



SOZIALTARIFE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Ein Mobilitätspass für Niederösterreich

AK NIEDER
ÖSTERREICH

VORWORT

Die Kosten für Mobilität nehmen mitunter einen hohen Anteil des Haushaltseinkommens ein. Insbesondere AlleinverdienerInnen, Teilzeitkräfte und geringfügig Beschäftigte werden dadurch außerordentlich schwer belastet.

Um diesen Personenkreis zu entlasten, schlägt die AK Niederösterreich die Einführung eines niederösterreichischen Mobilitätspasses vor. Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen wie die Nutzung der öffentlichen Mobilitätsnetze für Menschen, die zunehmend ökonomisch und gesellschaftlich ausgegrenzt sind, gefördert werden kann. Ein niederösterreichweiter Mobilitätspass bietet neben arbeitsmarktpolitisch aktivierenden Effekten eine Reihe weiterer Vorteile für die niederösterreichischen ArbeitnehmerInnen: die aktive Teilhabe am sozialen Leben, die Möglichkeit die Arbeitsstelle erreichen zu können, die Wahrnehmung kultureller Angebote und die Erledigung von Einkäufen und Arztbesuchen – um ein paar Beispiele zu nennen. Darüber hinaus wird durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein wertvoller Beitrag zum Schutz der Natur und Umwelt geleistet.

Mit dem vorliegenden Papier stellt die AK Niederösterreich die österreichischen Mobilitätspassinitiativen vor und vergleicht deren Parameter. Die Erkenntnisse der Analyse flossen in die Erstellung eines Kostenmodells für einen niederösterreichischen Mobilitätspass mit ein.



Markus Wieser, Mag. Helmut Guth

Foto: WYH/ALEK

Markus Wieser
Präsident

Mag. Helmut Guth
Direktor

Inhalt

1. Einleitung	2
2. Mobilitätspassinitiativen in Österreich	3
2.1. Wien – Mobilpass	3
2.2. Graz – SozialCard Mobilität	3
2.3. Linz – Aktivpass	4
2.4. Leonding – Aktivpass	4
2.5. Wiener Neustadt – Plus Card/Senior Card	5
2.6. Tulln – Sozialcard	5
2.7. Zusammenfassung	6
2.8. Mobilitätspassinitiativen in Österreich im Vergleich	7
3. Verkehrsverbünde	8
3.1. Verkehrsverbünde in Österreich	8
3.2. Verkehrsverbünde in Niederösterreich	8
3.2.1. Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)	8
3.2.2. Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland (VNVB)	9
3.3. Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)	10
3.3.1. Verkehrsverbünde im Vergleich	10
3.3.2. Der Mobilpass – Eine überregionale Mobilitätspassinitiative am Beispiel VRS	10
3.4. Die Zeitkartenangebote des Verkehrsverbundes Vorarlberg (VVV)	11
4. Überlegungen zu einem niederösterreichischen Mobilitätspassmodell	13
4.1. Tarifmodelle	13
4.1.1. Verbundtarife im Vergleich	14
4.2. Überlegungen zu Tarifmodellen für Niederösterreich	14
4.2.1. Modell I – Preisdefinition nach Zonen/Wegstreckenbedarfen	15
4.2.2. Modell II – Fixe Preisannahme	15
4.2.3. Conclusio	16
4.3. Bezugsgruppen	16
4.3.1. Bezugsgruppen der österreichischen Mobilitätspassinitiativen im Vergleich	16
4.3.2. Bezugsgruppen im Vergleich	17
4.3.3. Überlegungen zur Bezugsgruppendefinition	18
4.3.4. BMS-BezieherInnen in Niederösterreich (Bezirksebene)	19
4.4. Bezugsgruppenmodell für Niederösterreich	19
5. Forderung AK Niederösterreich: Ein niederösterreichweiter Mobilitätspass	21
5.1. Das Kostenmodell	21
5.1.1. Bezugsgruppe	22
5.1.2. Kosten	22
5.1.3. Finanzierung	23
6. Quellenverzeichnis	24

1. Einleitung

Das Niederösterreichische Armutsnetzwerk (NAN) ist mit der Anregung an die niederösterreichische Landesregierung herangetreten, einen niederösterreichweiten Mobilitätspass für den öffentlichen Verkehr nach dem Vorbild des Wiener Mobilpasses einzuführen. Seitens der Landesregierung wurden diesbezüglich Modelabwägungen sowie eine Kostenschätzung zur Implementierung eines solchen Mobilitätspasses gefordert. Aufgrund mangelnder personeller und finanzieller Ressourcen hat sich das NAN an die AK Niederösterreich als Mitgliedsorganisation des Netzwerks mit dem Ersuchen um Unterstützung gewandt.

Von der AK Niederösterreich wurde daher in Abstimmung mit dem NAN ein Papier erstellt, das einerseits eine Analyse der derzeit existierenden österreichischen Mobilitätspassinitiativen und andererseits ein Modell zur niederösterreichischen Implementierung enthält. Die Analyse soll einen Überblick über die bereits bestehenden Praxen der vorhandenen Mobilitätspassprojekte schaffen, deren Erkenntnisse in die Konzeption eines Tarif-, Bezugsgruppen- und Kostenmodells einfließen. Das NAN wurde in den Entscheidungsprozess zur Definition der Anspruchskriterien zum potenziellen Bezug eines Mobilitätspasses in Niederösterreich miteinbezogen.

Konkret wurden sechs Städteinitiativen analysiert und hinsichtlich ihrer Angebote, Administrationsstrukturen und ihres Zugangs zur Finanzierung miteinander verglichen. Derzeit existieren in Österreich Mobilitätspassinitiativen mit der Ausnahme von Vorarlberg, ausschließlich auf Gemeindeebene, wobei Wien, bedingt durch die öffentliche Verkehrsstruktur der Wiener Linien und die Doppelfunktion als Stadt und Bundesland, eine Sonderstellung einnimmt. Die Analyse untersucht die Mobilitätsinitiativen der Städte Wien (Mobilpass), Graz (SozialCard Mobil), Linz und Leonding (Aktivpass), Wiener

Neustadt (Plus/Senior Card) und Tulln (Sozialcard) hinsichtlich ihrer Vergünstigungen und Anspruchsvoraussetzungen. Die Vergünstigungen wurden bezüglich ihrer finanziellen Dimension analysiert und die Bezugsgruppencharakteristika miteinander verglichen.

In einem weiteren Schritt wurde der Fokus auf die niederösterreichischen Verkehrsverbände (VOR und VVNB) und den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Deutschland gelegt. Der VRS bietet mit seinem Mobilpass ein städteübergreifendes Mobilitätspassprojekt, das zum Zweck der überregionalen Vergleichbarkeit herangezogen wurde. Der VRS wurde hinsichtlich seiner Tarifstruktur und deren Mobilitätspassangebots analysiert und mit den beiden ostösterreichischen Verkehrsverbänden Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland (VVNB) in Niederösterreich verglichen. Die Erkenntnisse daraus bilden die Basis für zwei Modelle zur Tarifbildung. In weiterer Folge wurden die potenziellen Bezugsgruppen Niederösterreichs beschrieben und unter Einbeziehung des NAN definiert. Den Abschluss bildet ein Rechenmodell, das die Basis für potenzielle Realisierungskosten beschreibt.

Die statistischen Daten beziehen sich soweit nicht anders angeführt auf das Jahr 2013, da zum Erstellungszeitpunkt der Analyse keine vollständigen Daten für das Jahr 2014 verfügbar waren. Die Ticketpreise und Kriterien der Mobilitätspassinitiativen entsprechen denen des Jahres 2015.

Hinweis: Zum Zeitpunkt der Erstellung der Publikation (Mai 2016) befand sich die Umsetzung der Tarifreform für den VOR und VVNB noch im Planungsstadium. Aus diesem Grund bezieht sich die Analyse auf den VOR und den VVNB zu diesem Zeitpunkt.

2. Mobilitätspassinitiativen in Österreich

Im Folgenden werden sechs verschiedene Mobilitätspassinitiativen in Österreich vorgestellt. Nach aktuellen Rechercheergebnissen handelt es sich hierbei um die derzeit einzigen Städteinitiativen. Exemplarisch wird dies an den Angeboten von Wien, Graz, Linz, Leonding, Wiener Neustadt und Tulln veranschaulicht, indem die unterschiedlichen Bezugsvoraussetzungen und Leistungen der jeweiligen Initiative vorgestellt und miteinander verglichen werden. Gegenwärtig existieren österreichweit keine überregionalen Angebote, die aus sozial-ökonomischer Perspektive vergleichbar wären. Generell stellen Mobilitätspässe zumeist nur ein Ermäßigungsspektrum thematisch breiter gefächerter Sozialpassvergünstigungen dar. Der primäre Fokus der folgenden Analyse liegt auf den Ermäßigungsangeboten im öffentlichen Verkehr. Hinsichtlich der niederösterreichweiten Implementierung eines Mobilitätspasses können die Umsetzungen auf Städteebene als Ideengeber in den Bereichen Administration und Ermäßigungsangebot herangezogen werden.

2.1. Wien – Mobilpass

Der Wiener Mobilpass existiert seit dem 1. April 2008. Administriert von der Magistratsabteilung Soziales, Sozial- und Gesundheitsrecht, Referat Soziale Leistungen (MA 40) hat er zum Ziel, die Mobilität sozialer schwacher Menschen zu fördern. Anspruchsberechtigt sind grundsätzlich volljährige, in Wien hauptwohnsitzgemeldete österreichische StaatsbürgerInnen beziehungsweise gleichgestellte Personen, die Mindestsicherung (BMS) oder Mietbeihilfe der MA 40 seit mindestens einem Monat beziehen. Des Weiteren sind MindestpensionistInnen, PensionistInnen mit Ausgleichszulage (AGZ), Witwen- und WitwepensionsbezieherInnen, WaisenpensionsbezieherInnen mit einer Behinderung und betreute Personen in Pensionistenwohnhäusern, Pflege- und Wohnheimen sowie in Behinderteneinrichtungen, die nur über den Mindestfreibetrag oder das Mindestsicherungstaschengeld verfügen anspruchsberechtigt. Die Gültigkeitsdauer beträgt für arbeitsfähige BezieherInnen der Min-

destsicherung 6 Monate, für arbeitsunfähige bis zu 2 Jahren und bis zu 5 Jahren bei Bezug einer Mindestpension. Die Zustellung des Mobilpasses erfolgt postalisch.¹

InhaberInnen des Mobilpasses sind zum Bezug von ermäßigten Monatskarten und Einzelfahrscheinern der Wiener Linien berechtigt. Die Gültigkeit der ermäßigten Monatskarten setzt den Besitz eines Mobilpasses und den Vermerk „P“ auf dem jeweiligen Ticket voraus. Der Normalpreis einer Monatskarte der Wiener Linien beträgt 42,80 Euro. Die ermäßigte Monatskarte kostet 17 Euro. Das entspricht einer Preisersparnis von 60,28 Prozent.² Vollpreisfahrten sind für MobilpassinhaberInnen zum Halbpriß möglich.³

2.2. Graz – SozialCard Mobilität

Die Grazer SozialCard wurde mit 1. Oktober 2012 eingeführt. Die Antragsstellung erfolgt über das Sozialamt Graz. Im Vergleich zu Wien, wo der Bezug eines Mobilpasses zum Erwerb vergünstigter Tickets der Wiener Linien berechtigt, wird die SozialCard Mobilität durch die Holding Graz Linien administriert. Die Anspruchsberechtigungen sind vorab durch das Sozialamt Graz definiert. Als bezugsberechtigt gelten volljährige österreichische StaatsbürgerInnen beziehungsweise gleichgestellte Personen, die ihren Hauptwohnsitz in Graz seit zumindest 6 Monaten innehaben. Als Bezugskriterium gilt eine GIS-Gebührenbefreiung. Eine Ausnahme bezüglich der Altersgrenze bilden Personen mit schwerer Geh- beziehungsweise geistiger oder mehrfacher Behinderung. Des Weiteren sind Ausnahmeregelungen definiert, wenn grundsätzlich die Voraussetzungen einer GIS-Gebührenbefreiung gegeben sind, aber wegen anderer Gründe nicht geltend gemacht werden können (zum Beispiel Betreuung in einer stationären Einrichtung). Darüber hinaus gilt die Grazer SozialCard Mobilität auch für nachweislich erforderliche Begleitpersonen ständig schwer geh- beziehungsweise geistig oder mehrfach behinderter Menschen. Generell behält die Grazer SozialCard ihre Gül-

¹ <http://www.wien.gv.at/amtshelfer/gesundheitsrecht/ausweise/mobilpass.html> [Zugriff: 19. 5. 2015]

² Tarifbestimmungen des VOR, 2014, S15.

³ Einzelfahrten – Broschüre der Wiener Linien, 2014.

tigkeit, solange die für die Erlangung erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.⁴

InhaberInnen der Grazer SozialCard haben Anspruch auf die SozialCard Mobilität der Holding Graz Linien. Diese berechtigt zum Bezug einer Jahreskarte um entweder 50 Euro (exklusive Schloßbergbahnbenützung) oder 60 Euro (inklusive Schloßbergbahnbenützung), mit der alle städtischen Verkehrsmittel mit ein- und zweisteliger Liniennummer in der Zone 101 verwendet werden dürfen. Der Normalpreis einer von der Stadt Graz geförderten Jahreskarte für Personen mit Hauptwohnsitz in Graz beträgt 228 Euro. Das entspricht einem Preisnachlass von 78,10 Prozent beziehungsweise 73,68 Prozent.⁵

2.3. Linz – Aktivpass

Linz hat bereits 1989 den Aktivpass eingeführt, der im Jahr 2007 reformiert wurde. Administriert vom BürgerInnen-Service der Stadt Linz, wird der Aktivpass außerdem im ÖH Sozialreferat der Johannes-Kepler-Universität, dem Service-Center im Wissensturm und in den Stadtbibliotheken ausgegeben. Voraussetzungen zum Bezug des Aktivpasses sind neben Volljährigkeit eine Hauptwohnsitzmeldung in Linz. Im Unterschied zu den zwei bereits vorgestellten Initiativen stellt der Besitz der österreichischen Staatsbürgerschaft keine Voraussetzung zum Bezug dar. Das Hauptbezugskriterium ist das monatliche Netto-Einkommen, das dem Richtsatz 2015 entsprechend nicht über 1.183 Euro betragen darf. Laut Auskunft des BürgerInnen-Service Linz bezieht sich der Richtsatz 2015 auf die Annahme eines durchschnittlichen Arbeitslosengeld Tagsatzes von 45,38 Euro. Seit der Reformation der Anspruchsvoraussetzungen 2007 gilt anstatt des Haushaltseinkommens das Einkommen einer einzelnen Person als Indikator zur Bezugsberechtigung. Dies führte, neben der Einführung der ermäßigten Monatskarte um zehn Euro, letztendlich zu einem markanten Anstieg der BezieherInnenzahlen. Als zusätzlich anspruchsberechtigte Minderjährige gelten überdies SchulabgängerInnen sowie arbeitslose, als auch in Ausbildung befindliche Jugendliche ohne Lehrvertrag. Nachweislich erforderliche Begleitpersonen von Menschen mit Behinderungen erhalten ebenfalls Vergünstigungen.⁶

Die Linz Linien AG bietet als Einzelfahrscheine MINI- (Kurzstrecke), MIDI- (Langstrecke) und MAXI-Karten (24h) an. Der Aktivpass ermöglicht es, MIDI-Karten zum MINI Tarif und MAXI-Karten zum MIDI Tarif zu beziehen. Die 50 Prozent ermäßigten Tickets kosten demnach einen Euro beziehungsweise zwei Euro. Das Hauptangebot für Aktivpass-BesitzerInnen ist das vergünstigte Monatsticket um zehn Euro, mit dem auch die Benützung der Pöstlinger Bergbahn ermöglicht wird. Der Normalpreis des Monatstickets beträgt 42,70 Euro. Das entspricht einem Preisnachlass von 76,58 Prozent. Mehr als die Hälfte der Aktivpass-BesitzerInnen nutzen das vergünstigte Linz Linien-Ticket ständig. Demnach betragen die kumulierten Kosten für ein ganzes Jahr Linz Linien Benützung 120 Euro, während der Normalpreis für eine Jahreskarte mit Umweltsubvention 285 Euro beträgt, was einem Preisentfall von 57,89 Prozent entspricht.⁷

2.4. Leonding – Aktivpass

Der Leondinger Aktivpass wird ebenso vom BürgerInnenservice der Stadt administriert. Leonding hat sich 1999 als einzige Linzer Nachbargemeinde an die Aktion angeschlossen. Die Linz Linien AG bietet demnach auch für Leondinger Aktivpass-BesitzerInnen vergünstigte Monatskarten an. Allerdings sind diese, im Vergleich zu Linzer Aktivpass-BesitzerInnen, nur im Infocenter der Linz Linien AG beziehungsweise beim Leondinger BürgerInnenservice erhältlich. Anspruchsberechtigt sind volljährige Personen mit Hauptwohnsitz in Leonding. Dem Linzer Modell entsprechend ist die österreichische Staatsbürgerschaft keine Voraussetzung zum Erhalt des Aktivpasses. Der wesentliche Unterschied zum Linzer Äquivalent besteht darin, dass die Anspruchsberechtigung auf Grundlage des Haushaltseinkommens festgestellt wird, so wie es in Linz vor der Reformierung der Anspruchskriterien der Fall war. Als Basis für die Berechnung der Einkommensobergrenze gilt der aktuelle Ausgleichszulagerichtssatz. Ein zusätzliches Bezugskriterium ist der Rechtsanspruch auf eine Sozialleistung zur Deckung des täglichen Lebensbedarfes. Die Vorbedingungen zum Erwerb des Leondinger Aktivpasses zeichnen sich durch breitere Ausnahmeregelungen aus, wobei kein Einkommensnachweis erforder-

⁴ Sozialamt Graz, Informationen zur SozialCard, 2014

⁵ Kartenpreise Holding Graz Linien, 2015

⁶ <http://portal.linz.gv.at/Serviceguide/viewChapter.html?chapterid=121421> [Zugriff: 21. 5. 2015]

⁷ <http://www.linzag.at/portal/portal/linzag/privatkunden/mobilitaetverkehr/fahrkartentarife/ermaessigungen/aktivpassinhaber> [Zugriff: 21. 5. 2015]

lich ist. So sind Jugendliche mit Invaliditätsausweis, alleinerziehende Mütter beziehungsweise Väter mit Kinderbetreuungsgeld, Zivil- und Präsenzdienster, Personen, die ein freiwilliges soziales Jahr absolvieren, psychisch Kranke oder behinderte Personen, die durch soziale Einrichtung betreut werden und PflegegeldbezieherInnen ebenso anspruchsberechtigt.⁸

Der Besitz des Leondinger Aktivpasses ermöglicht den Bezug von ermäßigten Monatskarten der Linz Linien AG. Die Verwendung der Pöstlinger Bergbahn ist ebenso zulässig. Im Vergleich zu den Ermäßigungsangeboten des Linzer Aktivpasses gibt es keinen Preisnachlass beim Kauf von Einzelkarten. Die vergünstigten Monatskarten können zum Preis von 12 Euro erworben werden. Der Normalpreis beträgt 42,70 Euro. Das entspricht einer Ersparnis von 71,90 Prozent.⁹

2.5. Wiener Neustadt – Plus Card/Senior Card

Die Stadt Wiener Neustadt bietet seit 18. November 2008 Vergünstigungen im öffentlichen Verkehr in Form der Plus Card und der Senior Card an. Administriert vom Sozialservice des Magistrats für Gesellschaft und Soziales (MA 7) können die Wiener Neustädter Cards im Foyer des Neuen Rathauses (im Bereich der Bürgerservicestelle) beantragt werden. Die Zustellung erfolgt postalisch innerhalb von zwei Wochen nach Antragsstellung. Im Wesentlichen unterscheiden sich beide Angebote durch die Voraussetzungen zum Bezug in Form einer Altersgrenze. Überdies differieren die Ermäßigungsangebote in Wiener Neustadt. Das Angebot hinsichtlich der Vergünstigung öffentlicher Verkehrstickets hingegen ist bei beiden Wiener Neustadt Cards gleich. Die Anspruchsvoraussetzungen für die Plus Card sind mit jenen in Graz vergleichbar, allerdings können zusätzlich die Wohnungsmietkosten dem jeweiligen Richtsatz zur GIS-Gebührenbefreiung abgezogen werden.¹⁰ Anspruchsvoraussetzungen zum Bezug der Senior Card sind neben der Hauptwohnsitzmeldung in Wiener Neustadt die Vollendung des 60. Lebensjahres einhergehend mit dem Umstand, dass kein aufrechtes Arbeitsverhältnis besteht. Die Plus Card behält ihre Gültigkeit ein Jahr nach Ausstellungsdatum. Die Senior Card hingegen ist für 5 Jahre gültig.¹¹

Sowohl die Plus Card als auch die Senior Card berechtigen zum vergünstigten Bezug von Einzelfahrscheinen aller Autobuslinien der Wiener Neustädter Stadtwerke und Kommunal Service GmbH (WNSKS) im Stadtgebiet. Diese Einzelfahrscheine sind zum ermäßigten Preis von einem Euro erhältlich. Der Normalpreis beträgt 2,10 Euro. Dies entspricht einer Preisersparnis von 52,38 Prozent.¹²

2.6. Tulln – Sozialcard

Im Vergleich zu allen anderen vorgestellten Initiativen ermöglicht Tulln mit ihrer Sozialcard als einzige Stadt Vergünstigungen für die Benutzung von Anruf-Sammel-Taxis (ASTAX). Nach telefonischer Bestellung holen ASTAX die Fahrgäste an einer der Haltestellen ab und bringen sie zum gewünschten Ziel. Die Taxifahrten werden rund um die Uhr angeboten, wobei die Wartezeit längstens eine halbe Stunde beträgt.

Bezugsberechtigt sind österreichische StaatsbürgerInnen beziehungsweise rechtlich gleichgestellte Personen, die ihren Hauptwohnsitz in Tulln haben und deren Einkommen die Höchstgrenze zum Bezug eines Heizkostenzuschusses der Stadt Tulln zum jeweiligen Zeitpunkt nicht überschreitet. Die Einkommenshöchstgrenze für Einzelpersonen liegt derzeit bei 970 Euro (14x jährlich) respektive 1.131 Euro (12x jährlich). BezieherInnen der bedarfsorientierten Mindestsicherung sind nach Vorlage eines entsprechenden Nachweises automatisch bezugsberechtigt. Die Sozialcard wird vom BürgerInnenservice des Rathauses beziehungsweise der Außenstelle Langenleubarn administriert und kann dort beantragt und bezogen werden. Sie behält ihre Gültigkeit ein Jahr lang nach Ausstellungsdatum.

Neben Ermäßigungen bei Gebühren und Abgaben sowie Inanspruchnahme vergünstigter Tarife bei der Benützung diverser Freizeit- und Kultureinrichtungen der Stadtgemeinde Tulln bietet die Sozialcard Ermäßigungen bei Einzelfahrten des ASTAX im Stadtgebiet von Tulln. Tagesfahrten (zwischen 6.00 – 22.00 Uhr) werden um vier Euro und Nachtfahrten (zwischen 22.00 – 6.00 Uhr) um fünf Euro angeboten. Das entspricht einer Ersparnis von 50 Prozent beziehungsweise 37,50 Prozent.¹³

⁸ Richtlinien – Aktivpass der Stadtgemeinde Leonding, Rathaus, Abteilung Bürgerservice und Soziales, 2014

⁹ <http://www.linzag.at/portal/portal/linzag/privatkunden/mobilitaetverkehr/fahrkartentarife/ermaessigungen/aktivpassinhaber> [Zugriff: 21. 5. 2015]

¹⁰ <http://www.webway.at/info/bz/lokalreporter/mehrtext.php?nrmehr=33176&nrgemeinde=1914> [Zugriff: 05. 8. 2015]

¹¹ Soziales Neustadt – SENIORCARD, Antragsformular

¹² Infoblatt Plus Card/Senior Card Wiener Neustadt, Magistratsabteilung 7, Gesellschaft und Soziales, Sozialservice, 2014

¹³ http://www.tulln.at/?lst_id=2584&kat=426&mkat=322&ukat=426&op [Zugriff: 11. 8. 2015]

2.7. Zusammenfassung

Ein Vergleich der österreichischen Mobilitäts-passinitiativen zeigt eine Heterogenität hinsichtlich der Anspruchsvoraussetzungen. Allen Initiativen gleich ist die Hauptwohnsitzmeldung in der jeweiligen Stadt als Bezugsvoraussetzung. Bis auf einzelne Ausnahmen stellt die grundsätzliche Volljährigkeit der BezieherInnen ebenfalls ein gemeinsames Merkmal dar. Ausgenommen Linz und Leonding führen die Mobilitätspassinitiativen in allen anderen Städten den Besitz der österreichischen Staatsbürgerschaft beziehungsweise eines gleichgestellten Aufenthaltstitels ebenfalls als Voraussetzung an. Österreichischen Staatsbürgern gleichgestellt sind EU/EWR-BürgerInnen oder Schweizer Staatsangehörige, Asylberechtigte beziehungsweise subsidiär Schutzberechtigte und langfristig aufenthaltsberechtigte Drittstaatsangehörige mit einem Aufenthaltstitel „Daueraufenthalt-EU“ beziehungsweise einem Aufenthaltstitel (zum Beispiel „Daueraufenthalt-EG“ oder unbefristeter Aufenthaltstitel), der als solcher gilt. Hinsichtlich der Einkommensgrenzen zum Erhalt des jeweiligen Mobilitätspasses sind die Voraussetzungen zum Bezug des Linzer Aktivpasses vergleichsweise niederschwellig definiert, was sich im relativen Verhältnis des derzeit definierten Richtsatzes von 1.183 Euro zu den Einkommensgrenzen der anderen Initiativen widerspiegelt. Im Vergleich dazu liegen die Netto-Einkommensgrenzen zum Erhalt einer GIS-Gebührenbefreiung, welche im Fall eines Erhalts der Grazer SozialCard Mobil und der Wiener Neustädter Plus Card die wesentliche Bezugsvoraussetzung darstellt, bei derzeit 976,99 Euro. Die Einkommensgrenze zum Erhalt des Tullner Heizkostenzuschusses und somit der Tullner Sozialcard beträgt für Einzelpersonen derzeit 970 Euro. Der aktuelle Ausgleichszulage-Richtsatz, Indikator zum Be-

zug des Leondinger Aktivpasses, liegt im Jahr 2015 bei 872,31 Euro für eine Einzelperson. Da im Falle Leonding das Haushaltseinkommen herangezogen wird, müssen die Einkommensobergrenzen für die jeweilige Anzahl an Personen laut Ausgleichszulage-Richtsatz berücksichtigt werden. Der Mindeststandard der Bedarfsorientierten Mindestsicherung, deren Bezug unter anderem für den Erhalt des Wiener Mobilpasses eine Voraussetzung darstellt, liegt für eine Einzelperson bei aktuell 827,82 Euro.

Die Ermäßigungen im Bereich öffentlicher Verkehr unterscheiden sich einerseits in der Form der angebotenen Tickets, andererseits in ihrer jeweiligen Preisersparnis für die Mobilitätspassbesitzenden. Die Stadt Graz bietet mit Ihrer SozialCard Mobil als einzige Stadt ein vergünstigtes Jahresticket an, das gleichzeitig die prozentuell größte Preisersparnis aller Ermäßigungen aufweist. Neben dem Angebot des vergünstigten Jahrestickets sind in Graz keine Ermäßigungen im öffentlichen Verkehr für SozialCard Mobilität BesitzerInnen vorgesehen. Die Städte Wien, Linz und Leonding bieten im Rahmen ihrer Mobilitätsinitiativen vergünstigte Monatskarten an. Hier weist die Vergünstigung des Linzer Aktivpasses die größte Preisspanne auf. Zusätzlich zu dem Angebot der ermäßigten Monatskarten ermöglichen sowohl der Besitz eines Mobilpasses in Wien als auch in Linz den Bezug von Vollpreis-Einzelfahrscheinen zum Halbpriß. Wiener Neustadts Plus/Senior Card bieten bezüglich Mobilitätsermäßigung ausschließlich vergünstigte Einzelfahrscheine an. Diese weisen eine geringfügig höhere Preisersparnis als die vergleichbaren Angebote in Wien und Linz auf. Tulln zeichnet sich insofern durch eine Sonderstellung in Bezug auf Mobilitätsermäßigungen aus, da sie als einzige Stadt ASTAX-Vergünstigungen anbietet.

2.8. Mobilitätspassinitiativen in Österreich im Vergleich

Stadt	WIEN	GRAZ	LINZ	LEONDING	WIENER NEUSTADT	TULLN
Name der Initiative	Mobilpass	SozialCard Mobil	Aktivpass	Aktivpass	Plus Card Senior Card	Sozialcard
ANSPRUCHSVORAUSSETZUNGEN						
Volljährigkeit	JA BMS/MBH (kein Antrag notwendig), MP, P+AGZ, Witwen-P, Waisen-P bei Menschen mit Behinderung	JA außer ständig schwer geh-, geistig bzw. mehrfach behinderte Menschen	JA außer SchulabgängerInnen, Jugendliche in Ausbildung ohne Lehrvertrag bzw. arbeitslos	JA außer Jugendliche mit Invaliditätsausweis, alleinerziehende Mütter/Väter mit Kinderbetreuungsgeld	JA Kinder und Lebenspartner erhalten eine "Zusatzkarte"	JA
Voraussetzungen	NEIN BMS/MBH (kein Antrag notwendig), MP, P+AGZ, Witwen-P, Waisen-P bei Menschen mit Behinderung	GIS-Gebührenbefreiung Personen, die Voraussetzungen der GIS-Befreiung erfüllen, aber aus bestimmten Gründen keine bekommen	Netto-Einzelpersonen-Monatsentkommen < 1.183,00 € nachweislich erforderliche Begleitpersonen ständig schwer geh- bzw. geistig oder mehrfach behinderter Menschen	Monats- Haushaltseinkommen = Ausgleichszulage-Richtsatz + Rechtsanspruch auf Sozialleistung BMS, Zivil- und Präsenzdienstler, freiwilliges soziales Jahr, durch Einrichtung betreute psych. Kranke und behinderte Personen, PflegegeldbezieherInnen	GIS-Gebührenbefreiung abzgl. Wohnungsmiete kein Arbeitsverhältnis	Monats-Einkommen < jeweilige Einkommensgrenze des Tullner Heizkostenzuschusses
Ausnahmen	NEIN				NEIN	NEIN
MOBILITÄTSERMÄSSIGUNGEN						
Jahreskarten	NEIN kumuliert: 204 €	50 € (excl. Schloßbergbahn) 60 € (incl. Schloßbergbahn) Normalpreis: 228 € Preisermäßigung: 78,07 %	NEIN kumuliert: 120 €	NEIN kumuliert: 144 €	NEIN	NEIN ASTAX-Einzelfahrtemäßigung 4 € (Tages tariff) 5 € (Nacht tariff) Normalpreis: 8 € Preisermäßigung: 50,00 %
Monatskarten	17 € Normalpreis: 48,20 € Preisermäßigung: 60,28 %	NEIN	10 € Normalpreis: 42,70 € Preisermäßigung: 76,58 %	€ 12 Normalpreis: 42,70 € Preisermäßigung: 71,90 %	NEIN	
Einzelfahrscheine	Vollpreiskarten zum Halbpri Soziales, Sozial- und Gesundheitsrecht (MA 40) Thomas-Klestli-Platz 8, 1030 Wien T: +43 1 4000 - 8040 E: post-mobilpass@ma40.wien.gv.at	NEIN	Vollpreiskarten zum Halbpri BürgerInnen-Service der Stadt Linz Neues Rathaus Hauptstraße 1 - 5, 4041 Linz T: +43 732 7070 E: info@mag.linz.at	NEIN	Normalpreis: 2,10 €	
Weitere Informationen		Sozialamt der Stadt Graz Schmiedgasse 26, 1. Stock, 8011 Graz T: +43 316 672 - 6402 E: sozialamt@stadt.graz.at		Stadtgemeinde Leonding Stadtplatz 1, 4060 Leonding T: +43 732 6878 - 0 E: rathaus@leonding.at	Magistrat der Stadt Wr. Neustadt (MA 7) Gesellschaft und Soziales, Sozialservice Neukolsterplatz 1, 2700 Wiener Neustadt T: +43 2622 373 - 726 E: claudia.auer-deutsch@wiener-neustadt.at	BürgerInnen-Service der Stadt Tulln Minorenplatz 1, 3430 Tulln an der Donau T: +43 2272 690 - 124 E: stadtamt@tulln.gv.at

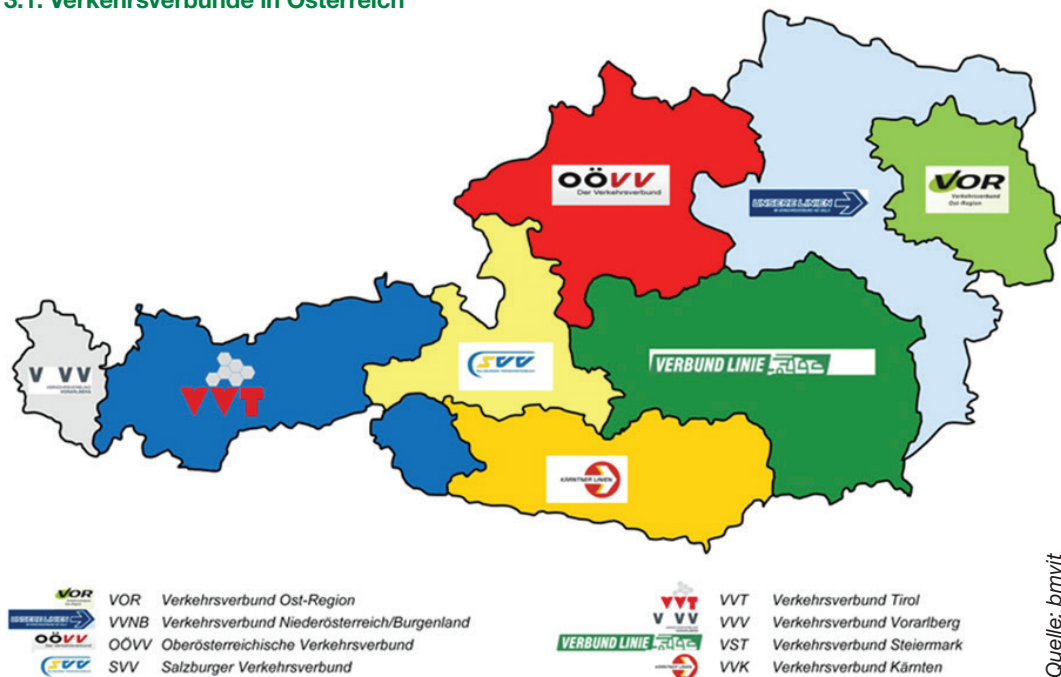
Quelle: jeweilige Mobilitätsinitiative, eigene Darstellung

3. Verkehrsverbünde

In Österreich existieren derzeit keine überregionalen sozial-ökonomischen Ermäßigungsangebote im öffentlichen Verkehr, die inhaltlich mit den Mobilitätspassangeboten der zuvor vorgestellten Städte vergleichbar wären. Eine Ausnahme bildet hierbei das Jahreskartenangebot des Verkehrsverbunds Vorarlberg (VVV), welches unter Kapitel 3.4. näher vorgestellt wird. Um trotzdem ein Umsetzungsbeispiel für ein poten-

zielles Mobilitätspasssystem in Niederösterreich heranziehen zu können wird im Folgenden der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in Deutschland mit dessen Mobilpass analysiert. Zu Beginn werden die zwei niederösterreichischen Verkehrsverbünde, Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland (VVNB) vorgestellt und statistisch miteinander verglichen.

3.1. Verkehrsverbünde in Österreich



3.2. Verkehrsverbünde in Niederösterreich

3.2.1. VERKEHRSVERBUND OST-REGION (VOR)

Der Grundstein des am 3. Juni. 1983 gegründeten Verkehrsverbund Ost-Region wurde bereits im September 1973 mit der Grundsatzzerklärung von Bund und Ländern über die Bildung eines Verkehrsverbundes im Zentralraum Wien-Niederösterreich-Burgenland gelegt. Der VOR ist somit der älteste Verkehrsverbund Österreichs.

Auf einer Verbundfläche von 6.457 km² mit 2.533.889 Einwohnerinnen/Einwohnern werden täglich 2.668.401 Fahrgäste befördert. Dies entspricht 973.966.194 Fahrgästen im Jahr, was einer Fahrgastquote je Einwohner von 1,05 pro Tag gleichkommt. Einen wesentlichen Anteil daran haben die Wiener Linien, die derzeit rund 931.000.000 Fahrgäste im Jahr befördern, was 2.550.685 Fahrgästen pro Tag entspricht.¹⁴

Betrachtet man den niederösterreichischen Anteil der Verbundfläche des VOR (exklusive Wien), so beinhaltet sie mit 6.042 km² zwar noch 93,57 Prozent des gesamten Verbundgebiets, jedoch sinkt die EinwohnerInnenzahl mit 776.546 drastisch auf nur mehr 30,65 Prozent. Noch deutlicher kann dies an den Fahrgastzahlen dargestellt werden. Abzüglich der Fahrgäste der Wiener Linien verkehren im VOR rund 43 Millionen im Jahr, respektive 117.808 am Tag, was einer täglichen Fahrgastquote von 0,15 Personen gleichkommt.¹⁵

Im gesamten Verbundgebiet des VOR können Kinder ab dem sechsten bis zum vollendeten 15. Lebensjahr ermäßigte Fahrscheine beziehen. Darüber hinaus können Hunde in Verbindung mit dem Besitz einer Jahreskarte gratis befördert werden. Sonst gibt es außer dem „Jugendticket“ und dem „Top-Jugendticket“ für SchülerInnen einer Schule mit Öffentlichkeitsrecht, Lehrlingen unter 24 Jahren und AbsolventInnen des freiwilligen Sozialjahres beziehungsweise Umweltschutzjahres, deren Schule, Lehrstelle, Dienststelle und/oder Wohnsitz in Wien, Niederösterreich oder dem Burgenland liegt, keine anderen Ermäßigungen. Im Vergleich zum VVNB existieren auch keine Vergünstigungen für Behinderte. Begleitpersonen werden aber zur Assistenz kostenlos befördert, wenn im gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz ausgestellten Behindertenpass der Vermerk „Der Inhaber des Passes bedarf einer Begleitperson“ eingetragen ist. In der Kernzone 100 (Wien) können ermäßigte Tickets für Grundwehrdiener und SeniorInnen bezogen werden. SeniorInnen-Jahreskarten sind um 224 Euro erhältlich, was 61,37 Prozent vom regulären Kaufpreis entspricht.¹⁶

3.2.2. VERKEHRSVERBUND NIEDERÖSTERREICH/BURGENLAND (VVNB)

Der Vorreiter des heutigen VVNB wurde am 1. Juni 1982 durch Alfred Bach in Form der Einzel-firma ABBV Alfred Bach Betriebsberatung Verkehrsplanung gegründet. Am 1. September 1988 folgte, mit dem Konzept eines Verkehrsverbunds für dünn besiedelte Gebiete, das Pilotprojekt „Verkehrsverbund Nördliches Weinviertel NWV“. Schließlich wurde das Verbundsystem auf das

gesamte Gebiet Niederösterreich und Burgenland ausgedehnt. So gab es neben dem NWV ab 1991 den Verkehrsverbund Waldviertel WVV, den Verkehrsverbund Niederösterreich Zentral/Mostviertel ZMV, den Verkehrsverbund Niederösterreich Süd/Burgenland Mitte NBV und ab dem 1. Juni 1996 den Verkehrsverbund Südburgenland SBV. Die Summe dieser Verkehrsverbünde bildet den Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland VVNB. Mit Ende Mai 2002 wurde das Management des VOR und des VVNB zusammengelegt.¹⁷ Seit Ende 2010 existieren Pläne, dass die beiden Verbundgebiete zusammengeführt werden sollen. Darüber hinaus soll das Tarifsystem komplett erneuert und vereinheitlicht werden. Die derzeitige Tarifstruktur des VOR basiert auf sieben, annähernd ringförmigen Außenzonen um die Wiener Kernzone. Der VVNB operiert mit einer jeweils circa fünf Kilometer großen Wabenstruktur, wobei je nach Anzahl der gefahrenen Waben verrechnet wird. Im „VOR-neu“ sollen beide Systeme zusammengelegt werden: Es soll kleinere, voraussichtlich wabenförmige und dadurch billigere Zonen rund um die Kernzone geben. Bei dieser neuen Wabenstruktur will sich der VOR annähernd an den Gemeindegrenzen orientieren und nicht wie bisher an den Bahnlinien.¹⁸

Die Verbundfläche des VVNB ist mit 17.097 km² nahezu dreimal so groß wie die des VOR. Rund 1.100.000 EinwohnerInnen bevölkern das Verbundgebiet. Allerdings entsprechen die Fahrgastzahlen pro Tag mit 56.907 Personen nur gut der Hälfte der Fahrgäste des niederösterreichischen VOR-Verbundgebiets. Hochgerechnet verkehren 20.771.138 Fahrgäste pro Jahr im Gebiet des VVNB. Die Fahrgastquote pro Tag liegt mit 0,05 bei einem Drittel der Fahrgäste im niederösterreichischen VOR-Gebiet.

Im Vergleich zum VOR bezahlen behinderte Personen bei Vorlage eines Berechtigungsnachweises für Einzel- und Tageskarten den zu 40 Prozent ermäßigten Verkaufspreis des VVNB. Als Berechtigungsnachweis werden entweder der österreichische Behindertenpass mit dem Eintrag „Grad der Behinderung von mindestens 70 Prozent“ und/oder dem Eintrag „kann die Fahrpreisermäßigung nach dem Bundesbehindertengesetz in

¹⁵ VOR Zahlenspiegel 2012

¹⁶ www.wienerlinien.at/ [Zugriff 13. 6. 2015]

¹⁷ www.abbv.at/ [Zugriff 13. 8. 2015]

¹⁸ <http://www.noen.at/nachrichten/noe/wirtschaft-verkehr/Laender-geben-gruenes-Licht-fuer-Mega-Verbund;art79521,28053> [Zugriff 13. 8. 2015]

Anspruch nehmen, die ÖSTERREICHCARD Spezial der ÖBB, die VORTEILS Card Spezial beziehungsweise BEH der ÖBB, ausgestellt vor dem 01.01.2014 anerkannt. Eine Begleitperson kann unentgeltlich befördert werden. Ein Service- und/oder Signahund wird kostenlos befördert, wenn dieser im Behindertenpass eingetragen ist.¹⁹

3.3. Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

Der VRS besteht aus einem Zusammenschluss der Städte Köln, Bonn, Leverkusen, Monheim sowie der Landkreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis und Kreis Euskirchen. Im Wesentlichen zeichnet sich der Verkehrsverbund durch einheitliche Tickets und Preise (VRS Tarif), aufeinander abgestimmte Fahrpläne und gemeinsame Informations- und Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen im VRS aus.²⁰

Die Fläche des Verkehrsverbundes umfasst 5.111 km² und entspricht somit 79,15 Prozent der Fläche des VOR, 29,89 Prozent der des VVNB und 26,65 Prozent der Fläche Niederösterreichs. Im Verbundgebiet des VRS sind 3,3 Millionen EinwohnerInnen ansässig. Das relativ dichte Einzugsgebiet hat demnach um 30,23 Prozent mehr EinwohnerInnen als das VOR-Verbundgebiet, rund dreimal so viele EinwohnerInnen als im VVNB-Gebiet und rund doppelt so viele EinwohnerInnen als Niederösterreich. Im Vergleich zur Fahrgastanzahl des VOR nutzen mit rund 525 Millionen Fahrgästen im Jahr nur gut halb so viele Personen (53,90 Prozent) die Wegstrecken des VRS. Verglichen mit den Fahrgastzahlen des VVNB sind es jedoch gut 25-mal mehr Personen. Circa 1.400.000 Fahrgäste, die den VRS täglich nutzen, entsprechen einer Fahrgastquote von 0,42 Personen pro EinwohnerIn.

3.3.1. Verkehrsverbände im Vergleich

Verbundname	VOR		VVNB		VRS
	mit Wien	ohne Wien	mit Burgenland	ohne Burgenland	
Fläche in km ²	6.457	6.042	17.097	13.135	5.111
EinwohnerInnen	2.533.889	776.546	1.100.000	812.584	3.300.000
Fahrgäste/Tag	2.668.401	117.808	56.907		1.400.000
Fahrgäste/Jahr	973.966.194	43.000.000	20.771.138		525.000.000
Fahrgastquote/Tag je EW	1,05	0,15	0,05		0,42

Quelle: VOR, VVNB, VRS, bmvit, eigene Berechnung und Darstellung; VVNB: EinwohnerInnenzahlen nur gerundet vorhanden, separate Fahrgastaufschlüsselung nicht möglich

3.3.2. DER MOBILPASS – EINE ÜBERREGIONALE MOBILITÄTSPASSINITIATIVE AM BEISPIEL VRS

Der VRS Mobilpass ist ein überregionales Mobilitätspassangebot, die es der/dem Besitzenden erlaubt, vergünstigte Tickets im VRS-Verbundraum zu beziehen. Er kann beim zuständigen Jobcenter, Sozialamt und beim Landschaftsverband Rheinland (LVR) bezogen werden.

Als bezugsberechtigt gelten nach SGB II Arbeitslosengeld II- (ALG II oder umgangssprachlich Hartz IV) oder SozialgeldbezieherInnen, Personen, die nach SGB XII Leistungen für Grundsicherung

im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufender Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen beziehen, Anspruchsberechtigte von Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz und Beziehende von laufenden Leistungen der Kriegsofopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz. Die vergünstigten Tickets können an Vertriebsstellen des VRS sowie bei den meisten Ticketautomaten und BusfahrerInnen/-fahrern bezogen werden.

Die Preise der jeweiligen Mobilpass-Tickets sind nach 5 beziehungsweise 7 Zonen gestaffelt, die durch Gemeinde- und Stadtgrenzen definiert sind:

¹⁹ Korrespondenz VVNB

²⁰ <https://www.vrsinfo.de/der-vrs/verbundgebiet.html> [Zugriff 12. 8. 2015]

Preisangaben in Euro (Stand: 1. 1. 2016)	Kurzstrecke	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6	7
4erTicket	7,30	8,90	10,70	10,70	14,50	19,00	29,30	43,00	51,40	62,90
4erTicket MobilPass	-	5,10	5,50	6,10	8,50	10,80	16,80	24,60	-	-
MonatsTicket	-	68,20	92,90	92,90	117,00	141,40	211,10	255,10	269,80	286,10
MonatsTicket MobilPass	-	28,30	37,70	37,70	43,50	53,10	63,00	76,10	-	-

Quelle: VRS

Der VRS-Mobilpass sieht zwei Ticketangebote vor: das vergünstigte MonatsTicket und ein 4erTicket, mit dem vier Einzelfahrten pro Person und Zone angetreten werden können. Das MonatsTicket Mobilpass ist darüber hinaus auf andere Mobilpass-, KölnPass- oder Bonn-Ausweis-BesitzerInnen übertragbar und bietet ab 19:00 Uhr bis 03:00 Uhr des Folgetages noch die Möglichkeit, eine weitere Person über 14 Jahren mit Mobilpass (oder KölnPass/Bonn-Ausweis), drei Kinder bis 14 Jahre oder ein Fahrrad kostenlos mitzunehmen.²¹

3.4. Die Zeitkartenangebote des Verkehrsverbundes Vorarlberg (VVV)

Als Unternehmen des Landes Vorarlberg wurde der VVV 1991 gegründet und wird seit Ende 1999 als GmbH geführt. Auf einer Fläche von 2.601 Quadratkilometern können rund 380.000 EinwohnerInnen das Verkehrsnetz des VVV nutzen. Aus sozial-ökonomischer Perspektive sind, neben der Integration der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt im Jahr 2003, besonders die Angebote der Jahreskartenvergünstigungen und der seit 15. Februar 2016 erhältlichen FairCard des VVV interessant.²²

VVV JAHRESKARTENTARIFE IM VERGLEICH					
Preis	365 €	256 €	192 €	96 €	Gratis
1 Person	✓	/	/	/	/
PartnerIn im gleichen HH	/	✓	/	/	/
SeniorInnen (61+)	/	✓	/	/	/
PartnerIn (61+) im gleichen HH	/	/	✓	/	/
Junge Menschen (14-26)	/	/	✓	/	/
Führerscheinneulinge einmalig	/	/	/	✓	/
AGZ-BezieherInnen	/	/	✓	/	/
PartnerIn mit AGZ-Bezug im gleichen HH	/	/	/	/	✓
Familienbonus (zweites Elternteil + Kinder gratis*)	/	/	/	/	✓
Ermäßigung	/	29,86 %	47,40 %	73,70 %	

*Voraussetzung: Voralberger Familienpass + ein eingetragenes, mitfahrendes Kind
Quelle: VVV – Persönliche Tarife im Vergleich, Stand 2015, PDF, eigene Darstellung

²¹ VRS Infobroschüre: MobilPass-Tickets, Stand: 01. 1. 2015 [Zugriff: 14. 8. 2015]

²² <http://www.vvmobil.at/> [Zugriff: 11. 8. 2015]

Der Verbundraum des VVV ist in kleine Zonen-Quadrate, sogenannte „dominos“, unterteilt. Maximal können 14 dieser dominos befahren werden. Entsprechend der Anzahl der gewählten Zonen erhöht sich der Ticketpreis mit steigender Anzahl der dominos. Der gesamte Verbundraum ist mit einem „maximo“ Ticket befahrbar, wobei der Preis eines solchen Tickets dem Ticketpreis von fünf dominos entspricht. Übereinstimmend mit dem Tarifsystem der Wiener Linien kostet eine maximo-Jahreskarte für eine Einzelperson 365 Euro, was umgerechnet einem Euro pro Tag während eines normalen Kalenderjahrs entspricht. Ein/Eine PartnerIn im gleichen Haushalt kann ein zweites Jahresticket um 256 Euro beziehen. Selbige Tarifstruktur wird bei dem SeniorInnentarif des VVV angewandt, welcher bei Personen über 61 Jahre Anwendung findet. Die Differenz zum Normalpreis entspricht einer Preisersparnis von 29,86 Prozent. Im gleichen Haushalt lebende PartnerInnen, die das 61. Lebensjahr erreicht haben, erhalten ebenso wie Personen zwischen 14 und 26 Jahren das Jahresticket um vergünstigte 192 Euro. Führerscheinneulinge können die Jahreskarte einmalig um 96 Euro beantragen und erhalten sie damit um 73,70 Prozent günstiger.

Umgerechnet auf das Jahreskartenangebot des VOR würde der Preis einer ermäßigten Jahreskarte für alle B-Zonen exklusive der Kernzone Wien rund 730 Euro betragen. Entsprechend dem Angebot des VVV würde demnach ein Haushalt mit zwei AusgleichszulagebezieherInnen eine VOR-Jahreskarte zu umgerechnet je einem Euro pro Tag beziehen können.

Der Verbundraum des VVNB ist in Waben unterteilt, die ungefähr einer Strecke von je fünf Kilometern entsprechen. Da seitens der VVNB-Tarifstruktur kein vergleichbares Angebot zum Bezug einer verbundweiten Jahreskarte besteht, ist ein modellhafter Vergleich nicht möglich.

Österreichweit nimmt das Angebot der FairCard des VVV insofern eine Sonderstellung ein, da es das einzige überregionale Angebot für sozialökonomisch benachteiligte Menschen darstellt. Die am 15. Februar 2016 eingeführte Vergünstigung ermöglicht den Bezug von „maximo fair“-Monatstickets zum ermäßigten Preis von 16 Euro statt der regulären 77 Euro. Dies entspricht einer Ermäßigung von 79,22 Prozent und übertrifft damit die Vergünstigungsspanne des Jahreskartenangebots der Grazer SozialCard Mobilität von 78,10 Prozent. Anspruchsberechtigt sind Mindestsicherungs- sowie Ausgleichszulagebeziehende und AsylwerberInnen. Gegen Vorlage der jeweiligen Bezugsbestätigung bei den Servicestellen des VVV erhält jede/jeder Anspruchsberechtigte die FairCard kostenlos ausgestellt. Mit der FairCard kann dann an den Servicestellen beziehungsweise bei den BuslenkerInnen/lenkern eine „Monatskarte maximo fair“ gekauft werden. Darüber hinaus ist es AsylwerberInnen/werber bis einen Tag vor dem 15. Geburtstag möglich „Monatskarten maximo fair“ um jeweils acht Euro zu beziehen, welche mit einem Asylausweis bei den Ausgabestellen der betreuenden Organisationen (Caritas, ORF, Rotes Kreuz) erworben werden können. Bei etwaigen Kontrollen ist neben der Monatskarte die FairCard oder der Asylausweis vorzuweisen. Ausgehend von der Armutsgefährdungsquote 2014 in Vorarlberg von 14,7 Prozent soll das Maßnahmenpaket 11.000 zusätzliche Personen erreichen.²³

4. Überlegungen zu einem niederösterreichischen Mobilitätspassmodell

Das vorliegende Kapitel beschäftigt sich mit den Umsetzungsaspekten eines niederösterreichischen Mobilitätspasses. Grundsätzliche Überlegungen zu den einzelnen thematischen Faktoren werden erläutert.

Im ersten Schritt wird ein Tarifmodell zur Preisbildung konzipiert. Die Grundlage dafür bilden Progressionen des Sozialtarifs des VRS, die mit den Ticketpreisen und Wegstreckenangeboten des VVNB kombiniert wurden. In weiterer Folge wurde ein Personenkreis potenzieller Bezugsgruppen definiert und beschrieben. Den Abschluss bildet schließlich eine konkrete Forderung der Arbeiterkammer Niederösterreich wobei ein Kosten- und Implementierungsmodell für einen niederösterreichischen Mobilitätspass erläutert wird.

4.1. Tarifmodelle

Im Folgenden werden die Verbundtarife hinsichtlich einer potenziellen niederösterreichischen Mobilitätspassermäßigung analysiert. Da die absoluten Ticketpreise der Verkehrsverbände aufgrund der Größe des Verbundraums und der damit verbundenen weitreichenderen Möglichkeit an zurücklegbaren Wegstrecken höher sind als die der Städtependants, ist eine modellhafte Preisbildung auf Basis der Städteinitiativen für ein überregionales Mobilitätspassprojekt nicht zielführend. Überdies ist die Unterteilung in unterschiedliche Tarifzonen auch nur bei den Verkehrsverbänden vorzufinden. Um trotzdem ein überregionales Umsetzungsbeispiel für ein potenzielles Mobilitätspasssystem in Niederösterreich heran-

ziehen zu können, wurde die Preisgestaltung des VRS (Verkehrsverbund-Rhein-Sieg) Mobilpass in Deutschland als Referenz herangezogen. Die relative Dimension der Ermäßigungen findet sich allerdings ebenfalls in der Preispolitik der Städteinitiativen. Infolge wird auch darauf Bezug genommen.

Der VRS bietet als Mobilpasstickets sowohl Zeitkarten in Form von Monatstickets als auch 4er Tickets an, die einem österreichischen Äquivalent von vier Einzeltickets entsprechen. Die Vergünstigungen existieren jeweils für sieben wählbare Zonen. In der folgenden Übersicht werden die sieben wählbaren Zonen des VOR denen des VRS gegenübergestellt. Für den VVNB wurden Kilometerabschnitte gewählt, die dem Preis der jeweiligen VOR-Zonen entsprechen. Die Preise für das niederösterreichische Mobilitätspassmodell orientieren sich an Ermäßigungsprogressionen des VRS. Vergleicht man die österreichischen Mobilitätspassinitiativen hinsichtlich des Tickettyp-Angebots, so stellt die Monatskarte das am weitesten verbreitete Zeitticketangebot dar. Neben dem vergünstigten ASTAX-Angebot Tullns, bietet einzig Graz ein anderes Angebot in Form einer ermäßigten Jahreskarte an. Einzeltickets werden von einigen Initiativen zum Halbpriß angeboten. Auch der Preis der vergünstigten 4er Tickets Mobil des VRS liegt bei rund 58 Prozent des normalen Verkaufspreises. Das Hauptaugenmerk des folgenden Preismodells für Niederösterreich wird daher auf dem Zeittickettyp Monatskarte liegen.

4.1.1. VERBUNDTARIFE IM VERGLEICH

	1a	1b	2a	2b	3	4	5
VRS							
Monatsticket	66,20 €	90,20 €	90,20 €	113,60 €	137,30 €	204,60 €	247,40 €
Monatsticket Mobil	27,50 €	36,80 €	36,80 €	42,20 €	51,60 €	61,20 €	73,90 €
%	41,54 %	40,80 %	40,80 %	37,15 %	37,58 %	29,91 %	29,87 %
4er Ticket	8,60 €	10,40 €	10,40 €	14,10 €	18,40 €	28,40 €	41,80 €
4er Ticket Mobil	5,00 €	6,00 €	6,00 €	8,30 €	10,60 €	16,40 €	24,00 €
%	58,14 %	57,69 %	57,69 %	58,87 %	57,61 %	57,75 %	57,42 %

Österreichische Verkehrsverbünde

	B1	B2	B3	B4	B5	B6	alle Außen- & B-Zonen
VOR							
Monatsticket	40,20 €	64,40 €	84,90 €	102,10 €	118,50 €	122,80 €	138,80 €
Monatsticket Mobil*	16,70 €	26,27 €	34,64 €	37,93 €	44,53 €	36,73 €	41,64 €
4er Ticket	8,80 €	4er Ticket = Ticket für 4 Zonenfahrten = Einzelticket x 4					
4er Ticket Mobil*	5,12 €						
VVNB							
ZONE in km	1-5	16-20	26-30	36-40	41-45	46-50	71-80
Monatsticket	33,70 €	66,90 €	88,00 €	106,70 €	115,90 €	122,00 €	140,90 €
Monatsticket Mobil*	14,00 €	27,29 €	35,90 €	39,64 €	43,56 €	36,49 €	42,27 €
4er Ticket	8,40 €	4er Ticket = Einzelticket x 4					
4er Ticket Mobil*	4,88 €						

* Äquivalent-VRS auf Basis der Preisdifferenz zum Vollpreisticket, alle Zonen: Annahme von 30 Prozent des Normalpreises, Quelle: Fahrpreislisten des jeweiligen Verbunds, Stand 2015

4.2. Überlegungen zu Tarifmodellen für Niederösterreich

Die folgenden Berechnungen zeigen zwei verschiedene Preismodelle für den Verbundraum Niederösterreich. Letztendlich soll damit ein modellhaftes Spektrum an zurücklegbarer Strecke beziehungsweise Preisen veranschaulicht werden, das potenziellen Bedarfen entsprechen könnte. Beiden Modellen gleich ist die Progression der Ermäßigung, welche in je 5 Prozent Schritten entweder 40, 35 oder 30 Prozent des normalen Kaufpreises entspricht. Als Grundlage der Progression wurden die jeweiligen Ermäßigungen der österreichischen Städteinitiativen beziehungsweise die Preis-

nachlässe des VRS-Monatstickets Mobil herangezogen. Die Preise der ermäßigten Monatstickets der Städteinitiativen reichen von 39,72 (Wien) bis 23,42 Prozent (Linz) des normalen Monatsticketpreises. Die Progression der VRS-Ermäßigung beginnt bei 41,54 Prozent des Normalpreises für Zone 1a und endet bei 29,87 Prozent für Zone 5.

Um die Übersichtlichkeit des Modells zu bewahren, wurden die Ermäßigungsprogressionen jeweils auf ganze Zahlen gerundet. Hinsichtlich der geplanten Verbundzusammenlegung von VOR/VVNB und zur besseren Nachvollziehbarkeit wurde zur Modellerstellung das Kilometer-Zonenmodell des VVNB gewählt.

4.2.1. MODELL I – PREISDEFINITION NACH ZONEN/WEGSTRECKENBEDARFEN**TARIFMODELL I (Zonen)**

ZONE in km	6-10	21-25	46-50	alle Außen- & B-Zonen	<i>Quelle: VOR, VVNB, eigene Berechnung</i>
Monatsticket Vollpreis	41,40 €	75,00 €	122,00 €	138,80 €	
Monatsticket Mobilitätspass	16,56 €	26,25 €	36,60 €	41,64 €	
%	40 %	35 %	30 %	30 %	

Modell I definiert als Basis der Berechnung eine gewisse Wegdistanz, welche wie folgt gewählt wurde: Nach den Ergebnissen der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung und der niederösterreichischen Landesakademie entspricht die durchschnittliche werktägliche Weglänge²⁴ 7,1 km für das Bringen und Holen von Personen, 7,6 km für Einkäufe, 11,4 km für private Erledigungen und 11,7 km für Freizeitwege. Diese Bedarfe wurden in der Zone 6-10 zusammengefasst. Die durchschnittliche werktägliche Weglänge zum Arbeitsplatz beträgt laut Mobilitätsbefragung 20,9 km, die in Zone 21-25 subsumiert wurde. Zone 46-50 soll den Bedarf an größeren Wegstrecken abdecken und skizziert dadurch auch den Ermäßigungs-Progressionsschritt auf 30 Prozent des normalen Kaufpreises. Exemplarisch wurde ein ermäßigtes Monatsticket für alle Außenzonen

inklusive Busfahrten des VOR errechnet, wofür ebenfalls eine Ermäßigung von 30 Prozent des normalen Kaufpreises angenommen wurde.

Ein reguläres Monatsticket des VVNB ist für die Zone 6-10 um 41,40 Euro erhältlich. Bei einer angenommenen Ermäßigung von 40 Prozent des Normalpreises würde ein Mobilitätspassmonatsticket demnach 16,56 Euro kosten, was weitestgehend dem Preis einer Mobilpassmonatskarte Wiens entspricht. Eine Mobilitätspassmonatskarte für die Zone 21-25, welche den Bedarf einer durchschnittlichen Arbeitsweglänge abdeckt, würde bei 35 Prozent des Normalpreises 26,25 Euro kosten. Für Zone 46-50 beziehungsweise einem kompletten Außenzonen-Monatsticket des VOR errechnet sich bei Anwendung eines 30 Prozent Rabatts vom Normalpreis ein Kaufpreis von 36,60 Euro respektive 41,64 Euro.

4.2.2. MODELL II – FIXE PREISANNAHME**TARIFMODELL II (Preis)**

ZONEN-Äquivalent	16-20	26-30	41-45	alle Außen- & B-Zonen	<i>Quelle: VOR, VVNB, eigene Berechnung</i>
Vollpreis-Äquivalent	62,50 €	85,71 €	116,67 €	133,33 €	
Monatsticket Mobilitätspass	25,00 €	30,00 €	35,00 €	40,00 €	
%	40 %	35 %	30 %	30 %	

Neben der Berücksichtigung von im Modell I beschriebenen Wegstreckenbedarfen definiert Modell II feste Ticketpreise, die sich an den potenziell verfügbaren finanziellen Mitteln der MobilitätspassinhaberInnen für den öffentlichen Verkehr orientieren soll. Vergleicht man die Städteinitiativen Österreichs miteinander, so ist der Preis des Wiener Mobilpassmonatstickets mit

17 Euro am höchsten. Anhand der eingangs beschriebenen Ermäßigungsprogression würde man in Niederösterreich gemäß Modell I mit einem preisgleichen Monatsticket gut 10 km Wegstrecke zurücklegen können. Für kleinere Distanzen ausreichend, müsste der Preis für umfassendere Wegstrecken höher angesetzt sein. Dementsprechend wurden die modellhaf-

²⁴ Mobilität in NÖ, Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, S. 40

ten Preise des Mobilitätspassmonatstickets mit je 25 Euro, 30 Euro und 35 Euro festgesetzt. Der Normalpreis des Ticketäquivalents eines ermäßigten 25 Euro Monatsticket würde 62,50 Euro betragen. Damit könnten 16-20 Zonenkilometer zurückgelegt werden. Die gesamte werktägliche Wegwecklänge liegt laut den Ergebnissen der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008 bei 14,7 km. Dieser Bedarf wäre mit einem modellhaften 25 Euro Monatsticket abgedeckt. Bis zu 30 km könnten, bei einer Ermäßigung von 30 Prozent des Normalpreises, mit einem Mobilitätspassmonatsticket um 30 Euro (Normalpreisäquivalent: 85,71 Euro) befahren werden. Laut Befragung liegt die durchschnittliche werktägliche Weglänge für öffentliche Verkehrsmittel bei 31,9 km, was mit diesem Ticketmodell weitestgehend abgedeckt werden könnte. Ein weiteres Preismodell der Mobilitätsmonatstickets von 35 Euro (Normalpreisäquivalent: 116,67 Euro) würde bei entsprechender Ermäßigungsprogression von 30 Prozent des Normalpreises 41-45 Zonenkilometer befahrbar machen.

4.2.3. CONCLUSIO

Anhand der zuvor beschriebenen Modelle lassen sich bezüglich der Preisgestaltung eines niederösterreichweiten Mobilitätspassmonatstickets folgende Punkte zusammenfassen:

- nach Analyse der österreichischen Mobilitätspassinitiativen und dem Mobilpassangebot des VRS stellt der Zeittickettyp Monatsticket das praktikabelste Angebot dar.
- unter dem Gesichtspunkt einer realistischen Preisgestaltung und unter Berücksichtigung einer vergleichbaren Ermäßigungsprogression ist der Ticketpreis eines niederösterreichweiten Mobilitätspassmonatstickets je nach Wegstreckenbedarf ab circa 20 Euro festzusetzen.
- entsprechend der durchschnittlichen werktäglichen Weglänge von 31,9 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Preis des Mobilitätspassmonatstickets wie folgt dargestellt werden:
Preis Mobilitätspassmonatsticket = rund 1 Euro pro km (bei degressivem Preisanstieg)
- für Kurzstrecken: Zusatzangebot ermäßigter Einzelfahrscheine um 50 Prozent des Normalpreises

4.3. Bezugsgruppen

Ein niederösterreichweiter Mobilitätspass soll ein leistbares Angebot im öffentlichen Verkehr für finanziell schwächer gestellte Menschen schaffen. Aus einer rein theoretischen Sicht ist es aufgrund der statistischen Datenlage schwer, diese Personengruppe zu definieren und zu erfassen. Ein Blick auf die österreichischen Mobilitätsinitiativen offenbart jedoch eine gewisse Homogenität hinsichtlich deren Bezugsvoraussetzungen. So ist beispielsweise die Gruppe der BMS-BezieherInnen in allen Anspruchsvoraussetzungen enthalten. Ebenso verhält es sich mit der Personengruppe der AusgleichszulagebezieherInnen. Auf Modellebene sind die Anspruchsvoraussetzung zum Bezug des jeweiligen Mobilitätspasses in Graz und Wiener Neustadt in Form der GIS-Gebührenbefreiung aufgrund der statistischen Datenlage nicht auf Niederösterreich anwendbar. Ähnlich verhält es sich mit einer (vorab definierten) Einkommensgrenze, wie dies in Linz zum Bezug des Aktivpasses der Fall ist. Im Sinne einer Bezugsgruppendefinition für einen niederösterreichweiten Mobilitätspass werden folgend die österreichischen Mobilitätspassinitiativen hinsichtlich ihrer Bezugsgruppen analysiert und die daraus ableitbaren Faktoren wie durchschnittliche Ticketbezüge und Ersparnis beschrieben.

4.3.1. BEZUGSGRUPPEN DER ÖSTERREICHISCHEN MOBILITÄTSPASSINITIATIVEN IM VERGLEICH

Im Jahr 2013 waren in Wien 93.400 Personen zum Bezug des Wiener Mobilpasses anspruchsberechtigt. Gemessen an 1.766.746 Einwohnerinnen/Einwohnern Wiens entspricht dies 5,29 Prozent der Gesamtbevölkerung. Seitens der Stadt Wien wurden 14.900.000 Euro an Gesamtkosten zur Realisierung des Mobilpasses angegeben. Die verkauften 578.000 Mobilpass-Monatstickets entsprechen einem durchschnittlichen Bezug von 6,19 Tickets pro Bezugsperson und Jahr. Durch den Preisnachlass von 60,28 Prozent des Normalpreises konnten Mobilpassbesitzende durchschnittlichen 193 Euro sparen. Die durchschnittlichen Jahresausgaben für vergünstigte Monatstickets lagen bei 105 Euro.

Graz stellt hinsichtlich der SozialCard Ticketverkäufe einen Sonderfall dar. Aufgrund des aus-

schließlichen Angebots ermäßigter Jahreskarten entspricht die Anzahl der verkauften Tickets naturgemäß der, der 9.294 SozialCard Mobilität BesitzerInnen. Bei einer EinwohnerInnenzahl von 269.997 Personen liegt der Bezugsgruppenanteil bei 3,44 Prozent. Ausgehend von einem ermäßigten Ticketpreis von 50 Euro betragen die ersparten Jahreskosten für SozialCard Besizende 178 Euro. Die Jahreskosten der Initiative wurden mit 477.350 Euro dotiert.

Die Stadt Linz führt keine Statistiken bezüglich der Jahreskosten ihres Aktivpasses. Die Materialkosten für Papier und Plastikhüllen beliefen sich auf rund 15.000 Euro. Die Personalkosten für die Ausstellung der Aktivpässe ließen sich nicht genau beziffern. Ebenso gäbe es zum Einnahmehinfall durch die Ermäßigungen in den diversen städtischen Einrichtungen keine umfassenden Erhebungen. Aufgrund der niederschweligen Bezugsvoraussetzungen bezog 2013 mehr als jede/jeder Fünfte (21,31 Prozent) der gesamt 193.814 Linzer EinwohnerInnen den Aktivpass. Die 326.228 verkauften Mobilitätstickets entsprechen einem durchschnittlichen Jahresbezug von 7,9 ermäßigten Monatstickets. Die Jahresausgaben einer/eines einzelnen Aktivpass-Beziehenden betragen durchschnittlich 79 Euro, was einer Jahresersparnis von 258 Euro gleichkommt.

In Leonding stellt die Bezugsgruppe von 500 Personen 1,89 Prozent der gesamt 26.395 EinwohnerInnen. Im Vergleich zu Linz gibt Leonding die Jahreskosten der Aktivpass-Initiative mit 90.000 Euro an. Auffallend ist, dass die Anzahl der verkauften Mobilitätstickets mit 4.010 den verhältnismäßig niedrigsten, jedoch die durchschnittliche Bezugsquote mit 8,02 pro Person und Jahr den höchsten Wert der verglichenen Initiativen aufweist. Da der Preis der Aktivpass-Monatskarten um zwei Euro höher als dessen Linzer Äquivalent angesetzt ist, errechnet sich bei durchschnittlichen Jahreskosten von 96 Euro eine durchschnittliche Preisersparnis von 246 Euro pro Bezugsperson.

Wiener Neustadt führt für die Angebote der Plus beziehungsweise Senior Card 364.799 Euro als Gesamtkosten an. Die 2.869 Besizenden der Wiener Neustädter Cards entsprechen 6,79 Prozent der 42.273 EinwohnerInnen. Aus Mangel an Statistiken zu den angebotenen Einzelticketverkäufen kann nicht genauer auf die einzelnen Verkaufs- beziehungsweise Bezugsposten eingegangen werden. Die ASTAX-Vergünstigungen der Tullner Sozialcard sind statistisch nicht mit den anderen Ermäßigungen im öffentlichen Verkehr vergleichbar.

4.3.2. BEZUGSGRUPPEN IM VERGLEICH

Stadt Name	WIEN Mobilpass	GRAZ SozialCard	LINZ Aktivpass	LEONDING Aktivpass	WIENER NEUSTADT Plus Card/ Senior Card
EinwohnerInnen	1.766.746	269.997	193.814	26.395	42.273
Bezugspersonen	93.400	9.294	41.293	500	2.869
Bezugspersonen in %	5,29 %	3,44 %	21,31 %	1,89 %	6,79 %
Jahreskosten der Initiative	14.900.000 €	477.350 €	keine Statistiken vorhanden	90.000 €	364.799 €
Verkaufte Mobilitätstickets	578.000	9.294	326.228	4.010	
Ø gekaufte Mobilitätstickets/ Jahr pro Person	6,19	1,00	7,90	8,02	keine Statistiken vorhanden
Ø Jahresausgaben gekaufte Mobilitätstickets pro Person	105 €	50 €	79 €	96 €	
Ø Jahresersparnis pro Person	193 €	178 €	258 €	246 €	

Quelle: jeweilige Initiative, eigene Berechnung, Stand 2013

4.3.3. ÜBERLEGUNGEN ZUR BEZUGS-GRUPPENDEFINITION

Neben der strukturellen Definition der Bezugsgruppe ist es wesentlich, die Anzahl der potenziellen BezieherInnen statistisch erfassen zu können. Eine dementsprechend verfügbare Datenlage für Niederösterreich ist dafür Voraussetzung, welche die Basis zur Berechnung des abschließenden Kostenmodells darstellt. Bezüglich der Bezugsgruppenstruktur weisen die Anspruchsvoraussetzungen der österreichischen Mobilitätspassinitiativen eine gewisse Homogenität auf. So sind einerseits die Personengruppen der BMS- und AusgleichszulagebezieherInnen in allen Bezugsvoraussetzungen vorzufinden, andererseits stellen sie auch den größten Anteil der faktischen BezieherInnen dar.

Im ersten Schritt wurde daher diese Bezugsgruppendefinition auf Niederösterreich umgelegt, um einen Überblick über die Demographie der niederösterreichischen BMS- und AusgleichszulagebezieherInnen zu schaffen.

In Abstimmung mit dem Niederösterreichischen Armutsnetzwerk wurde als Anspruchsberechtigung die österreichische Grenze zur Armutsgefährdung nach EU-SILC definiert, da ein niederösterreichischer Mobilitätspass ein Angebot für alle von Armut betroffenen Menschen darstellen soll und eine Bezugsgruppendefinition von BMS- und AusgleichszulagebezieherInnen/-bezieherInnen nur einen Teil davon abbilden würde. Die Bezugsgruppe für das im Kapitel fünf beschriebene Kostenmodell wurde entsprechend auf Basis der armutsgefährdeten Personen in Niederösterreich definiert.

Im Jahr 2013 gab es in Niederösterreich 21.407 BMS-BezieherInnen. 7.001 Personen davon waren Kinder. Für die demographische Abbildung wurden sie aus der potenziellen Bezugsgruppe der BMS-BezieherInnen herausgenommen, da

die Benutzung der VOR- & VVNB-Linien für Kinder unter 6 Jahren kostenlos ist und das (Top-)Jugendticket ein bereits vorhandenes, flächendeckendes Angebot für SchülerInnen in Niederösterreich darstellt. 14.406 Frauen und Männer, die 2013 BMS bezogen haben, entsprechen 0,89 Prozent der niederösterreichischen Gesamtbevölkerung (Stand 2013: 1.625.485).²⁵

37.784 Personen in Niederösterreich bezogen im Jahr 2013 eine Ausgleichszulage, was 9,1 Prozent des Pensionsstandes entspricht. Wenn das Gesamteinkommen, bestehend aus Bruttopension, sonstigen Nettoeinkünften und eventuellen Unterhaltsansprüchen, den Richtsatz von 837,63 Euro nicht erreicht, gebührt über Antrag die Differenz als Ausgleichszulage. Im Jahr 2013 betrug die durchschnittliche Ausgleichszulage in Niederösterreich 287 Euro.²⁶ Die 37.784 AusgleichszulagebezieherInnen entsprechen 2,32 Prozent der niederösterreichischen Gesamtbevölkerung. Die Summe der BMS-BezieherInnen inklusive der Ausgleichszulage-BezieherInnen als potenzielle Bezugsgruppe umfasst daher 52.190 Personen, was 3,21 Prozent der niederösterreichischen Gesamtbevölkerung entspricht. Im Vergleich zu den österreichischen Mobilitätspassinitiativen liegt der Anteil dieser niederösterreichischen Bezugsgruppe im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung daher an zweitletzter Stelle. Anzumerken ist, dass 52.190 die potenzielle Gesamtheit der Bezugsgruppe beschreiben, hingegen der prozentuelle Vergleichswert der Städteinitiativen die tatsächlichen BezieherInnen ausweist. Leonding hat mit 1,89 Prozent der Stadtbevölkerung auch faktisch eine prozentuell niedrigere Bezugsgruppe. Danach folgt Graz mit 3,44, Wien mit 5,29, Wiener Neustadt mit 6,79 und Linz mit 21,31 Prozent der jeweiligen Stadtbevölkerung. Der signifikant hohe Anteil an Bezugspersonen in Linz lässt sich durch die niederschweligen Bezugsvoraussetzungen zur Erlangung des Linzer Aktivpasses erklären.

²⁵ Statistik Austria: Statistik der Bedarfsorientierten Mindestsicherung der Bundesländer 2013

²⁶ Hauptverband der österr. Sozialversicherungsträger: Die österreichische Sozialversicherung in Zahlen, Ausgabe März 2013; Eigene Berechnungen.

4.3.4. BMS-BEZIEHERINNEN IN NIEDERÖSTERREICH (BEZIRKSEBENE)**BEZIEHERINNEN VON BMS-GELDLLEISTUNGEN IN NIEDERÖSTERREICH**

Bezirksverwaltungsbehörde	Bezugspersonen	Aufwand in € pro Jahr	Kosten/BezieherIn pro Monat	EinwohnerInnen	Kosten/EinwohnerIn pro Monat
Amstetten	1.411	3.021.957,93 €	183,64 €	112.944	2,26 €
Baden	2.223	4.176.484,97 €	156,56 €	140.078	2,52 €
Bruck/Leitha	355	647.315,82 €	151,95 €	43.615	1,25 €
Gänserndorf	1.570	1.791.786,35 €	95,11 €	97.460	1,56 €
Gmünd	701	1.421.480,60 €	168,98 €	37.420	3,23 €
Hollabrunn	751	1.306.986,75 €	145,03 €	50.065	2,21 €
Horn	440	849.073,22 €	142,68 €	31.273	2,29 €
Korneuburg	971	1.691.171,87 €	145,14 €	76.370	1,87 €
Krems Land	299	640.153,17 €	178,42 €	55.945	0,96 €
Lilienfeld	352	680.435,53 €	161,09 €	26.040	2,21 €
Melk	971	1.591.246,29 €	136,56 €	76.369	1,76 €
Mistelbach	1.061	1.695.408,89 €	133,16 €	74.150	1,93 €
Mödling	1.170	2.164.910,49 €	154,20 €	115.677	1,58 €
Neunkirchen	1.426	2.583.569,92 €	150,98 €	85.539	2,56 €
Scheibbs	366	569.918,91 €	129,76 €	41.073	1,17 €
St.Pölten	855	1.789.522,94 €	174,42 €	97.365	1,55 €
Tulln	493	1.168.703,43 €	197,55 €	72.104	1,36 €
Waidhofen/Thaya	246	448.281,07 €	151,86 €	26.424	1,43 €
Wien-Umgebung	1.432	3.866.795,96 €	225,02 €	117.343	2,78 €
Wr.Neustadt	499	1.182.307,54 €	282,43 €	75.285	1,32 €
Zwettl	390	543.317,99 €	116,09 €	43.102	1,06 €
Magistrat Krems (an der Donau)	701	1.463.072,29 €	173,93 €	24.085	5,21 €
Magistrat St. Pölten	1.720	3.713.426,98 €	179,91 €	52.145	6,14 €
Magistrat Wr. Neustadt	1.122	2.761.373,92 €	205,09 €	42.273	5,59 €
Magistrat Waidhofen/Ybbs	225	286.358,61 €	106,06 €	11.341	2,15 €
Gesamt	21.750	42.055.061,44 €	161,13 €	1.625.485	2,19 €

Quelle: NÖ Landesregierung, AK Niederösterreich/SRP/Weh, Stand 2013

Die Tabelle soll eine Übersicht über die regionale Verteilung der niederösterreichischen BMS-BezieherInnen geben. Anzumerken ist, dass die Zahlen leicht von den in der vorliegenden Analyse verwendeten abweichen. Der Grund dafür liegt in der doppelten Erfassung der BezieherInnen bei einem erfolgten Wohnungswechsel. Dies resultiert letztendlich in einem Bezugskreis von gesamt 21.750 Personen. Bei den verwendeten Statistiken des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger 2013 wurden die Wohnungswechsel bereits berücksichtigt. Demnach haben im Jahr 2013 343 BMS-BezieherInnen einen Wohnungswechsel vollzogen.

4.4. Bezugsgruppenmodell für Niederösterreich

Wie zuvor erwähnt, wurde in Abstimmung mit dem Niederösterreichischen Armutsnetzwerk

die österreichische Armutsgefährdungsschwelle nach EU-SILC als Bezugs-kriterium definiert.

SILC ist eine Abkürzung für „Community Statistics on Income and Living Conditions“. Bei dieser Erhebung werden jährlich Informationen über die Lebensbedingungen der Privathaushalte in der Europäischen Union gesammelt. Die Daten für Österreich werden seit 2003 durch die Bundesanstalt Statistik Österreich erhoben. Rund 6.000 Haushalte, die zufällig aus dem Zentralen Melderegister (ZMR) gezogen werden, nehmen jährlich an SILC in Österreich teil. Die gesetzliche Basis dafür bilden EU-Verordnungen. Die Mitarbeit an der Erhebung ist jedoch freiwillig und unterliegt keiner gesetzlichen Auskunftspflicht. Von besonderem Interesse sind in SILC die Beschäftigungssituation und das Einkommen der Haushaltsmitglieder, die Ausstattung der Haushalte, die Wohnsituation einschließlich der Ausgaben

für das Wohnen, aber auch Bildung, Gesundheit und Zufriedenheit. Aus diesen Angaben können Schlüsse über die Lebensbedingungen verschiedener Bevölkerungsgruppen, über Armut und soziale Ausgrenzung gezogen werden.²⁷

Die Armutsgefährdungsschwelle betrug 2013 1.104 Euro pro Monat (12-mal im Jahr). Alle Personen, deren äquivalisiertes Haushaltseinkommen unterhalb dieses Schwellenwerts liegt, der 60 Prozent des österreichischen Medianeinkommens entspricht, gelten als armutsgefährdet. In Österreich traf das im Jahr 2013 auf 1.203.000 Personen, also 14,4 Prozent der Gesamtbevölkerung zu. Niederösterreichweit waren 188.000 Personen betroffen, was 11,8 Prozent der Gesamtpopulation entspricht. Vor Sozialleistungen und Pensionen waren in Niederösterreich 690.000 Personen (43 Prozent) armutsgefährdet, nach Pensionsbezug und vor Sozialleistungen betraf dies noch 369.000 (23 Prozent) der niederösterreichischen Gesamtbevölkerung.

Bezüglich der potenziellen Bezugsgruppe eines niederösterreichischen Mobilitätspasses wurden aufgrund des vorhandenen öffentlichen Verkehrsangebots die Gruppe der armutsgefährdeten Kinder herausgerechnet. 2013 waren in Niederösterreich 47.000 Kinder (15 Prozent) armutsgefährdet.²⁸ Die potenzielle Bezugsgruppe in Niederösterreich umfasst daher, nach Abzug der armutsgefährdeten Kinder, 141.000 Personen, was 8,67 Prozent der niederösterreichischen Gesamtbevölkerung entspricht. Wie zuvor erwähnt, spiegelt dieser Wert die potenzielle Ma-

ximalanzahl der BezieherInnen wider. Hingegen beschreiben die prozentuellen Anteile der jeweiligen Bezugsgruppen der Städteinitiativen die tatsächliche BezieherInnengröße. Zum Vergleich können beispielsweise die BezieherInnenzahlen des Wiener Mobilpasses herangezogen werden.

In Wien bezogen 2013 134.209 Personen Leistungen der BMS, wobei 31.317 BezieherInnen davon Kinder waren. 39.707 WienerInnen haben 2013 eine Ausgleichszulage bezogen. Die AusgleichszulagebezieherInnen und BMS-BezieherInnen abzüglich der Kinder ergeben zusammen eine potenzielle Bezugsgruppe von 142.599. Ausgehend davon, dass die Gruppe der BMS- und AusgleichszulagebezieherInnen den mit Abstand größten Teil der potenziellen Bezugsgruppe des Wiener Mobilpasses darstellen, entsprechen die tatsächlichen BezieherInnen des Mobilpasses rund 65,5 Prozent der gesamten potenziellen Bezugsgruppe.

Auf die niederösterreichische Bezugsgruppe übertragen würden demnach rund 92.353 Personen tatsächliche MobilitätspassbezieherInnen sein. Umgerechnet auf die niederösterreichische Gesamtbevölkerung wären dies rund 5,68 Prozent.

Anzumerken ist auch, dass das Wiener Bezugsverhältnis aufgrund des dicht ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes nicht direkt auf Niederösterreich anzuwenden ist. Durch Miteinbeziehung der Fahrgastquote pro EinwohnerIn wird auf diesen Umstand im folgenden Kapitel Rücksicht genommen.

5. Forderung AK Niederösterreich: Ein niederösterreichweiter Mobilitätspass

KOSTENMODELL MOBILITÄTSPASS Niederösterreich

Verteilung der Allgemeinen Zeitkarten	Anteil	Wegstrecke	Preis B-Zonen Monatskarte*2	Preis Mobilitätsticket*3	Bezugsgruppe (Armutsgefährdungsschwelle NÖ 2013 - abzgl. Kinder)	Kosten Abtarifierung/Jahr*4
1 Außenzone (inkl. nur Zone 111)	42,2%	5-10 km	€ 41,80	€ 17	5.950	€ 895.386
2 Außenzonen	21,8%	16-20 km	€ 67,30	€ 27	3.074	€ 744.720
3 Außenzonen	12,0%	26-30 km	€ 89,10	€ 36	1.692	€ 542.726
4 Außenzonen	9,3%	36-40 km	€ 107,00	€ 43	1.311	€ 505.113
5 Außenzonen	6,5%	46-50 km	€ 122,30	€ 49	917	€ 403.517
6 Außenzonen	3,5%	56-60 km	€ 129,30	€ 52	494	€ 229.714
7 Außenzonen	2,8%	66-70 km	€ 133,30	€ 53	395	€ 189.457
Alle Außenzonen	1,9%	/	€ 138,80	€ 56	268	€ 133.864
Summe Außenzonenbenützer	100,00%	Fahrgastquoten-Äquivalent pro EW*1 » 0,1			14.100	€ 3.644.497

Quelle: VOR, eigene Berechnung

Basis für Bezugsgruppengröße:

188.000 (armutsgefährdete Personen in NÖ 2013)
 minus **47.000** (armutsgefährdete Kinder, da Angebot im öffentlichen Verkehr vorhanden)
 mal **0,1** (Fahrgastquote je EW für NÖ)

*1 **Fahrgastquote pro Tag je EinwohnerIn** (Zahlenspiegel VOR 2012, VVNB Kurzinfo 2015)

» VOR (incl. Wien): **1,05** VOR (excl. Wien): **0,15** VVNB: **0,05**

» „Verbundgebiet NÖ“ (VOR abzgl. Wien + VVNB abzgl. Burgenland.): **0,10**

*2 **Ticketpreise:** aktueller Stand Feb 16

*3 **Potenzieller Verkaufspreis** bei rund 60% Abtarifierung

*4 **Bezugsverhalten** wie Mobilpass-BesitzerInnen in Wien (rund 6 Monatstickets/Jahr)

5.1. Das Kostenmodell

Die Einführung eines niederösterreichischen Mobilitätspasses ermöglicht die Nutzung der öffentlichen Mobilitätsnetze für Menschen, die zunehmend ökonomisch und gesellschaftlich ausgegrenzt sind. Neben der Möglichkeit, die Arbeitsstelle erreichen zu können, am sozialen Leben teilzuhaben, Arztbesuche, Einkäufe und kulturelle Angebote wahrzunehmen, wird durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein wertvoller Beitrag zum Schutz der Natur und Umwelt geleistet. Darüber hinaus hat die Einführung eines niederösterreichischen Mobilitätspasses an sich arbeitsmarktpolitisch aktivierende Effekte und Vorteile für die niederösterreichischen ArbeitnehmerInnen:

- durch ermäßigte Ticketpreise wird die Möglichkeit geschaffen, vom Wohnort weiter entfernte Arbeitsstellen anzunehmen
- Teilzeitkräfte und geringfügig Beschäftigte werden finanziell entlastet
- ein (höheres) Arbeitseinkommen schafft größere Spielräume im Konsumverhalten, was wiederum steuerliche Mehreinnahmen mit sich bringt
- eine erfolgreiche Arbeitsaufnahme bedeutet automatisch weniger staatliche Transferzahlungen

Im Folgenden wird daher konkreter auf die notwendigen Realisierungsmaßnahmen zur Einführung eines niederösterreichischen Mobilitäts-

passes eingegangen. Der Gültigkeitsbereich beschränkt sich auf die Verbundgebiete des VOR exklusive Zone 100 und des VVNB exklusive Burgenland.

Dem vorliegenden Kostenmodell liegen einige statistische Faktoren zugrunde, deren Verschneidung die Basis zur Schätzung der Realisierungskosten eines niederösterreichweiten Mobilitätspasses darstellt. Das Modell sieht als Tickettyp das Zeitticket Monatskarte des VOR vor. Die Analyse der österreichischen Mobilitätspass-Städteinitiativen zeigte, dass dies einerseits der am häufigsten gewählte und gleichzeitig der für Mobilitätspassprojekte praktikabelste Tickettyp ist. Im Vergleich zu Einzeltickets garantiert der Besitz eines Monatstickets einerseits autonome Mobilität für einen längeren Zeitraum, andererseits ist es gegenüber dem Jahresticket in seiner Anschaffung leistbarer. Um ein Abbild des Mobilitätsverhaltens im öffentlichen Verkehr zu erhalten wurden die unterschiedlichen Gültigkeitsbereiche der VOR Monatstickets prozentuell nach Ticketverkäufen unterteilt. Die Verkäufe verlaufen grundsätzlich degressiv, beginnend mit Monatskarten gültig für eine Außenzone und endend mit Monatstickets gültig für den gesamten VOR Verbundraum. Den größten Verkaufsanteil haben die Monatstickets gültig für eine Außenzone (42,2 Prozent). Gemeinsam mit den Verkäufen für 2 und 3 Außenzonen verzeichnen sie 75 Prozent der gesamten Anteile. Die restlichen 25 Prozent verteilen sich auf die Verkäufe für die Außenzonen-Gültigkeit vier bis sieben und das gesamte Außenzonennetz.

Um Wegstreckenbedarfe der potenziellen Mobilitätspassbesitzenden abzubilden, sind den jeweiligen VOR Außenzonen Wegstreckenäquivalente zugeordnet, die dem Tarifsystem des VVNB entsprechen. Diese reichen von fünf bis 70 Kilometern und sind bei Gesamtnetz-Monatskarten unbegrenzt.

In weiterer Folge wurden anhand der Preise für B-Zonen Monatskarten des VOR Preisäquivalente für potenzielle Mobilitäts-Monatstickets gebildet. Basis dafür ist eine Abtarifierung von 60 Prozent. Der Begriff Abtarifierung beschreibt die Diffe-

renz zwischen dem Verkaufspreis von regulären Tickets und dem der Mobilitätstickets. Die Analyse der bestehenden Mobilitätspassinitiativen hat gezeigt, dass sich das konventionelle Abtarifierungsspektrum zwischen rund 50 und 80 Prozent bewegt. Eine Abtarifierung von 60 Prozent entspricht auch der des Wiener Mobilpasses. Die Preise für ein potenzielles Mobilitätsmonatsticket reichen daher von 17 Euro für eine Außenzone bis 56 Euro für das gesamte Verbundgebiet.

5.1.1. BEZUGSGRUPPE

Die potenzielle Bezugsgruppengröße umfasst 14.100 NiederösterreicherInnen. Die Basis dieser Annahme stellen die zuvor bereits beschriebenen Personen dar, die 2013 laut EU-SILC ein Einkommen unter der Armutsgefährdungsschwelle bezogen haben. Abzüglich der armutsgefährdeten Kinder besteht diese Gruppe in Niederösterreich aus 141.000 Personen. Es ist anzunehmen, dass nicht all jene Personen einen niederösterreichischen Mobilitätspass in Anspruch nehmen. Betrachtet man daher die im Kapitel 3.1.1. skizzierte Fahrgastquote pro EinwohnerIn so lässt sich erkennen, dass im Verbundgebiet Niederösterreich (VOR & VVNB) rechnerisch nur jeder/jede zehnte EinwohnerIn Niederösterreichs auch das öffentliche Verkehrsnetz benützt. Angewandt auf die potenzielle Bezugsgruppe eines niederösterreichischen Mobilitätspasses ist daher theoretisch eine Gesamtheit von 14.100 BezieherInnen anzunehmen.

5.1.2. KOSTEN

Die Kosten für einen niederösterreichischen Mobilitätspass definieren sich durch den Grad der Abtarifierung und können in folgender Formel subsumiert werden:

$$\text{Realisierungskosten} = \text{Anzahl der Bezugspersonen} \times \emptyset \text{ jährlicher Ticketbezug} \times \text{Abtarifierung}$$

Das Bezugsverhalten der Mobilitätspassbesitzenden ist im durchschnittlichen jährlichen Ticketbezug abgebildet. Das für das niederösterreichische Mobilitätspassmodell gewählte ermäßigte Monatsticket kann bis zu 12-mal im Jahr bezogen werden. Vergleichsweise werden in Wien durch-

schnittlich 6,19 Mobilpass-Monatstickets im Jahr pro Bezugsperson gekauft. Dieser Durchschnittswert ist umgelegt auf Niederösterreich als maximales Bezugspotenzial zu sehen. Speziell zu Beginn der Implementierungsphase eines Mobilitätspasses ist anzunehmen, dass ein durchschnittlicher Bezugswert niedriger anzusetzen ist, was sich unter anderem durch die regional-geographischen Spezifika und die unterschiedliche öffentliche Verkehrsinfrastruktur Niederösterreichs im Vergleich zu Wien erklären lässt. Die etwaigen Jahreskosten einer Abtarifierung von 60 Prozent zur Realisierung eines niederösterreichischen Mobilitätspasses belaufen sich rechnerisch auf 3.644.497 Euro.

Hinzu kommen die Kosten, die für Personal, Herstellung der Mobilitätspässe und deren Versendung einzuberechnen sind. Um die ungefähre Dimension dieser Kosten abzuschätzen, wurde anhand des Tätigkeitsberichts 2015 zur „Prüfung der Vorgehensweisen der Stadt Wien im Zusammenhang mit Mobilpässen“ des Stadtrechnungshofs Wien ein Kostenäquivalent für Niederösterreich errechnet. Bezüglich der Administration, der Ausstellung, des Druckes sowie der Versendung der Mobilpässe fielen in der Magistratsabteilung 40 im Jahr 2013 Ausgaben in Höhe von 230.323,41 Euro an. Dies entspricht 1,52 Prozent der Gesamtkosten 2013 zur Realisierung des Wiener Mobilpasses, die sich aus den Abtarifierungskosten von rund 14.900.000 Euro und den Ausgaben der MA 40 ergeben. Die Kosten der MA 40 setzen sich aus 127.350,66 Euro (0,84 Prozent) Personalkosten, 57.019,63 Euro (0,38 Prozent) Herstellungskosten und 45.953,12 Euro (0,30 Prozent) Versandkosten zusammen.²⁹ Die Äquivalenzkosten für Niederösterreich würden daher 30.675,42 Euro für Personal, 13.734,53 Euro für Herstellung, 11.068,89 Euro für Versendung, daher gesamt 55.478,84 Euro betragen.

Die rechnerischen Gesamtkosten eines niederösterreichischen Mobilitätspasses bestehend aus

Abtarifierung, Personal- und Herstellungskosten belaufen sich daher auf rund 3.700.000 Euro.

5.1.3. FINANZIERUNG

Die niederösterreichische Pendlerhilfe wurde im Jahr 2014 massiv gekürzt, was sich in einer Verringerung der Einkommensgrenzen von Alleinstehenden auf 1.660 Euro und kinderlosen Ehepaaren beziehungsweise in Lebensgemeinschaft lebenden Personen auf 3.320 Euro zeigt. Dies lässt sich auch an stark rückläufigen Auszahlungsaufwendungen festmachen. Betrug die finanziellen Unterstützungsleistungen im Jahr 2013 noch 6.845.328,03 Euro, so sanken sie im Folgejahr um 63,81 Prozent auf 2.477.335,33 Euro.³⁰

Die Auszahlungsdifferenz von 4.367.992,7 Euro würde die potenziellen Realisierungskosten eines niederösterreichischen Mobilitätspasses decken. Die errechneten Kosten betragen 84,71 Prozent der Auszahlungsdifferenz.

Abschließend sei abermals der konservative Schätzungscharakter des vorliegenden Kostenmodells betont. Die Annahme eines durchschnittlichen Bezugs von sechs Mobilitäts-Monatstickets im Jahr ist mit dem Bezugsverhalten der Wiener Mobilpassbesitzenden vergleichbar und entspricht daher dem erwartbaren Maximum. Des Weiteren geht das Modell von einer hundertprozentigen Inanspruchnahme der Mobilitätspass-Ermäßigungen aus. In Wien nutzen 65,5 Prozent der Bezugsberechtigten die Angebote des Wiener Mobilpasses. Umgelegt auf das vorliegende Kostenmodell wäre daher rechnerisch von 9.235 tatsächlichen Beziehenden auszugehen. Mit der Hypothese einer hundertprozentigen Inanspruchnahme wird daher auch der Einbeziehung von beispielsweise Lehrlingen ohne Ausbildungsplatz in den Kreis der Bezugsberechtigten in die Ausgabenkalkulation Rechnung getragen. Darüber hinaus ist auch mit einer vorab nicht ermittelbaren Akquirierung von NeukundInnen zu rechnen.

²⁹ Stadtrechnungshof Wien, Tätigkeitsbericht 2015: Prüfung der Vorgehensweisen der Stadt Wien im Zusammenhang mit Mobilpässen, S. 14

³⁰ Protokolle des niederösterreichischen Arbeitnehmerförderungsbeirates, 2009-2014

6. Quellenverzeichnis

Wien

- » <http://www.wien.gv.at/amtshelfer/gesundheit/gesundheitsrecht/ausweise/mobilpass.html>
- » Tarifbestimmungen des VOR, 2014. S15
- » Einzelfahrten – Broschüre der Wiener Linien, 2014.

Graz

- » Sozialamt Graz, Informationen zur SozialCard, 2014
- » Kartenpreise Holding Graz Linien, 2015

Linz

- » <http://portal.linz.gv.at/Serviceguide/viewChapter.html?chapterid=121421>
- » <http://www.linzag.at/portal/portal/linzag/privatkunden/mobilitaetverkehr/fahrkartentarife/ermassigungen/aktivpassinhaber>

Leonding

- » Richtlinien – Aktivpass der Stadtgemeinde Leonding, Rathaus, Abteilung Bürgerservice und Soziales, 2014
- » <http://www.linzag.at/portal/portal/linzag/privatkunden/mobilitaetverkehr/fahrkartentarife/ermassigungen/aktivpassinhaber>

Wiener Neustadt

- » Soziales Neustadt – SENIORCARD, Antragsformular
- » <http://www.webway.at/info/bz/lokalreporter/mehrtext.php?nrmehr=33176&nrgemeinde=1914>
- » Infoblatt Plus Card/Senior Card Wiener Neustadt, Magistratsabteilung 7, Gesellschaft und Soziales, Sozialservice, 2014

Tulln

- » http://www.tulln.at/?lst_id=2584&kat=426&mkat=322&ukat=426&op

VOR

- » <http://www.vor.at/der-vor/ueber-den-vor/>
- » VOR Zahlenspiegel 2012
- » www.wienerlinien.at/

VVNB

- » www.abbv.at/
- » <http://www.noen.at/nachrichten/noe/wirtschaft-verkehr/Laender-geben-gruenes-Licht-fuer-Mega-Verbund;art79521,28053>

VRS

- » <https://www.vrsinfo.de/der-vrs/verbundgebiet.html>
- » VRS Infobroschüre: MobilPass-Tickets, Stand: 1. 1. 2015

VV

- » <http://www.vmobil.at/>
- » VV – Persönliche Tarife im Vergleich, Stand 2015, PDF
- » Landespressestelle Vorarlberg, Pressekonferenz 28.01.2016
- » Mobilität in NÖ, Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, S. 40
- » Statistik Austria Statistik der Bedarfsorientierten Mindestsicherung der Bundesländer 2013
- » Statistik Austria: EU-SILC 2013
- » Hauptverband der österr. Sozialversicherungsträger: Die österreichische Sozialversicherung in Zahlen, Ausgabe März 2013
- » http://www.statistik.at/web_de/frageboegen/private_haushalte/eu_silc/index.html
- » Protokolle des niederösterreichischen Arbeitnehmerförderungsbeirates 2009-2014
- » Stadtrechnungshof Wien, Tätigkeitsbericht 2015: Stadtrechnungshof Wien, Tätigkeitsbericht 2015: Prüfung der Vorgehensweisen der Stadt Wien im Zusammenhang mit Mobilpässen

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Niederösterreich

AK-Platz 1, 3100 St. Pölten



SERVICENUMMER

05 7171-0
mailbox@aknoe.at
noe.arbeiterkammer.at

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag bis Donnerstag 8 – 16 Uhr
Freitag 8 – 12 Uhr

BERATUNGSSTELLEN

DW

Amstetten , Wiener Straße 55, 3300 Amstetten.....	25150
Baden , Elisabethstraße 38, 2500 Baden.....	25250
Flughafen-Wien , Objekt 103, Top A325, 1300 Wien.....	27950
(vis à vis Ruefa vor Bordkartenkontrolle 1/Stiege rechts)	
Gänserndorf , Wiener Straße 7a, 2230 Gänserndorf.....	25350
Gmünd , Weitraer Straße 19, 3950 Gmünd.....	25450
Hainburg , Oppitzgasse 1, 2410 Hainburg.....	25650
Hollabrunn , Brunthalgasse 30, 2020 Hollabrunn.....	25750
Horn , Spitalgasse 25, 3580 Horn.....	25850
Korneuburg , Gärtnergasse 1, 2100 Korneuburg.....	25950
Krems , Wiener Straße 24, 3500 Krems.....	26050
Lilienfeld , Pyrkerstraße 3, 3180 Lilienfeld.....	26150
Melk , Hummelstraße 1, 3390 Melk.....	26250
Mistelbach , Josef-Dunkl-Straße 2, 2130 Mistelbach.....	26350
Mödling , Franz-Skribany-Gasse 6, 2340 Mödling.....	26450
Neunkirchen , Würflacher Straße 1, 2620 Neunkirchen.....	26750
Scheibbs , Bürgerhofstraße 5, 3270 Scheibbs.....	26850
Schwechat , Sendnergasse 7, 2320 Schwechat.....	26950
SCS , Bürocenter B1/1A, 2334 Vösendorf.....	27050
St. Pölten , AK-Platz 1, 3100 St. Pölten.....	27150
Tulln , Rudolf-Buchinger-Straße 27 – 29, 3430 Tulln.....	27250
Waidhofen , Thayastraße 5, 3830 Waidhofen/Thaya.....	27350
Wien , Plößlgasse 2, 1040 Wien.....	27650
Wr. Neustadt , Babenbergerring 9b, 2700 Wr. Neustadt.....	27450
Zwettl , Gerungser Straße 31, 3910 Zwettl.....	27550

ÖSTERREICHISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

Landesorganisation Niederösterreich
AK-Platz 1, 3100 St. Pölten
niederösterreich@oegb.at



 **Facebook**
facebook.com/ak.niederosterreich

 **Broschüren**
noe.arbeiterkammer.at/broschueren

 **AK-App**
noe.arbeiterkammer.at/app

 **YouTube**
www.youtube.com/aknoetube

IMPRESSUM

Herausgeber, Medieninhaber
und Redaktion:

Kammer für Arbeiter und
Angestellte für Niederösterreich
AK-Platz 1, 3100 St. Pölten

Telefon: 05 7171-0
Hersteller: Eigenvervielfältigung
Stand: 2016