

Mobilität im Burgenland

Positionen der Arbeiterkammer Burgenland



Alfred Schreiner
AK-Präsident



Mag. Thomas Lehner
AK-Direktor

Vorwort

Das Burgenland gilt seit Jahrzehnten als ein Land der Pendlerinnen und Pendler. Die Wenigsten arbeiten in ihrer Wohngemeinde. Etwa 50.000 pendeln innerhalb des Burgenlandes. Und nochmal 50.000 pendeln – die meisten täglich – zu einem Arbeitsplatz in ein anderes Bundesland. Der größte Teil pendelt nach Wien. Viele nehmen also weite Strecken und lange Anfahrtswege auf sich, um zur Arbeit zu kommen. Pendeln innerhalb von größer gefassten Zentralräumen ist zur Regel geworden und mittlerweile fixer Bestandteil des Arbeitslebens. Und dadurch sind die Anliegen der Pendlerinnen und Pendler auch fixer Bestandteil unserer Arbeit als Interessenvertretung.

Pendlerbefragung, Verhandlungen mit den Verkehrsbetrieben, Spritpreiserhebungen und zahlreiche Anträge im Rahmen der AK-Vollversammlung sind nur ein Teil unserer Arbeit für Pendlerinnen und Pendler. Wichtig ist auch der Einsatz der Arbeiterkammer im Rahmen des Arbeitnehmerförderungsbeirates. Neben dem Lehrlingsförderungszuschuss und der Qualifikationsförderung ist der Fahrtkostenzuschuss des Landes eine wichtige Säule der Förderung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Die vorliegende Broschüre soll die Ergebnisse, Erfolge und Erfahrungen der letzten Jahre bündeln und gleichzeitig auch einen Ausblick geben, wohin es in der Verkehrspolitik im Sinne der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gehen kann. Immer unter der Prämisse, Mobilität für alle sicher und nachhaltig als Grundversorgung zu gewährleisten.

Alfred Schreiner
Präsident

Mag. Thomas Lehner
Direktor

Die Autorinnen

Stefanie Kern, MSc (WU), geb. 1990, wohnhaft in Draßburg. Bachelor in Internationale Betriebswirtschaftslehre mit Spezialisierung auf Verhaltenswissenschaftlich Orientiertes Management sowie Unternehmensführung und Controlling an der Wirtschaftsuniversität Wien und der St. Petersburg State University, Master in Marketing an der Wirtschaftsuniversität Wien und der University of Florida. Seit Juli 2014 wirtschaftspolitische Referentin der Arbeiterkammer Burgenland.

Gabi Tremmel, Mag.a phil., geb. 1984, wohnhaft in Oberpetersdorf. Studium der Publizistik- und Kommunikationswissenschaft an der Universität Wien und der Universität von Jyväskylä. Redaktionelle Mitarbeiterin div. Printmedien. 2009-2011 Projektkoordinatorin www.bf-archiv.at, 2009-2012 Landesgeschäftsführerin der SPÖ Frauen Burgenland und seit März 2012 Referentin im Büro des Präsidenten der Arbeiterkammer Burgenland sowie zuständig für Frauenangelegenheiten.

Quellen

Arbeiterkammer Burgenland – Arbeitsklima-Index 2015

Arbeiterkammer Burgenland – Positionspapier

Arbeiterkammer Österreich – Gut informiert im Öffentlichen Verkehr, Ausgabe 2014

Arbeiterkammer Salzburg – Einkommensbericht 2014

Land Burgenland – Gesamtverkehrsstrategie 2014

Schienen Control – Wir stärken die Rechte der Bahnkunden

Sozial- und Wirtschaftsstatistik aktuell 6/14

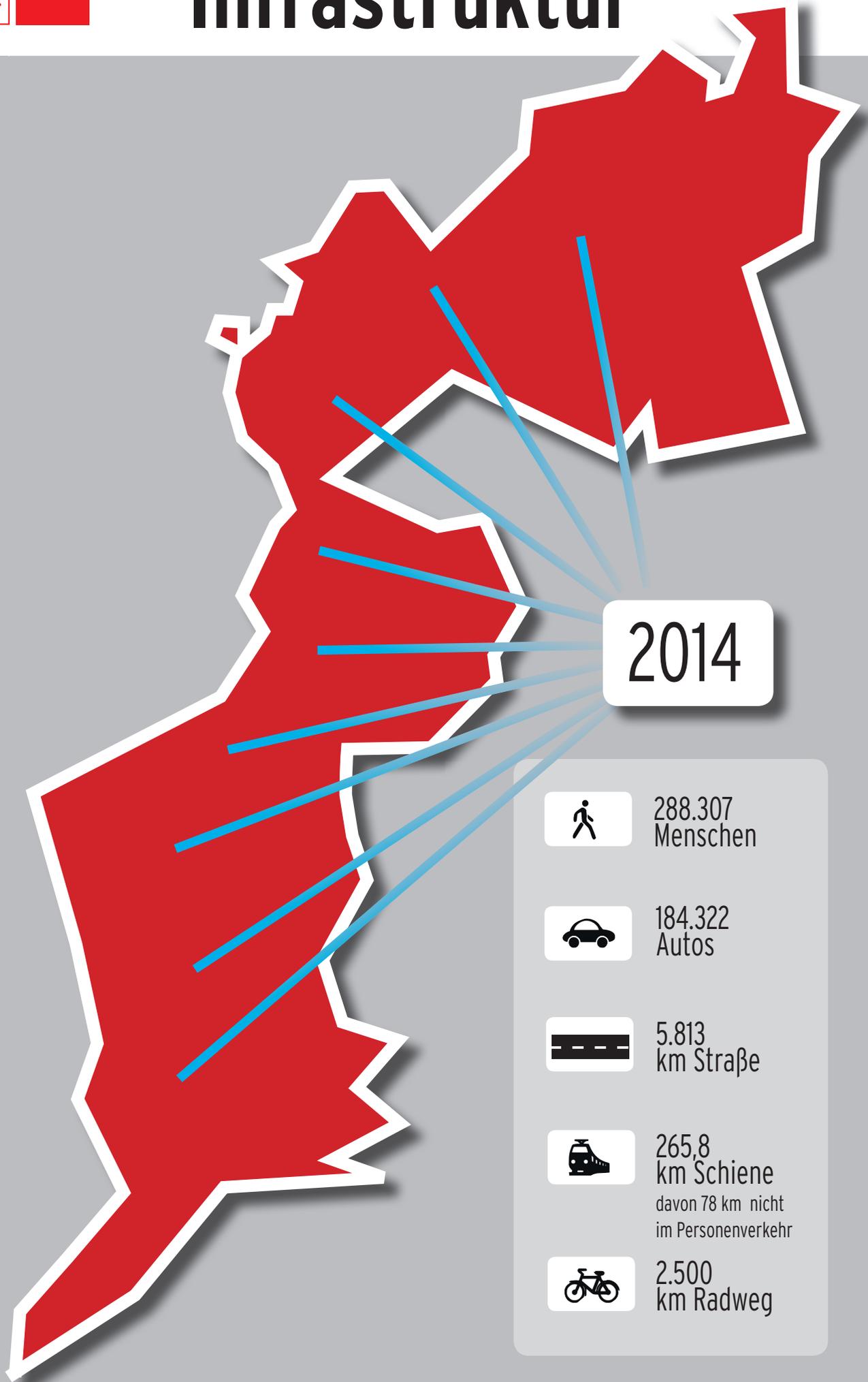
Statistik Austria

Statistik Burgenland – Burgenländisches Jahrbuch 2014

Inhalt

1	Gastbeiträge	7
1.1	Öffentlicher Verkehr im Burgenland -PendlerInnen stehen im Fokus.....	7
1.2	Unterwegs im Burgenland – Auf gute Verbindung!	9
2	Leitbild und Ziele	11
3	Gesamtverkehrsstrategie 2014	13
3.1	Fahrgastrechte	14
4	Ergebnisse Arbeitsklima-Index: Pendeln im Burgenland	15
4.1	Die Einkommenssituation im Burgenland.....	16
5	Forderungen	19
5.1	Individueller motorisierter Verkehr.....	19
5.1.1	Entwicklung der Spritpreise im Burgenland seit 1998	20
5.1.2	Ökologisierung	20
5.2	Öffentlicher Verkehr	21
5.2.1	Pendlerbefragung 2015/2016.....	21
5.2.2	Forderungen Öffentlicher Verkehr.....	22
5.2.3	Nicht motorisierter Verkehr	24
5.2.4	TOP-Jugendticket	24
5.3	Pendlerförderung	25
6	Ausblick	27
7	Anhang	29
7.1	Trendanalysen alter PendlerInnenbefragungen seit 2006.....	29

Infrastruktur



1 Gastbeiträge

1.1 Öffentlicher Verkehr im Burgenland - PendlerInnen stehen im Fokus

Das Land Burgenland wendet im Jahr 2016 17,5 Mio. Euro für den Öffentlichen Verkehr auf. Gemeinsam mit dem Bund, den Eisenbahnunternehmen und den Gemeinden wurden im Burgenland in den letzten beiden Jahren mehr als 50 Mio. Euro in Bahnhöfe und Eisenbahninfrastruktur investiert. Die Investitionen in den Öffentlichen Verkehr schlagen sich in jährlich steigenden Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn nieder.

Lassen Sie mich zunächst auf die Rolle und die Möglichkeiten der Länder im Bereich der Organisation des Öffentlichen Verkehrs in Österreich eingehen: Im Jahr 2000 ist das „Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz“ in Kraft getreten. Zentrale Bestimmung ist, dass der Bund ein Grundangebot im Umfang des Fahrplanes des Jahres 1999/2000 sicherstellt. Darüber hinausgehende Verkehrsleistungen müssen im Wesentlichen von den Ländern und den Gemeinden finanziert werden. Im Burgenland werden ungefähr 80% der Verkehrsleistungen vom Bund bestellt und finanziert. Ca. 20% entfallen auf Verkehrsdiensteverträge des Landes. Die Planung der Verkehrsdienste wird in diesem Gesetz generell als Aufgabe der Länder und Gemeinden festgelegt.

Weitere Vorgaben für das Land ergeben sich aus dem Europarecht. Mit der „Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ wurde im Jahr 2009 im Bereich des Öffentlichen Verkehrs das Wettbewerbsprinzip eingeführt. Aufträge sind in einem Vergabeverfahren zu erteilen, für bestimmte Ausnahmefälle – insbesondere auf Nebenbahnen – ist aber weiterhin eine Direktvergabe zulässig.

Das Land Burgenland arbeitet seit den 1980-er Jahren erfolgreich mit Wien und Niederösterreich im Verkehrsverbund Ostregion (VOR) zusammen. Durch die geänderten Rahmenbedingungen ist die Rolle des Verkehrsverbundes immer wichtiger geworden. Mittlerweile steht den beteiligten Ländern im VOR eine kompetente Verkehrsplanungsabteilung zur Verfügung. Die Planungen erfolgen bundesländerübergreifend, wodurch Synergien gezogen und den Verkehrsunternehmen mit entsprechendem Gewicht gegenüber getreten werden kann (im Gebiet des VOR wird ca. die Hälfte der Verkehrsleistungen Österreichs abgewickelt).

Die Burgenländische Landesregierung hat die Vorgaben für die Maßnahmen und Planungen im Öffentlichen Verkehr im Jahr 2014 in der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland zusammengefasst. Diese bildet die Basis für die Arbeit des VOR und der Gesamtverkehrskoordination im Burgenland. Die wichtigste Zielgruppe der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland bilden die Pendlerinnen und Pendler. Es wird ein besonderer Fokus auf effiziente, sichere, leistbare und komfortable Verbindungen in die Ballungsräume gelegt. Mehr als 43% der Wienpendlerinnen und –pendler aus dem Bezirk Neusiedl am See verwenden die gut ausgebauten Bahnverbindungen. Noch besser angenommen wird das öffentliche Verkehrsangebot von den Wienpendlerinnen und –pendlern aus dem Südburgenland: rund 50% geben dem gut funktionierenden Bussystem den Vorzug gegenüber dem eigenen PKW. Die Kapazitäten werden laufend ausgebaut.

Die Anforderungen der Pendlerinnen und Pendler werden immer höher. Genügte es früher noch am Morgen, zu Mittag und am Abend Verbindungen anzubieten, so müsste heute über den ganzen Tag bis in die Abend- und Nachtstunden ein gutes Angebot bereitgestellt werden, um den geänderten Anforderungen der Arbeitswelt und der verschiedenen Lebensstile gerecht zu werden. Für die Burgenländischen Regionen bedeutet das: Im Nord- und im Mittelburgenland besteht laufend Anpassungsbedarf hinsichtlich der Kapazitäten und hinsichtlich der Infrastruktur. Im Südburgenland bestehen über die Hauptachsen sehr gute Busdirektverbindungen nach Wien. Viele Gemeinden mit ausgeprägter Streusiedlungslage stellen aber eine besondere Herausforderung für den Öffentlichen Verkehr dar. Überdurchschnittlich Viele sind auf den PKW angewiesen. Hier sind bedarfsorientierte Lösungen gefragt.

Welche Maßnahmen und Ziele enthält nun die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland?

Definition von Mindeststandards für öffentliche Verkehrsverbindungen: In einem österreichweiten Projekt wurde für bestimmte Siedlungsgrößen eine bestimmte Mindestanzahl an täglichen Verkehrsverbindungen vorgeschlagen. Diese Mindeststandards wurden von der Burgenländischen Landesregierung als Vorgabe für die Planungen des VOR im Burgenland übernommen.

Direkte Eisenbahnverbindung von Eisenstadt nach Wien: Durch den Bau der Schleifen Eisenstadt und Ebenfurth sowie Investitionen in die Pottendorfer Linie soll die Fahrzeit von 1:06 Stunden auf 42 Minuten reduziert werden.

Elektrifizierung und Beschleunigungsmaßnahmen entlang der Strecke Deutschkreutz – Sopron – Mattersburg – Wr. Neustadt – (Wien): Ermöglichung von schnelleren und komfortableren Verbindungen.

Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens Wien – aktuelle Planungen der ÖBB

könnten eine Zeitersparnis aus Eisenstadt und Neusiedl am See von 15 Minuten bewirken.

Verbesserung der Erreichbarkeit von Wien und Eisenstadt aus dem Südburgenland: Gemeinsam mit Ungarn wird derzeit intensiv an EU-Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des Projektes Grenzbahn und an beschleunigten Pendlerzügen Jennersdorf – Szombathely – Wien/Eisenstadt gearbeitet.

Verbesserung der Erreichbarkeit von Graz: Das Zielnetz 2025+ der ÖBB beinhaltet die Elektrifizierung der Strecke Szentgotthard – Graz. Möglichkeiten für Busanbindungen an Graz aus dem Raum Oberwart werden gemeinsam mit der Verkehrsplanung der Steiermark untersucht.

Der Straßenbereich soll nicht unerwähnt bleiben: Hier sieht die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland insbesondere den dreistreifigen Ausbau der Ostautobahn Flughafen – Neusiedl am See sowie den Bau der S7 von der A2 bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz vor.

Die Gesamtverkehrsstrategie wurde bewusst nicht als bloßes Verkehrskonzept mit einer Aufzählung von Infrastrukturmaßnahmen abgefasst. Es wurden konkret messbare Ziele definiert. Der Leitsatz lautet: Gemeinsam mehr erreichen, nachhaltig – innovativ – sicher. Sie finden die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland zum Nachlesen im Internet.

Autor Mag. Peter Zinggl, LL.M., Stabstellenleiter der Abteilungen Raumordnung und Wohnbauförderung im Amt der burgenländischen Landesregierung. Er ist Gesamtverkehrskordinator und damit Experte in allen Fragen des Öffentlichen Verkehrs im Burgenland.

1.2 Unterwegs im Burgenland – Auf gute Verbindung!

Das Burgenland hat sich zu einer prosperierenden Region entwickelt. Es ist im Spannungsfeld der Großräume Wien und Graz in das Zentrum von Europa gerückt und ist eng mit den östlichen Nachbarn verknüpft.

Das Burgenland als Land der Pendlerinnen und Pendler (knapp 100.000 haben ihren Arbeitsplatz außerhalb der Wohngemeinde) muss dabei einerseits einen Fokus auf gute Verbindungen in die Ballungsräume (um die 25.000 pendeln nach Wien) setzen, aber auch die Möglichkeiten im Nahverkehr optimieren - nahezu zwei Drittel (rund 88.500) der Pendlerinnen und Pendler haben ihren Arbeitsplatz im Burgenland.

Die Mobilitätszentrale Burgenland ist eine Servicestelle des Landes Burgenland, sie ist der Verkehrskoordination zugeordnet und setzt sich mit allen Bereichen der klimaschonenden Mobilität auseinander. Die Aufgaben von

"b-mobil.info" gehen weit über die regionale Fahrplan- und Tarifauskunft hinaus. Die Mobilitätszentrale ist Anlaufstelle zu allen Themen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), für einzelne Personen aber auch für Kindergärten/Schulen, Seniorenverbände, Betriebe, Gemeindevertreter/innen, Verkehrsunternehmen und Institutionen. Sie erfüllt aber auch organisatorisch, koordinative und verkehrsplanerische Aufgaben. Im Bereich des Mobilitätsmanagements ist sie Schnittstelle zwischen Kunden, Verkehrsbetreibern und Politik. Des Weiteren arbeitet sie im Rahmen von grenzüberschreitenden oder transnationalen EU geförderten Mobilitäts- und Verkehrsprojekten an einer Weiterentwicklung der ÖV-Infrastruktur und des ÖV-Angebotes.

Über 52.000 Kundenkontakte (persönlich, telefonisch und per E-Mail) tragen wesentlich dazu bei das ÖV-Anbot kundenfreundlich zu gestalten. Insbesondere bei Fahrplanumstellungen – wobei die Fahrplanumstellung im Dezember 2015 (Eröffnung des Hauptbahnhofes Wien) besonders herauszuheben ist – wenden sich Kunden häufig mit Fragen und etwaigen Beschwerden an das Team der

Mobilitätszentrale Burgenland. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Verkehrskoordination des Landes Burgenland, dem Verkehrsverbund und den Verkehrsanbietern gelingt es oft auf direktem Weg eine Lösung zu finden und Alternativen aufzuzeigen.

Überregionale Mobilität in Richtung Ballungszentren versus regionale Mobilität im ländlichen Raum

Auf den Hauptachsen wird der öffentliche Verkehr sehr gut angenommen. Rund 43 % der Wienpendlerinnen und Wienpendler aus dem Bezirk Neusiedl am See nutzen die gut ausgebauten Bahnverbindungen. Noch besser angenommen wird das öffentliche Verkehrsangebot von den Wienpendlerinnen und -pendlern aus dem Südburgenland: rund 50 % geben dem gut funktionierenden Busystem den Vorzug gegenüber dem eigenen Pkw.

Abseits der Hauptachsen machen flexible Arbeitszeiten sowie die steigende Zahl der Teilzeitbeschäftigten eine Bedienung mit klassischen öffentlichen Verkehrsangeboten immer schwieriger. In der Flächenbedienung fehlen oft vergleichbare ÖV-Angebote, um in der Region mobil zu bleiben. So ist z.B. die öffentliche Erreichbarkeit des Bezirksvororts nicht immer garantiert. Gemeinden mit ausgeprägtem Streusiedlungscharakter stehen dabei vor einer besonderen Herausforderung. Bedarfsgerechte kleinregionale/kommunale Verkehre (sogenannte Mikro-ÖV Angebote), die einerseits den geänderten Anforderungen und Lebensstilen gerecht werden und andererseits die Finanzierbarkeit des Gesamtsystems gewährleisten, sind dafür die optimale Lösung.

Mikro-ÖV: ein Lösungsansatz für Mobilitäts Herausforderungen im ländlichen Raum

Aus diesem Grund hat sich das Land Burgenland 2015 entschlossen die „Mikro-ÖV Initiative Südburgenland“ zu starten. Hierbei wurden alle Gemeinden des Südburgenlan-

des besucht und mit einem Grundkonzept für eine mögliche Mikro-ÖV Lösung inklusive der Information über Fördermöglichkeiten ausgestattet. 15 Gemeinden (Stand: Juni 2016) haben sich, zum Teil in Kooperation mit Nachbargemeinden, zur Umsetzung dieser bedarfsgesteuerten Mobilitätslösung entschlossen.

Das Rad hat Potential: Burgenland radelt (noch) nicht zur Arbeit

Österreichweit ist der Trend zur „multimodalen Wegekette“ zu beobachten; d. h. z.B. mit dem Rad zum ÖV-Knoten oder zur Park&Drive Anlage, danach mit Bus/Bahn weiter usw. Dieser Trend ist im Burgenland noch nicht angekommen. Mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren war im Burgenland bislang eher die Ausnahme als die Regel. Weniger als 5 % der Berufstätigen nutzen diese Möglichkeit. Gemeindeübergreifende Arbeitswege werden so gut wie gar nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei würden Radlerinnen und Radler prinzipiell gute Voraussetzungen vorfinden. Viele Ortschaften sind an das gut ausgebaute Radroutennetz angebunden. Teilweise ist das bestehende Netz stark auf die touristische Nutzung ausgelegt und entspricht kaum den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs. Für die Förderung des Radfahrens auf dem Weg zur Arbeit müssen folgende Faktoren mit berücksichtigt werden: direkte und attraktive Radwegverbindungen zwischen Wohnort und Arbeit, und die Möglichkeit der sicheren Aufbewahrung des Fahrrads am Arbeitsort oder an der ÖV-Haltestelle.

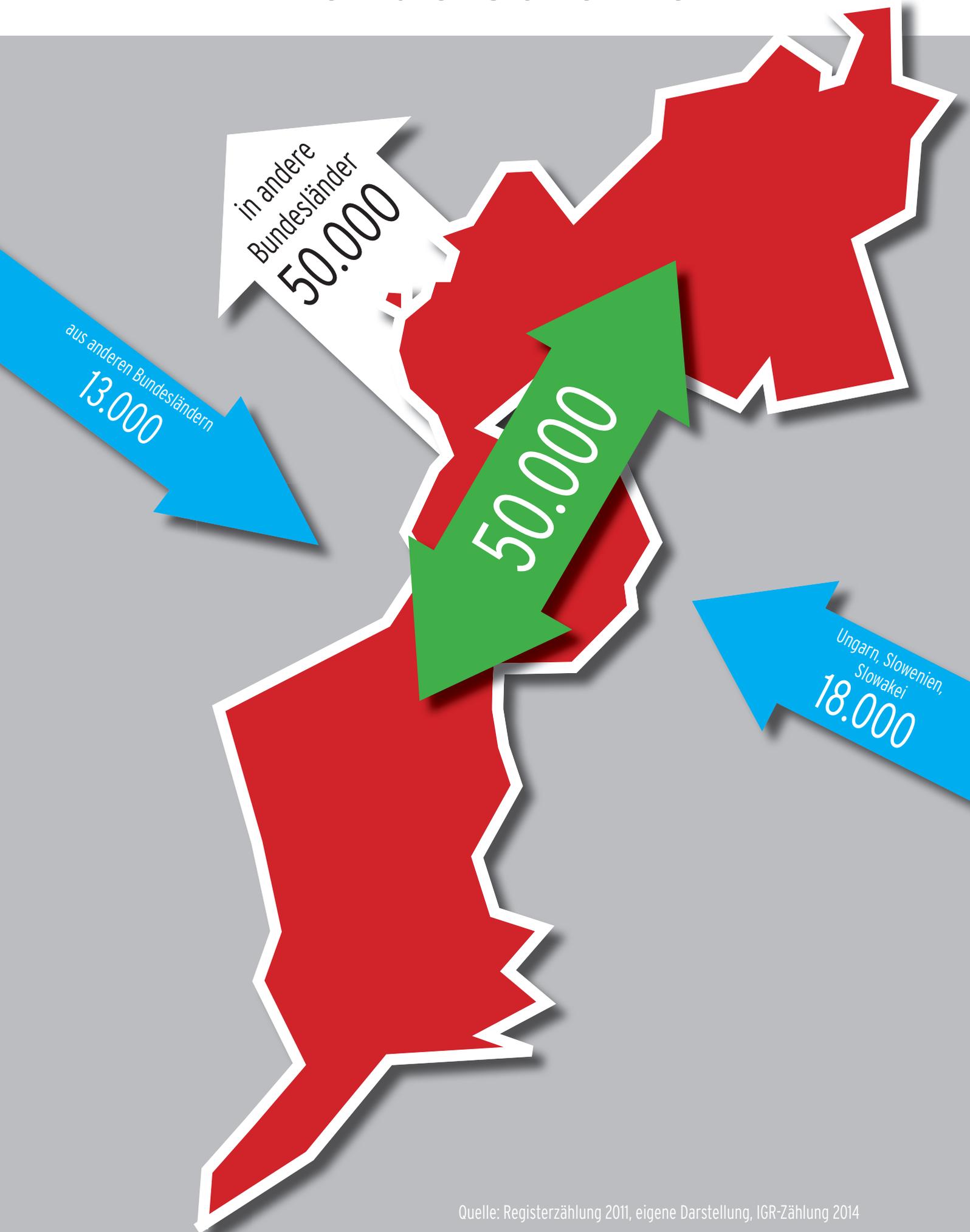
Durch die immer stärkere Verbreitung des E-Fahrrades (Pedelec) werden einige dieser Faktoren relativiert, da sich das Einzugsgebiet mit einem Pedelec gegenüber einem herkömmlichen Fahrrad in etwa verdoppelt und sich Dusch- und Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz erübrigen könnten.

Im Rahmen des EU-Projektes „SMART Pannonia“ wird ein Alltagsradwegenetz konzipiert werden, das die direktesten Radverbindungen aufzeigt. Zusätzlich werden Radabstellanlagen an ÖV-Knoten geschaffen. Der Lehrgang „Kommunale/r Mobilitätsbeauftragte/n“ wird ab Frühjahr 2017 angeboten werden und rund 50 burgenländische Gemeinden erhalten kostenlos die Möglichkeit ein klimafreundliches Mobilitätskonzept ihrer Gemeinde gemeinsam mit externen Experten zu erarbeiten.

Fazit: Gependelt wird nicht nur auf den Hauptachsen in Richtung der Ballungsräume, wir arbeiten daran auch die regionale Mobilität im ländlichen Raum aufrecht zu erhalten und zu verbessern.

Autorin Mag.^a(FH) Martina Jauck, Leiterin der Mobilitätszentrale Burgenland, ist selbst regelmäßige ÖV-Benutzerin und erledigt Ihre täglichen Wege - soweit möglich - gerne mit dem Fahrrad.

Pendelströme



2 Leitbild und Ziele

Die Arbeiterkammer Burgenland sieht eine Verpflichtung seitens Bund und Land, den hier lebenden Menschen eine bedarfsorientierte Grundversorgung in der Mobilität bereitzustellen. Dieses Angebot an Mobilität soll nachhaltig und kostengerecht erfolgen und muss für die Burgenländerinnen und Burgenländer leistbar sein. Eine nachhaltige und sozial gerechte Mobilität sichern heißt, der Bevölkerung weitestgehend unabhängig vom Wohnort und dem verfügbaren Einkommen Mobilität zur Verfügung zu stellen und möglichst umweltschonend für die Zukunft zu sichern. Demzufolge sind die Bereitstellung und der zielgerichtete Ausbau der technischen Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, der öffentliche Verkehr auszubauen und neue Verkehrskonzepte, welche die Mobilität der Bevölkerung auch in dünnbesiedelten Regionen und einkommensschwachen Haushalten sichern, zu entwickeln.

Warum den öffentlichen Verkehr ausbauen?

- Öffentliche Verkehrsmittel haben in der Regel eine weit bessere Umweltbilanz als Autos – egal, ob es um Treibhausgase, Luftverschmutzung (z.B. Feinstaub), Energieeffizienz, Flächenverbrauch oder Lärm geht. Maßnahmen zum Klimaschutz sind für die Arbeiterkammer aber nicht ausschließlich aus einem umweltpolitischen Blickwinkel zu betrachten, sondern auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Beschäftigung, Einkommensverteilung und sozialen Zusammenhalt.
- 84.000 Menschen arbeiten im Öffentlichen Verkehr. Gemeinsam mit den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sichert der Öffentliche Verkehr insgesamt 170.000 Arbeitsplätze in Österreich. Der Öffentliche Verkehr ist somit auch ein leistungsstarker Wirtschafts- und Jobmotor.
- Ebenfalls positiv wirkt sich der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel in Fragen der Verteilung auf Gruppen mit geringem Einkommen aus. Für die österreichischen

Haushalte sind die Ausgaben für Verkehr und Mobilität der zweitgrößte Ausgabenposten. Dabei gibt es ein starkes Stadt-Land-Gefälle: In ländlichen Regionen (mit bis zu 10.000 Einwohnern) gibt ein durchschnittlicher Haushalt für sein(e) Kraftfahrzeug(e) monatlich etwa 482,-- Euro, für den Öffentlichen Verkehr nur 18,-- Euro aus, in Wien hingegen nur 297,-- Euro fürs KFZ und 65,-- Euro für den Öffentlichen Verkehr.¹

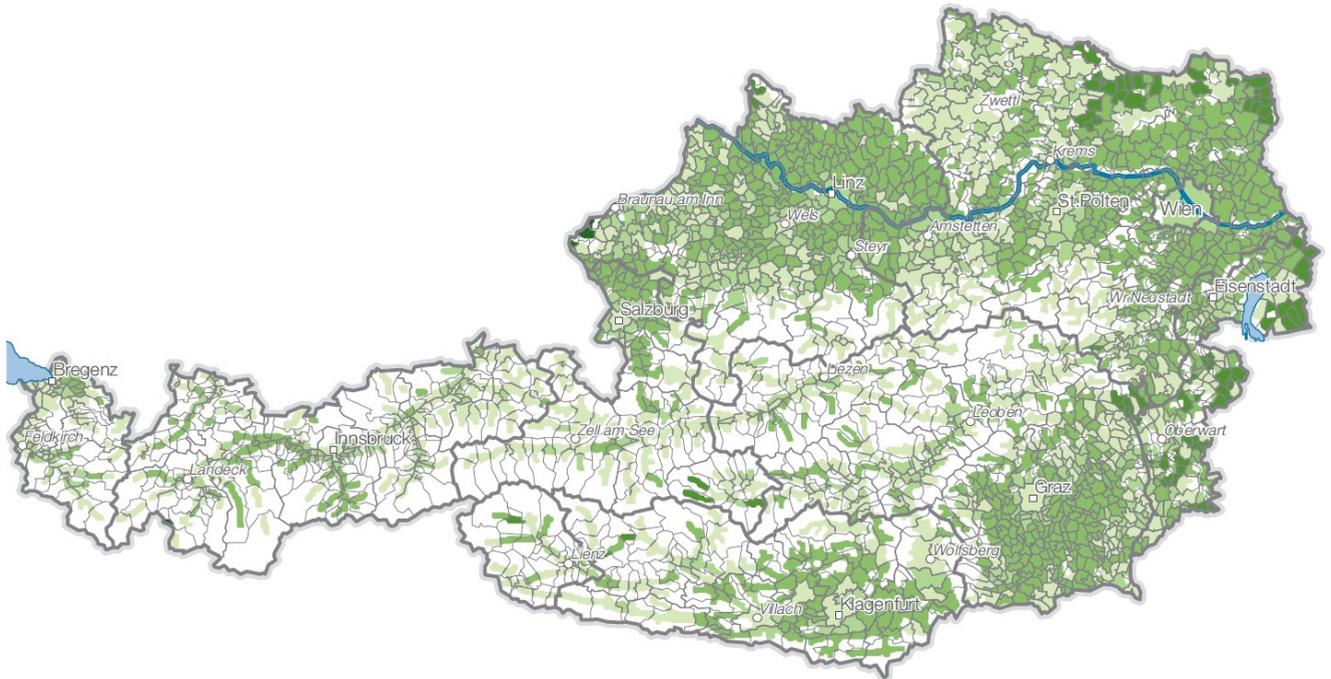
- Gerade Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit niedrigen Einkommen haben anteilig besonders hohe Arbeitswegkosten, ein günstiges öffentliches Verkehrsangebot ist für sie von existentieller Bedeutung. Insbesondere angesichts der Entwicklung in Bezug auf Arbeitszeitverteilung und Flexibilisierung.
- Mobilität gewährleistet den sozialen Zusammenhalt einer Gesellschaft. Sie ermöglicht die Teilnahme an Bildung und Ausbildung, Freizeitaktivitäten, Gesundheitswesen, Besorgungen des täglichen Lebens und schließlich die Ausübung einer beruflichen Tätigkeit.

Somit ergeben sich folgende verkehrspolitische Ziele und Strategien:

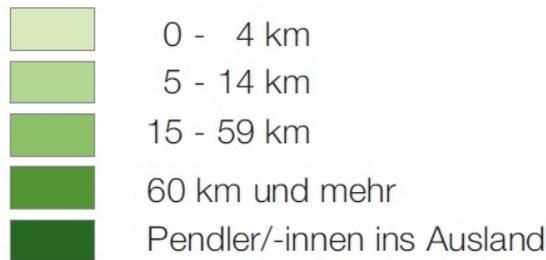
- Erhöhung der regionalen Erreichbarkeit und der inneren Aufschließung des Landes
- Attraktivierung des Personen- und Güterverkehrs für ArbeitnehmerInnen und Unternehmen
- Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit und somit der Standortqualität des Burgenlandes
- Abstimmung und Integration der Verkehrspolitik mit den angrenzenden Bundes- und Nachbarländern
- Schaffung umweltfreundlicher Verkehre und Erhöhung der Verkehrssicherheit

¹ Konsumerhebung Statistik Austria, SWSA 6/14

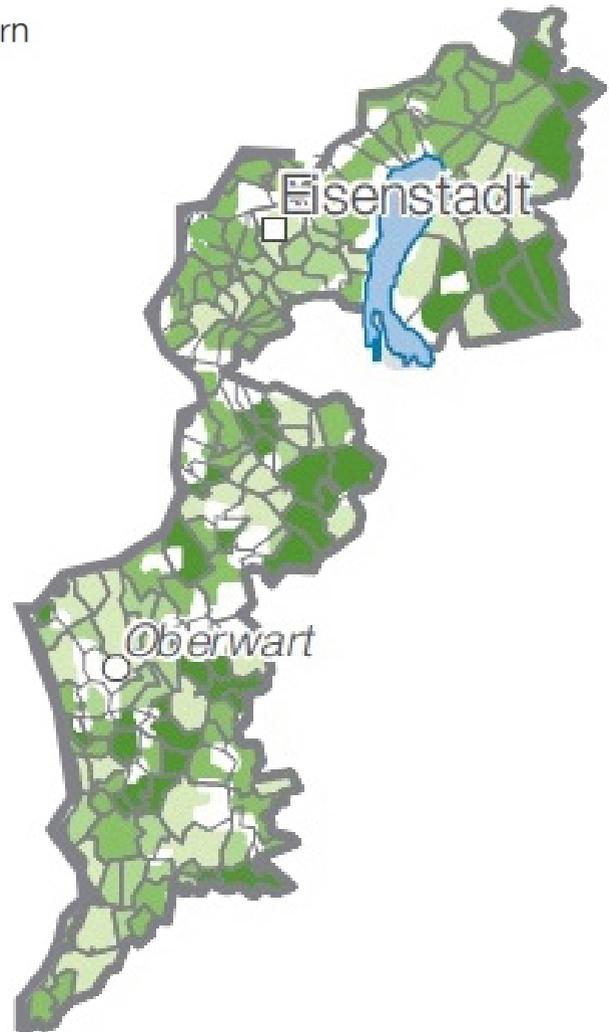
Pendeldistanzen



Häufigste Pendeldistanz in Straßenkilometern



-  Grenzen der Bundesländer
-  Grenzen der Bezirke
-  Grenzen der Gemeinden
-  Wald, Almen und Ödland



3 Gesamtverkehrsstrategie 2014

Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurde am 15. Juli 2014 durch die Burgenländische Landesregierung beschlossen und folgt somit dem Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 2002. Ziel dieser Strategie ist die Erhebung des Ist-Zustandes im Burgenland sowie eine passende nachhaltige Verkehrsstrategieentwicklung. In diesem Sinne wurden Rahmenbedingungen zur Verbesserung des Verkehrssystems entwickelt und eine bessere Ausrichtung auf die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen sichergestellt. Die Bedarfserhebung der unterschiedlichen Zielgruppen erfolgte im Rahmen einer Bürgerbeteiligung. Diese war in 10 Veranstaltungen unterteilt, an denen ca. 500 Personen teilnahmen. Ein Projektbeirat mit ExpertInnen (auch der Arbeiterkammer Burgenland) wurde erstellt, sowie SchülerInnen und Lehrlinge in die Befragung eingebunden. Zusätzlich wurde eine Haushaltsbefragung an ca. 10.820 Haushalte gestartet. In der Gesamtverkehrsstrategie 2014 wurden bedarfsgerechte Lösungen für PendlerInnen, SchülerInnen, Lehrlinge und Studierende, die gesamte Bevölkerung, TouristInnen und die gesamte burgenländische Wirtschaft erarbeitet. Die Strategie wird durch das laufend geführte „Forum Verkehr“ begleitet. Eine erste Evaluierung ist in fünf Jahren geplant.

Die Strategie ist in acht Umsetzungsfelder unterteilt. Diese lauten:

- Direkte Verbindung in die Zentren
- Einfach ans Ziel mit Bus und Bahn
- Flexible Lösungen im ländlichen Raum
- Fahrrad im Alltag
- Mit Sicherheit!
- In die Zukunft bewegen
- Wissen wie!
- An einem Strang ziehen

In diesen Umsetzungsfeldern sind konkrete Maßnahmen wie z.B. eine direkte Eisenbahnverbindung von Eisenstadt nach Wien, der Taktknoten Mattersburg etc. enthalten, aber auch indirekte Punkte, denen noch

keine eindeutige Umsetzungsmaßnahme zuzuordnen ist, z.B. vermehrte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz. Weiters wurde auf Entwicklungen und Trends wie Umwelt und Klimawandel sowie EU-Ziele, Sicherheit, Energie, grenzüberschreitende Projekte etc. eingegangen. Dazu wurden aber teilweise noch keine konkreten Maßnahmen gesetzt.

Von 133.000 erwerbstätigen BurgenländerInnen haben ca. 100.000 ihren Arbeitsplatz nicht in ihrer Wohngemeinde. Davon pendeln ca. 50.000 in eine andere Gemeinde des Burgenlandes, ca. 50.000 arbeiten in einem anderen Bundesland. Jede/jeder Zweite fährt nach Wien, ca. 15.000 nach Niederösterreich. Ca. 13.000 Personen pendeln aus benachbarten Bundesländern in das Burgenland ein, ca. 18 % der unselbstständig Beschäftigten kommen aus dem Ausland ins Burgenland. 50 % der SchülerInnen und StudentInnen fahren mit Bahn und Bus z.B. PediBus in ihre Bildungseinrichtungen und auch TouristInnen nutzen die Infrastruktur des Burgenlandes.

Deshalb ist es für die Arbeiterkammer Burgenland besonders wichtig, dass das Zufriedenheitsniveau mit der Gesamtverkehrsstrategie 2014 hoch ist. Grundsätzlich sind erste Erfolge mit diesem Strategiepapier für die ArbeitnehmerInnen-Interessenvertretung schon zu sehen. Viele Forderungen aus vergangenen Jahren sind in Umsetzung oder in Planung. Wie schon erwähnt, ist die Arbeiterkammer Burgenland in der Fachbeiratsgruppe vertreten. Einige der geäußerten Forderungen sind in der Strategie enthalten, aber noch nicht mit konkreten Maßnahmen untermauert. Es gilt diese Strategien zu verfolgen und konkrete Maßnahmen für die BurgenländerInnen zu schaffen.²

² Land Burgenland - Gesamtverkehrsstrategie 2014 und Positionspapier der Arbeiterkammer Burgenland

3.1 Fahrgastrechte

Wer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, möchte seine Fahrt möglichst frei von Stress und Ärger gestalten. Deshalb sollten die Reisenden über ihre Rechte und Pflichten als Fahrgast informiert sein.

Grundsätzlich muss für jede Fahrt in Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus eine Fahrkarte gekauft werden. Innerhalb von Verkehrsverbänden besteht die Möglichkeit, das Verkehrsmittel frei zu wählen und mit einem einzigen Ticket zu benützen. Durch den Kauf der Fahrkarte kommt ein Vertrag zustande, der zwischen dem Fahrgast, der das Verkehrsunternehmen in Anspruch nimmt, und dem Verkehrsunternehmen, das den Fahrgast transportiert, vor Beginn der Fahrt abgeschlossen wird. Der Fahrgast bezahlt die Leistung somit im Vorhinein und erwirbt damit das Recht auf Beförderung. Als Gast muss man also das gekaufte Ticket so lange aufbewahren, bis man den Bahnsteig verlassen hat. Auch ist ein Fahrgast verpflichtet, den MitarbeiterInnen des Verkehrsunternehmens das Ticket auf Verlangen auszuhandigen, sowie sich gegebenenfalls auszuweisen. Fahrgast-Probleme sind vielfältig. Die häufigsten Probleme im Öffentlichen Verkehr sind Verspätungen und Ausfälle der Transportmittel. Diese sind für Fahrgäste immer unangenehm und oft genug auch mit Kosten verbunden. Die Rechte der Reisenden sind im Fahrgastrechtgesetz festgehalten.

Viele wissen nicht, dass ihnen bei Verspätungen und Ausfällen Entschädigungen zustehen. Bahnunternehmen müssen zum Beispiel einen vorgegebenen Pünktlichkeitsgrad von 95 % erreichen. Wird dieser in einem Monat nicht erreicht, haben Besitzer einer Jahreskarte Anspruch auf Entschädigung. Diese Pünktlichkeitsgrade werden auf den Websites der Bahnunternehmen veröffentlicht. Für die Inanspruchnahme der Entschädigung muss man sich für die benützte Strecke registrieren lassen. Bei Wochen- und Monatskartenbesitzern gilt ein Zug ab 30 Minuten Verzug als verspätet. In diesem Fall

werden pro Verspätungsfall 0,75 € als Entschädigung ausbezahlt. In der Geltungsdauer müssen jedoch sechs Verspätungen vorgekommen sein, denn die Erstattung erfolgt erst ab 4,00 €.

Bei Einzeltickets gibt es eine 25-%ige Entschädigung ab einer Verspätung von 60 Minuten und ab 120 Minuten zumindest 50 %. Allerdings werden zurzeit nur zu spät kommende Fernverkehrszüge in diese Berechnung hineingenommen. Wenn aufgrund einer Zugverspätung der Anschluss verpasst wird, kann auf die Weiterfahrt verzichtet werden und eine anteilmäßige Erstattung des Fahrpreises beantragt oder die Reise sofort fortgesetzt werden. In diesem Fall wird die Geltungsdauer des Tickets ohne Mehrkosten verlängert.

Seit 1. März 2013 gibt es auch Mindestfahrgastrechte für Busreisende, welche in der Verordnung EU Nr. 181/2011 festgelegt sind. Dazu gehören zum Beispiel nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen, der Zugang von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu Verkehrsdiensten ohne Aufpreis, Ausstellung von (elektronischen) Fahrscheinen oder anderen Dokumenten, die den Beförderungsanspruch begründen, Anspruch auf Erstattung des vollen Fahrpreises oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung bei Fahrtannullierung oder großer Verspätung bzw. eine angemessene Hilfeleistung bei Annullierung oder großer Verspätung (gilt nur für Fahrten mit einer planmäßigen Dauer von über drei Stunden) und vieles mehr.

Weitere Informationen sind in der Broschüre der Arbeiterkammer Österreich „Gut informiert im öffentlichen Verkehr“ sowie bei der Schlichtungsstelle Schienen Control erhältlich.³

³ Broschüre „Gut informiert im Öffentlichen Verkehr“ der Arbeiterkammer Österreich Ausgabe 2014 sowie Broschüre „Wir stärken die Rechte der Bahnkunden“ der Schienen Control.

Steigerung Tariflohnindex zu Index für private PKW



4 Ergebnisse Arbeitsklima-Index: Pendeln im Burgenland

Die Arbeiterkammer erhebt jährlich ein direktes Feedback ihrer Mitglieder mithilfe des Arbeitsklima-Index. Die Arbeiterkammer Burgenland hat dieses Jahr zum neunten Mal einen eigenen Regionalindex für das Burgenland erheben lassen. Er zeigt, was die ArbeitnehmerInnen bewegt und wo als Interessenvertretung mit Forderungen angesetzt werden muss.

Für die Studie wurden im Zeitraum Februar bis Dezember 2015 insgesamt 523 ArbeitnehmerInnen im Burgenland in vier Erhebungswellen befragt. Österreichweit waren es 4.784 Personen. Die Auswahl erfolgte auf Basis einer statistisch gesicherten Zufallsstichprobe, die Ergebnisse sind repräsentativ für alle unselbständig Erwerbstätigen mit Wohnsitz im Burgenland.

Die Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten im Burgenland war seit 2009 in einer beständigen Aufwärtsentwicklung, während der Wert des Gesamtindex für Österreich insgesamt in diesem Zeitraum stagnierte und in der letzten Periode sogar gesunken ist. 2015 erfolgte ein massiver Einbruch im Burgenland: Der Arbeitsklima-Index für das Burgenland hat sich im Vergleich zu 2014 um sieben Punkte verschlechtert und liegt nun mit 108 Punkten nur mehr knapp über dem Österreichschnitt (106). Im Burgenland ist der Druck am Arbeitsmarkt besonders groß, die Einkommen sinken. Die Situation für die Beschäftigten wird immer schwieriger. Das drückt sich im Ergebnis des aktuellen Arbeitsklima-Index aus.

Mit ein Grund für die Abwärtsentwicklung der Zufriedenheit ist die Einkommenssituation der burgenländischen Beschäftigten. Diese stagnierte seit Beginn der Auswertungen und

war nach einem Anstieg 2014 nunmehr wieder deutlich gesunken.

Im Kapitel 4.1 wird genauer ausgeführt, dass es im Burgenland eine große Kluft zwischen den Einkommen der im Burgenland Beschäftigten und den BurgenländerInnen gibt. Mit ein Grund dafür ist, dass die BurgenländerInnen ihr hohes Einkommen aus anderen Bundesländern „importieren“. Deshalb lohnt es sich einen genauen Blick auf die Pendelsituation der BurgenländerInnen zu werfen.

277 der Befragten haben ihren Arbeitsort in einem anderen Bundesland. Das sind über 50 % aller TeilnehmerInnen der Studie. Im Gegensatz dazu gaben nur 1.874 der Befragten österreichweit an, ihren Arbeitsort in einem anderen Bundesland zu haben. Das entspricht rund 40 % der TeilnehmerInnen. Daher ist anzunehmen, dass die Burgenländerinnen und Burgenländer überdurchschnittlich viel pendeln.

Die Mehrheit der PendlerInnen benötigt im Burgenland 15 bis 45 Minuten, um zu ihrem Arbeitsort zu gelangen. Aufgerechnet auf ein Arbeitsleben von ca. 45 Jahren bedeutet das, dass eine Pendlerin oder ein Pendler im Burgenland fast 22.300 Stunden (das sind rund 930 Tage) benötigt, um der Arbeit nachzugehen. Bei den Befragten österreichweit sind es hingegen lediglich 20.900 Stunden (das sind rund 871 Tage).

Auf die Frage, welche Verkehrsmittel regelmäßig für den Weg zur Arbeit genutzt werden, antwortete die Mehrheit sowohl der im Burgenland als auch der österreichweit Befragten, dass sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit pendeln.⁴

⁴ Arbeitsklima-Index der Arbeiterkammer Burgenland, 2015

4.1 Die Einkommenssituation im Burgenland

Im Burgenland gibt es deutlicher als in den meisten anderen Bundesländern eine Kluft zwischen dem Einkommen der Beschäftigten (arbeitsortbezogen) und dem Einkommen der Burgenländerinnen und Burgenländer (wohnsitzbezogen). Dargestellt werden daher beide – der Fokus liegt jedoch auf der Einkommenssituation der Beschäftigten im Burgenland.

Für die **Beschäftigten im Burgenland** sind die Grundlage für die Berechnung die Daten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungen. Aus diesen Daten wird das monatliche Bruttomedianeinkommen (= gewichtetes Jahreseinkommen inkl. Sonderzahlungen dividiert durch 14) berechnet. Das monatliche Medianeinkommen betrug im Jahr 2014 im Burgenland 1.739 €. Damit lagen die ArbeitnehmerInnen im Burgenland an letzter Stelle im Bundesländervergleich. Das burgenländische Medianeinkommen belief sich auf gerade einmal 84 % des österreichischen Durchschnitts (2.078 €). Oder anders gesagt: Im Burgenland Beschäftigte verdienen um 20 % weniger als die Beschäftigten in Vorarlberg, die die Bundesländerreihung mit 2.183 € Monatseinkommen anführten.

Bedenklich ist die Entwicklung der Einkommen, die im Burgenland erzielt werden können. Zwischen 2013 und 2014 stieg das burgenländische Medianeinkommen um nur 1,5 %. Noch im Jahr 2010 betrug das burgenländische Medianeinkommen 86,5 % des österreichischen Durchschnitts. Die Einkommen im Burgenland fallen also weiter hinter die Einkommen in den anderen Bundesländern zurück. Mit einem Blick auf die Unterschiede zwischen Frauen und Männern ist festzustellen, dass Arbeiterinnen im Burgenland österreichweit das absolut niedrigste Einkommen überhaupt mit 1.144 € monatlich erzielten. Die höchsten Einkommen erzielten Frauen mit Arbeitsort Eisenstadt-Stadt. Lag das Gesamteinkommen im österreichweiten Bezirksvergleich nur auf Platz 54, so lag das

Fraueneinkommen in Eisenstadt-Stadt auf Platz 13 im Jahr 2014.

Anders stellt sich die Situation für die **burgenländische Wohnbevölkerung** dar: Hier lag das Burgenland im Österreichvergleich an zweiter Stelle mit einem durchschnittlichen Bruttomonatseinkommen von 2.245 €. Mehr verdienten nur die NiederösterreicherInnen mit 2.347 €. Die Datengrundlage ist hier die Lohnsteuerstatistik mit wohnortbezogenen Einkommen, die vom Finanzamt ermittelt wird. Angesichts des Unterschieds zwischen den wohnort- und arbeitsortbezogenen Einkommen im Burgenland liegt die Interpretation nahe, dass die BurgenländerInnen – ebenso wie die NiederösterreicherInnen – ihre relativ hohen Einkommen aus Wien „importieren“. Auch bei den Bezirksvergleichen rücken die burgenländischen Bezirke vor. Das vierthöchste Einkommen aller österreichischen Bezirke erzielten jene ArbeitnehmerInnen, die in der Stadt Eisenstadt wohnhaft sind. Das Bruttojahreseinkommen belief sich hier auf 35.792 €.⁵

⁵ Arbeiterkammer Salzburg – Daten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger sowie Lohnsteuerstatistik der Statistik Austria – Daten der Finanzverwaltung

Medianeinkommen Brutto 2014	Gesamt			ArbeiterInnen			Angestellte		
	Bundesland	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer
1 Vorarlberg	2.183	2.669	1.661	1.983	2.276	1.473	2.567	3.626	1.839
2 Oberösterreich	2.161	2.578	1.587	2.036	2.323	1.304	2.337	3.374	1.797
3 Wien	2.126	2.372	1.869	1.615	1.856	1.328	2.508	3.102	2.186
4 Steiermark	2.035	2.412	1.523	1.910	2.205	1.272	2.225	3.182	1.747
5 Niederösterreich	2.014	2.337	1.548	1.876	2.128	1.265	2.241	3.093	1.781
6 Salzburg	2.000	2.378	1.617	1.830	2.104	1.413	2.292	3.203	1.819
7 Kärnten	1.996	2.356	1.567	1.857	2.145	1.348	2.226	3.096	1.781
8 Tirol	1.971	2.355	1.589	1.869	2.136	1.461	2.175	3.129	1.712
9 Burgenland	1.739	2.025	1.409	1.605	1.870	1.144	1.998	2.786	1.660
Österreich	2.078	2.435	1.658	1.851	2.148	1.323	2.354	3.195	1.919

Medianeinkommen nach Bezirk 2014	Brutto gesamt		
	Bezirk	Gesamt	Männer
1 Eisenstadt-Stadt	1.935	2.389	1.623
2 Mattersburg	1.837	2.062	1.397
3 Oberpullendorf	1.793	2.064	1.295
4 Oberwart	1.785	2.107	1.402
5 Jennersdorf	1.758	2.040	1.330
6 Eisenstadt-Umgebung	1.722	1.939	1.362
7 Güssing	1.624	1.972	1.268
8 Neusiedl	1.477	1.689	1.233
9 Burgenland	1.739	2.025	1.409
Österreich	2.078	2.435	1.658

Quelle: Arbeiterkammer Salzburg – Daten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger

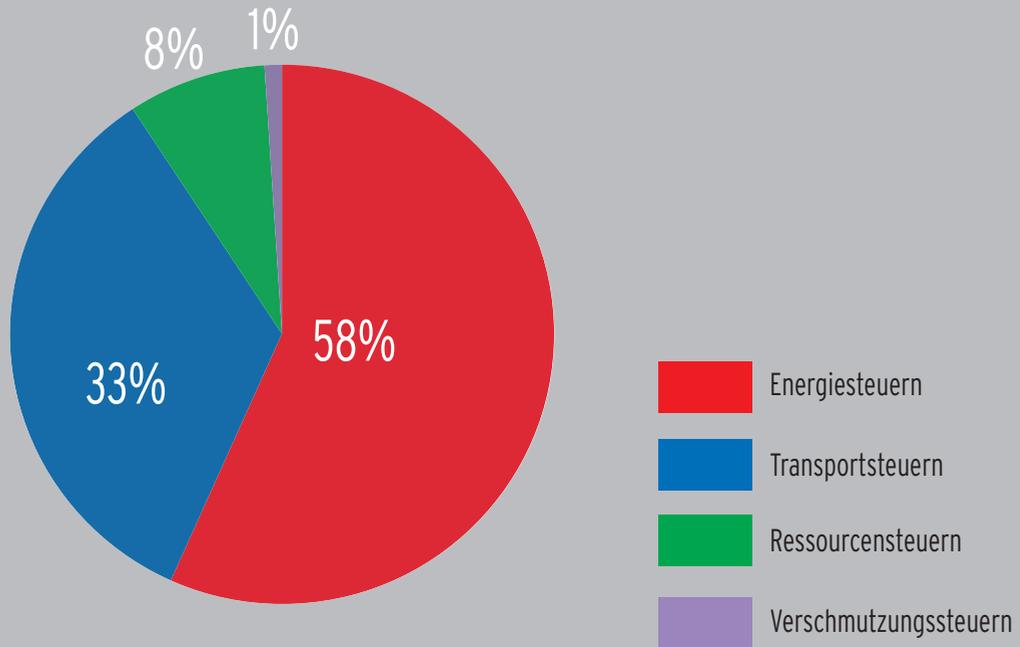
Durchschnittliches Monatseinkommen 2014 (14x/Jahr)
Alle ArbeitnehmerInnen wohnortbezogen – Reihung nach Nettoeinkommen gesamt

Bundesland	Netto			Brutto		
	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen
Niederösterreich	1.607	1.907	1.271	2.347	2.857	1.776
Burgenland	1.559	1.846	1.235	2.245	2.724	1.704
Oberösterreich	1.518	1.844	1.141	2.204	2.755	1.565
Wien	1.510	1.681	1.329	2.228	2.528	1.909
Vorarlberg	1.474	1.826	1.094	2.159	2.760	1.511
Steiermark	1.455	1.735	1.134	2.101	2.573	1.561
Kärnten	1.443	1.718	1.143	2.085	2.546	1.580
Salzburg	1.412	1.692	1.115	2.049	2.528	1.541
Tirol	1.355	1.642	1.045	1.953	2.438	1.428
Österreich	1.497	1.771	1.193	2.179	2.646	1.663

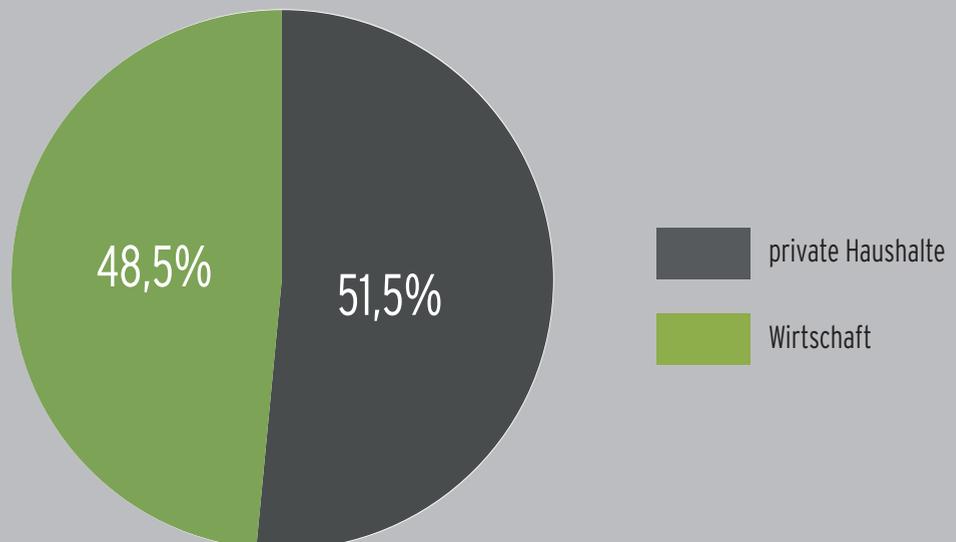
Bezirk	Netto alle ArbeitnehmerInnen			Brutto alle ArbeitnehmerInnen		
	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen
1 Eisenstadt-Stadt	24.131	28.474	19.776	35.792	43.202	28.362
2 Eisenstadt-Umgebung	23.176	27.384	18.491	33.786	40.926	25.837
3 Neusiedl	22.315	26.421	17.718	32.177	39.003	24.534
4 Mattersburg	22.174	26.372	17.457	32.129	39.225	24.155
5 Oberpullendorf	21.561	25.573	16.841	30.890	37.560	23.044
6 Güssing	20.691	24.439	16.351	29.419	35.633	22.222
7 Oberwart	20.574	24.503	16.135	29.365	35.898	21.986
8 Jennersdorf	20.265	23.780	16.058	28.499	34.152	21.734
9 Burgenland	21.826	25.844	17.290	31.430	38.136	23.856
Österreich	20.958	24.794	16.702	30.506	37.044	23.282

Quelle: Arbeiterkammer Salzburg / Lohnsteuerstatistik der Statistik Austria – Daten der Finanzverwaltung

ÖKO Steueraufkommen



Wer zahlt das?



5 Forderungen

Um Mobilität als soziale Grundversorgung für alle Bevölkerungsschichten zu gewährleisten, ist ein ganzes Paket an Maßnahmen notwendig. Auf den folgenden Seiten finden sich daher sowohl Forderungen in Bezug auf den Öffentlichen Verkehr als auch auf den motorisierten und nicht motorisierten

Individualverkehr. Es wird um Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur als auch bei den Förderungen für PendlerInnen und Jugendliche gehen. Alle Maßnahmen eint: Es geht um Fairness und um Sicherheit in Bezug auf Mobilität.

5.1 Individueller motorisierter Verkehr

Das Burgenland verfügt über ein außerordentlich gut ausgebautes Straßennetz. Dieses umfasst insgesamt 5.812,7 Kilometer. Die meist befahrene Straße im Burgenland ist die A4 mit fast 60.000 Kraftfahrzeugen pro Tag an der Zählerstelle Bruckneudorf. Eine langjährige Forderung der Arbeiterkammer Burgenland ist hier der dreispurige Ausbau der A4 bis zur ungarischen Staatsgrenze. Dieser Ausbau ist laut Verkehrsstrategie bis zum Jahr 2018 geplant.

Die „Lebensader“ S31, die weite Teile des Landes mit Eisenstadt verbindet, kommt bei der Zählerstelle Wulkaprodersdorf auf über 22.000 Fahrzeuge pro Tag. Hier hat sich die Arbeiterkammer lange für die Verlängerung der S31 bis zur ungarischen Staatsgrenze ausgesprochen. Dieser Ausbau befindet sich aktuell in Umsetzung.

Aufrecht ist nach wie vor die Forderung nach der Beseitigung der Parkplatzmisere in Eisenstadt. Fast 90 % der EinpendlerInnen nach Eisenstadt benutzen PKW oder Motorrad. Wer nicht auf dem Firmengelände parken kann, steht in der Früh fast täglich vor einem Problem. Die Arbeiterkammer Burgenland fordert hier vor allem in Anbetracht der Ankündigung der Einführung neuer Stadtverkehrslinien kostenlose Dauerparkplätze an den Einfahrtsstraßen, die durch die „Citybusse“ bedient werden.

2014 gab es im Burgenland 266.710 angemeldete Fahrzeuge, davon waren 184.322 PKWs. Der größte Teil davon fährt mit den Treibstoffen Diesel (107.721) und Benzin (75.850). Mit alternativen Antriebsstoffen sind lediglich 751 unterwegs – davon 309 Hybridfahrzeuge Benzin/Elektro, 235 mit Ethanol, 75 mit Erdgas und 55 reine Elektroautos.⁶

Das Fortbewegungsmittel Nummer eins im Burgenland ist nach wie vor das eigene Auto. Die Kosten für privat genutzte Autos sind zwischen 2000 und 2012 kontinuierlich gestiegen und mit Ausnahme 2009 lag die Steigerung meist auch über jener der Nettolöhne. Entspannung bringen die seit Ende 2012 wieder sinkenden Treibstoffpreise (siehe 5.1.1). Im Jahr 2014 haben die Autokosten um 0,4 Prozent zugelegt und sind damit unter der allgemeinen Teuerungsrate und den Kollektivvertragsabschlüssen geblieben. Im Jahr 2015 steht ein deutliches Minus vor der Indexentwicklung privater PKWs in Österreich. Preisdrückend haben sich hier die Spritpreise ausgewirkt - insbesondere beim Diesel.

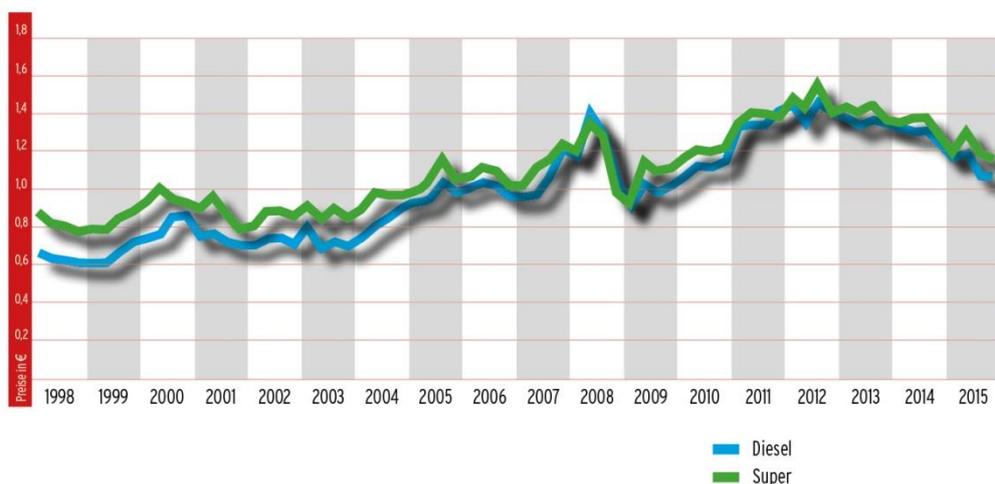
⁶ Statistik Burgenland - Burgenländisches Jahrbuch 2014

5.1.1 Entwicklung der Spritpreise im Burgenland seit 1998

Die Arbeiterkammer Burgenland erhebt seit 1998 quartalsmäßig Durchschnittspreise an den burgenländischen Tankstellen. Die Spritpreise im Burgenland sind seit 1998 mit nur leichten Schwankungen bis 2007 kontinuierlich gestiegen. 2008 erreichte der Dieselpreis eine Spitze, mit der selbst die Benzinpreise überholt wurden. Im Herbst 2008 platzte die Spekulationsblase und auch

im Burgenland stürzten schlagartig die Preise von Diesel und Benzin ab. Dieser Rückgang bei den Preisen wurde bis 2012 wieder aufgeholt. Seit 2012 sinken die Preise bei den Treibstoffen zwar langsam, aber kontinuierlich. Sodass die Preise beim Diesel im 4. Quartal 2015 erstmals seit 2009 wieder auf unter 1 Euro bei den Zapfsäulen standen.

Vergleich Diesel - Super Burgenland gesamt



5.1.2 Ökologisierung

2014 beliefen sich die Einnahmen aus Ökosteuern österreichweit auf 8,6 Mrd. Euro. Knapp 58 % des gesamten Öko-Steueraufkommens entfielen dabei auf Energiesteuern, 33% auf Transportsteuern, mehr als 8% auf Ressourcensteuern und rund 1% auf Verschmutzungssteuern. 51,5 % der 2014 entrichteten Ökosteuern wurden von den KonsumentInnen getragen (4,4 Mrd. €). Davon entfielen 41,2 % auf Energiesteuern (hauptsächlich die Mineralölsteuer) und 51,2 % auf Transportsteuern (in erster Linie die Motorbezogene Versicherungssteuer).⁷

Im Gegensatz zu Industrie und Landwirtschaft und deren Energieverbrauch tragen schon jetzt die KonsumentInnen die Hauptlast der Ökosteuern in Österreich. Jede weitere Erhöhung der Mineralölsteuer wäre vor allem eine neue Belastung, die jene am

härtesten trifft, die am wenigsten verdienen, und ist daher abzulehnen.

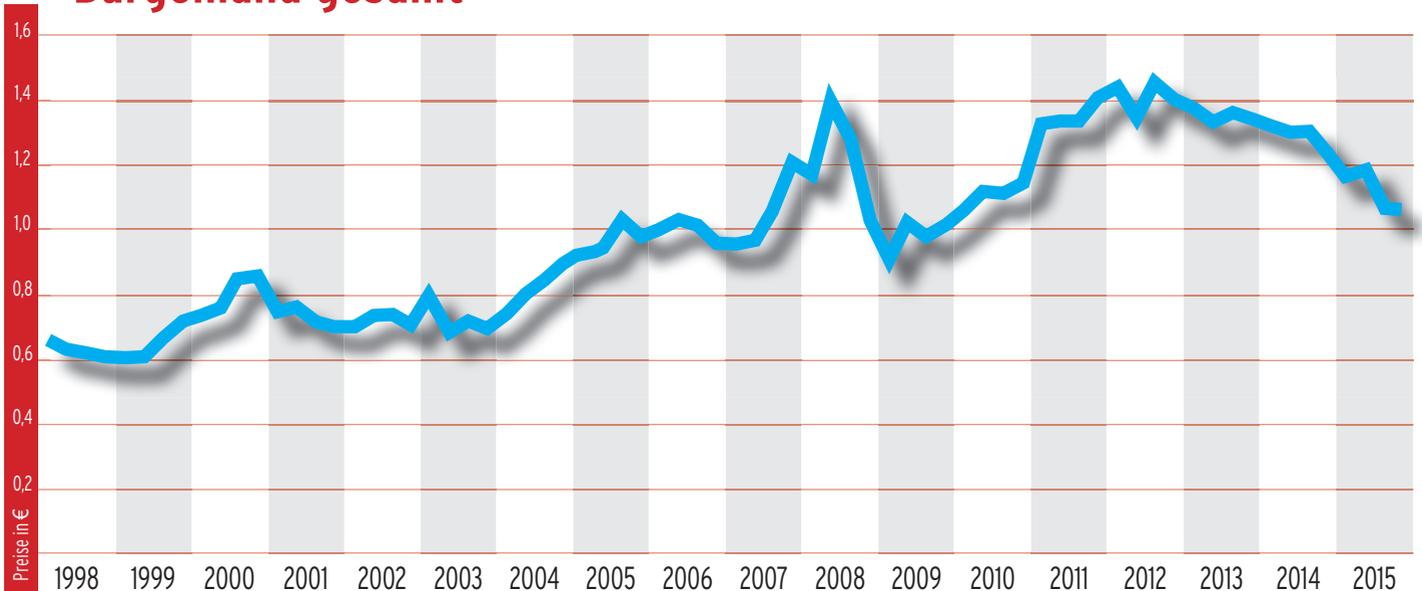
Die Anpassung der Motorbezogenen Versicherungssteuer aus dem Jahr 2014 betraf vor allem leistungsstarke Autos. Die Steuererhöhung hatte daher im obersten Einkommensdrittel eine stärkere Wirkung als im unteren. Das trifft sich mit der grundsätzlichen Forderung der Arbeiterkammer, dass es bei der Ökologisierung im Steuersystem vor allem Fairness braucht. Eine zweite Steuer, die 2014 reformiert wurde, ist die Nova (Normverbrauchsabgabe). Die Berechnung erfolgt nur mehr über den CO₂-Ausstoß und nicht über den Literverbrauch pro 100 km. Auch das ist grundsätzlich zu begrüßen, wobei die Nova noch nicht für Luxusgegenstände wie zum Beispiel Motorboote, Flugzeuge oder Hubschrauber gilt.

Um den CO₂-Ausstoß zu verringern, braucht es auch die Förderung der Innovation bei

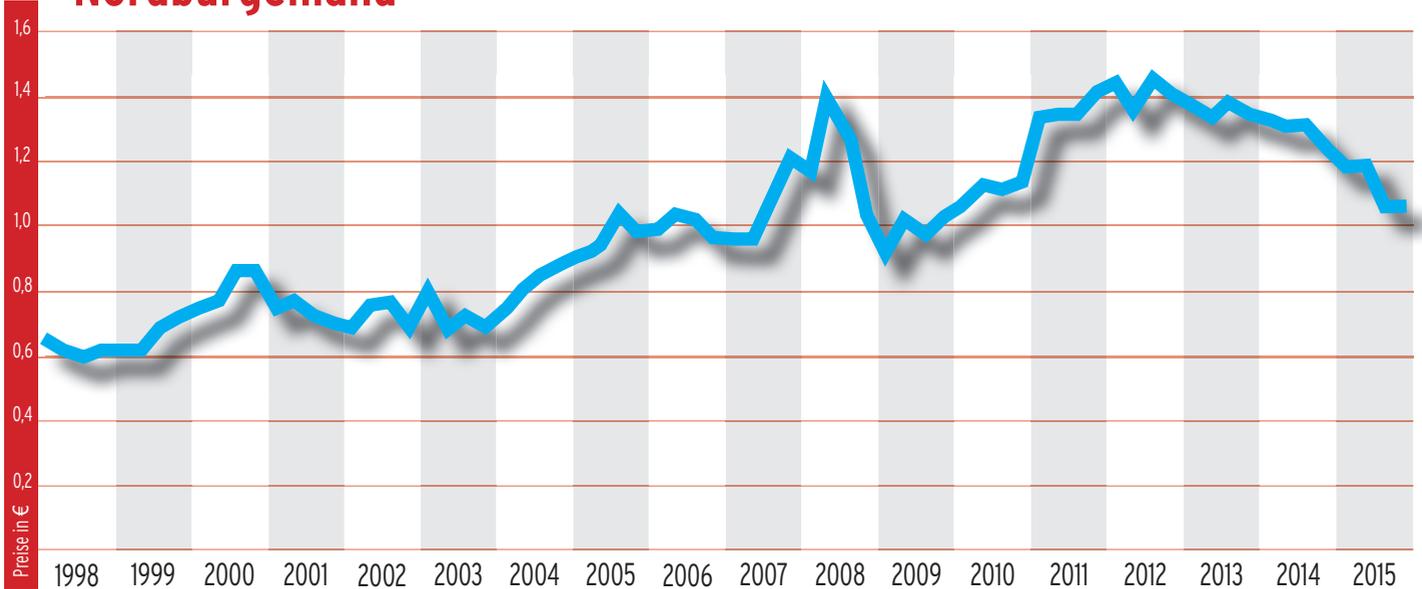
⁷ Statistik Austria

Dieselpreis

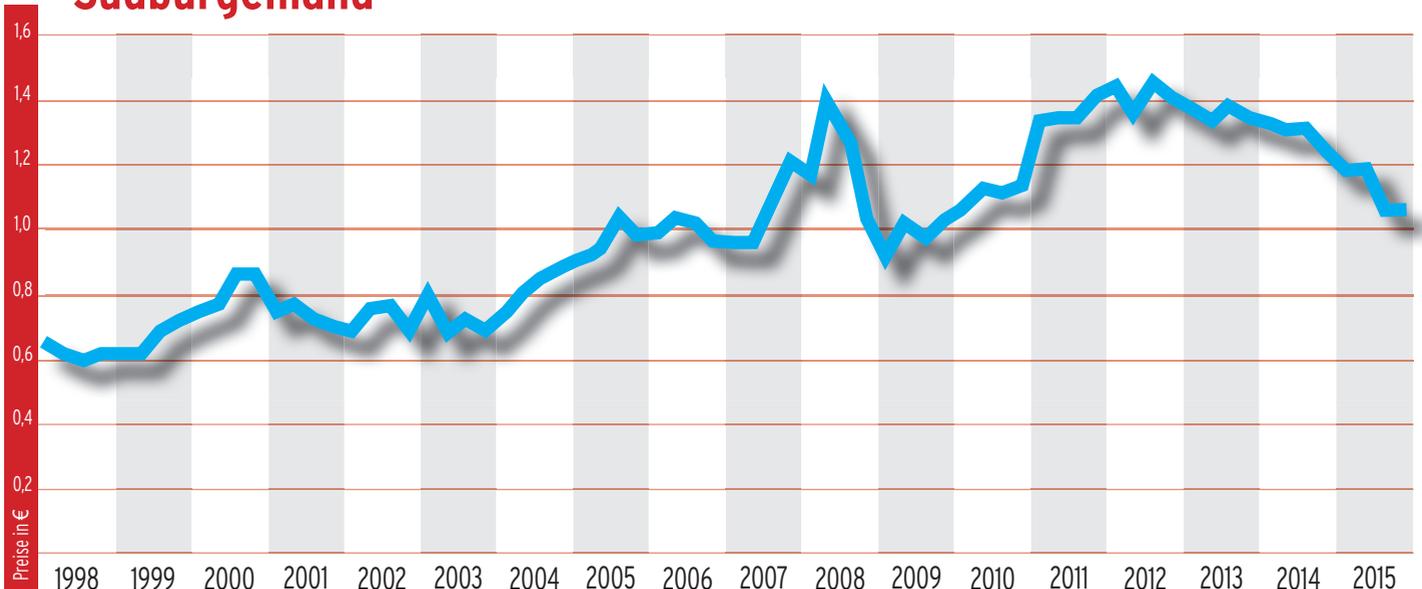
Burgenland gesamt



Nordburgenland

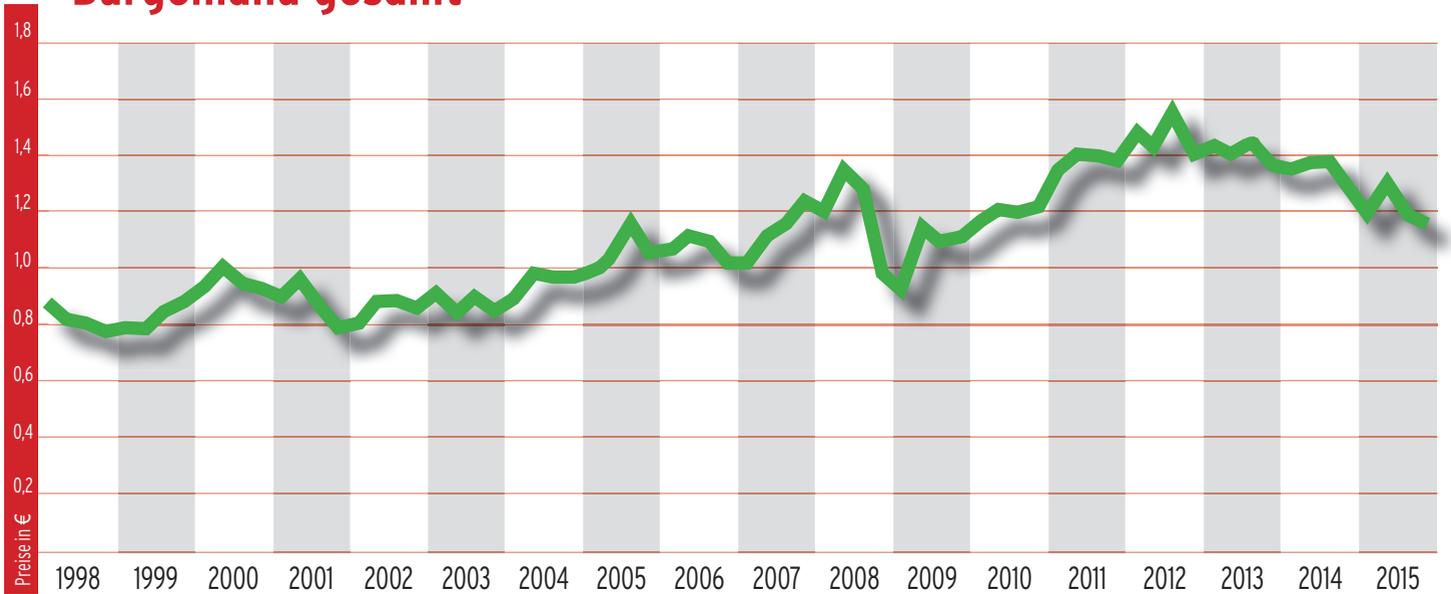


Südburgenland

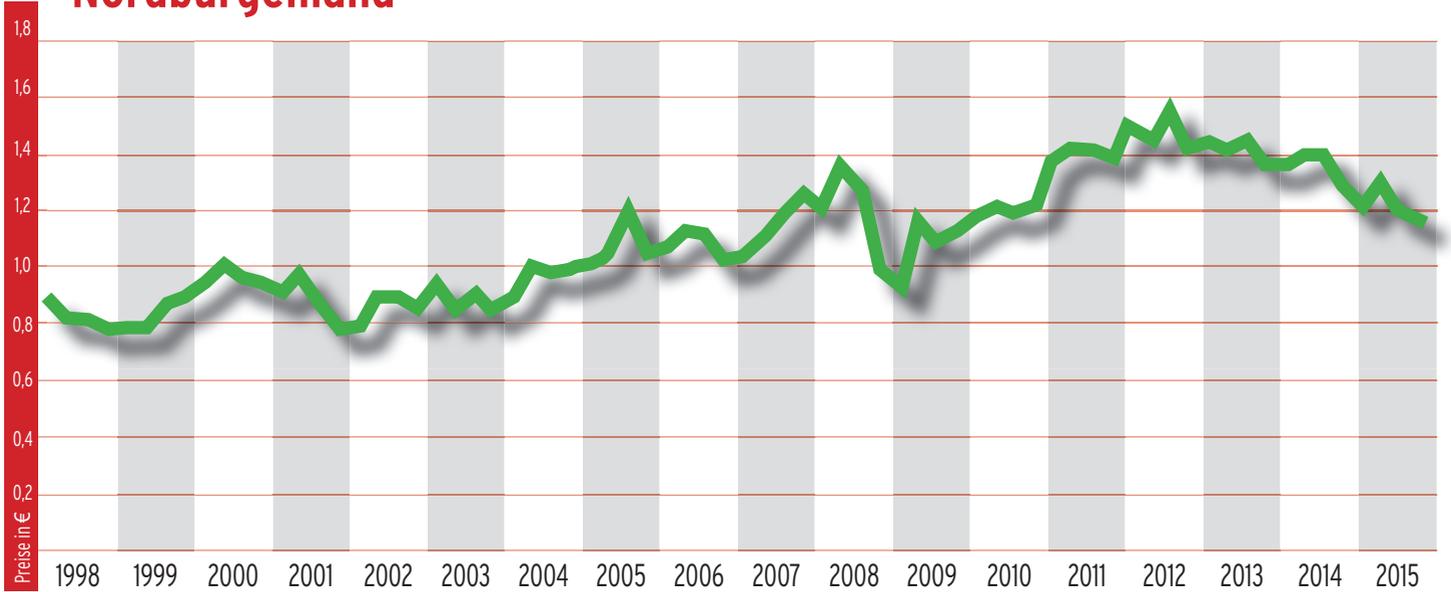


Benzinpreis

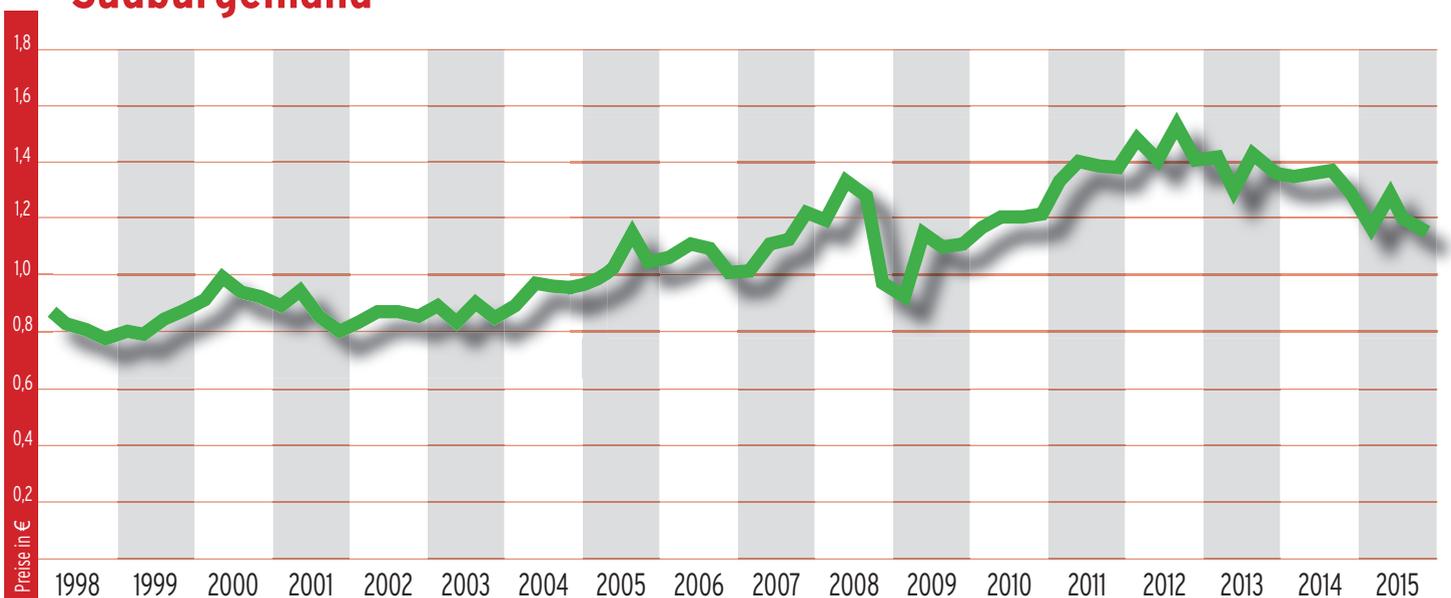
Burgenland gesamt



Nordburgenland



Südburgenland



alternativen Antriebssystemen, die gänzlich auf fossile Brennstoffe verzichten können. Jedoch muss bei der Adaptierung und Entwicklung von alternativen Antriebssystemen in Zukunft darauf geachtet werden, dass eine

Reduktion des CO₂-Ausstoßes nicht auf Kosten der Ausbeutung von Ressourcen und Bodenschätzen bzw. jener Menschen passiert, die mit dem Abbau diverser Metalle wie Kupfer oder Kobalt beschäftigt sind.

5.2 Öffentlicher Verkehr

Nicht nur, dass öffentliche Verkehrsmittel in der Regel eine weit bessere Umweltbilanz als Autos, positive Auswirkungen auf Beschäftigung, Einkommensverteilung und sozialen Zusammenhalt haben, sind viele BurgenländerInnen einfach auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Jedes Jahr im Dezember werden die Fahrpläne der ÖBB geändert. Aus diesem Grund verteilen die

Arbeiterkammer und Gewerkschaften die neuen Fahrpläne im Taschenformat einmal jährlich auf den burgenländischen Bahnhöfen. Es ist der Arbeiterkammer Burgenland wichtig, dass die PendlerInnen schnell an ihre Informationen kommen. Im Gegenzug erfährt die Arbeiterkammer Burgenland, wo die Probleme der PendlerInnen liegen bzw. wo Verbesserungspotential herrscht.

5.2.1 Pendlerbefragung 2015/2016

Von den im Jahr 2011 rund 133.000 erwerbstätigen BurgenländerInnen müssen laut Registerzählung 2011 rund 74 % zu einem Arbeitsplatz außerhalb ihres Wohnortes pendeln. Rund 50.000 pendeln innerhalb des Burgenlandes, ca. 50.000 arbeiten in einem anderen Bundesland. Die größten Änderungen bei den Fahrplänen der letzten Jahre standen 2015/2016 am Programm - durch den Neubau des Wiener Hauptbahnhofes ist es in den vergangenen Jahren immer wieder zu Verschiebungen gekommen. Der Hauptbahnhof geht mit dem Jahr 2015 in den Vollbetrieb und das hat auch Auswirkungen auf die PendlerInnen aus dem Burgenland. Daher hat die Arbeiterkammer Burgenland die PendlerInnen und Pendler auch mit dem neuen Fahrplanwechsel wieder zu einer Umfrage eingeladen und sich die Auswertung ganz besonders zu Herzen genommen. Denn die Arbeiterkammer Burgenland interessiert, was die PendlerInnen bewegt.⁸

Die PendlerInnenbefragung ist in zwei Teile gegliedert: Der erste Teil beschäftigt sich mit standardisierten Fragestellungen, wie der allgemeinen Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit der Züge, der Infos am Bahnsteig etc.

Besonders wichtig ist hierbei die Frage nach den Verbesserungen/Verschlechterungen der Fahrplanumstellung für die PendlerInnen und Pendler. Der zweite Teil der Befragung lässt Platz für persönliche Anmerkungen sowie Kritik und Anregungen. All diese werden persönlich bearbeitet.

Nur 11 % der TeilnehmerInnen der Umfrage sagten, dass der neue Fahrplan für sie Verbesserungen bringen würde. Hingegen beklagten 86 % durch die Umstellung verursachte Verschlechterungen bei den Verbindungen. Allerdings ist die Zahl der unzufriedenen PendlerInnen und Pendler bei allen Kriterien – entsprechend den Trends der vergangenen Umfragen – weiterhin abnehmend. 20 % der PendlerInnen sind mit den Informationen am Bahnsteig unzufrieden, hingegen nur 11 % mit der Pünktlichkeit der Züge. Der Komfort in den Zügen wird als mäßig zufriedenstellend angegeben. Aus den persönlichen Anmerkungen der PendlerInnen und Pendler ist abzuleiten, dass die Garnitur „Talent“ der ÖBB zwar akzeptiert wird, allerdings nicht wirklich komfortabel für längere Fahrtstrecken ist. Sehr zufrieden sind hingegen 32 % der befragten PendlerInnen mit der Pünktlichkeit der Züge sowie 41 % mit der Ausstattung der Haltestellen.

⁸ Pendlerbefragung der Arbeiterkammer Burgenland im Dezember 2015

Der Schwerpunkt der Kritik bei den persönlichen Anmerkungen liegt klar in der Verschiebung des Taktgefüges und der Auslastung der Züge. Kritik macht sich vor allem bei den Hauptpendelzeiten bemerkbar, also zu den Morgen- und Abendspitzen. Vor allem die Abfahrzeiten in der Region Nordburgenland haben sich von einer Taktung der Abfahrt von der Minute 30 auf die Minute 15 verändert. Dies ist vor allem für PendlerInnen mit fixen Arbeitszeiten eine Verschlechterung. Kritisiert wurde auch, dass dadurch der letzte Abendzug von Wien in das Burgenland viel früher abfährt.

Auch die Auslastung der Züge wird von den Befragten stark kritisiert. Die Züge fahren an ihren Kapazitätsgrenzen und sind bereits teilweise überfüllt. Ab 1.2.2016 wurde allerdings der REX7647 ab Deutschkreutz mit der Abfahrtszeit 5:35 Uhr verstärkt. Da die Bevölkerung des Nordburgenlandes laut Prognosen weiter wachsen wird und immer mehr PendlerInnen auch die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen werden, fordert die Arbeiterkammer Burgenland zusätzliche Kapazitäten zu den Spitzenzeiten am Morgen sowie eine halbstündige Taktung der Abfahrtszeiten auch zu den Abendspitzen, also von 16:00 bis 18:00 ab Wien.

5.2.2 Forderungen Öffentlicher Verkehr

Um das Pendeln im und aus dem Burgenland für die steigende Anzahl der pendelnden ArbeitnehmerInnen zu erleichtern, hält die Arbeiterkammer an Forderungen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs fest.

Die AK Burgenland fordert, dass der Linienverkehr nach dem Beispiel Neusiedl am See einem landesweiten Takt unterworfen sein soll, sodass die Umsteigemöglichkeiten bei den definierten Taktknoten für die Öffi-Fahrer optimal sind.

Weiters fordert die Kammer für Arbeiter und Angestellte für das Burgenland noch immer die Schaffung einer raschen, direkten Busverbindung zwischen Jennersdorf und Eisenstadt. Somit wären die südlichen Bezirke besser an die Landeshauptstadt angebunden

Auch Schülerinnen und Schüler sind von den Verschlechterungen betroffen. So müssen die SchülerInnen auf der Strecke Eisenstadt – Wulkaprodersdorf – Wr. Neustadt jetzt zwei Mal umsteigen.

Viele Befragte (58 %) sagen, dass sie durch den Fahrplanwechsel längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen. Die massiven Investitionen in die Infrastruktur schlagen sich also nicht im Fahrplan nieder. Die Fahrzeiten werden nicht kürzer, teilweise sogar länger (z.B. Deutschkreutz – Mattersburg – Wien). Die Arbeiterkammer Burgenland fordert daher eine Verkürzung der Fahrzeiten für PendlerInnen.

Weitere Kritikpunkte bei den persönlichen Anmerkungen sind die Lautsprecherdurchsagen, welche schwer verständlich sind sowie dass gewisse Garnituren für längere Fahrten nicht zumutbar sind. 66 % der Befragten geben auch an, dass durch den Fahrplanwechsel längere Wartezeiten auf sie zukommen würden.

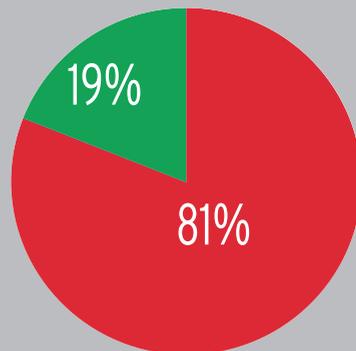
Positiv ist allerdings anzumerken, dass das Baustellenmanagement am Bahnhof Mattersburg während der Umbauarbeiten sowie der Transport mittels Schienenersatzverkehr sehr gut funktioniert haben.

und die Taktknoten könnten die Bezirke verbinden. Mit einer solchen Busverbindung würden auch bestehende Lücken zwischen den Bezirksvororten geschlossen werden (z.B. zwischen Oberpullendorf und Mattersburg).

Weitere Forderungen sind die Verbesserung der öffentlichen Verbindung aus dem Südburgenland nach Graz, die Elektrifizierung der Strecke Wr. Neustadt-Mattersburg-Sopron sowie eine Machbarkeitsstudie bezüglich rascher Korridorzüge durch Ungarn von Jennersdorf über Szombathely-Sopron-Eisenstadt-Wien. In Eisenstadt muss ein Taktknoten, wie in Neusiedl am See, errichtet werden, bei dem auch die Busse vom Bahnhof Eisenstadt als Anschlussverkehrsmittel dienen sollen.

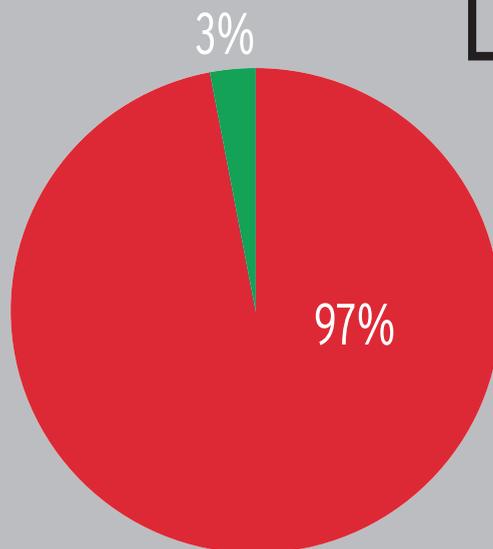
Ausgaben für Mobilität pro Monat und Haushalt

Stadt



Ø 344 €

Land (unter 10.000)



Ø 500 €



15% des Haushaltsbudgets verwenden die BurgenländerInnen für Mobilität.

Auf rund 200.000 Pendlerinnen und Pendler in der Ostregion kamen mit dem neuen Fahrplan im Dezember 2015 große Veränderungen zu, da der neue Hauptbahnhof Wien in Vollbetrieb ging. Viele Bahnverbindungen werden neu geführt. Da die PendlerInnen jahrelang im Zuge der Bauarbeiten am neuen Hauptbahnhof zahlreiche Störungen, Verspätungen und Umwege in Kauf genommen haben, müssen sie jetzt eine spürbare Verbesserung bekommen. Die Arbeiterkammer Burgenland fordert daher, dass alle Züge aus dem Burgenland bis zum Hauptbahnhof durchgeführt werden, um den PendlerInnen ein komfortables Zur-Arbeit-Fahren zu ermöglichen.

Besonders wichtig ist dabei auch, dass der Öffentliche Verkehr für alle leistbar ist. Die Preisentwicklungen der VOR-Jahreskarte der letzten Jahre zeigt, dass besonders die Außenzonen ins Burgenland eine große Belastung für das Bördel der PendlerInnen sind. Die Preiserhöhungen schlagen sich vor allem in den Außenzonen nieder, da die Jahreskarte der Wiener Linien seit Mai 2012 nur 365 € kostet. Die Steigerung vom Jahr 1999 zu 2014 beträgt bei 4 Außenzonen fast 73 % und bei 5 Außenzonen über 62 % (siehe Tabelle).

Preisentwicklung im Öffentlichen Verkehr

VOR-Jahreskarte (Einmaleralag)

Zonen	1999	2006	2014	Veränderung 1999 - 2014	
				absolut	relativ
K + 4 AZ	967 €	1.269 €	1.383 €	416 €	43,02 %
K + 5 AZ	1.083 €	1.399 €	1.530 €	447 €	41,27 %
4 AZ	589 €	860 €	1.018 €	429 €	72,84 %
5 AZ	705 €	990 €	1.165 €	460 €	62,25 %

K = Kernzone Wien; AZ = Außenzonen

Deshalb fordert die Arbeiterkammer Burgenland für alle leistbare Öffi-Tickets. Auch für die geplanten Eisenstädter Stadtverkehrslinien „City Busse“ soll es für alle EinpendlerInnen nach Eisenstadt günstige Tickets geben.

In der Gesamtverkehrsstrategie 2014 sind einige Forderungen der Arbeiterkammer Burgenland bereits aufgegriffen worden. Darunter sind die Entwicklung eines Betriebskonzeptes für die Aufnahme attraktiver Direktzüge auf der Strecke Oberwart-Friedberg-Wien und eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau Szombathely-Oberwart-

Friedberg. Der zweispurige Ausbau der Pottendorfer Linie und die Errichtung der Schleife Ebenfurth sowie der Schleife Wulkaprodersdorf-Müllendorf sind in Planung. Auch die Forderung nach dem Ausbau der Park & Ride Anlagen, um den Übergang vom Auto zum öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, wurde in Pinkafeld, Mattersburg und Bruckneudorf bereits umgesetzt bzw. befinden sich in Umsetzung.⁹

⁹ Arbeiterkammer Burgenland, eigene Erhebung

5.2.3 Nicht motorisierter Verkehr

Das Burgenland genießt einen guten Ruf als Radfahrland. Besonders die Region um den Neusiedler See ist bei den Radlern sehr beliebt. In den vergangenen Jahren wurden die Radwegnetze im Burgenland immer weiter ausgebaut. Mittlerweile gibt es über 2.500 km beschilderte Radwege und Radrouten im östlichsten Bundesland. Allerdings standen diese Angebote bisher vorwiegend für Freizeit- und Tourismusaktivitäten im Vordergrund.

Die Haushaltsbefragung im Zuge der Gesamtverkehrsstrategie zeigt allerdings, dass

die BurgenländerInnen ihre Fahrräder nicht nur als Freizeitverkehrsmittel nutzen möchten, sondern auch gerne für Fahrten zum Arbeitsplatz bzw. für alltägliche Wege z.B. zum Einkaufen auf das Rad umsteigen wollen.

Insbesondere fordert die Arbeiterkammer Burgenland daher das Fahrrad als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr zu forcieren. Der Ausbau der Abstellmöglichkeiten bei Haltestellen und der Ausbau der Radwege zu diesen darf für die ArbeitnehmerInnen im Burgenland nicht vernachlässigt werden.

5.2.4 TOP-Jugendticket

Seit Herbst 2012 haben die Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) eine wichtige gesellschafts- und familienpolitische Entscheidung getroffen. Neben der Schüler- bzw. Lehrlingsfreifahrt gibt es nun die Möglichkeit, um 60 Euro alle Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Verbundlinien VOR und VVNB) rund um die Uhr in den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien zu nutzen. Seit Februar 2013 kann das TOP-Jugendticket auch für Internatsbusse aus dem so genannten Gelegenheitsverkehr verwendet werden. Um die Freifahrt mit den Öffis nutzen zu können, brauchen Lehrlinge einen AK-Lehrlingsausweis und das TOP-Jugendticket. In den Bezirksstellen der Arbeiterkammer Burgenland erhalten Lehrlinge den AK-Lehrlingsausweis. Dieser Ausweis ist wichtig, um sich im Zug/Bus/U-Bahn als Lehrling ausweisen zu können.

Das TOP-Jugendticket ist als Jahresnetzkarte aus Sicht der Arbeiterkammer Burgenland eine Verbesserung für die gesamte Ostregion. So gut wie jeder zweite burgenländische

Lehrling und mehr als die Hälfte der burgenländischen SchülerInnen benutzen bereits die Jahresnetzkarte und sind damit sehr zufrieden. Die Arbeiterkammer Burgenland will eine Aufwertung des Öffentlichen Verkehrs und das leistbare TOP-Jugendticket ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. So kann schon die junge Generation die Vorteile von Bus und Bahn kennenlernen. Außerdem ist das TOP-Jugendticket eine wichtige Erleichterung für jene Jugendliche, die zwischen verschiedenen Elternteilen pendeln müssen – Stichwort Patchworkfamilie – sowie für sozial Schwächere.

Die generelle Forderung der Arbeiterkammer Burgenland ist eine leistbare Netzkarte für Jugendliche. Daher wurde bereits mehrmals ein einheitliches Jugendticket für alle bis 24 für ganz Österreich, unabhängig davon, ob es sich um Studierende, Lehrlinge, junge ArbeitnehmerInnen oder um Personen in Schulungen handelt, von der Vollversammlung der Arbeiterkammer Burgenland gefordert.¹⁰

¹⁰ Antrag und Positionspapier Arbeiterkammer Burgenland

Fahrkostenzuschuss des Landes Burgenland

	2014		2015	
	Anträge	Förderungen in €	Anträge	Förderungen in €
Eisenstadt	55	11.675,58	48	10.482,08
Rust	13	3.101,50	10	2.528,17
Eisenstadt-Umgebung	289	60.046,68	258	54.802,65
Güssing	564	162.337,55	553	159.212,91
Jennersdorf	256	58.282,18	243	57.962,19
Mattersburg	212	47.602,75	192	43.241,02
Neusiedl am See	622	141.022,34	585	135.754,87
Oberpullendorf	445	121.407,16	421	113.462,82
Oberwart	779	218.017,03	736	214.911,25
Sonstige	7	1.589,45	5	664,75
Bezirk-Gesamt	3.242	825.082,19	3.051	793.022,71
Durchschnittliche Förderungen		254,50		259,92

5.3 Pendlerförderung

Österreichweit haben in der Hälfte aller Gemeinden die meisten ErwerbpendlerInnen einen Arbeitsweg von 14 Kilometern oder weniger. Im Burgenland gestaltet sich die Situation jedoch anders. Hier zählen die Bezirke Güssing, Neusiedl am See, Oberpullendorf und Oberwart österreichweit zu jenen Bezirken, in denen ein Großteil der Erwerbstätigen 60 Kilometer oder mehr pendeln muss. Eine ähnliche Situation findet sich österreichweit sonst nur in den niederösterreichischen Bezirken Mistelbach und Hollabrunn. Das heißt, im Burgenland gibt es verhältnismäßig viele Pendlerinnen und Pendler, die einen besonders weiten Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegen müssen, um ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen zu können.¹¹

Die Arbeiterkammer setzt sich deshalb dafür ein, dass Pendlerinnen und Pendler finanziell unterstützt werden. Das passiert einerseits über die Arbeitnehmerförderung des Landes Burgenland. Andererseits gibt es eine steuerliche Entlastung seitens des Bundes. Hier tritt die Arbeiterkammer nach wie vor für eine Neugestaltung des Pendlerpauschales ein.

Erste Verbesserungen wurden 2013 vorgenommen. Seitdem können auch Teilzeitbeschäftigte ab vier Arbeitstagen pro Monat das Pendlerpauschale geltend machen. ArbeitnehmerInnen mit einem geringen Einkommen erhalten einen Pendlerzuschlag, der ebenfalls erhöht wurde. Eingeführt wurde darüber hinaus die Auszahlung eines Pendlereuros. Wer einen Anspruch auf das Pendlerpauschale hat, kann sich zusätzlich einmal im Jahr einen Euro pro Kilometer des Hin- und Retour-Arbeitsweges von der Steuer abziehen lassen.

Genau dieses System der kilometerbezogenen Abrechnung fordert die Arbeiterkammer Burgenland auch für das Pauschale – und zwar in Form eines Pendlerabsetzbetrages, welcher bei gleicher Entfernung jeden Pendler bzw. jede Pendlerin gleichermaßen finanziell entlastet, unabhängig vom jeweiligen Einkommen.

Die seit 2013 gültigen Verbesserungen sind nicht weitreichend genug. Hinzu kommt, dass im Zuge der Neuerungen der sogenannte Pendlerrechner für viel Unmut gesorgt hat.

Es ist höchste Zeit für eine Totalreform: Weg mit dem Pauschale und her mit der kilometergenauen Abrechnung. Unabhängig davon, ob jemand viel oder wenig verdient. Vom aktuell gültigen Modell profitieren jene ArbeitnehmerInnen am meisten, die das höchste Einkommen haben. Eine faire Entlastung sieht anders aus. Die Arbeiterkammer Burgenland fordert daher:

- Umwandlung des Pendlerpauschales in einen kilometerabhängigen Pendlerabsetzbetrag von 0,12 Euro pro Kilometer einfacher Wegstrecke Wohnung-Arbeitsstätte. Jeder Kilometer ist gleich viel wert!
- Auszahlung des Absetzbetrages auch als Negativsteuer, wobei eine Obergrenze festzusetzen ist.

Neben der Förderung über das Pendlerpauschale, gibt es noch die Möglichkeit des Jobtickets. Mit dem seit 2013 neu gestalteten Jobticket können Arbeitgeber auf freiwilliger Basis die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel ihrer MitarbeiterInnen fördern: Sie können den Beschäftigten steuerfrei eine Streckenkarte für die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zur Verfügung stellen. Eine Netzkarte ist dann zulässig, wenn keine Streckenkarte angeboten wird oder die Netzkarte nicht mehr als die Streckenkarte kostet. Das Jobticket kann auch ArbeitnehmerInnen, die keinen Anspruch auf das Pendlerpauschale haben, zur Verfügung gestellt werden.

Die Arbeiterkammer Steiermark hat ein Jahr nach der Einführung eine Umfrage in 203 Unternehmen (mit mehr als 20 Mitarbeitern) gestartet und 125 Betriebsräte befragt. Das steuerfreie Jobticket als freiwillige Sozialleistung wird nur in neun Prozent der befragten Betriebe eingesetzt. Das Jobticket leidet nach wie vor unter einem sehr niedrigen Bekanntheitsgrad – obwohl gerade in Bal-

¹¹ Statistik Austria

lungsräumen eine Verlagerung des Pendlerverkehrs in Richtung öffentlicher Verkehrsmittel ein Gebot der Stunde wäre. Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für das Burgenland fordert daher

- ein zeitlich begrenztes Angebot („Schnupperticket“), um die Akzeptanz für einen Umstieg zu heben.

Erfolgreich ist die Arbeiterkammer seit jeher mit ihrem Einsatz im Beirat für Arbeitnehmerförderungen. Besondere Bedeutung für Pendlerinnen und Pendler hat hier der

Fahrtkostenzuschuss. Neben der laufenden Anpassung gab es große Neuerungen im Jahr 2009, als die Mindestentfernung von 25 auf 20 Kilometer gesenkt wurde. Im gleichen Jahr wurde der Fahrtkostenzuschuss auch für Lehrlinge geöffnet, die diesen nunmehr zusätzlich zum Lehrlingsförderungszuschuss beziehen können. Insgesamt wurden im Jahr 2015 € 793.022,71 an Fördermittel für Pendlerinnen und Pendler seitens des Landes ausbezahlt. Die durchschnittliche Förderhöhe betrug € 259,92.

ARBEITNEHMER- FÖRDERUNG

Zuschüsse und Beihilfen im Burgenland

2016



Foto: BillionPhotos.com - Fotolia

Ihr Starker Partner.
bgld.arbeiterkammer.at



6 Ausblick

ArbeitnehmerInnen nehmen oft weite Wegstrecken und lange Anreisezeiten in Kauf, um ihrer Arbeit nachgehen zu können. Stimmt das Angebot, steigen viele von ihnen gerne auf öffentliche Verkehrsmittel um. Aber selbstverständlich versucht jeder Steh- und Wartezeiten so gering wie möglich zu halten. Daher ist es im Sinne der Nachhaltigkeit – sowohl in Bezug auf die Umwelt als auch auf die Kosten – dringend notwendig, mit den in dieser Broschüre angeführten Forderungen den Umstieg vom Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr weiter voranzutreiben.

Das Potential für einen Ausbau und die Attraktivierung ist gegeben, das hat die Studie zum Pendeln in der Ostregion durchgeführt von der TU Wien im Auftrag der Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland, ganz klar gezeigt. In der Ostregion wohnen immer mehr Menschen, und auch die Zahl der Arbeitsplätze steigt. Das bedeutet, dass damit sowohl die Zahl der EinpendlerInnen nach Wien, als auch jene der AuspendlerInnen in die angrenzenden Bundesländer zunimmt. Damit die Standortqualität der Ostregion auf hohem Niveau erhalten bleibt, ist es notwendig, dass die Wege zwischen Arbeits- und Wohnort für die ArbeitnehmerInnen möglichst kostengünstig und bequem zurückgelegt werden können. Gleichzeitig soll dabei die Lärm- und Luftbelastung für die AnrainerInnen so gering wie möglich gehalten werden. Das ist am ehesten mit einer verstärkten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs gegeben. Und tatsächlich hat die Studie ergeben, dass das Potential doppelt so hoch ist wie die aktuelle Nutzung.

Hauptverantwortlich für den Klimawandel ist das Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂), das bei der Verbrennung von Kohle, Gas und Öl entsteht. Im Dezember 2015 wurde auf der UN-Klimakonferenz in Paris festgelegt, die Erderwärmung zu begrenzen. Die Reduktion der Treibhausgase ist daher unumgänglich. Steuern sind ein Weg. Der erste Schritt muss jedoch der Ausbau des Öffentlichen Verkehrsnetzes sein.

Mit der Aufnahme des Vollbetriebes am Wiener Hauptbahnhof ist eine große Veränderung in den Fahrplänen einhergegangen. Es wird nun die Aufgabe sein, Wien nicht nur als Knotenpunkt für den Fernverkehr zu positionieren, sondern auch in den Regionalverkehr weiter zu investieren – in Abstimmung und Anknüpfung von Individualverkehr, Bus und Bahn.

7 Anhang

7.1 Trendanalysen alter PendlerInnenbefragungen seit 2006

Seit 2006 führt die AK Burgenland in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft Vida zur Fahrplanumstellung im Dezember eine Pendlerumfrage auf allen burgenländischen Bahnhöfen durch. Aus dem Vergleich der Daten über diesen Zeitraum ergeben sich folgende Trends und Problemfelder:

Heizung in den Zügen

Das bis 2008 vehement von PendlerInnen vorgebrachte Problem von eiskalten Zügen in der Früh ist behoben. In den vergangenen Jahren sind derartige Fälle nicht mehr beanstandet worden. Vereinzelt wird noch die Einstellungen der Klimaanlage in den Zügen kritisiert, die - je nach Empfinden - zu kalt oder zu warm eingestellt sind.

Information am Bahnhof/in den Zügen

Dort, wo Fahrgastinformationsanlagen (Monitore) installiert worden sind, ist die Kritik an fehlenden Informationen über Zugverspätungen bzw. -ausfällen deutlich zurück gegangen. An jenen Haltestellen, an denen solche Einrichtungen fehlen, wird weiterhin kritisiert, dass überhaupt nicht, zu wenig oder kaum verständlich über Lautsprecher informiert wird.

Das gleiche Problem stellt sich in den Zügen, wo die Durchsagen des Personals laut Umfragedaten oft zu spät oder zu ungenau (z.B. Dauer der Verspätung) erfolgen. Aber auch in diesem Bereich ist eine Verbesserung der Situation erkennbar.

Ausreichende Plätze/Platzangebot in den Zügen

Vor allem in den Hauptpendelzeiten wird das Platzangebot in den Zügen als unzureichend angesehen. Die Kritik daran hat sich von Jahr zu Jahr vermehrt. Vor allem in einigen Abendzügen und den Verbindungen am Freitag aus Wien ins Burgenland gibt es keine Sitzplätze für spät zusteigende PendlerInnen. Sie sprechen von „untragbaren Zuständen“. Die Erfahrungen der UmfrageteilnehmerInnen widersprechen auch den offiziellen Zählungen, die von einem ausreichenden Sitzplatz-Angebot ausgehen. Die Kritik an der Ausstattung der Talent-Garnituren (Enge, Beinfreiheit) ist seit der Einführung nie verstummt.

Fahrplanumstellungen

In diesem Bereich gibt es keine Trends, sondern eine nüchterne Erkenntnis: BahnpendlerInnen brauchen für die Gestaltung ihrer Arbeitszeiten fixe Fahrpläne. Jede Änderung – auch um wenige Minuten – bedeutet für die Betroffenen eine enorme Umstellung und Stress in der Umstellungsphase.

Pünktlichkeit der Züge

Die PendlerInnen sind mit der Pünktlichkeit der Züge sehr zufrieden. In diesem Bereich hat es in den vergangenen Jahren deutliche Verbesserungen gegeben und die Befragten haben hier die besten Beurteilungen vergeben.

Parkplatzsituation

Aufgrund der vermehrten Bereitschaft, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, hat sich die Parkplatz-Situation rund um Bahnhöfe und Haltestellen in den vergangenen Jahren zunehmend verschärft. Dort, wo es zu einer Erweiterung der Anlagen gekommen ist (Parndorf), war dies am schlagartigen Rückgang der PendlerInnen-Beschwerden deutlich abzulesen. An einigen wichtigen Bahnhöfen (etwa Wulkaprodersdorf) besteht in den nächsten Jahren dringender Handlungsbedarf. Hauptproblem sind die fehlenden Parkplatz-Kapazitäten. PendlerInnen bemängeln aber auch den fehlenden sicheren Zugang zur Bahnanlage, die Offenhaltung der Warteräume und eine entsprechende Ausleuchtung der Parkplätze.

PENDLERAKTION 2015/2016



Wie zufrieden sind Sie mit	sehr	mäßig	unzufrieden
der Pünktlichkeit der Züge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Info am Bahnsteig und in den Zügen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Ausstattung der Haltestellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
dem Komfort der Züge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
dem Parkplatz -Angebot an den Haltestellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der neue Fahrplan bringt für Sie	JA	NEIN
Verbesserungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verschlechterungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
längere Fahrzeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
längere Wartezeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

persönliche Anregungen:

Abfahrtsbahnhof: _____

Ankunftsbahnhof: _____

Name: _____

Adresse: _____

PLZ, Ort: _____

Alle eingereichten Karten nehmen am Gewinnspiel teil.

1. Preis: eine Jahreskarte;

2. Preis: eine Monatskarte für ihre Bahnfahrt!

EINSENDESCHLUSS:

19. Dezember 2015!

Umfrage auch im Internet:
bgld.arbeiterkammer.at

Preisentwicklung bei Benzin und Diesel

1998 - 2006

	Quartal	Super alle	Diesel alle	Super Nord	Diesel Nord	Super Süd	Diesel Süd
1998	1	0,880	0,660	0,880	0,650	0,880	0,660
	2	0,820	0,630	0,810	0,610	0,830	0,660
	3	0,810	0,620	0,800	0,600	0,820	0,630
	4	0,780	0,610	0,780	0,610	0,780	0,610
1999	1	0,790	0,610	0,780	0,610	0,810	0,610
	2	0,790	0,610	0,780	0,620	0,800	0,600
	3	0,850	0,670	0,860	0,690	0,850	0,660
	4	0,880	0,720	0,880	0,720	0,880	0,700
2000	1	0,930	0,740	0,930	0,750	0,920	0,720
	2	1,000	0,760	0,990	0,770	1,010	0,750
	3	0,950	0,850	0,950	0,860	0,950	0,840
	4	0,930	0,860	0,930	0,860	0,930	0,860
2001	1	0,900	0,750	0,900	0,750	0,900	0,750
	2	0,960	0,760	0,960	0,770	0,960	0,750
	3	0,870	0,720	0,860	0,720	0,870	0,720
	4	0,793	0,706	0,778	0,703	0,810	0,710
2002	1	0,810	0,700	0,785	0,685	0,840	0,720
	2	0,879	0,740	0,879	0,759	0,880	0,720
	3	0,886	0,743	0,889	0,762	0,880	0,720
	4	0,859	0,710	0,847	0,696	0,870	0,720
2003	1	0,918	0,793	0,932	0,791	0,904	0,795
	2	0,848	0,684	0,852	0,687	0,843	0,681
	3	0,902	0,721	0,895	0,722	0,910	0,721
	4	0,848	0,697	0,840	0,693	0,857	0,703
2004	1	0,894	0,744	0,889	0,747	0,900	0,740
	2	0,986	0,801	0,992	0,807	0,978	0,795
	3	0,969	0,848	0,971	0,848	0,968	0,849
	4	0,971	0,892	0,976	0,892	0,966	0,892
2005	1						
	2	1,029	0,944	1,028	0,942	1,031	0,947
	3	1,161	1,031	1,173	1,040	1,147	1,019
	4	1,046	0,980	1,044	0,979	1,048	0,980
2006	1	1,066	0,999	1,063	0,999	1,070	0,999
	2	1,122	1,034	1,125	1,034	1,118	1,035
	3	1,102	1,016	1,107	1,023	1,096	1,007
	4	1,014	0,964	1,015	0,965	1,013	0,963

Preisentwicklung bei Benzin und Diesel

2007 - 2015

	Quartal	Super alle	Diesel alle	Super Nord	Diesel Nord	Super Süd	Diesel Süd
2007	1	1,024	0,960	1,027	0,962	1,020	0,958
	2	1,110	0,969	1,105	0,963	1,121	0,980
	3	1,160	1,057	1,177	1,083	1,134	1,019
	4	1,236	1,204	1,243	1,209	1,226	1,196
2008	1	1,201	1,171	1,199	1,172	1,203	1,169
	2	1,336	1,398	1,337	1,392	1,334	1,408
	3	1,273	1,283	1,263	1,267	1,287	1,307
	4	0,976	1,034	0,976	1,031	0,976	1,038
2009	1	0,931	0,913	0,929	0,918	0,934	0,908
	2	1,145	1,018	1,145	1,017	1,145	1,020
	3	1,088	0,981	1,079	0,974	1,102	0,992
	4	1,119	1,020	1,120	1,024	1,119	1,014
2010	1	1,173	1,064	1,173	1,067	1,172	1,059
	2	1,212	1,121	1,213	1,122	1,211	1,118
	3	1,194	1,114	1,185	1,109	1,208	1,121
	4	1,221	1,146	1,217	1,145	1,227	1,148
2011	1	1,348	1,328	1,350	1,331	1,345	1,324
	2	1,402	1,337	1,397	1,333	1,409	1,342
	3	1,392	1,340	1,390	1,340	1,395	1,340
	4	1,381	1,406	1,380	1,408	1,382	1,406
2012	1	1,483	1,442	1,483	1,442	1,484	1,442
	2	1,431	1,355	1,438	1,359	1,422	1,348
	3	1,545	1,457	1,548	1,457	1,540	1,456
	4	1,406	1,406	1,405	1,406	1,408	1,407
2013	1	1,430	1,376	1,433	1,377	1,425	1,373
	2	1,401	1,337	1,404	1,343	1,307	1,326
	3	1,438	1,366	1,439	1,386	1,436	1,387
	4	1,358	1,341	1,355	1,345	1,363	1,343
2014	1	1,353	1,324	1,354	1,327	1,351	1,319
	2	1,379	1,307	1,382	1,307	1,370	1,305
	3	1,385	1,310	1,382	1,312	1,380	1,307
	4	1,290	1,241	1,289	1,248	1,291	1,227
2015	1	1,190	1,167	1,201	1,178	1,169	1,145
	2	1,291	1,187	1,294	1,190	1,286	1,182
	3	1,189	1,069	1,184	1,067	1,196	1,072
	4	1,150	1,070	1,147	1,070	1,157	1,069



Kontakt

ARBEITERKAMMER BURGENLAND

7000 EISENSTADT, Wiener Straße 7,
Tel. 02682 740; Fax: 02682 740 - 3107

AK-BEZIRKSSTELLEN:

7100 NEUSIEDL, Obere Hauptstraße 55,
Tel.Nr.: 02167 8120; Fax: 02167 2291 - 3277

7350 OBERPULLENDORF, Spitalstraße 25,
Tel.Nr.: 02612 42255; Fax: 02612 42255 - 3477

7400 OBERWART, Lehargasse 5,
Tel.Nr.: 03352 32588; Fax: 03352 32588 - 3577

7540 GÜSSING, Hauptstraße 59,
Tel.Nr.: 03322 42755; Fax: 03322 42755 - 3677

8380 JENNERSDORF, Bahnhofring 5,
Tel.Nr.: 03329 46255; Fax: 03329 46255 - 3777

Impressum:

Medieninhaber: Arbeiterkammer Burgenland,
Wiener Straße 7, 7000 Eisenstadt, Telefon: (02682) 740

AutorInnen der AK Burgenland:

Stefanie Kern, MSc (WU), Wirtschaftspolitik
Mag.a Gabi Tremmel, Interessenpolitik und Frauenangelegenheiten

Mitarbeit:

Reinhold Haring, Lohnsteuer, Verkehr und Umwelt
Mag. Bernhard Ozlsberger, Kommunikation & Marketing

Grafik:

Roman Felder, Kommunikation & Marketing

Druck: Liebenprint, 7053 Hornstein

Fotos: Fotolia

1. Auflage Juni 2016

Die vorliegende Broschüre wurde nach bestem Wissen verfasst. Dennoch kann keine Haftung für die Richtigkeit und Vollständigkeit sämtlicher Informationen übernommen werden. Die allgemeinen Informationen ersetzen im konkreten Einzelfall keine intensive rechtliche und persönliche Beratung.



**GERECHTIGKEIT
MUSS SEIN!**