

TOP 3.7.5 Pressekonferenz: Für Bahn-PendlerInnen muss mehr drin sein

1. Beschreibung der Problematik

Mit Fahrplanwechsel 2015/2016 gab es eine Reihe von Neuerungen im Bahnsystem der Ostregion. Seit Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs enden alle ÖBB Fernverkehrszüge der Weststrecke am Hauptbahnhof und nicht mehr am Westbahnhof, zusätzlich gab es auch Änderungen bei den Durchbindungen der S60 und S80, um nur einige Aspekte zu nennen.

Fakt ist auch, dass die Ostregion wächst. Zwischen 2004 und 2014 ist die Zahl der PendlerInnen alleine bei den Wiener EinpendlerInnen um 30.000 gestiegen – der hinzugekommene Bahn-PendlerInnenanteil würde gut 40 Züge täglich füllen. Zum Jahreswechsel war die VOR Tarifreform noch kein Thema. Im Juli ist diese aber dann als zweite wesentliche Neuerung für die PendlerInnen in der Ostregion, nach jahrelanger Verschiebung, sehr überraschend umgesetzt worden.

2. Auswirkungen

Schon im Vorfeld des neuen Fahrplans zeichnete sich aufgrund erster Beschwerden ab, dass die Neuerungen nicht für alle Vorteile bringen werden und dass das Bahnangebot insgesamt der Nachfrage hinterher hinkt. Als Interessenvertretung der PendlerInnen sahen wir es gemeinsam mit den Arbeiterkammern Niederösterreich und Burgenland als unsere Aufgabe, den PendlerInnen eine Möglichkeit zu geben, ihren Unmut und ihre Verbesserungsvorschläge kommunizieren zu können. Daher führten wir von 10. Dezember 2015 bis 29. Februar 2016 eine gemeinsame PendlerInnenbefragung durch. Aufgrund der Vielzahl an Rückmeldungen zum neuen VOR Tarifsysteem haben wir auch zu diesem Thema eine umfassende Darstellung der Probleme und können dementsprechend auch Verbesserungsvorschläge vorlegen.

3. Stand der Verhandlungen

Die laufenden Verkehrsdienstverträge zwischen ÖBB als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der einen Seite und den Auftraggebern Bund und Länder auf der anderen Seite laufen Ende 2019 aus. Die EU rechtlichen Vorlaufzeiten (Vorankündigung von Vergaben) und auch der Ablauf der Fahrplannerstellung (zB Trassenbestellung bei der ÖBB-Infrastruktur) bedeuten, dass sich Bund und Länder schon nächstes Jahr weitgehend einig sein sollten, wie es ab 2020 weiter gehen soll. Bevölkerungs- und Erwerbstätigenprognosen lassen den Schluss zu, dass bis 2030 nochmals 30.000 bis 50.000 Wiener Ein- und AuspendlerInnen dazu kommen werden. Der Trend und die Notwendigkeit zu mehr öffentlichen Verkehrsmitteln am Arbeitsweg zeichnet sich schon jetzt ab – zwischen 2011 und 2014 ist die Zahl der Bahn-NutzerInnen in der Ostregion um 17 % gestiegen. Aus Sicht der AK ist damit klar, dass es dringend mehr Bahnangebot in der Ostregion braucht.

4. Forderungen der AK

An der PendlerInnenbefragung nahmen rd 2.000 Bahn-PendlerInnen teil, rd 1.300 von ihnen (also fast 2/3) gaben an, dass sich für sie das Angebot verschlechtert habe. Unmut erzeugen vor allem geänderte Abfahrtszeiten (mehr als die Hälfte der ArbeitnehmerInnen hat vom Dienstgeber fix vorgegebene Dienstzeiten und tut sich daher schwer, sich an solche jährlichen Änderungen anzupassen), längere

Fahrtzeiten und ein zu geringes Angebot. Insgesamt fordern 90 % der PendlerInnen mehr Angebot, vor allem in der Früh und am Abend. Insbesondere an der Ostbahn und der Pottendorfer-Linie sind die fehlenden Abendverbindungen ein Problem. Da von einem guten Bahnangebot für die PendlerInnen in der Ostregion die Mitglieder aller drei betroffenen Länderkammern profitieren, wurde im Sommer der Entschluss gefasst, dass die AK Präsidenten von Wien, Niederösterreich und Burgenland in Form einer Pressekonferenz am 19. Oktober 2016, die Ergebnisse der PendlerInnenbefragung und Forderungen für ein besseres Bahnangebot in der Ostregion vorstellen wollen. Präsentiert wurden im Wesentlichen vier Punkte:

- Nachbesserungen bei der Tarifreform und dem Mobilitätspass für Einkommensschwächere
- Mehr Zugverbindungen, gerade auch am Abend, 130 Züge mehr müssen rollen: Bund und Länder müssen mehr in Bahnverbindungen und neue Waggons investieren
- Aus vier mach eins: Ein Verkehrsdienstvertrag in der Ostregion, transparenter und effizienter
- Das Wissen der AK nutzen, um die Fahrpläne gezielt zu verbessern

Die Ergebnisse und Forderungen im Detail sind in den Beilagen zu finden (Unterlagen der Pressekonferenz vom 19. Oktober 2016).

5. PendlerInnen-Newsletter

Rechtzeitig zur Pressekonferenz wurde am 19. Oktober 2016 auch der erste Newsletter für PendlerInnen verschickt. Inhalte waren die Ergebnisse der PendlerInnenbefragung, die AK Forderungen zum Bahnangebot in der Ostregion und Hinweise zur Beantragung des VOR-Kostenzuschusses bei Preiserhöhungen über 120 € im Jahr.

Hintergrund: Bei der PendlerInnenbefragung äußerten fast 1.500 PendlerInnen den Wunsch, dass sie regelmäßig über AK Aktivitäten zum Thema PendlerInnen informiert werden wollen. Mit dem neuen Newsletter wird diesem Anliegen entgegen gekommen, dh die AK Wien wird die PendlerInnen in der Ostregion regelmäßig über Serviceangebote und Aktivitäten informieren. Die weitere redaktionelle Betreuung liegt in der Abteilung Umwelt und Verkehr, die Abteilungen Steuerpolitik und Kommunalpolitik sind über den Newsletter informiert und können ebenfalls Inhalte für diese Zielgruppe anbieten.

Die Anmeldung ist über die AK Homepage möglich:

<https://wien.arbeiterkammer.at/newsletter.html> >> Newsletter für PendlerInnen

**PRESSE-
KONFERENZ**

19.10.2016

FÜR BAHN-PENDLERINNEN MUSS MEHR DRIN SEIN

Ergebnisse einer Umfrage unter 2.000 PendlerInnen, und was sich
beim Schienen-Nahverkehr in der Ostregion verbessern muss

RUDI KASKE

Präsident der AK Wien

MARKUS WIESER

Präsident der AK Niederösterreich

ALFRED SCHREINER

Präsident der AK Burgenland



Die Zahl der Ein- und AuspendlerInnen zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland steigt seit Jahren und wird bis 2019 rund 250.000 Menschen betragen. Die Pendlerinnen und Pendler der Bahn spüren das durch ein starkes Fahrgastaufkommen und mehr Enge im Zug. Dazu kommen gravierende Änderungen im Fahrplanangebot seit der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes Wien und eine einschneidende Tarifreform im Verkehrsverbund Ostregion. Die Arbeiterkammern von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland haben deshalb rund 2.000 Bahn-PendlerInnen in einer Online-Umfrage zum Fahrplanangebot befragt und die Reaktionen auf die Tarifreform des Verkehrsverbundes gesammelt. Neben Kritik an der Fahrplangestaltung hat sich bei vielen auch Unmut über drastische Härtefälle bei dieser Tarifreform aufgestaut.

„Die Bahn darf für die Pendlerinnen und Pendler keine Notlösung sein, sondern muss die bessere Alternative zum Auto werden. Das geht nur, wenn Verkehrsplaner und Fahrplangestalter ein Angebot schaffen, das mehr Leute in die Bahn lockt, diesen aber auch für die oft langen Fahrten zur Arbeit genug Platz anbietet und sie nicht mit drastischen Tarifreformen vor den Kopf stößt“, sagen die AK Präsidenten Rudi Kaske (Wien), Markus Wieser (Niederösterreich) und Alfred Schreiner (Burgenland).

**Markus Wieser, Präsident der AK Niederösterreich:
Nachbesserungen bei der Tarifreform und Mobilitätspass für Einkommensschwächere**

Grundsätzlich ist die Fusion von VOR und des VVNB (Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland) zu begrüßen, die Tarifreform bringt aber intransparente und unerklärliche Preissteigerungen mit sich. Wer in Greifenstein wohnt und in Tulln arbeitet, zahlt für die Jahreskarte um 473 Euro mehr, ein Plus von 111 Prozent, bei einer Strecke von gerade 24 Kilometer. Auch die stark frequentierte PendlerInnen-Strecke von Wiener Neustadt nach Baden kostet um 218 Euro mehr (plus 32 Prozent). „Derartige Teuerungen für PendlerInnen müssen abgefangen und ausgeglichen werden. Es kann nicht sein, dass ArbeitnehmerInnen für den täglichen Weg in die Arbeit einen Großteil ihres Monatseinkommens für die Jahreskarte aufwenden müssen“, so Wieser. Für Teilzeitbeschäftigte gibt es überhaupt kein eigenes Ticket-Angebot, obwohl Pendeln erzwungen ist und negative Auswirkungen auf die Gesundheit hat. ArbeitnehmerInnen mit langer Pendeldauer klagen signifikant öfter über Zeitdruck und gesundheitliche Belastungen, wie aus dem „Arbeitsklima-Index“ hervorgeht.

Außerdem fordert Wieser: Neben Nachbesserungen und mehr Transparenz der VOR-Reform braucht es auch einen eigenen Mobilitätspass für einkommensschwache Menschen. „Wer weniger als 1.104 Euro Einkommen hat, soll eine 60-prozentige Entlastung in Anspruch nehmen können.“ Die Finanzierbarkeit wäre leicht möglich. Allein in Niederösterreich wurde von 2013 bis 2015 die Pendlerhilfe des Landes erheblich gekürzt, wodurch 5,1 Millionen Euro weniger an PendlerInnen ausbezahlt wurden. Würden diese Mittel wieder an einkommensbenachteiligte Menschen ausbezahlt, wäre der Mobilitätspass leicht umsetzbar.

Alfred Schreiner, Präsident der AK Burgenland: Mehr Zugverbindungen, gerade auch am Abend und mehr Sitzplätze

Die Arbeiterkammer Burgenland führt seit 2006 jeden Dezember im Rahmen einer Fahrplanaktion auf allen burgenländischen Bahnhöfen eine PendlerInnenbefragung durch. Sie erhält so jedes Jahr ein Bild der Stimmung unter den BahnkundInnen, das sich weitgehend mit den Ergebnissen der heute präsentierten PendlerInnenbefragung in der Ostregion deckt.

Die Arbeiterkammer Burgenland legt auch jedes Jahr die aktuellen Ergebnisse der Umfrage den Verantwortlichen der Verkehrsbetriebe und des Landes vor. „So konnten gemeinsam viele Verbesserungen für die Bahn-KundInnen erreicht werden, etwa der Ausbau von Park & Ride-Anlagen

in Parndorf und in Mattersburg, Fahrplananpassungen sowie Investitionen in eine verbesserte Fahrgastinformation“, sagt der Präsident der AK Burgenland, Alfred Schreiner.

In den vergangenen Jahren ist die Unzufriedenheit unter den burgenländischen Bahn-PendlerInnen insgesamt zwar zurückgegangen, allerdings belasten weiterhin viele negative Faktoren den PendlerInnen-Alltag.

Immer mehr ArbeitnehmerInnen aus dem Burgenland nutzen die Bahn. Das ist eine positive Entwicklung. „Das Platzangebot in den Zügen hinkt diesem Trend aber hinterher. Vor allem in den Abendstunden sind die PendlerInnen-Züge in der Ostregion häufig überfüllt, sodass die Betroffenen auf ihrem langen Heimweg keinen Sitzplatz zur Verfügung haben. Deshalb müssen mehr Zuggarnituren angeschafft und das Platzangebot in den PendlerInnen-Zügen deutlich erweitert werden“, so Schreiner. Viele burgenländische PendlerInnen müssen bis in die Abendstunden in Wien arbeiten. Es fehlen aber attraktive späte Bahn-Verbindungen ins Burgenland. Das Angebot an Verbindungen am späteren Abend muss ausgebaut werden, damit auch diese immer größer werdende Gruppe von ArbeitnehmerInnen die Bahn nutzen kann.

Rudi Kaske, Präsident der AK Wien: 130 Züge mehr müssen rollen: Bund und Länder müssen mehr in Bahnverbindungen und neue Waggons investieren

Mehr und bessere Angebote locken mehr Fahrgäste in die Bahn. Insgesamt braucht es in der Ostregion rund 130 Züge pro Tag mehr ab 2020, wenn die Verkehrsdienste neu bestellt werden. Dafür muss in Verkehrsdienste und in Wagenmaterial investiert werden: Die Zugverbindungen der aktuellen Verkehrsdiensteverträge in der Ostregion machen 330 Millionen Euro im Jahr aus. 130 Zugverbindungen mehr würden rund 20 Millionen Euro zusätzlich im Jahr kosten. Hier sind vor allem die Länder gefragt: „Immer mehr Menschen pendeln. Die Länder müssen für ihre BürgerInnen mehr Verkehrsdienste bestellen“, so Kaske. Das Land Wien zahlt derzeit gerade 9 Millionen Euro für die Bahnverbindungen. Wien müsste deutlich mehr in den Ausbau der S-Bahn in Wien und nach Wien investieren.

Neue Zuggarnituren werden dringend gebraucht. Die AK geht von rund 50 Millionen Euro Finanzierungsbedarf im Jahr aus, um 170 alte Garnituren möglichst rasch zu ersetzen (rund 1 Milliarde Euro auf 20 Jahre verteilt). Hier müssen Bund und Länder mehr investieren.

Das kann man finanzieren:

Wenn die Länder endlich die flächendeckende Lkw-Maut beschließen würden, brächte das Einnahmen von rund 127 Millionen Euro für die Länder der Ostregion, wobei rund 32 Millionen Euro in den öffentlichen Personenverkehr fließen müssen.

Die Einführung von Mautzuschlägen für Lärm und Abgase bei Lkw auf den Autobahnen wird ab 2017 etwa 40 Millionen Euro jährlich für den Bund bringen. Hier ist laut EU Vorgabe eine Zweckbindung zur Optimierung des Verkehrssystems anzustreben. Auch davon sollte zumindest ein Teil in den Bahnverkehr der Ostregion fließen.

Aus vier mach eins: Ein Verkehrsdienstevertrag in der Ostregion, transparenter und effizienter

Die nächsten Verkehrsdiensteverträge werden Anfang 2020 in Kraft treten: Bisher gibt es vier Verträge allein der ÖBB mit dem Bund und den Ländern Wien, Burgenland und Niederösterreich. Künftig soll es einen Vertrag aus einem Guss geben.

„Guter öffentlicher Nahverkehr ist für alle gut und wird auch etwas kosten. Dafür muss ein Vertrag für die Ostregion aus einem Guss her“, sagt Kaske. Dieser muss für die SteuerzahlerInnen transparent regeln, wer was bestellt und wofür dieses Geld ausgegeben wird. Denn vier Verträge mit einem Unternehmen bedeuten den vierfachen Aufwand und weniger Transparenz:

vier Vertragsverhandlungen, vier Verträge aufeinander abstimmen und viermal die Erfüllung der Dienstleistungsverträge kontrollieren und dokumentieren.

Die Zeit drängt: Schon 2017 müssen Bund und Länder sich über künftige Verkehrsdienste einigen, um 2020 einen fertigen Verkehrsdienstevertrag für alle zu haben.

Das Wissen der AK nutzen, um die Fahrpläne gezielt zu verbessern

Die AK Wien wird zum Fahrplanwechsel im Dezember wieder hunderttausend Fahrpläne an Wiener Bahnhöfen verteilen. Daraufhin werden sich wieder viele PendlerInnen mit ihren Sorgen an die AK Wien wenden. Dieses Wissen um die Bedürfnisse der PendlerInnen können die Arbeiterkammern einbringen, wenn sie rechtzeitig konsultiert werden. Die Arbeiterkammern können nicht den Fahrplan machen, aber sie können aufzeigen, wo das Angebot gezielt verbessert werden muss, um den PendlerInnen die Fahrt zur Arbeit zu erleichtern.



AK PendlerInnenbefragung 2016

Mag. Thomas Hader, Abteilung Umwelt und Verkehr
Pressekonferenz am 19.10.2016

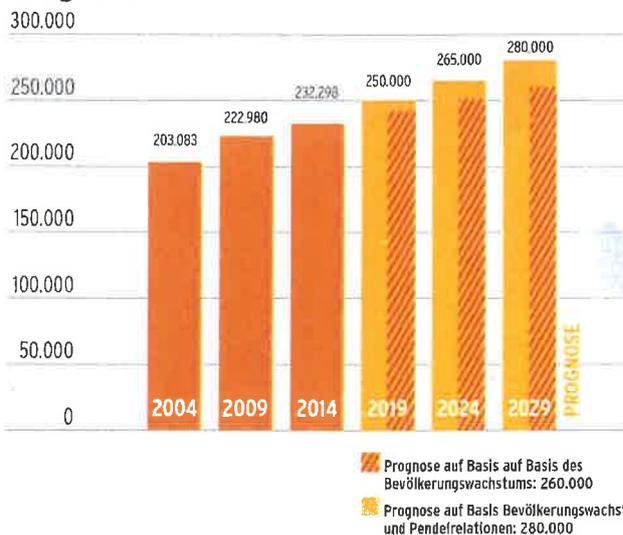


wien.arbeiterkammer.at



Rahmenbedingungen

So viele pendeln von Niederösterreich und dem Burgenland nach Wien – und umgekehrt



- + **30.000 PendlerInnen seit 2004**
- rd. 60.000 pendeln mit der Bahn
- **AK/TU-Studie zeigt: es könnten doppelt so viele sein**
- **25 bis 30 Prozent der ArbeitnehmerInnen arbeiten Teilzeit**
→ 70 Prozent wünschen sich spezielle Tarifangebote
- **etwa jeder/jede zweite ArbeitnehmerIn hat fest vorgegebene Beginn- und Endzeiten**

Quellen: Hauptverband der Sozialversicherungsträger, eigene Berechnungen

Quellen: Statistik Austria, Österreichische Raumordnungskonferenz



PendlerInnen Befragung - Stichprobe

- **Befragungszeitraum: 10.12. bis 29.2.2016**
- **Online-Befragung**
- **Rund 2.000 Bahn-PendlerInnen**

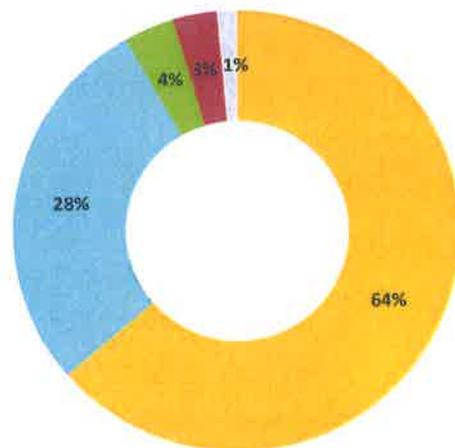
Seite 3



Wie hat sich das Angebot mit dem Fahrplanwechsel für Sie verändert?

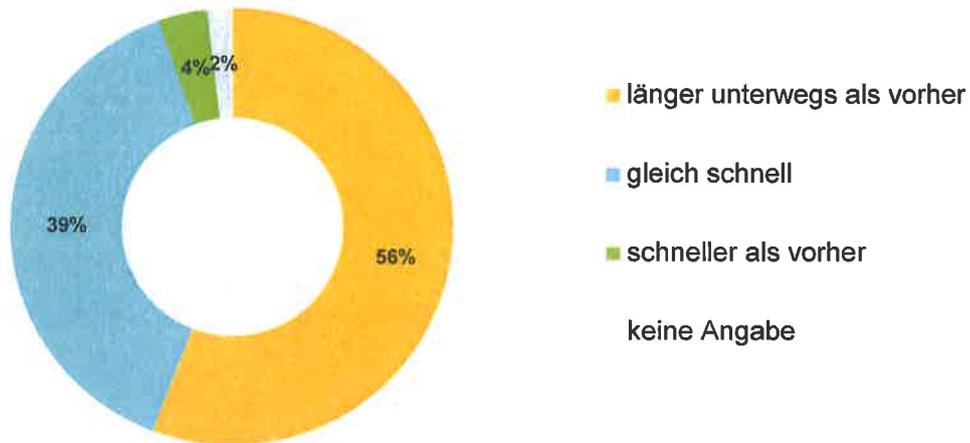
Das neue Zug-Angebot ist...

- schlechter geworden
- gleich geblieben
- besser geworden
- nicht mehr nutzbar
- keine Angaben



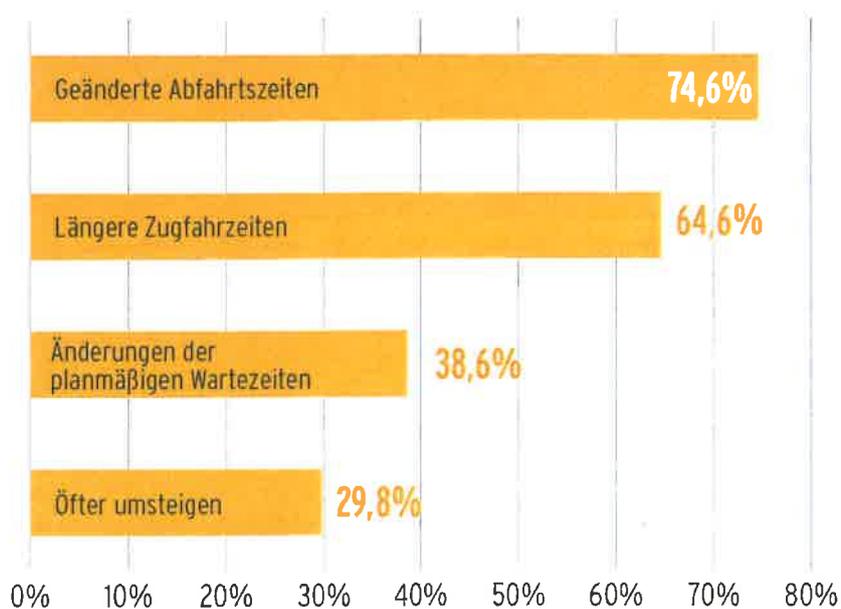
Seite 4

Ich bin seit dem Fahrplanwechsel auf dem Weg zur Arbeit...



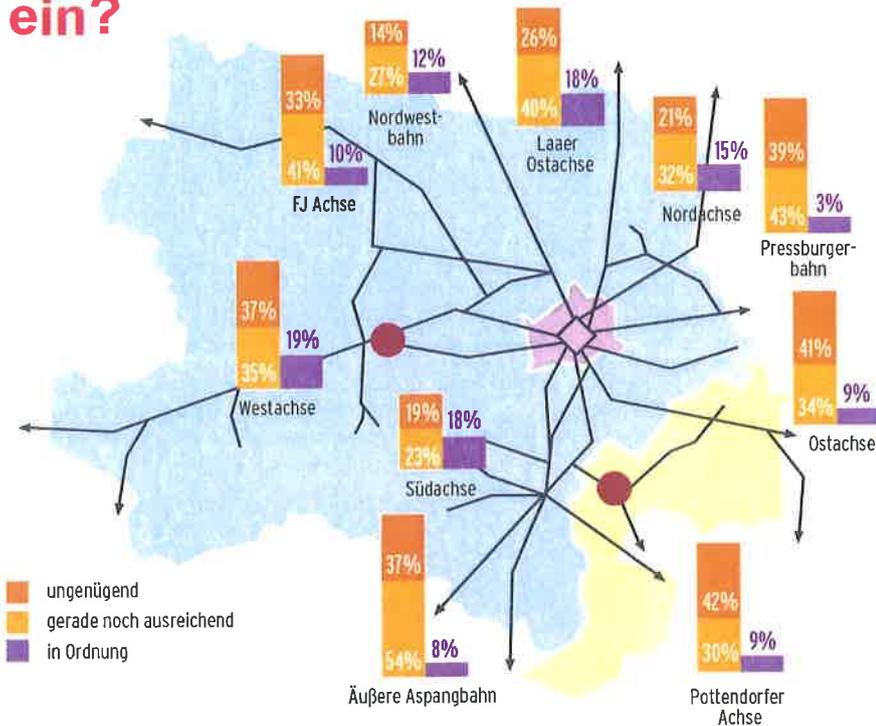
Seite 5

Warum sind Sie länger unterwegs?



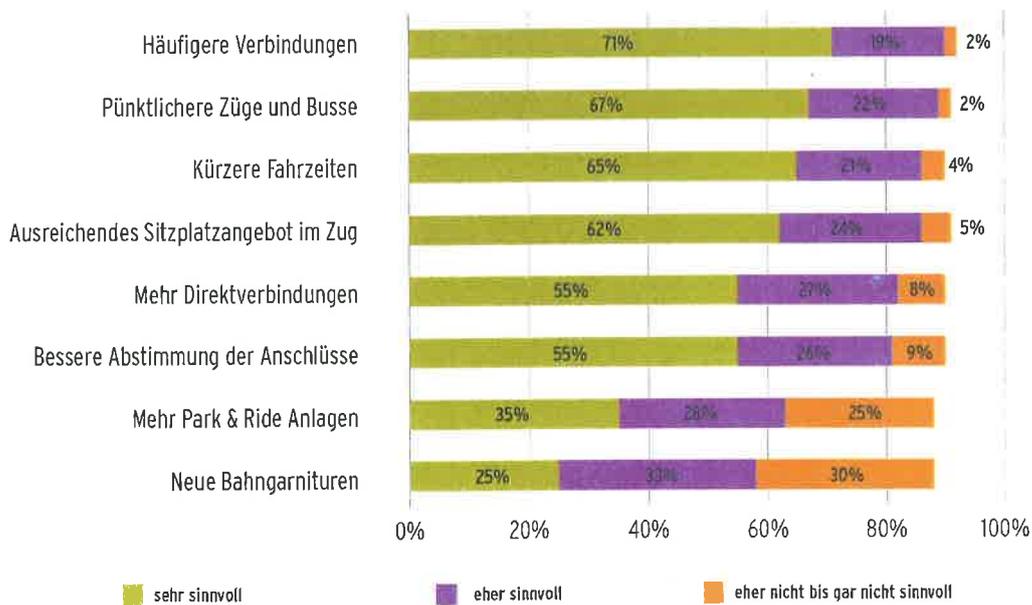
Seite 6

Wie schätzen Sie das aktuelle Angebot ein?



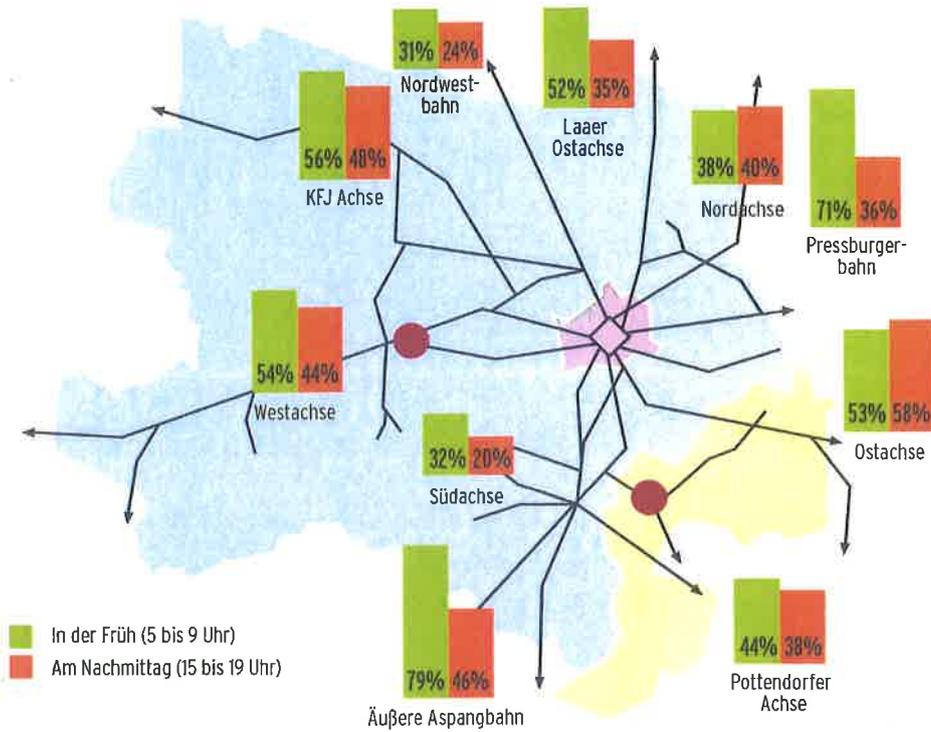
Seite 7

Was würde Ihren Arbeitsweg verbessern?



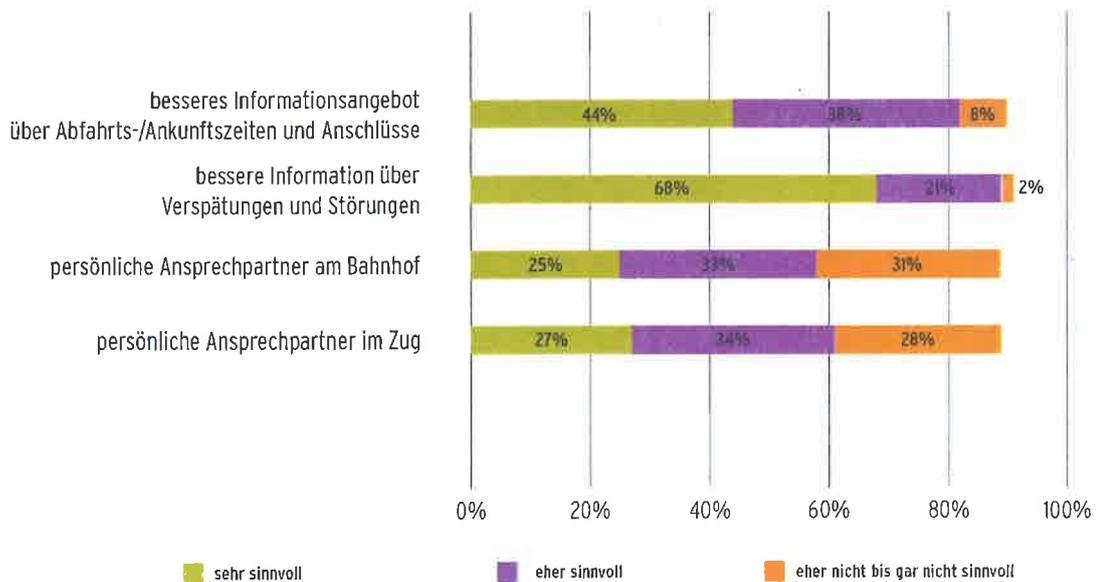
Seite 8

Wann brauchen Sie mehr Zugverbindungen?



Seite 9

Was wünschen Sie sich beim Service?



Seite 10



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!