusammenhängende Siedlungsräume untersucht und ist für das Mostviertel nicht relevant.

Investitionskosten für die Upgrades

Der Aus- oder Neubau der Gleise kostet **12 Mio. € pro Kilometer**, die Elektrifizierung einer Bahnstrecke kostet **2 Mio. € pro Kilometer** und die Errichtung eines Bahnsteiges kostet pro Meter **7.500 €**. Für den Betrieb werden pro Kurskilometer für Regionalzüge **10,5 €**, für Regionalbusse **2,8 €** und für die bedarfsorientierten Angebote **1,3 €** gerechnet. Basierend auf diesen Kostensätzen wurde für jeden Bezirk berechnet, wie hoch die Kosten für Upgrade 1 und 2 sind. Folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse.

Investitionskosten [Mio.€]	Waidhofen/Ybbs		Amstetten		Melk		Scheibbs	
	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2
Bahnstrecken	0	202,58	246,41	1953,52	145,00	1426,27	231,52	231,52
Bahnstationen	5,74	12,87	59,07	241,62	35,47	125,14	26,07	66,38
Verkehrsdienste Bahn (pro Jahr)	2,40	4,84	68,48	136,55	51,59	102,74	4,65	8,90
Verkehrsdienste Bus (pro Jahr)	1,87	3,65	11,44	21,79	12,25	23,33	6,35	12,11
Bedarfsorientierte Angebote	0,52	0,44	17,09	10,38	10,66	7,75	5,79	4,55
Summe	10,53	224,38	402,49	2363,86	254,97	1685,23	274,38	323,46

Tabelle 3: Investitionskosten für Infrastruktur und Verkehrsdienste, Upgrade 1 und 2

Die folgenden Punkte sollen konkrete Maßnahmen in den Bezirken beschreiben, um ein Gefühl für die Kosten in der Tabelle zu bekommen:

- » Die Kosten, die im Bezirk Scheibbs für die Bahnstrecken notwendig sind, entfallen zur Gänze auf den **Ausbau und die Elektrifizierung der Erlauftalbahn** (Pöchlarn-Scheibbs).
- » In den Bezirken Melk und Scheibbs entsprechen die Kosten für die **Verkehrsdienste Bus** einer Verdoppelung der bestehenden Buskilometer für Upgrade 1 und einer Vervierfachung für Upgrade 2 (z.B. in Scheibbs von 1,17 Mio. Kurs-km auf 2,27 Mio. bzw. auf 4,32 Mio.).
- » Die Kosten für den **bedarfsorientierten Verkehr** (z.B. Anrufsammeltaxis, Rufbusse etc.) fallen in den Bezirken **Amstetten** und **Melk** im Vergleich zu anderen Bezirken in Niederösterreich sehr hoch aus.
- » Die hohen Kosten für Upgrade 1 und 2 in den Bezirken Amstetten und Melk sind auf die Ausbaumaßnahmen auf der **Westbahnstrecke** zurückzuführen. Auf manchen Abschnitten wird ein drittes bzw. viertes Gleis notwendig.

Maßnahmenwirksamkeit

Um die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilen und diese zwischen den Bezirken vergleichen zu können, wurde der sogenannte „**Veränderungsfaktor**“ errechnet. Er ist das Verhältnis zwischen der Zahl an Personen, die nach einem Upgrade in eine höhere Güteklasse rutschen und jenen Personen, die unverändert in einer Güteklasse bleiben. Je höher der Faktor, desto mehr Personen haben einen verbesserten ÖV-Zugang, also desto besser.

Folgende Abbildung stellt diesen Veränderungsfaktor den Kosten gegenüber. Damit sieht man deutlich, in welchen Bezirken man mit geringeren Kosten eine größere Verbesserung bewirken kann. Bspw. kann in Waidhofen/Ybbs mit weniger Kosten für mehr Menschen das Angebot durch Verkehrsdienstbestellungen verbessert werden, als in allen anderen Bezirken des Mostviertels.

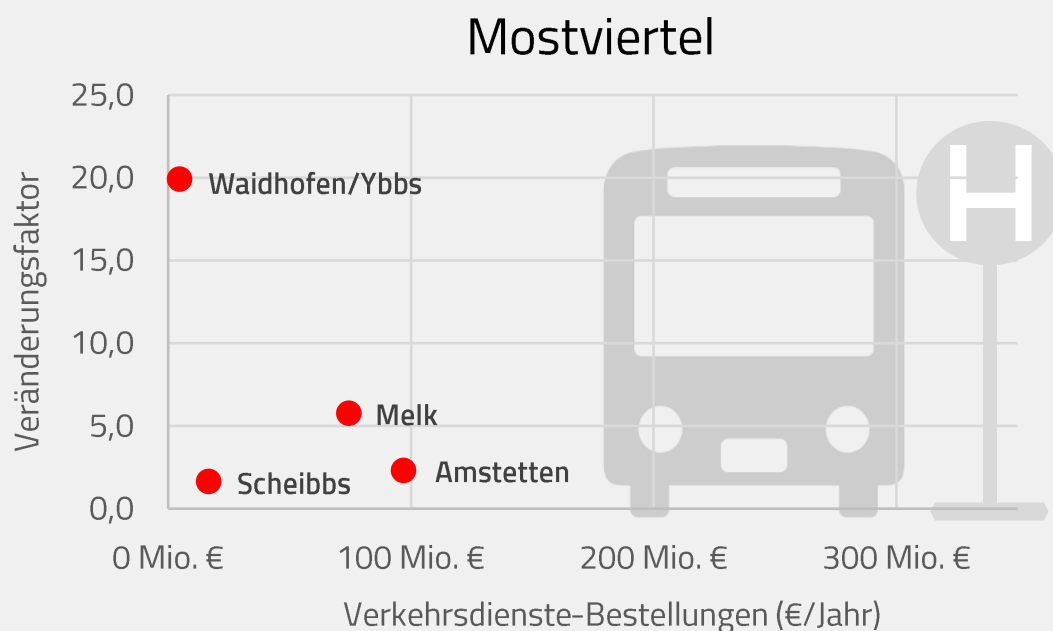


Abbildung 1: Streudiagramm Mostviertel – Upgrade 1 am Arbeitsort werktags