

AK-Pendler/-innen-Befragung 2012: teilweise überraschende Ergebnisse

1. Einleitung	104
2. Motive der Verkehrsmittelwahl – Gesamtbild für Oberösterreich	105
3. Regelmäßige Benützer/-innen öffentlicher Verkehrsmittel schätzen die Vorteile von Bus und Bahn ganz besonders	107
4. Durchschnittliche Wegstrecke erstmals rückläufig	108
5. Der ÖV als Alternative zum Pkw: „Umsteigebereitschaft“ regional unterschiedlich	109
6. Image des öffentlichen Verkehrs stark verbessert	110
7. Auch den Autofahrern ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs viel wichtiger als der Straßenausbau	111
8. Fahrtkosten der Berufspendler: Pkw kostet fast doppelt so viel wie der öffentlicher Verkehr	112
9. Zur Befragung im Innviertel: die Region ist doch etwas „anders“	113
10. Die Anliegen der Pendler/-innen sind Bestandteil der Forderungen der AK	115

Rudolf Lehner

*Mitarbeiter in der
Abteilung Wirt-
schafts-, Sozial- und
Gesellschaftspoli-
tik der AK OÖ mit
Arbeitsschwerpunkt
Verkehrspolitik*

Auszug aus WISO 1/2013

ISW

Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
Volksgartenstraße 40
A-4020 Linz, Austria

Tel.: +43 (0)732 66 92 73, Fax: +43 (0)732 66 92 73 - 2889

E-Mail: wiso@isw-linz.at

Internet: www.isw-linz.at

1. Einleitung

In regelmäßigen Abständen von vier bis fünf Jahren führt die Arbeiterkammer OÖ ihre groß angelegte Pendlerbefragung durch. Dadurch sollen immer aktuelle Daten und Informationen zur Verfügung stehen, um fundiert für die Interessen der Berufspendler/-innen unseres Bundeslandes eintreten zu können. Neben den Erhebungen in Linz, Wels und Steyr wurde dabei heuer erstmals auch eine Befragung außerhalb des oö. Zentralraumes durchgeführt und dafür das Innviertel ausgewählt.

Auch diesmal können wir wieder sehr stolz auf die Höhe der Beteiligung sein, die sicher auch Ausdruck des großen Vertrauens der Betroffenen in die Arbeiterkammer ist: sie gehen offensichtlich in hohem Ausmaß davon aus, dass die Ergebnisse in die interessenspolitische Arbeit der AK einfließen und somit letztlich auch ihnen selbst zugutekommen. Insgesamt wurden fast exakt 20 Prozent der 31.000 ausgegebenen Fragebögen an die AK zurückgeschickt, sodass die Ergebnisse in höchstem Ausmaß repräsentativ sind. Es wurden einige neue Erkenntnisse gewonnen und viele interessante Details zutage gefördert.

Gründe für das Pendeln: Regional beachtliche Unterschiede!

unzureichendes Arbeitsplatzangebot am Wohnort ist Hauptgrund

Der wichtigste Grund, warum Arbeitnehmer/-innen ihre Gemeinde verlassen, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen, ist erwartungsgemäß ein unzureichendes Arbeitsplatzangebot am Wohnort. Diese Angabe machten insgesamt 60 Prozent der Betroffenen und lediglich Steyr weicht hier mit einem Anteil von 50 Prozent deutlich ab. Das quasi „umgekehrte Motiv“, eine mangelnde Wohnqualität am Arbeitsort, nannten ca. 25 Prozent, wobei dies für die Linz-Pendler/-innen mit 28 Prozent eine etwas überdurchschnittliche und für jene nach Steyr mit 19 Prozent wieder eine deutlich unterdurchschnittliche Rolle spielt. Etwas überraschend folgt in der Gesamtwertung das Lohnniveau am Arbeitsplatz mit 20 Prozent erst an dritter Stelle, wobei hier die regionalen Unterschiede am größten sind: Für die Wels-Pendler/-innen ist das mit 13 Prozent fast kein Thema, während die Bedeutung in Steyr mit 40 Prozent doch recht ausgeprägt ist.

Das Lohnniveau am Arbeitsort als Grund für das Pendeln ist in Steyr von stark überdurchschnittlicher Bedeutung



Anmerkung zum vierten Balken („Internet“): Es war auch möglich, an der AK-Pendlerbefragung online teilzunehmen. Von dieser Möglichkeit machten nicht ganz 1.000 Personen Gebrauch. Außer im obigen Balkendiagramm wird diese Gruppe in diesem Beitrag außer Betracht gelassen. Ihre Angaben sind jedoch in den Durchschnittswerten für das gesamte Bundesland enthalten.

2. Motive der Verkehrsmittelwahl – Gesamtbild für OÖ

Laut OÖ Verkehrserhebung 2001 wurden etwas über zehn Prozent aller Wege zum Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt – bei damals stark steigender Autonutzung und stark rückläufigen Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr (ÖV). Gut 74 Prozent der Wege wurden im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, gut 15 Prozent wurden zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt. Für die drei Statutarstädte waren damals die Werte wie folgt:

Stadt	ÖV	Auto	Fuß/Rad
Steyr	9,1%	68,1%	22,7%
Wels	9,6%	70,0%	20,3%
Linz	22,8%	59,9%	17,2%

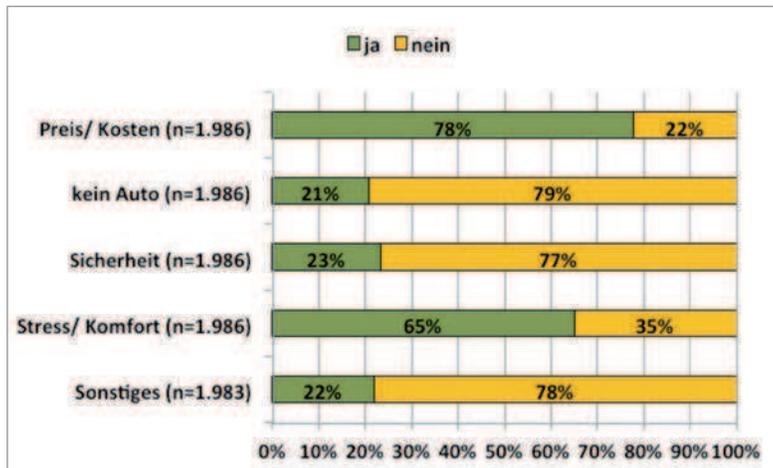
Modal Split in Oberösterreichs Statutarstädten (2001)

Der Rückgang bei den Fahrgastzahlen im ÖV konnte mittlerweile gestoppt werden und zum Teil gab es in den letzten Jahren sogar beträchtliche Zuwächse. Der sogenannte Modal-Split (Verteilung

des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) hat sich jedoch nicht nennenswert verändert, weil auch der Individualverkehr weiter zugenommen hat.

Was bindet die Benutzer des ÖV an „ihr“ Transportmittel?

Gründe für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel



Eine der wesentlichen Fragen, denen die AK-Pendlerbefragung nachgegangen ist, war jene nach den Motiven der Verkehrsmittelwahl. Dabei ergab sich bei den Bahn- und Buspendler/-innen folgendes sehr interessante Ergebnis: 21 Prozent aller Befragten gaben an, kein Auto für den Weg zur Arbeit zur Verfügung zu haben. 23 Prozent führten als wichtiges Entscheidungskriterium die Sicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel ins Treffen.

Die zwei mit Abstand wichtigsten Gründe, warum die ÖV-Pendler/-innen Bahn oder Bus benützen und in aller Regel auch nur sehr ungern das Auto als Alternative nutzen, sind jedoch die Stressfreiheit und die von ihnen empfundene Bequemlichkeit der Öffis (65 Prozent) sowie der Preis (78 Prozent).

*Stressfreiheit
und Bequemlichkeit
der Öffis*

Diese beiden Faktoren werden von den Bahn- und Busfahrern offensichtlich sehr hoch bewertet, denn auf der anderen Seite geben 77 Prozent von ihnen an, dass sie mit dem Auto erheblich Zeit gewinnen würden. Obwohl 70 Prozent von ihnen auch ein solches als Alternative zur Verfügung hätten, machen sie davon gar nicht oder nur sehr selten Gebrauch. Das liegt wohl auch

daran, dass die Betroffenen nicht das Gefühl haben, die Fahrt mit Bus oder Bahn sei verlorene Zeit, im Gegenteil: 83 Prozent sind der Meinung, die Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln könne man sinnvoll nutzen. Das ist ein Punkt, bei dem die Autofahrer/-innen naturgemäß skeptischer sind und erst überzeugt werden müssen: Sie glauben das nur zu etwa 40 Prozent.

Fahrzeit im ÖV kann sinnvoll genutzt werden

Besonders interessant: es gibt hier auch recht deutliche regionale Unterschiede. Für die ÖV-Pendler/-innen nach Wels spielt der Preis eine deutlich höhere Rolle als für jene nach Linz und Steyr. Hingegen wird der Komfort des ÖV wiederum von den Linz-Pendler/-innen stark überdurchschnittlich als Entscheidungskriterium genannt. Die fehlende Mobilität (kein Auto zur Verfügung) wird wiederum in Steyr auffallend oft angegeben.

regionale Unterschiede bei ÖV-Pendler/-innen

Als „sonstige Gründe“ (in offener Frage) wurden noch sehr häufig fehlende Parkplätze, der Umweltgedanke sowie Stauvermeidung genannt.

Was bewegt Pendler/-innen, das Auto zu benutzen?

Nimmt man den jeweils wichtigsten und zweitwichtigsten Entscheidungsgrund für das Auto, so kommt mit insgesamt 90 Prozent an erster Stelle der Zeitgewinn. Dieser hat in den letzten Jahren massiv an Bedeutung gewonnen – bei der letzten Befragung waren es noch 70 Prozent. An zweiter Stelle folgt ein ungünstiger Fahrplan bzw. die schlechte Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel (83 Prozent). 61 Prozent nennen den höheren Komfort des Pkw. Überfüllte Öffis werden ebenfalls noch von sehr vielen Personen als wichtiges Entscheidungskriterium zugunsten des Pkw angeführt.

Argument für Auto ist v.a. Zeitgewinn

3. Regelmäßige Benutzer/-innen öffentlicher Verkehrsmittel schätzen die Vorteile von Bus und Bahn ganz besonders

Die auf den ersten Blick größte Überraschung war, dass die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel unter den Berufspendler/-innen in hohem Ausmaß zufriedener sind als die Pkw-Fahrer/-innen. Dabei gilt jedoch nicht der Umkehrschluss, dass Letztere unzufrieden wären, denn die Pendlerinnen und Pendler unseres Bundeslandes beurteilen ihre Situation insgesamt gar nicht so negativ wie oft vermutet wird: Trotz regelmäßiger Staus und

*66 Prozent
mit „Pendler-
Dasein“
zufrieden*

trotz vielfach erheblicher Wegstrecken, die zurückgelegt werden müssen, geben 66 Prozent aller Betroffenen an, mit ihrem „Pendler-Dasein“ sehr zufrieden oder zufrieden zu sein. Das ist durchaus eine kleine Überraschung, und noch erstaunlicher ist, dass dieser Anteil bei den Benützer/-innen von Bus und Bahn fast 80 Prozent ausmacht (bei den Autofahrer/-innen sind es 60 Prozent). Dieser hochsignifikante und in dieser Höhe sicher für viele unerwartete Unterschied sollte vor allem ein Ansporn für Verkehrsbetriebe und Politik sein, das offensichtlich von vielen unterschätzte Potenzial und auch das grundsätzlich sehr positive Image des ÖV noch besser zu nutzen: Offensive ist angesagt, denn dieses Ergebnis besagt insbesondere eines: Dort, wo es brauchbare ÖV-Verbindungen gibt, werden sie auch angenommen, und vor allem werden sie sehr geschätzt, wenn die Betroffenen einmal ihre Vorteile kennengelernt und sich daran gewöhnt haben.

4. Durchschnittliche Wegstrecke erstmals rückläufig

*derzeit Durch-
schnittswert für
Wegstrecke bei
28 km*

Interessant ist auch die Tatsache, dass die von den OÖ Pendler/-innen durchschnittlich zurückgelegte einfache Wegstrecke erstmals rückläufig war. Bisher hatten nämlich die Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher immer weitere Strecken für die Fahrt zur Arbeit in Kauf genommen. Im Vergleich zur den ersten AK-Pendlerbefragungen wurde für die Pkw-Pendler/-innen nach Linz 2008 eine deutliche Zunahme der durchschnittlichen Entfernungen ermittelt: Die Steigerung betrug mehr als 20 Prozent (von 24 auf 29 km). Dieser Trend hat sich in den letzten vier Jahren nicht weiter fortgesetzt, für 2012 lag der Durchschnittswert bei 28 Kilometer, das ist ein leichter Rückgang um drei Prozent. Das gilt auch für die öffentlichen Verkehrsmittel, wo die durchschnittliche einfache Wegstrecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sogar noch deutlicher, nämlich von 44 auf 40,5 km, also um fast acht Prozent, zurückging.

Die Tendenz zu (leicht) rückläufigen Wegstrecken wurde nicht nur in Linz, sondern auch in Wels und Steyr festgestellt. Wahrscheinlichste Ursache dafür ist ein gewisser Trend zur Verlegung der Wohnsitze in die Nähe der Arbeitszentren, insbesondere in den so genannten „Speckgürtel“ um Linz. Im Abstand von mehreren Jahren kann sich so etwas statistisch durchaus signifikant bemerkbar machen.

Die ÖV-Pendler/-innen legen durchschnittlich weitere Strecken zurück als die Pkw-Pendler/-innen. Am stärksten ausgeprägt ist diese Differenz in Wels.

Durchschnittliche Entfernungen Wohnort – Arbeitsplatz (2012)

	Linz	Wels	Steyr
Öffentlicher Verkehr	40,5 km	43,0 km	32,0 km
Pkw	28,0 km	24,0 km	19,5 km
Alle Pendler/-innen	35,0 km	28,0 km	21,5 km

5. Der ÖV als Alternative zum Pkw: „Umsteigebereitschaft“ regional unterschiedlich

Trotz des derzeit gegebenen Zeitvorteiles gibt ein beachtlicher Anteil der Autofahrer/-innen an, unter gewissen Voraussetzungen zum fallweisen oder regelmäßigen Umstieg auf Bus oder Bahn bereit zu sein. Um dieses Potenzial zu heben, werden wohl als wichtigste Bedingungen zumindest folgende zwei Voraussetzungen zu erfüllen sein:

- Großzügiger Ausbau des ÖV-Angebotes / Investitionsoffensive
- Konsequentes Herausarbeiten, Vermarkten und Ausweiten der beiden Kernstärken des ÖV, nämlich Preisvorteil und Stressfreiheit/Bequemlichkeit

beachtliches Potential für Öffentlichen Verkehr

Von den Pkw-Pendler/-innen nach Linz sagen 36 Prozent, dass sie keinesfalls zum Verzicht auf den Pkw bereit sind (bei den beiden vorangegangenen Befragungen waren es jeweils 34 Prozent). Weitere 36 Prozent können sich das zumindest fallweise und 28 Prozent sogar regelmäßig vorstellen. In Wels erklären sich 50 Prozent dezidiert nicht bereit, auf den Pkw zu verzichten. Dieser im Vergleich zu den Linz-Pendler/-innen deutlich höhere Wert zeigt auf, dass es sich dabei nicht vorwiegend um eine Grundeinstellung handelt, sondern dass in die Beantwortung dieser Frage auch ein Urteil über Umfang und Qualität des bestehenden Alternativangebotes mit einfließt. Da dieses im Linzer Zentralraum doch deutlich besser ausgebaut ist, ist dort auch das noch nicht genützte Potenzial des ÖV ein höheres.

Als Bedingungen für den „Umstieg“ werden von den Befragten die halbwegs rasche Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrsmittels, akzeptable Fahrzeiten und günstige Fahrpreise genannt.

6. Image des öffentlichen Verkehrs stark verbessert

Eines der Kernergebnisse: Das Image von Bus, Bahn und Bim wurde im Vergleich zur letzten Befragung 2008 deutlich besser. Der Aussage „Der Pkw bietet so viele Vorteile, dass die öffentlichen Verkehrsmittel einfach nicht gegen ihn bestehen können“ stimmten 2008 noch 51 Prozent zu, diesmal waren es mit 42 Prozent fast um ein Fünftel weniger.

Das ist eine große Chance für die öffentlichen Verkehrsbetriebe – gerade bei jungen Leuten, also bei den Fahrgästen der Zukunft.

Öffentliche Verkehrsbetriebe sind gut beraten, auf die Jugend zu setzen

*hohe Motivation
für Umstieg
auf ÖV*

Auf die Frage, ob es Gründe gibt, die sie zu einer noch häufigeren Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bewegen könnten, gaben wie bereits ausgeführt etwa zwei Drittel eine positive Antwort. In besonderem Ausmaß, nämlich zu 74 Prozent, war dies bei der Altersgruppe bis 29 Jahre der Fall. Als Hauptanreize wurden von dieser Zielgruppe vor allem mehr Verbindungen und günstigere Fahrpreise genannt. Bei den jugendlichen Fahrgästen der Bahn spielt auch der Wunsch nach zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder eine überdurchschnittliche Rolle.

Berufspendler/-innen haben hohes Umweltbewusstsein

Im Rahmen der AK-Pendlerbefragung wurde auch die Meinung der Pendlerinnen und Pendler zu bestimmten Themen abgefragt (siehe Tabelle). Dabei stellte sich heraus, dass sie ein außerordentlich hohes Problembewusstsein hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen des Straßenverkehrs haben.

*Meinung der OÖ Berufspendler/-innen zu ausgewählten Themen:
Zustimmung bzw. Ablehnung in Prozent:*

Thema / Aussage	Zustimmung	Ablehnung	neutral / k.A
Der Ausbau und die verstärkte Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel sind aus Umweltgründen unumgänglich	87 %	2 %	11 %
In Zukunft sollte mehr in den Öffentlichen Verkehr investiert werden	83 %	4 %	13 %
Für Teilzeitbeschäftigte, die nicht an jedem Wochentag arbeiten, sollte es eine entsprechend verbilligte Monats- bzw. Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel geben	83 %	4 %	13 %
Eine bessere Abstimmung zwischen Fahrplänen und Arbeitszeiten würde vielen Berufspendler/-innen den Verzicht auf das Auto erleichtern	76 %	7 %	17 %
Der Pkw ist teurer als die öffentlichen Verkehrsmittel	71 %	10 %	19 %
Pendlerpauschale in der derzeitigen Form ist ungerecht	65 %	7 %	28 %
Im öffentlichen Verkehrsmittel kann die Fahrzeit sinnvoll genutzt werden	59 %	21 %	20 %
Der Pkw bietet so viele Vorteile, dass die öffentlichen Verkehrsmittel einfach nicht gegen ihn bestehen können	42 %	27 %	31 %
In Zukunft sollte mehr in den Straßenverkehr investiert werden	41 %	25 %	34 %

So fand zum Beispiel die Aussage „Der Ausbau und die verstärkte Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel sind aus Umweltgründen unumgänglich“ eine Zustimmung von 87 Prozent (2008 waren es „nur“ 66 Prozent gewesen).

7. Auch den Autofahrern ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs viel wichtiger als der Straßenausbau

Was die Schwerpunktsetzungen in der Verkehrspolitik betrifft, befürworten 83 Prozent in der Zukunft verstärkte Investitionen in den öffentlichen Verkehr, 41 Prozent sehen diese Notwendigkeit auch beim Straßenverkehr. Bemerkenswert ist, dass dabei weitestgehend Einigkeit herrscht: Auch die Pkw-Pendler/-innen wollen mit großer Mehrheit von fast 75 Prozent eine ÖV-Investitionsoffensive, 50 Prozent sind der Meinung, dass auch für den

83 % befürworten verstärkte Investitionen in ÖV

Straßenverkehr mehr Geld ausgegeben werden sollte (bei den Bahn- und Busfahrer/-innen finden das 25 Prozent).

Der Aussage „Der Pkw bietet so viele Vorteile, dass die öffentlichen Verkehrsmittel einfach nicht gegen ihn bestehen können“ stimmten 2008 noch 51 Prozent zu, heuer waren es nur noch 42 Prozent.

Regionale oder sonstige Unterschiede gibt es bei diesen Urteilen kaum. Die Ergebnisse der AK-Pendlerbefragung 2012 belegen also einen stark beschleunigten Umdenkprozess zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel quer durch alle Zielgruppen.

8. Fahrtkosten der Berufspendler: Pkw kostet fast doppelt so viel wie der öffentliche Verkehr

Mit Durchschnittskosten von 148 Euro wenden die Pkw-Pendler/-innen monatlich fast doppelt so viel Geld für die berufliche Mobilität auf wie die Benutzer/-innen öffentlicher Verkehrsmittel: Diese brauchen bei durchschnittlich längerer Wegstrecke 82 Euro pro Monat. Was bei den Autofahrern/-innen der Durchschnittswert ist, stellt bei den ÖV-Nutzern/-innen einen Spitzenwert dar: Nur sechs Prozent derjenigen, die mit Bahn oder Bus zur Arbeit fahren, brauchen dafür mehr als 140 Euro monatlich. Bei den Pkw-Pendlern/-innen sind es 55 Prozent! Dies, obwohl die Befragten mit großer Mehrheit nur die Treibstoffkosten in die Kalkulation einbeziehen.

*erstaunliches
Kostenbe-
wusstsein*

Erstaunlich ist, wie genau die beiden Gruppen über die Kosten des jeweils anderen Verkehrsmittels informiert sind: Die Autofahrer/-innen geben an, dass sie monatlich 79 Euro brauchen würden, wenn sie auf das öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, und die ÖV-Nutzer/-innen beziffern ihre „theoretischen“ Kosten im Falle des Umstieges auf das Auto mit 169 Euro. Bezieht man den Unterschied bei den durchschnittlichen zurückzulegenden Wegstrecken in Betracht, ist bei diesen Schätzungen in beiden Fällen der Begriff „Punktlandung“ angebracht.

Bei den Fahrtkosten gibt es bei den Pkw-Pendler/-innen zwischen den untersuchten Regionen merkliche Unterschiede: Jene nach Linz brauchen durchschnittlich 157 Euro, jene nach Wels 137 Euro und jene nach Steyr 113 Euro. Bei den Nutzer/-innen

öffentlicher Verkehrsmittel verschwinden diese Unterschiede nach den Zielorten trotz ungleicher Entfernungen fast zur Gänze und die Fahrkosten betragen überall etwa 80 Euro im Monatsdurchschnitt. Das ist betreffend Linz und Wels aufgrund der Durchschnittsentfernungen plausibel, für Steyr liegt der Grund wahrscheinlich in den Besonderheiten bei der Tarifgestaltung des ÖV (Grenzbereich zweier Verkehrsverbünde).

Fahrtkostenersatz durch Dienstgeber: Firmen nach wie vor sehr knausrig!

Die Abgeltung der Kosten der beruflichen Mobilität durch die Dienstgeber/-innen ist – trotz leichter Besserung in den letzten Jahren – nach wie vor sehr unbefriedigend: 72 Prozent aller Berufspendler/-innen erhalten keinerlei Kostenersatz, in 25 Prozent der Fälle erfolgt eine teilweise Rückerstattung und nur drei Prozent werden sie zur Gänze ersetzt (zum Vergleich die Werte aus 2008: 83 Prozent / 14 Prozent / 2 Prozent).

72 % der Berufspendler/-innen erhalten keinen Kostenersatz

Etwas weniger knausrig sind die Unternehmen offensichtlich gegenüber den Öffi-Pendler/-innen: Sechs Prozent erhalten einen vollen Kostenersatz und immerhin 37 Prozent eine teilweise Rückerstattung. Aber auch von ihnen müssen 57 Prozent die Kosten ihrer beruflichen Mobilität zur Gänze selbst tragen.

9. Zur Befragung im Innviertel: die Region ist doch etwas „anders“

Pendler-Strukturdaten der Städte Linz, Wels, Steyr und Braunau im Vergleich

	LINZ	WELS	STEYR	BRAUNAU
Einwohner/-innen	190.000	60.000	38.000	16.000
Arbeitsplätze	160.000	35.000	17.500	8.000
in % d. Einwohner/-innen	84	58	46	50
Nichtpendler/-innen	50.000	12.000	7.500	3.500
in % d. Einwohner/-innen	26	20	20	22
in % der Arbeitsplätze	31	34	43	41
Einpendler/-innen	110.000	23.000	10.000	4.500

in % d. Einwohner/-innen	58	38	26	28
in % der Arbeitsplätze	69	66	57	56
Auspendler/-innen	28.000	14.500	10.000	2.900
in % d. Einwohner/-innen	15	24	26	18
in % der Arbeitsplätze	18	41	57	36

*grundlegende
Unterschiede zu
Zentralraum*

Im Innviertel wurden 4.800 Fragebögen ausgegeben, wobei es sich aufgrund der Struktur und räumlichen Lage der ausgewählten Betriebe und auch aufgrund des nur sehr punktuell vorhandenen Angebotes an öffentlichen Verkehrsverbindungen fast ausschließlich um Autofahrer/-innen handelte. 890 Fragebögen wurden ausgefüllt zurückgesandt, das ergibt eine Rücklaufquote von beachtlichen 18,5 Prozent, also nur unwesentlich weniger als bei den anderen Befragungen im Durchschnitt. Das zeigt, dass das Thema Verkehr und Pendeln auch für die Menschen im Innviertel (bzw. in den Regionen allgemein) einen hohen Stellenwert hat. Was die Ergebnisse betrifft, zeigen sich allerdings schon drei grundlegende Unterschiede zur verkehrspolitischen Problemstellung im Zentralraum:

- Straßenverkehr: das Thema Stau ist kein belastendes Problem
- Öffentlicher Verkehr: spielt angebotsseitig eine vergleichsweise marginale Rolle, der „Leidensdruck“ ist aber dennoch viel geringer als im Zentralraum: Zwar sind auch die Innviertler Autofahrer/-innen überwiegend für verstärkte Investitionen in Bus und Bahn, mit 70 Prozent ist diese Mehrheit aber nicht so deutlich wie im OÖ-Durchschnitt (83 Prozent). Das hängt sicher auch damit zusammen, dass es eine so starke Belastung der Straßen wie im Zentralraum nicht gibt.
- Die durchschnittlich zurückgelegten Pendel-Wegstrecken liegen deutlich unter dem Durchschnitt, für den durchschnittlichen Zeitaufwand gilt das sogar noch stärker.

Pendler/-innen-Zufriedenheit im Innviertel ist überdurchschnittlich hoch und stark entfernungsabhängig

Angesichts dieser Daten ist es wenig überraschend, dass der Zufriedenheitsgrad mit gut 65 Prozent recht deutlich über dem Durchschnittswert aller Befragten in OÖ von 60 Prozent liegt (als Vergleichswert wurde hier aufgrund der Zusammensetzung

zung der befragten Grundgesamtheit im Innviertel der Wert für die Autofahrer/-innen herangezogen). Dieser Wert ist bei den Innviertler Pendler/-innen mit Wegstrecken unter 15 Kilometer bzw. mit einem Zeitaufwand für den Arbeitsweg von weniger als 20 Minuten besonders hoch: In dieser Gruppe liegt er bei fast schon unglaublichen 83 Prozent, sinkt dann aber mit zunehmender Entfernung bzw. zunehmendem Zeitaufwand stark: Ab durchschnittlich 20 Kilometer steigt die Unzufriedenheit auf 45 Prozent und bei Wegstrecken von durchschnittlich mehr als 40 Kilometern überwiegt diese mit 55 Prozent bereits.

Dass trotz alledem 44 Prozent der Befragten bereit sind, bei Vorhandensein eines halbwegs entsprechenden Angebotes fallweise oder sogar regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel zu benützen, ist bemerkenswert. Das ist zwar ein deutlich geringerer Anteil als im OÖ-Durchschnitt (60 Prozent), aber von einer „Verweigerungshaltung“ kann hier sicher keine Rede sein. Bei Konzentration auf die Relationen mit dem größten Potenzial ist also für den ÖV durchaus auch in den Regionen noch einiges zu holen. Mit einem „Augenzwinkern“ könnte man der Verkehrspolitik also den Tipp geben, in den Regionen durch gezielte Verbesserungen des ÖV-Angebotes für einen Zufriedenheitsgrad der Berufspendler/-innen zu sorgen, der nicht mehr übertroffen werden kann, zumindest nicht statistisch. Dass dabei insbesondere längere Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz auf dem „Wunschzettel“ der Betroffenen stehen, ist eines der vordergründig überraschenden Ergebnisse der AK-Pendlerbefragung 2012. Es ist aber statistisch mehrfach abgesichert und bei näherer Betrachtung und Analyse letztlich auch plausibel.

10. Die Anliegen der Pendler/-innen sind Bestandteil der Forderungen der AK

Aus Sicht der AK sind zwei Detailergebnisse besonders erfreulich, weil darin eine starke Unterstützung von zwei unserer wichtigsten politischen Forderungen zu erkennen ist: Einerseits sind auch die Autofahrer/-innen massiv, nämlich zu deutlich über 80 Prozent, für einen verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrs, um bei der beruflichen Mobilität attraktivere Alternativen zum Pkw zur Verfügung zu haben. Es gibt auch eine relativ hohe Bereitschaft zum Umsteigen auf Öffis. Um dieses Potenzial zu heben, muss

*zwei Detail-
ergebnisse
besonders
erfreulich*

aber in gewissen Bereichen erst ein entsprechendes Angebot geschaffen werden. Der gesamte öö. Zentralraum hat diesbezüglich absolute Priorität, wobei es hier punktuell auch darum geht, bereits bestehende gute Angebote weiter auszubauen, weil die Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten sind.

In den Regionen wird man beim ÖV-Ausbau wohl nicht zuletzt aufgrund der derzeit knappen finanziellen Ressourcen Schwerpunkte auf die Verbindung zwischen den Arbeitszentren und größeren Wohngebieten setzen müssen. Wichtig ist, dass auch dort etwas passiert und die vorhandenen Potenziale offensiv erschlossen werden.

Thema Pendlerpauschale bewegt die Betroffenen

Das zweite Befragungsergebnis, das uns in unserer Haltung sehr bestätigt, ist jenes zum Thema Pendlerpauschale. Hier teilen 80 Prozent der Befragten unsere Auffassung, dass das derzeit (noch) bestehende System ungerecht und durch eine von der Entfernung abhängige Direktzahlung zu ersetzen ist. Die jüngst in die Wege geleitete Reform der Pendlerpauschale geht nur in sehr zaghaften Ansätzen in diese Richtung, sodass es durchaus angebracht erscheint, im Zuge der noch laufenden Verhandlungen über die Details der Pendlerförderung unsere Forderung lautstark zu wiederholen und darauf hinzuweisen, von welcher breiter Mehrheit sie unterstützt wird.

WISO

WIRTSCHAFTS-UND SOZIALPOLITISCHE ZEITSCHRIFT

Die Zeitschrift WISO wird vom Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften (ISW) herausgegeben. Sie dient der Veröffentlichung neuer sozial- und wirtschaftswissenschaftlicher Erkenntnisse sowie der Behandlung wichtiger gesellschaftspolitischer Fragen aus Arbeitnehmersicht.

Lohnpolitik, soziale Sicherheit, Arbeitsmarkt und Arbeitslosigkeit, Arbeit und Bildung, Frauenpolitik, Mitbestimmung, EU-Integration - das sind einige der Themen, mit denen sich WISO bereits intensiv auseinander gesetzt hat.

WISO richtet sich an BetriebsrätInnen, GewerkschafterInnen, WissenschaftlerInnen, StudentInnen, Aktive in Verbänden, Kammern, Parteien und Institutionen sowie an alle, die Interesse an Arbeitnehmerfragen haben.

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Preise:* Jahresabonnement EUR 22,00 (Ausland EUR 28,00)
Studenten mit Inskriptionsnachweis EUR 13,00
Einzelausgabe EUR 7,00 (Ausland EUR 12,00)

(* Stand 2005 - Die aktuellen Preise finden Sie auf unserer Homepage unter www.isw-linz.at)

Wir laden Sie ein, kostenlos und ohne weitere Verpflichtungen ein WISO-Probeexemplar zu bestellen. Natürlich können Sie auch gerne das WISO-Jahresabonnement anfordern.

Informationen zum ISW und zu unseren Publikationen - inklusive Bestellmöglichkeit - finden Sie unter www.isw-linz.at.



Oberösterreich

BESTELLSCHEIN*

Bitte senden Sie mir kostenlos und ohne weitere Verpflichtungen

- 1 Probeexemplar der Zeitschrift WISO
 1 ISW Publikationsverzeichnis

Ich bestelle _____ Exemplare des WISO-Jahresabonnements (Normalpreis)

Ich bestelle _____ Exemplare des WISO-Jahresabonnements für StudentInnen mit Inskriptionsnachweis

* Schneller und einfacher bestellen Sie über das Internet: www.isw-linz.at

Name _____

Institution/Firma _____

Straße _____

Plz/Ort _____

E-Mail _____

BESTELLADRESSE:

ISW
Volksgartenstraße 40, A-4020 Linz
Tel. ++43/732/66 92 73
Fax ++43/732/66 92 73-28 89
E-Mail: wiso@isw-linz.at
Internet: www.isw-linz.at