

WAS BEWEGT PENDLERINNEN UND PENDLER? ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE VON FÜNF BEFRAGUNGEN

1. Fünf Befragungsaktionen von Pendlerinnen und Pendlern	144
2. Streckenlänge, Dauer und Fahrtkosten	144
3. Pkw-Pendler/-innen: Beweggründe für die Wahl des Verkehrsmittels	146
4. Was ist den Fahrgästen öffentlicher Verkehrsmittel wichtig?	148
5. Was könnte die Fahrgäste dazu bewegen, das öffentliche Verkehrsmittel noch häufiger zu nutzen?.....	150
6. Egal, ob Auto, Bus oder Bahn – Verbesserungen bei Pendlerpauschale sind oben auf der Wunschliste	152
7. Die Ansichten der Pendler/-innen zur Verkehrspolitik	152
8. Pendeln: Frauen von Fahrtkosten besonders betroffen	154
9. Fazit.....	155

Auszug aus WISO 2/2009

isw

Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
Volksgartenstraße 40–42A-4020 Linz, Austria
Tel.: +43(0)732 66 92 73, Fax: +43 (0)732 66 92 73 - 2889
E-Mail: wiso@akooe.at, Internet: www.isw-linz.at

Judith Vorbach

Rudolf Lehner

Abteilung
Wirtschaftspolitik
der Kammer für
Arbeiter und
Angestellte für
Oberösterreich

1. Fünf Befragungsaktionen von Pendlerinnen und Pendlern

*Befragung von
Pkw-Pendlern/
-innen in Linz,
Wels und Steyr*

Im Jahr 2008 führte die AK Oberösterreich mehrere Pendlerbefragungen durch. Dabei kamen Pkw-Pendler/-innen zu Wort, einmal fand eine große Befragung von Fahrgästen öffentlicher Verkehrsmittel statt.

Am 4. Juni wurden an den Linzer Stadteinfahrten 5.500 Fragebögen verteilt, von denen 902 Fragebögen ausgefüllt zurückgeschickt wurden. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 16,5 Prozent. Am 15. September wurde die Befragungsaktion in Wels wiederholt, wobei von 3.200 verteilten Fragebögen 543 retourniert wurden (Rücklaufquote von 17 Prozent). Von den am 18. September in Steyr ausgegebenen 2.800 Fragebögen wurden 464 zurückgeschickt (Rücklaufquote von 16,6 Prozent). Ziel dieser Aktion war, mehr über die Motive der Verkehrsmittelwahl zu erfahren. Gleichzeitig sollten aber auch die öffentlichen Verkehrsmittel verstärkt als Alternative ins Bewusstsein gerufen werden.

*Nutzer/-innen
öffentlicher
Verkehrsmittel*

Ende November und Anfang Dezember erfolgten Befragungen von Pendlerinnen und Pendlern, die öffentliche Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg nutzen. An den Bahnhöfen und Bus-terminals in Linz und Wels wurden Fragebögen verteilt, ebenso konnten diese telefonisch oder per Internet bezogen werden. Etwa 11.000 Stück wurden ausgegeben, 2.493 kamen ausgefüllt zurück, was einer Quote von über 22 Prozent entspricht.

2. Streckenlänge, Dauer und Fahrtkosten

2.1. Der Arbeitsweg

Erstens zeigte sich beim Vergleich der Linzer Befragungen 1996 und 2008, dass immer weitere Strecken für die Fahrt zur Arbeit zurückgelegt werden. Während 1996 die durchschnittliche Distanz für die einfache Fahrt 24 Kilometer betragen hat, ist dieser Wert im Jahr 2008 auf 29 Kilometer gestiegen. Davon sind viele Mühlviertler/-innen betroffen, die für einen

passenden Arbeitsplatz oft den Weg nach Linz auf sich nehmen müssen.

Zweitens legen die Linzer Einpendler/-innen durchwegs längere Strecken mit dem Pkw zurück als jene, die in die anderen untersuchten oberösterreichischen Ballungsräume fahren. Der durchschnittliche Weg der Welser Einpendler/-innen beträgt 24,5 Kilometer und der Steyrer Einpendler/-innen 21 Kilometer. Dies zeichnet sich auch zeitlich ab: Die Linzer Befragten brauchen durchschnittlich 34 Minuten, die Welser 28 Minuten und Steyrer 25 Minuten zur Arbeit.

*oft lange
Anfahrtswege
zum Arbeitsplatz
– vor allem nach
Linz*

Drittens ergibt sich aus den relativ kurzen Arbeitswegen der Welser und Steyrer, dass viele keinen Anspruch auf das Pendlerpauschale haben. 45 Prozent der Welser und sogar 56 Prozent der Steyrer Einpendler/-innen geben an, unter 20 Kilometer zur Arbeit zu fahren. Besteht kein Anspruch auf ein großes Pendlerpauschale, bekommen hier viele keinerlei Unterstützung, wovon vor allem Frauen betroffen sind (vgl. unten).

Viertens ergab sich ein deutlicher Unterschied hinsichtlich des Arbeitsweges zwischen den Einpendlern/-innen nach Linz, die mit dem Pkw unterwegs sind, und den Nutzern/-innen öffentlicher Verkehrsmittel. Letztere legen deutlich weitere Strecken zurück, nämlich 44 Kilometer bzw. 64 Minuten im Durchschnitt. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel steigt, je weiter die Strecke ist. Dies dürfte nicht zuletzt mit den Kosten zusammenhängen, wie im folgenden Kapitel dargestellt wird.

*Nutzung
öffentlicher
Verkehrsmittel
bei weiten
Strecken*

2.2. Geringe Fahrtkosten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln – ein Vorteil, aber kein „Freifahrtsschein“

Der klare Vorteil öffentlicher Verkehrsmittel liegt in den geringeren Kosten. So gaben die befragten Fahrgäste an, für den Arbeitsweg pro Monat im Schnitt 74 Euro zu bezahlen. Für das Pendeln mit dem Pkw werden alleine die Treibstoffkosten auf

<i>Kostensparnis bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel</i>	140 Euro pro Monat geschätzt. Diese Schätzung dürfte aber noch ziemlich vorsichtig sein: Als Durchschnitt gaben die Pkw-Pendler/-innen nach Linz selbst 157 Euro im Monat an (126 Euro in Wels und 128 Euro in Steyr). Dies sind deutlich höhere Kosten, berücksichtigt man die durchschnittlich kürzeren Fahrstrecken (vgl. oben).
<i>Öffi, trotz Auto</i>	Die geringeren Kosten dürften vor allem auch für jene 71 Prozent der Fahrgäste ein entscheidendes Argument sein, die angaben, dass ihnen im Alltag ein Auto zur Verfügung steht. Das muss aber auch als Ansporn für eine Qualitätsoffensive bei öffentlichen Verkehrsmitteln verstanden werden, denn diese Personen könnten als Nutzer/-innen öffentlicher Verkehrsmittel leicht verloren gehen. Ein weiterer Warnhinweis in diese Richtung: Die Befragten geben an, dass sie für den Weg zur Arbeit mit dem Auto deutlicher schneller wären, nämlich im Schnitt 42 Minuten, also ein Drittel.

3. Pkw-Pendler/-innen: Beweggründe für die Wahl des Verkehrsmittels

3.1. Motive für das Pendeln mit dem Auto

Zeitersparnis, fehlende Übereinstimmung von Arbeitszeiten und Fahrplänen

Bei der Beantwortung der Frage nach dem Motiv für die Wahl des Verkehrsmittels waren Mehrfachnennungen möglich. Bei der Linzer Befragung lag sowohl 1996 als auch 2008 (!) der Zeitgewinn als wichtigstes Motiv für 70 Prozent der Befragten mit großem Abstand an erster Stelle. 56 Prozent nennen die „fehlende Übereinstimmung zwischen betrieblichen Arbeitszeiten und den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel“ als wichtigen Beweggrund für die Nutzung des Autos. Dieser Wert ist gegenüber 1996 (damals 45 Prozent) stark angestiegen. Zwar finden sich auch in Wels und Steyr die beiden eben genannten Motive ganz oben in der Liste, jedoch mit umgekehrten Rängen. Die überwiegende Mehrheit (69 Prozent der Welser und 71 Prozent der Steyrer Beschäftigten) nannte die „fehlende Übereinstimmung zwischen betrieblichen Arbeitszeiten und den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel“ als

Hauptmotiv. Gleichzeitig gaben in Wels (nur 38 Prozent) und Steyr (57 Prozent) deutlich weniger der Befragten an, dass sie in ihrem Betrieb Gleitzeit haben, als in Linz (64 Prozent). Das ist ein Hinweis auf einen Zusammenhang zwischen Arbeitszeitregelung und Verkehrsmittelwahl. Je weniger die Arbeitszeiten nach den eigenen Bedürfnissen gestaltet werden können, desto weniger können sich die Arbeitnehmer/-innen an vorgegebene Fahrzeiten halten. Das Motiv Zeitersparnis wird in Wels (61 Prozent) und Steyr (57 Prozent) weniger oft genannt.

*Arbeitszeiten
und Verkehrs-
mittelwahl*

Sowohl in Linz, Wels als auch Steyr folgte an dritter Stelle der Komfort bzw. die „Bequemlichkeit“, was jeweils um die 20 Prozent der Befragten angaben. Etwa 15 Prozent benötigen das Auto für dienstliche Fahrten.

3.2. Bereit zum Umstieg auf ein öffentliches Verkehrsmittel?

In Linz, Wels und Steyr schließen mehr als ein Drittel der Befragten (zwischen 34 Prozent in Linz und 39 Prozent in Steyr) den Verzicht auf das eigene Fahrzeug völlig aus. Ein fallweises Benützen öffentlicher Verkehrsmittel kann sich jeweils ebenso etwas mehr als ein Drittel vorstellen. 28 Prozent (in Steyr 24 Prozent) geben an, dass sie „unter gewissen Voraussetzungen sogar zu regelmäßigen Kunden öffentlicher Verkehrsmittel“ werden könnten. Als wichtigste Voraussetzung für den regelmäßigen oder fallweisen Umstieg nennen die Autofahrer/-innen wiederum eine „möglichst gute Übereinstimmung zwischen den betrieblichen Arbeitszeiten und den Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel“. Hier kann als Fazit festgehalten werden: Nicht die Fahrgeschwindigkeiten sind es, die die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv machen, sondern Fahrpläne, die gut zu den Arbeitszeiten passen und damit Zeit sparen. Dies bestätigt sich auch in den Ergebnissen der Öffi-Befragung.

*viele zum
Verzicht auf
Pkw
grundsätzlich
bereit*

4. Was ist den Fahrgästen öffentlicher Verkehrsmittel wichtig?

*Pünktlichkeit,
Häufigkeit der
Verbindungen*

Die Frage nach dem, was den Nutzern/-innen öffentlicher Verkehrsmittel wichtig ist, brachte der Häufigkeit nach drei Antwortgruppen: Weit voran liegen die Faktoren „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Verbindungen“ sowie „Häufigkeit der Verbindungen“. Hier lässt sich eine Parallele zu den Autofahrern/-innen ziehen, bei denen die Fahrpläne ebenso eine zentrale Bedeutung haben (vgl. Kapitel 3). Dass Pünktlichkeit ganz oben auf der Liste steht, ist verständlich: Über 42 Prozent geben an, dass die Verkehrsmittel bei der letzten Fahrt unpünktlich waren, wobei die durchschnittliche Verspätung am Zielort 13 Minuten betragen hat. Längere Verspätungen mussten deutlich weniger Personen in Kauf nehmen: Mindestens 30 Minuten geben vier Prozent der Befragten an. Bei den über 60 Prozent der Befragten, die mindestens einmal umsteigen müssen, können aber auch geringe Verspätungen stark ins Gewicht fallen: Drei von zehn Personen, die umsteigen müssen, haben aufgrund der Verspätung einen Anschluss verpasst.

*Sitzplatzangebot,
Fahrzeit*

Die zweite Gruppe setzt sich aus den Komponenten „Ausreichendes Sitzplatzangebot in den Fahrzeugen“ und „Fahrzeit“ zusammen. Weniger oft wurden die Faktoren „Qualität der Anschlüsse“, „Sicherheit beim Warten und unterwegs“, „Informationsangebot (Abfahrts- und Ankunftszeiten, Anschlüsse u. a.) vor und während der Fahrt“ angegeben.

Frage: „Was ist Ihnen als Pendler/-in am wichtigsten, damit Sie gerne mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zur Arbeit fahren? Bitte reihen Sie folgende Faktoren danach, wie wichtig sie Ihnen sind.“ Die Prozentangaben beziehen sich auf den Anteil der Befragten, die den jeweiligen Faktor als wichtigsten oder zweitwichtigsten bewertet haben.



Daran wurde die Frage geknüpft, wie zufrieden die Pendler/-innen mit den jeweiligen Faktoren sind. Generell überwiegt bei den Befragten die Zufriedenheit, wobei die Bewertung im Detail aber unterschiedlich ausfällt. Die beiden wichtigsten Faktoren Pünktlichkeit und Häufigkeit der Verbindungen werden von weniger als der Hälfte der Befragten gut bewertet (Note 1 und 2). Große Unzufriedenheit herrscht mit dem Sitzplatzangebot, wo auch der höchste Anteil (30,8 Prozent) der Bewertungen schlecht (Note 4 und 5) ausfiel. Demgegenüber ist die Zufriedenheit mit den Fahrzeiten deutlich höher. Es zeigt sich, dass die angebliche Schwäche der Öffis im Vergleich zum Auto (vgl. Kapitel 2.2.) für die Nutzer/-innen selbst nicht so stark ins Gewicht fällt. Im Vergleich dazu nannten Autofahrer/-innen die „Zeitersparnis“ als den zentralen Grund für die Autonutzung. Sehr gute Noten bekommen die öffentlichen Verkehrsmittel beim Faktor „Sicherheit“.

Zufriedenheit überwiegt

Ebenso wurde danach gefragt, wie sich diese Faktoren gegenüber dem Vorjahr verändert haben. Der Großteil stellte bei allen Faktoren keine Veränderungen fest. Bei den beiden wichtigen Punkten Pünktlichkeit und Sitzplatzangebot ergibt sich aber auch hier ein schlechtes Ergebnis: Hinsichtlich Pünktlichkeit stellten gut 18 Prozent Verschlechterungen fest, etwa 62 Prozent sehen keine Veränderungen und nur elf

Schwachstellen: Unpünktlichkeit, Sitzplatzangebot

Prozent meinen, dass sich die Lage verbessert hat, acht Prozent machten keine Angabe. Was das Sitzplatzangebot betrifft, sind fast ein Drittel der Meinung, dass es schlechter wurde. Nur 53 Prozent beschreiben die Situation als gleichbleibend und nur acht Prozent sehen Verbesserungen, ebenso viele machten keine Angaben.

Bei allen anderen Faktoren überwiegt die Anzahl jener leicht, die gegenüber dem Vorjahr Verbesserungen feststellten.

5. Was könnte die Fahrgäste dazu bewegen, das öffentliche Verkehrsmittel noch häufiger zu nutzen?

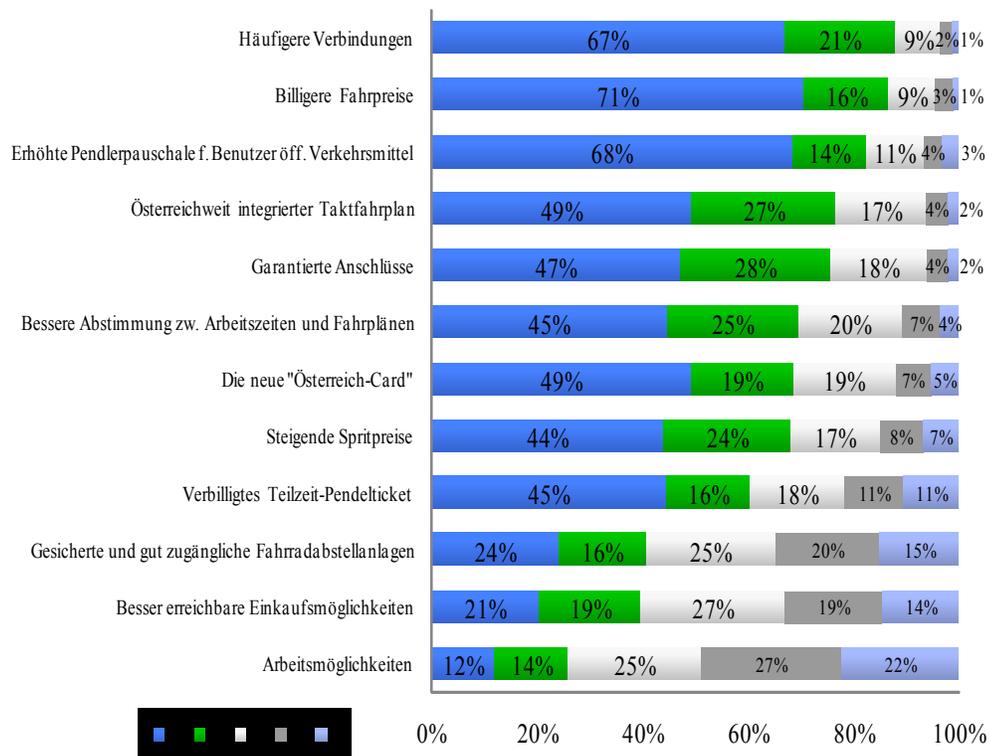
Immerhin gaben über drei Viertel der Befragten an, dass sie möglicherweise das öffentliche Verkehrsmittel unter bestimmten Rahmenbedingungen noch häufiger benutzen würden. Dies sollte als weiterer wichtiger Ansporn für eine Qualitäts-offensive bei öffentlichen Verkehrsmitteln betrachtet werden, denn es gibt noch viel Potenzial!

*häufige
Verbindungen,
Sparmotiv,
attraktives
Angebot*

Ganz sicher oder ziemlich wahrscheinlich wären häufigere Verbindungen für fast 90 Prozent aus dieser Gruppe ein Anlass dafür. Diesem wichtigen Anliegen folgen finanzielle Aspekte. Weitere Erhöhungen der Fahrpreise müssen daher vermieden werden, soll es nach den Wünschen der Betroffenen gehen. Vielmehr sollte eine erhöhte Pendlerpauschale für Nutzer/-innen öffentlicher Verkehrsmittel als verkehrspolitische Maßnahme weiter ins Zentrum der Überlegungen rücken. Weitere vier Rahmenbedingungen, welche die Fahrgastfrequenz erhöhen würden: integrierter Taktfahrplan mit regelmäßigen (z. B. stündlichen Abfahrten) und garantierten Anschlüssen ohne Wartezeit, aber auch grundsätzlich garantierte Anschlüsse, bessere Abstimmung zwischen Fahrzeiten und Fahrplänen und eine „Österreich-Card“ für alle öffentlichen Verkehrsmittel. Außerhalb des Einflusses der Öffi-Betreiber stehen jedoch steigende Spritpreise, die immerhin über zwei Drittel zur verstärkten Nutzung von Bus und Bahn bewegen könnten. Trotz der relativ geringen Anzahl der Teilzeit-

beschäftigten unter den Befragten (knapp 13 Prozent) sollte auch die Forderung nach einem verbilligten Teilzeit-Pendelticket in die Verbesserungsliste aufgenommen werden. Auch Fahrradabstellanlagen, besser erreichbare Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsmöglichkeiten im Verkehrsmittel sind für etwa 40 bzw. 30 Prozent ein wichtiges Anliegen.

Frage: „Gibt es Gründe, die Sie dazu bewegen würden, noch mehr mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zu fahren? Wenn ja, welche? (1 = ganz sicher, 2 = ziemlich wahrscheinlich, 3 = vielleicht, 4 = wahrscheinlich nicht, 5 = keinesfalls)“



6. Egal, ob Auto, Bus oder Bahn – Verbesserungen bei Pendlerpauschale sind oben auf der Wunschliste

*Pendlerpauschale
gerecht gestalten*

Große Zustimmung findet bei allen Befragten die Umwandlung des Pendlerpauschale in eine entfernungsabhängige Direktzahlung, die vom Einkommen unabhängig ist. In Linz fand diese schon lange von der Arbeiterkammer geforderte Umgestaltung die Zustimmung von über 81 Prozent der Pkw-Pendler/-innen und von über zwei Drittel der Öffi-Pendler/-innen. In Steyr stimmten gar 84 Prozent dieser Maßnahme zu, in Wels 80 Prozent.

7. Die Ansichten der Pendler/-innen zur Verkehrspolitik

Die Pendler/-innen wurden auch um ihre Einschätzung einiger umwelt- und verkehrspolitischer Themen ersucht:

7.1. Die Ansichten der Pkw-Pendler/-innen

*Abstimmung
Arbeitszeit mit
Fahrplänen*

Die Antworten variieren zwischen Linz, Wels und Steyr nur wenig. Nur bei einem Thema gab es stärkere Abweichungen, nämlich bei der zeitlichen Abstimmung: Um die 80 Prozent der Befragten in Wels und Steyr sehen in einer besseren Abstimmung betrieblicher Arbeitszeiten mit den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel eine Möglichkeit, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren. In Linz fand dies nur bei 70 Prozent der Befragten starke Zustimmung. Dies spiegelt auch die oben dargestellten Ergebnisse wider.

*steigende
Verkehrsbelastung*

Die überwiegende Mehrheit der Autopendler/-innen nach Linz, Wels und Steyr erwartet für die Zukunft kaum eine Entspannung des Verkehrsproblems: Um die 85 Prozent rechnen damit, dass „das gesamte Verkehrsaufkommen weiterhin rasch zunehmen“ wird. Gleichzeitig (oder vielleicht gerade deswegen) stimmen um die zwei Drittel der Aussage zu, dass der Ausbau und die verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel aus Umweltgründen unumgänglich sind.

*Ansturm bei
öffentlichen
Verkehrsmitteln*

7.2. Die Ansichten der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel

„Jeder Einzelne ist in der Pflicht, das Auto weniger und verantwortungsvoller zu nutzen.“ Dieser Aussage stimmten fast 80 Prozent zu und gehen offensichtlich auch mit gutem Beispiel voran. Es zeigt sich, dass bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch moralische Gründe eine wichtige Rolle spielen. Die Tatsache, dass der Großteil das Auto als Alternative hätte, unterstreicht dies umso deutlicher.

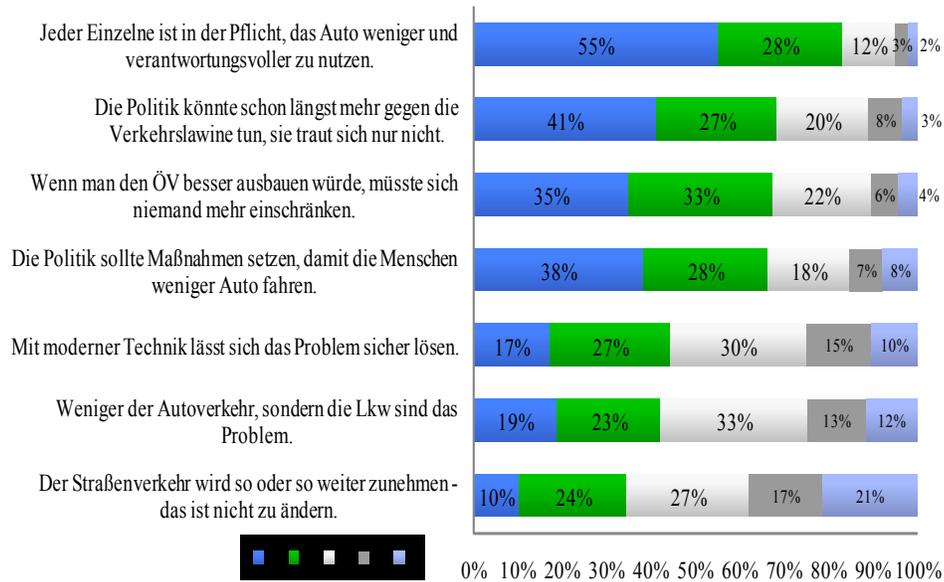
Verantwortungsbewusstsein

Aber auch von der Politik erwarten die Fahrgäste (ebenso wie die Autofahrer/-innen) mehr Handlungsbereitschaft. Große Zustimmung fanden die Sätze: „Die Politik könnte schon längst mehr gegen die Verkehrslawine tun, sie traut sich nur nicht.“ „Die Politik sollte Maßnahmen setzen, damit die Menschen weniger Auto fahren.“ Während hier die Zustimmung bei etwa zwei Dritteln liegt, kommt eine definitive Ablehnung nur von wenigen (bis drei Prozent). Aber auch die hohe Zustimmung zur Aussage „Wenn man den öffentlichen Verkehr besser ausbauen würde, müsste sich niemand mehr einschränken“ ist eine Handlungsaufforderung.

Handlungsaufforderung an Politik

Die Öffi-Nutzer/-innen scheinen etwas optimistischer in die Zukunft zu blicken als ihre Kollegen/-innen, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. So gab es die größte Ablehnung, nämlich 35 Prozent, bei folgender Aussage: „Der Straßenverkehr wird so oder so weiter zunehmen – das ist nicht zu ändern.“ Vergleichsweise wenige (33 Prozent) stimmen hier zu.

Frage: „Der Straßenverkehr trägt stark zum Treibhauseffekt bei und stellt auch für Österreich ein großes Klimaproblem dar. Stimmen Sie folgenden Aussagen zu oder lehnen Sie sie ab? (1 = sehr, 2 = ziemlich, 3 = mittelmäßig, 4 = wenig, 5 = stimmt nicht)“



8. Pendeln: Frauen von Fahrtkosten besonders betroffen

Pendeln mit Pkw keine „Männersache“

Pendeln mit dem Pkw ist keineswegs eine männerdominierte Angelegenheit. Bei der Befragung der Linzer Pkw-Pendler/-innen stammten 43 Prozent der retournierten Fragebögen von Frauen, was ziemlich genau den Anteil der Frauen an den Beschäftigten in Oberösterreich im Jahr 2008 (44 Prozent) widerspiegelt. Bei der Befragung der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel liegt der Anteil der Frauen etwas höher, und zwar bei 45 Prozent. Frauen sind jedoch aus folgenden Gründen durch das Pendeln vergleichsweise stärker belastet:

Nach wie vor ist das Medianeinkommen (eine Hälfte verdient mehr, eine Hälfte weniger) der Arbeitnehmerinnen in Ober-

österreich brutto um 40 Prozent niedriger als jenes der Männer, wofür der hohe Anteil der Teilzeitbeschäftigung bei den Frauen (47 Prozent) mit ein Grund ist. Da das Pendlerpauschale jedoch ein Steuerfreibetrag ist, profitieren jene, die mehr verdienen, auch mehr davon. Wer nämlich aufgrund des niedrigen Einkommens keine oder wenig Lohnsteuer bezahlt, bekommt auch kein oder nur ein geringes Pendlerpauschale.

*weniger
Verdienst –
weniger
Unterstützung
fürs Pendeln*

Zweitens zeichnete sich bei der Befragung der Pkw-Pendler/-innen in Linz ab, dass Frauen im Durchschnitt kürzere Strecken zur Arbeit fahren. So liegt zum Beispiel der Anteil jener, die angeben, unter 20 Kilometer zur Arbeit zu fahren, bei den Frauen bei 43,1 Prozent und bei den Männern bei 32,6 Prozent, während umgekehrt bei Entfernungen über 30 Kilometer der Anteil der Männer mit 41 Prozent deutlich höher ist als der der Frauen mit 26,6 Prozent. Dies wäre auf den ersten Blick zwar eine Entlastung für die Frauen, was die Fahrtkosten betrifft. Gleichzeitig bedeutet eine geringere Distanz als 20 Kilometer zur Arbeit auch, dass der Anspruch auf Pendlerpauschale sehr oft gänzlich wegfällt. Das ergibt bei Fahrtstrecken um die 15 Kilometer doch ein Kostenbelastung.

*kein Anspruch
bei kürzeren
Arbeitswegen*

Drittens zeigte die Pendlerbefragung der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel, dass sich die Streckenlängen und somit auch die Kostenbelastungen bei Frauen und Männern bei Öffis kaum unterscheiden. Fahrtkosten von 71 Euro im Monat – die Durchschnittskosten aus den Angaben der Frauen – fallen bei geringeren Einkommen aber stark ins Gewicht. Somit ist wenig erstaunlich, dass sich 90 Prozent der Frauen für billigere Fahrpreise aussprechen, ein deutlich höherer Anteil als bei Männern (75 Prozent). Auch ist die Zustimmung der Frauen zu einem verbilligten Teilzeit-Ticket mit 54 Prozent hoch.

*relativ hohe
Belastung auch
bei Öffi-Nutzung*

9. Fazit

Die Erkenntnisse der Pendlerbefragungen sind vielfältig.

Viele der Teilergebnisse wären interessant für eine genauere Betrachtung: etwa der Zusammenhang zwischen der Möglichkeit, die eigene Arbeitszeit mitzubestimmen, und der Bereitschaft zur Nutzung bzw. der tatsächlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel; die Frage der Verteilungswirkung des derzeitigen Pendlerpauschales und – auch damit in Zusammenhang – das Thema Pendlerinnen.

*Handlungsempfehlung an die Politik:
Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel*

Was sich aber bei allen Befragungen zeigte, war die große Zustimmung für Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel. Eine Qualitätsoffensive in diese Richtung würde von allen begrüßt, egal, ob mit dem Auto, dem Bus, der Bahn etc. gefahren wird. Autofahrer/-innen wären unter den passenden Rahmenbedingungen großteils zum Umstieg bereit, Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel würden noch öfter damit unterwegs sein.

Dies ist ein deutlicher Handlungsauftrag an die Politik. Die Leute stehen öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur positiv gegenüber, sie erwarten auch entsprechende Initiativen. Gleichzeitig könnten so Probleme im Verkehrsbereich – wovon etwa Linz als Ballungsraum stark betroffen ist – erheblich gemildert werden. Und auch die negativen Folgen der Wirtschaftskrise auf den Arbeitsmarkt – die in Oberösterreich besonders dramatisch sind – würden gemindert. Mit Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel sollte gerade auch in Oberösterreich nicht gezögert werden.

INSTITUT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTEN

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@akooe.at
Internet: www.isw-linz.at