

KLIMAFITTER ÖFFENTLICHER VERKEHR IM WALDVIERTEL

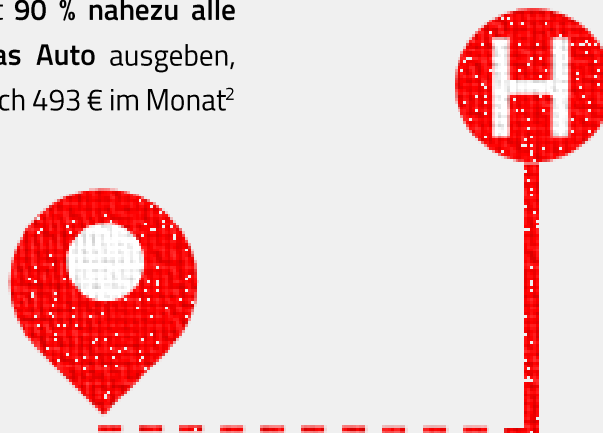
Pendler*innen in Niederösterreich

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 das Angebot 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 öffentlichen 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 **Waldviertel** ist dieser Anteil mit rund 64 % deutlich höher, im Bezirk Zwettl ist er mit 80 % niederösterreichweit am höchsten.

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 Horn** würden nach Upgrade 1 bspw. nur mehr knapp ein Viertel (631 Personen) außerhalb einer Güteklasse wohnen (Berechnung an Werktagen).



Güteklasse	Gmünd		Horn		Waidhofen/Thaya		Zwettl	
	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade
A	2	58	0	228	0	65	0	11
B	56	375	228	479	65	156	11	98
C	375	725	479	896	156	609	98	418
D	725	980	896	1.266	609	592	418	718
E	980	2.145	1.266	1.797	592	1.802	718	1.655
F	2.145	2.568	1.797	2.103	1.802	1.661	1.655	2.568
G	3.978	3.564	2.945	2.482	2.496	2.769	3.943	5.114
Außerhalb	3.772	1.618	2.271	631	3.035	1.101	7.392	3.653
Summe	12.033		9.882		8.755		14.235	

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 allen Bezirken fällt circa die Hälfte der Arbeitnehmer*innen, die außerhalb einer Güteklasse gearbeitet haben, nach dem Upgrade in eine Güteklasse (Berechnung für Werktage).



Güteklasse	Gmünd		Horn		Waidhofen/Thaya		Zwettl	
	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade
A	120	250	0	349	0	727	0	7
B	131	1.827	349	2.498	727	522	7	130
C	1.827	1.353	2.498	1.619	522	1.595	130	1.342
D	1.353	2.271	1.619	1.530	1.595	368	1.342	1.205
E	2.271	1.497	1.530	940	368	2.301	1.205	2.780
F	1.497	1.316	940	867	2.301	1.511	2.780	1.883
G	1.940	1.498	1.364	2.117	1.977	751	2.477	2.551
Außerhalb	2.377	1.504	2.277	657	834	548	3.767	1.811
Summe	11.516		10.577		8.324		11.708	

Tabelle 2: Anzahl der Arbeitnehmer*innen nach Güteklassen am Arbeitsort; vor dem Upgrade (Bestand) und nach Upgrade 1

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).

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 sowohl für die Infrastrukturmaßnahmen als auch für die Verkehrsdienste.

Investitionskosten [Mio.€]	Gmünd		Horn		Waidhofen/Thaya		Zwettl	
	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2
Bahnstrecken	0,00	150,66	561,91	848,37	0,00	172,05	0,00	271,96
Bahnstationen	6,91	6,91	21,67	47,56	0,00	0,00	0,00	0,00
Verkehrsdienste Bahn (pro Jahr)	1,83	3,67	13,43	26,75	1,91	3,81	2,99	5,98
Verkehrsdienste Bus (pro Jahr)	6,48	12,33	8,66	16,47	6,54	12,44	10,01	19,01
Bedarfsorientierte Angebote (pro Jahr)	5,57	3,91	1,38	1,01	3,97	2,76	14,97	12,20
Summe	20,79	177,48	607,05	940,16	12,42	191,06	27,97	309,15

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 Strecke auf der Kamptalbahn zwischen Hadersdorf am Kamp und Sigmundsherberg benötigt für Upgrade 1 eine Elektrifizierung sowie einen Ausbau von ein auf zwei Gleise. Das sind Kosten in der Höhe von **614,55 Mio. €**.
- » Für den Ausbau von einem Gleis auf zwei Gleise zwischen Absdorf-Hippersdorf nach Krems und Sigmundsherberg werden Kosten in der Höhe von **332,74 Mio. €**.
- » Der Bezirk Zwettl benötigt niederösterreichweit nach Amstetten die zweithöchsten Investitionen in bedarfsorientierte Angebote. Dabei fällt rund ein Drittel der Kosten auf die zwei Gemeinden Groß Gerungs und Langschlag.
- » Aufgrund des **zweigleisigen Ausbaus zwischen Krems und Hadersdorf** entfällt der Großteil der Kosten für die Bahnstationen (ein Drittel der gesamten Bahnstationsinvestitionen im Waldviertel) auf die beiden Haltestellen Gedersdorf (14,21 Mio. €) und Rohrendorf (13,82 Mio. €).
- » Bei den Regionalbussen wird eine Kursverdichtung zwischen Krems und Zwettl und in der Region rund um Waidhofen an der Thaya empfohlen.

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. Vergleicht man in der Grafik bspw. die Bezirke Horn und Zwettl miteinander, sieht man deutlich, dass in Horn mit geringeren Kosten (23,47 Mio. €) das ÖV-Angebot für mehr Menschen verbessert werden kann (Veränderungsfaktor von 5,71), also für Zwettl (27,97 Mio. € bei einem Veränderungsfaktor von 1,83).

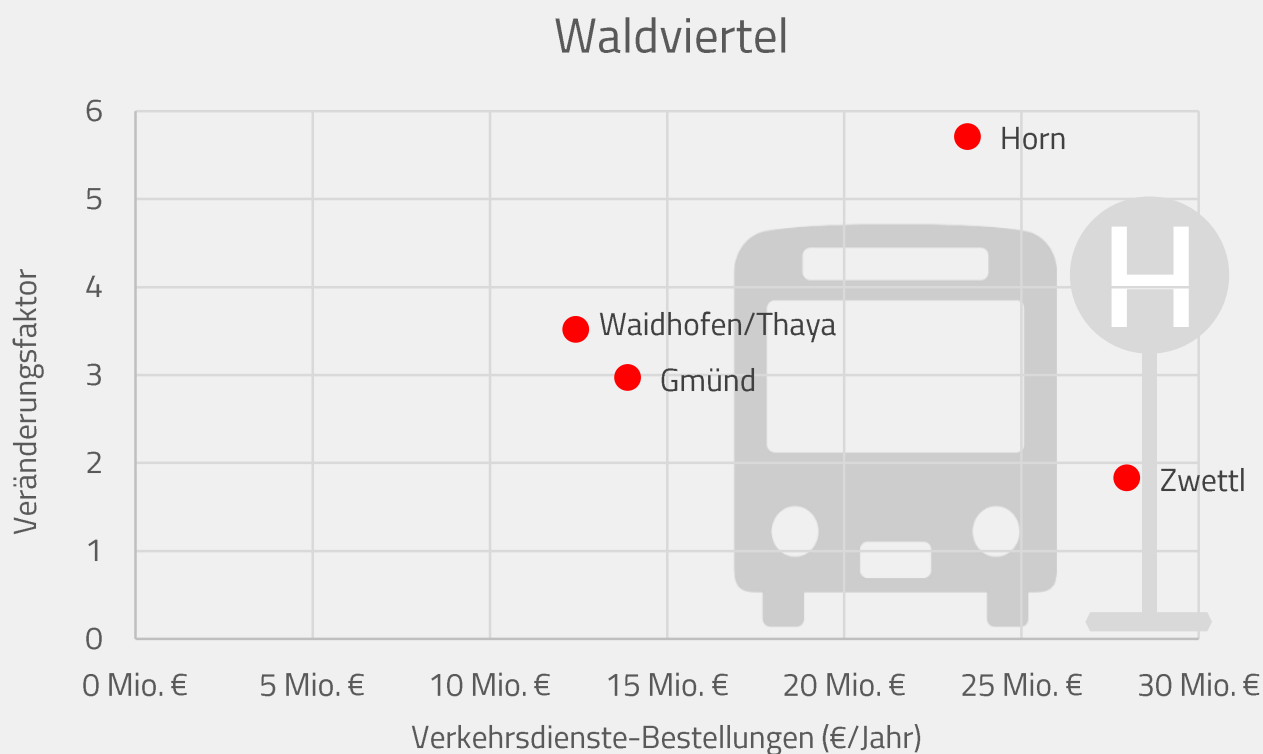


Abbildung 1: Streudiagramm- Kosten für Verkehrsdienste Bestellungen bei Upgrade 1 am Arbeitsort und an Werktagen