

KLIMAFITTER ÖFFENTLICHER VERKEHR IN NÖ MITTE

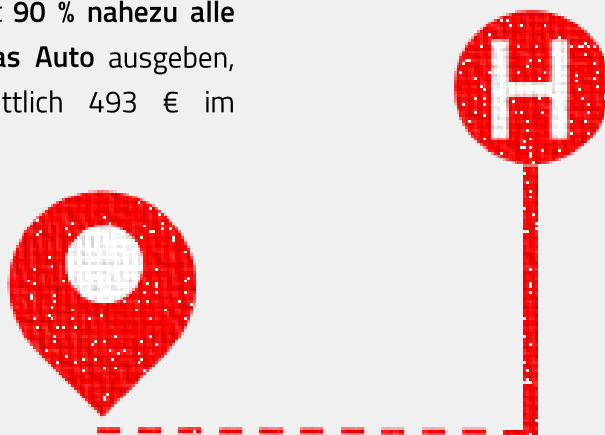
Pendler*innen in Niederösterreich

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

Studie: ÖV-Klimafit Handlungsfelder für einen klimafitten öffentlichen Verkehr

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

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



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

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

ÖV-Güteklassen

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

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

Ein Drittel der Arbeitnehmer*innen in Niederösterreich hat **keinen Zugang zum ÖV** bzw. nur Zugang zu jenen öffentlichen Verkehrsmitteln mit geringer Qualität (Güteklasse G). In **NÖ Mitte** liegt dieser Anteil bei knapp 27 % und damit unter jenem von Niederösterreich.



Upgrades der ÖV-Güteklassen

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

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

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

Im Bezirk Tulln würden nach Upgrade 1 bspw. nur mehr ein Drittel (792 Personen) außerhalb einer Güteklasse wohnen (Berechnung an Werktagen).

Güteklasse	Krems an der Donau		St. Pölten		Krems Land		Lilienfeld		St. Pölten Land		Tulln	
	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade
A	604	604	699	4.503	8	17	0	16	692	1.791	791	1.574
B	1.056	1.253	4.002	3.850	9	333	16	259	2.031	4.281	2.095	5.910
C	1.010	2.027	3.881	6.346	333	1.252	259	1.321	3.891	6.275	5.172	7.136
D	1.765	2.459	6.137	3.144	1.252	2.887	1.321	1.306	5.985	6.865	6.784	6.868
E	1.919	1.383	3.124	873	2.887	5.015	1.306	1.589	6.626	9.033	6.690	6.135
F	1.388	250	873	128	5.015	3.849	1.607	1.549	9.028	6.805	6.145	4.323
G	256	75	182	157	5.566	3.992	2.311	1.313	9.814	6.188	6.073	3.440
Außerhalb	87	34	205	102	3.706	1.431	2.166	1.633	7.609	4.438	2.428	792
Summe	8.085		19.103		18.776		8.986		45.676		36.178	

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

Die nächste Tabelle zeigt, wie viele Personen nach Upgrade 1 an ihrem **Arbeitsort** in eine andere Güteklasse rutschen würden. In fast allen Bezirken fällt die Hälfte der Arbeitnehmer*innen, die außerhalb einer Güteklasse gearbeitet hat, nach dem Upgrade in eine Güteklasse (Berechnung für Werktage).



Güteklasse	Krems an der Donau		St. Pölten		Krems Land		Lilienfeld		St. Pölten Land		Tulln	
	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade	Bestand	Upgrade
A	1.828	1.828	5.217	20.554	16	17	0	70	1.039	1.558	1.410	1.946
B	1.897	2.612	16.523	10.145	1	76	70	572	854	1.986	2.080	9.535
C	1.555	4.154	9.018	7.400	76	1.120	572	1.533	1.866	4.251	6.865	5.351
D	3.489	1.683	7.341	3.964	1.120	1.817	1.533	2.334	4.306	4.281	3.662	4.958
E	1.513	934	3.963	412	1.817	1.602	2.334	1.451	4.011	4.765	4.864	4.070
F	931	1.161	412	98	1.602	1.660	1.485	1.810	4.765	1.953	3.985	2.347
G	1.319	658	98	74	2.469	1.408	2.271	929	5.014	3.859	2.747	828
Außerhalb	2.317	1.819	147	73	1.384	786	805	371	3.075	2.278	885	462
Summe	14.849		42.719		8.485		9.070		24.930		26.498	

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

Wie erreicht man ein Upgrade?

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

bedeutet, dass eine Buslinie durch eine Straßenbahnlinie ersetzt wird (Detailinfos im Hauptbericht der Studie). In NÖ Mitte sind das ausgewählte Abschnitte in der **Stadt St. Pölten**.

Investitionskosten für die Upgrades

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

Investitionskosten [Mio.€]	Krems an der Donau		St. Pölten		Krems Land	
	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2
Bahnstrecken	47,12	82,49	507,37	697,00	525,07	601,90
Bahnstationen	0,00	0,00	56,15	223,69	52,19	150,79
Verkehrsdienste Bahn (pro Jahr)	1,79	3,57	27,13	54,26	11,80	23,47
Verkehrsdienste Bus (pro Jahr)	3,77	7,18	14,23	27,15	10,94	20,80
Bedarfsorientierte Angebote (pro Jahr)	0,40	0,28	0,03	0,03	3,33	2,29
Summe	53,08	93,52	604,91	1.002,13	603,33	799,25
Investitionskosten [Mio.€]	Lilienfeld		St. Pölten Land		Tulln	
	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2	Upgrade 1	Upgrade 2
Bahnstrecken	193,97	318,48	996,32	2197,56	1564,86	1956,26
Bahnstationen	46,90	100,11	261,61	675,30	248,28	644,48
Verkehrsdienste Bahn (pro Jahr)	5,52	10,89	72,85	145,33	70,65	141,00
Verkehrsdienste Bus (pro Jahr)	4,64	8,84	17,54	33,44	20,68	39,38
Bedarfsorientierte Angebote (pro Jahr)	2,87	1,98	5,16	3,83	1,18	0,49
Summe	253,90	440,30	1.353,48	3.055,46	1.905,65	2.781,61

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

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

- » Im Bezirk Tulln entfallen von den Kosten für die Bahnstrecken rund **260 Mio. €** auf die Strecke zwischen **Tulln Stadt und Herzogenburg** (Upgrade 1). Davon entfallen weitere **313 Mio. €** auf die Westbahnstrecke zwischen **Tullnerfeld und St. Pölten**, der zweigleisige Abschnitt braucht für Upgrade 1 zwei weitere Gleise.
- » Fast die Hälfte der Kosten für bedarfsorientierte Angebote (Upgrade 1) im **Bezirk Tulln** fallen auf die **Erschließung der Wohnorte** in den beiden Gemeinden **Würmla** und **Grafenwörth**.
- » Zwei Drittel der Kosten für die Bahnstationen (37,56 Mio. €; Upgrade 1) in St. Pölten Stadt müssen in die Haltestellen **Oberradlberg, Traisenpark** und **Unterradlberg** investiert werden (Verlängerung Bahnsteige, Weichen und Gleise).
- » Die notwendige Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Traisentalbahn zwischen St. Pölten und Traisen kostet **98,33 Mio. €** (Upgrade 1 oder 2).
- » Die Strecke zwischen Traisen und Schrambach im **Bezirk Lilienfeld** benötigt Investitionen von 120,74 Mio. €, damit der Abschnitt elektrifiziert und um ein weiteres Gleis ausgebaut werden kann (Upgrade 1 und 2).
- » Im **Bezirk Krems Land** muss für Upgrade 1 die Kamptalbahn zwischen Hadersdorf/Kamp und Gars elektrifiziert und auf zwei Gleise ausgebaut werden. Das sind Kosten von rund 260 Mio. €, das ist rund die Hälfte der gesamten Investitionskosten für Bahnstrecken im Bezirk.

Maßnahmenwirksamkeit

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

Folgende Abbildung stellt diesen Veränderungsfaktor den Kosten gegenüber. Damit sieht man deutlich, in welchen Bezirken man mit geringeren Kosten eine größere Verbesserung bewirken kann. Bspw. kann in St. Pölten mit fast den gleichen Kosten wie in Krems Land für mehr als drei Mal so viel mehr Personen ein besseres Angebot erreicht werden

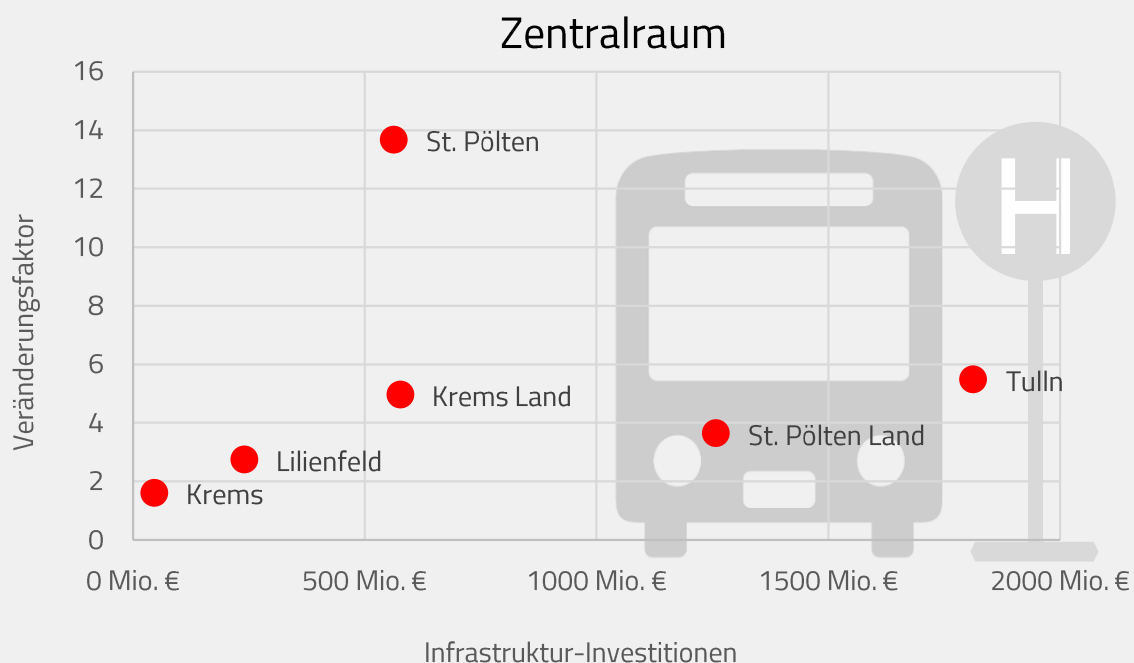


Abbildung 1: Streudiagramm NÖ Mitte – Upgrade 1 am Wohnort werktags