

VERANSTALTUNG

28.3.2022

WEICHENSTELLUNGEN UND HÜRDEN FÜR KLIMAFREUNDLICHE ARBEITSWEGE IN DER OSTREGION

Welche verkehrspolitischen Entscheidungen sind notwendig, damit mehr Pendler:innen eine echte Alternative zum Auto haben?

RENATE ANDERL

AK Präsidentin

MARKUS WIESER

AK Niederösterreich Präsident

GERHARD MICHALITSCH

AK Burgenland Präsident



„Unser Leben und Wirtschaften verursacht derzeit noch zu viel Treibhausgase“, sagt AK Präsidentin, Renate Anderl. Gleichzeitig steigen die Pendler:innenzahlen in der Ostregion stetig. Hier leben etwa 1,3 Millionen AK-Mitglieder. „Für über 80% unserer Mitglieder ist es Tatsache, dass sie für ihren Arbeitsweg die Wohngemeinde oder den Wiener Bezirk verlassen müssen“, so Anderl. Das sind deutlich über eine Million Menschen. Anders ausgedrückt: In der Ostregion pendeln täglich fast mehr als die viermalige Bevölkerungsanzahl der Stadt Graz, oder mehr als die fünfmalige Bevölkerungsanzahl der Stadt Linz raus aus ihrer Wohngemeinde.

Dringende Lösungen notwendig

Es braucht dringende Lösungen, damit die Menschen leistungsfähig und klimafreundlich zu ihren Arbeitsplätzen kommen können. Die Arbeiterkammer Wien, Niederösterreich und Burgenland haben deshalb **zwei Studien¹ zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Auftrag gegeben.**

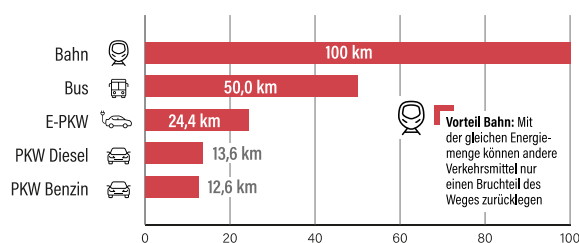
Von den Ein- und Auspendler:innen sind derzeit nur 30 Prozent mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) und 70 Prozent mit dem Auto unterwegs. Die Bewältigung der Klimakrise bedeutet, dass Pendler:innen echte Alternativen zum eigenen Pkw brauchen. „Die Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland fordern daher ein **Maßnahmenpaket zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs**, damit die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen auch ohne eigenes Auto gewährleistet werden kann“, sagt Markus Wieser, Präsident AK Niederösterreich.

„Wenn wir die Mobilitätswende schaffen wollen, sind neben Pünktlichkeit und verlässlicher Anbindungen für unsere Pendler:innen auch Komfort und bequemes Umsteigen wichtig, daran müssen wir arbeiten“, so Gerhard Michalitsch, Präsident AK Burgenland.

Energiefresser Auto

Warum Alternativen zum Auto dringend notwendig ist, zeigt folgende Grafik. Mit der gleichen Energiemenge, mit der 100 km Bahn gefahren werden kann, können beispielsweise nur etwa 13 km mit dem Auto zurückgelegt werden. Selbst ein E-Pkw braucht viermal so viel Energie wie die Bahn.

Vergleich der Kilometerleistung bei gleichem Energieaufwand
(pro Person)



Quelle: Umweltbundesamt; der kumulierte Energieaufwand für 100 km Bahnfahrt einer Person entspricht 11 kWh

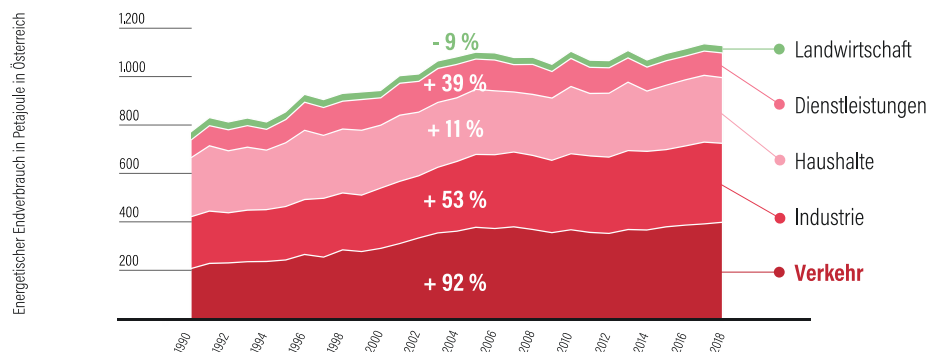
¹ Die zwei Studien heißen: „Pendler:innenverflechtung in der Ostregion“ und „ÖV klimafit: Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr in Niederösterreich“

Energiebedarf des Verkehrs noch nie so hoch

Der Energiebedarf des Verkehrs war in Österreich noch nie so hoch wie heute und ist - wie die nächste Grafik verdeutlicht - in den letzten drei Jahrzehnten um fast das Doppelte gestiegen. Der Verkehr ist alleine für 36 % des Energieverbrauchs in Österreich verantwortlich. Davon entfallen alleine auf den Kfz-Verkehr 89% der Energie.

Der Energiebedarf des Verkehrs steigt am stärksten

Veränderung des Energiebedarfs seit 1990



Quelle: Statistik Austria 2018 u. 2019, VCÖ

Österreich hat beschlossen bis 2030 die Treibhausgase des Verkehrs auf höchstens 15,7 CO₂ zu reduzieren. Im Verhältnis zum Jahr 2018 wäre das eine Reduktion von 8,2 Millionen Tonnen. Das kann allerdings nur durch eine starke Reduktion des Pkw-Verkehrs erreicht werden. Es muss zu einer Verlagerung auf klimaverträgliche Mobilität kommen, sprich auf ÖV, Fahrrad und Gehen. Zusätzlich muss der Pkw-Verkehr stärker auf Elektro-Antrieb umgestellt werden.

Dringendes Handeln notwendig

Die AK hat in ihren Studien berechnen lassen – wie das Bahnangebot bis 2030 aussehen müsste, wenn der ÖV-Anteil auf 45 Prozent steigt. Damit das auch erreicht wird, muss rasch gehandelt werden. Denn selbst wenn heute die Entscheidungen für bestimmte Infrastruktur-Ausbauten getroffen werden, **muss mit etwa acht bis 15 Jahren Bauzeit gerechnet werden**, wie sich das aus den aktuell laufenden Bauarbeiten an der Marchegger Ostbahn² und der Pottendorfer Linie³ ableiten lässt, bei letzterer begannen die Bauarbeiten 2014, die Fertigstellung ist für 2029 geplant.

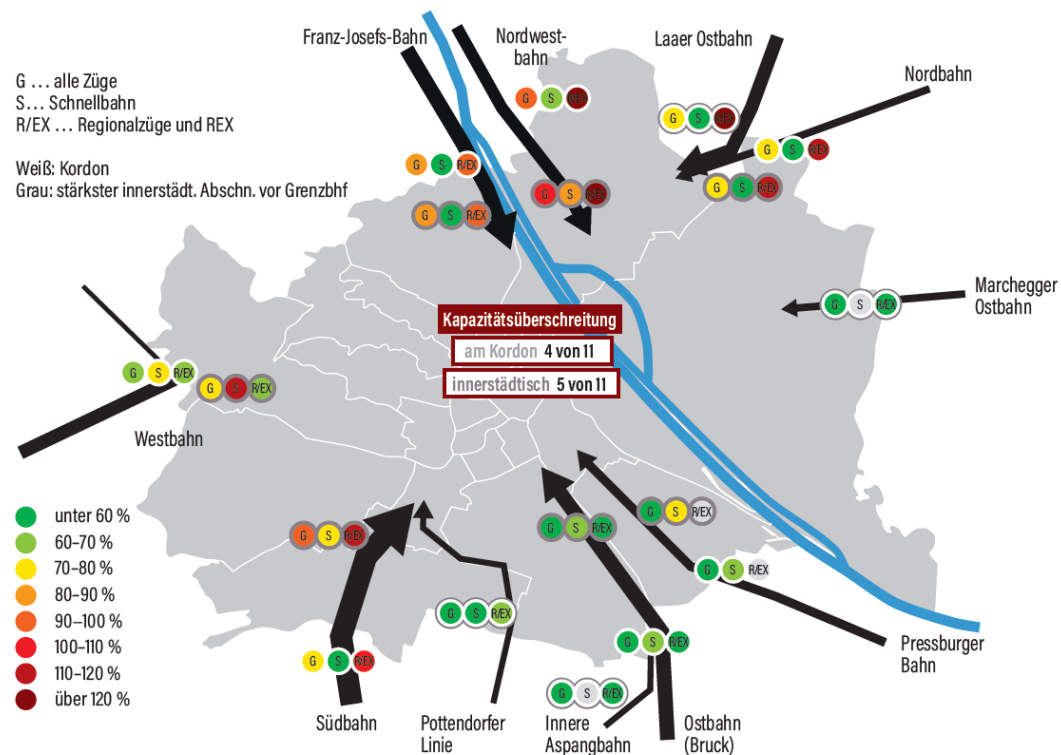
Ein Ausbau des ÖV-Angebots ist aber dringend notwendig. Denn mit dem derzeitigen Bahnangebot, so zeigt die Studie der AK, wären in der Spitzenstunde schon bei einer Steigerung des ÖV-Pendler:innen-Anteils auf 45 % **derzeit 4 von 11 Bahnstrecken überlastet und innerstädtisch sogar 5 von 11 Bahnstrecken**.

² [Ausbau Wien–Bratislava - Rund um den Bau - ÖBB-Infrastruktur AG \(oebb.at\)](https://www.oebb.at/de/ausbau-wien-bratislava-rund-um-den-bau)

³ [Pottendorfer Linie - Rund um den Bau - ÖBB-Infrastruktur AG \(oebb.at\)](https://www.oebb.at/de/pottendorfer-linie-rund-um-den-bau)

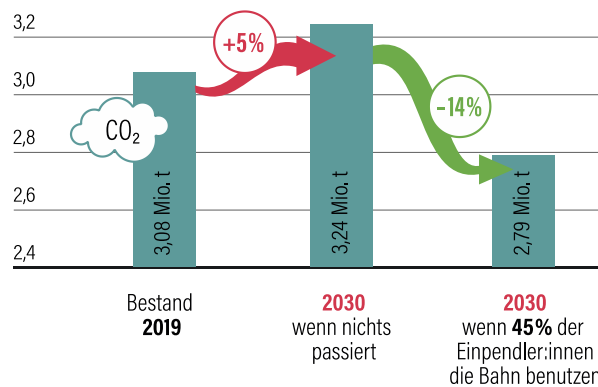
Auslastung in der Spitzenstunde

Optimierter Fahrzeugeinsatz und 45 % ÖV-Anteil am Kordon



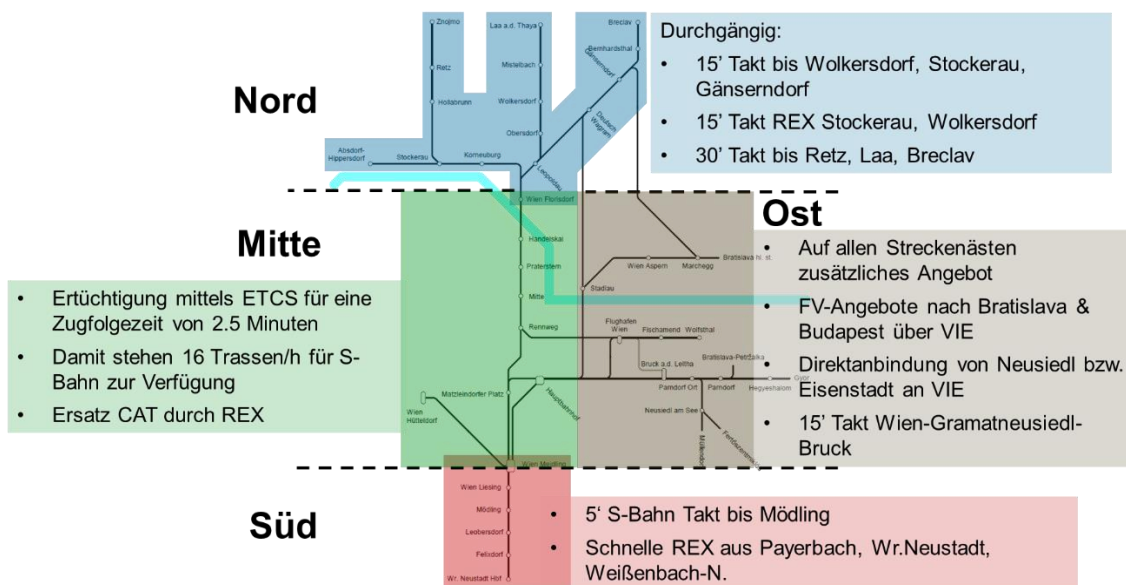
Wenn bis 2030 der Anteil des Öffentlichen Verkehrs gleichbleibt, wird bei wachsender Bevölkerung der Treibhausgas-Ausstoß sogar um fünf Prozent steigen. Würde bis 2030 allerdings der Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf 45 Prozent steigen, könnten 14% der Treibhausgase in der Ostregion eingespart werden.

Treibhausgas Ausstoß der Pendler:innen in der Ostregion (Mio. t CO₂)



Zusammenfassend müssen folgende Punkte bis 2030 umgesetzt werden, damit der Anteil der Pendler:innen im ÖV-Bereich von derzeit 30% auf 45% steigen kann:

- **Bis 2030 muss mehr Bahn-Angebot auf Schiene sein** – dazu haben die Arbeiterkammern der Ostregion **sehr konkrete Forderungen für die einzelnen Strecken**. Hauptziel sind auf den stark nachgefragten Ästen vier S-Bahnen und vier REX pro Stunde zB:
 - o Halbstundentakt: Eisenstadt/Neusiedl am See – Flughafen Wien, REX nach Bernhardsthal (Nordbahn) bis Bernhardsthal, bis Laa/Thaya, S-Bahn bis Hollabrunn und REX halbstündlich bis Retz
 - o Viertelstundentakt: Wien – Gramatneusiedl - Bruck a.d. Leitha; Floridsdorf - Gänserndorf; Wien - Wolkersdorf
 - o Umsetzung Halbstundentakt im schnellen Nahverkehr für Pendler:innen aus dem nördlichen Burgenland ab Kittsee morgens/abends von/nach Wien



- Dazu ist auch ein **Ausbau der Infrastruktur** nötig. Auch hier haben die Arbeiterkammern für alle Regionen konkrete Forderungen, die jetzt in den Planungen für das **Zielnetz 2040** einbezogen werden müssen. Dabei handelt es sich um
 - o den Ausbau des Schnellbahnnetzes in **Wien** (vor allem S-Bahn-Stammstrecke, neue Schnellbahnlinie Erzherzog-Karl-Straße nach Leopoldau, Verbindung S 80 – S7)
 - o Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau auf allen wichtigen **niederösterreichischen** Linien (mit genauen Vorstellungen ausgehend vom konkreten Bedarf)
 - o Zweigleisiger Ausbau im **Burgenland** von Parndorf nach Neusiedl am See

- **Ausbau der Angebote im ländlichen Raum**

Nur rund 234.000 Arbeitnehmer:innen in der Ostregion (18 Prozent) arbeiten innerhalb ihrer Gemeinde. Hier braucht es Angebote wie etwa den Ausbau des sogenannten Mikro-ÖV, bzw. des Regionalverkehrs in den ländlichen Gebieten. Die ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse ergab, dass Pendler:innen oft bis zu 50 Minuten ins nächste überregionale Zentrum unterwegs sind. Oft gibt es zwischen den Zentren schlechte öffentliche Verbindungen. Hier besteht Verbesserungsbedarf. Mehr Angebote in den

Stoßzeiten sind aber auch für bestimmte Berufsgruppen (Schichtarbeiter:innen, Bauarbeiter:innen, Beschäftigte im Handel) notwendig. Die Erreichbarkeit der Haltestellen muss verbessert werden (erste/letzte Meile).

- **Unternehmen in Verantwortung nehmen**

Derzeit sind etwa 25 Prozent der Arbeitsplätze in Niederösterreich nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Aus Sicht der Arbeiterkammern müssen auch die Unternehmen Verantwortung für die Arbeitswege ihrer Mitarbeiter:innen übernehmen – die AK fordert bei Betrieben ab 50 Mitarbeitern die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.

„Der öffentliche Verkehr spielt eine bedeutende Rolle in der Versorgungssicherheit und für den Klimaschutz. Wenn man den Arbeitnehmer:innen 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.

- **Qualitätsoffensive im öffentlichen Verkehr**

Das Serviceangebot für Pendler:innen muss besser werden. Die durchschnittlichen Pendeldistanzen der Arbeitnehmer:innen in der Ostregion sind sehr unterschiedlich und liegen zwischen 13 Kilometer in Wien, 35 Kilometer in Niederösterreich und 45 Kilometer im Burgenland. Der Großteil der Pendler:innen verbringt viel Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln und muss öfter umsteigen. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit müssen daher hohe Priorität haben, ebenso wie ein hohes Maß an Komfort beim Umsteigen (Haltestellen/Warteräume/Sanitäreanlagen) und in Bus und Bahn wie WLAN oder genügend Sitzplätze.

- **Leistbarer Öffentlicher Verkehr für junge Menschen**

Der Schlüssel zu einer klimafreundlichen Verkehrspolitik liegt zweifelsfrei auch bei den jungen Menschen. Viele junge Menschen im ländlichen Raum leiden darunter, dass die öffentlichen Verkehrsmittel häufig nicht ausreichend ausgebaut sind oder dass sie zu teuer sind. Beide Tatsachen führen dazu, dass Jugendliche sehr oft auf das Auto der Eltern zurückgreifen und sie so das Bewusstsein für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs verlieren.

„Es geht wirklich darum, zu handeln, und zwar jetzt. Wenn wir wollen, dass junge Menschen finanziell entlastet werden und gleichzeitig das Klima geschützt wird, dann muss jetzt Geld in die Hand genommen und allen Jugendlichen die Chance auf leistbare Mobilität geboten werden“, fordert der burgenländische AK-Präsident Gerhard Michalitsch.

Dazu braucht es eine Vereinheitlichung für das TOP Jugendticket: Alle junge Menschen bis zum abgeschlossenen 24. Lebensjahr sollen das TOP Jugendticket erhalten!