



FAHRGASTNUTZEN UND ERREICHBARKEITSEFFEKTE DER BAHN





INHALT

Executive Summary	4
1. Qualitätssteigerungen für Bahnkunden	6
2. Fahrtzeitverkürzungen und ihre Auswirkungen auf den Kundennutzen	10
3. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten	13
4. Pendler und ihr Nutzen durch Reisezeitverkürzungen	18
Ausblick	25

EXECUTIVE SUMMARY

Hochleistungsstrecken generieren volkswirtschaftlichen Mehrwert

Durch die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten profitieren Bahnkunden von einer deutlich schnelleren Verbindung. Die damit einhergehenden Zeitersparnisse können als Freizeit bzw. als Arbeitszeit genutzt werden. Das durchschnittliche Passagieraufkommen auf der Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten liegt derzeit bei rund 20.000 Passagieren täglich pro Richtung. Eine Bewertung der erzielten Zeitersparnis auf Basis des durchschnittlichen Einkommens unselbstständig Beschäftigter ergibt einen nutzerseitigen Vorteil der Hochleistungsstrecke im Ausmaß von rund 28 Millionen Euro pro Jahr.

Fahrtzeitverkürzungen auf der Südstrecke vorgesehen

Zusätzliche Zeitersparnisse sind aus den während der letzten acht Jahre erzielten Fahrtzeitverkürzungen und der Erhöhung der Zugfrequenzen zwischen Wien und den übrigen Landeshauptstädten erwachsen. Bereits heute liegt die Reisezeit mit der Bahn von Wien nach St. Pölten, Linz, Salzburg und Innsbruck unter jener des Autos. Bis zum Jahr 2025 sind auch für die Südstrecke erhebliche Fahrtzeitverkürzungen vorgesehen. Dann wird die Bahn auf den Strecken von Wien nach Graz und Klagenfurt ebenfalls schneller als das Auto sein. Hingegen bleibt der Fahrtzeitvorsprung des Autos auf den Strecken von Wien nach Bregenz sowie von Wien nach Eisenstadt trotz einer Fahrtzeitverkürzung auch über das Jahr 2025 hinaus erhalten.

Pendler profitieren am stärksten von Qualitätsverbesserungen der Bahn

Pendler als Nutzergruppe profitieren aufgrund ihrer hohen Reisefrequenz insgesamt am stärksten von Fahrtzeitverkürzungen. Die Fahrtkosten des Pendelns nach Wien aus wichtigen Quellorten im Umland Wiens liegen bei einer Bahnfahrt unter den Fahrtkosten des Autos, dies gilt auch bei einer Betrachtung von Tür-zu-Tür. Auch abseits der Metropolregion Wien geht das Pendeln mit der Bahn – zum Beispiel auf klassischen Pendlerstrecken in Tirol und Kärnten – mit niedrigeren Kosten als das Pendeln mit dem Auto einher.

Fahrtzeitverkürzungen: Geschäftsreisende erreichen den höchsten Nutzen pro Fahrt

Pro Fahrt betrachtet ist der Nutzen durch verkürzte Reisezeiten bei Geschäftsreisen am höchsten. Geschäftsreisende beziehen im Durchschnitt höhere Einkommen und verfügen über weniger Freizeit als Pendler und Freizeitreisende. Die Opportunitätskosten¹ der Reisezeit liegen daher über denen anderer Nutzergruppen. Dementsprechend stiften Fahrtzeitverkürzungen Geschäftsreisenden den relativ höchsten Nutzen.

Hochleistungsstrecken erweitern den Beschäftigungsradius

Die Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten stärkt die Erreichbarkeit der Arbeitsmärkte in beiden Städten. Daraus resultiert ein besseres Zusammenführen des Arbeitsangebots mit der Arbeitsnachfrage, sodass sowohl am Standort Wien als auch am Standort St. Pölten ein positiver Produktivitätseffekt eintritt. In Wien steigert die Hochleistungsstrecke die daraus resultierende Wertschöpfung um (kumulativ) 460 Millionen Euro binnen der nächsten Dekade. In St. Pölten kommt es durch die Hochleistungsstrecke zu einem Wertschöpfungszuwachs in Höhe von 14 Millionen Euro im selben Zeitraum. Darüber hinaus werden durch die Fertigstellung des neuen Wiener Hauptbahnhofs Arbeitsplätze im Süden Wiens für Einpendler, die mit der Bahn über St. Pölten oder das Tullnerfeld anreisen, besser erreichbar. Hieraus ergibt sich ein zusätzlicher Impuls für die regionale Wertschöpfung in Wien, gekoppelt mit einer weiteren Zunahme der verfügbaren Haushaltseinkommen in den niederösterreichischen Wohnbezirken der Pendler.

1) Die Opportunitätskosten geben den in Geld ausgedrückten Wert einer alternativen Aktivität an, das wäre hier der Wert einer alternativen Verwendung der Reisezeit.

1. QUALITÄTS- STEIGERUNGEN FÜR BAHNKUNDEN

Fahrtzeitverbesserungen auf Verbindungen zwischen Wien und den Landeshauptstädten

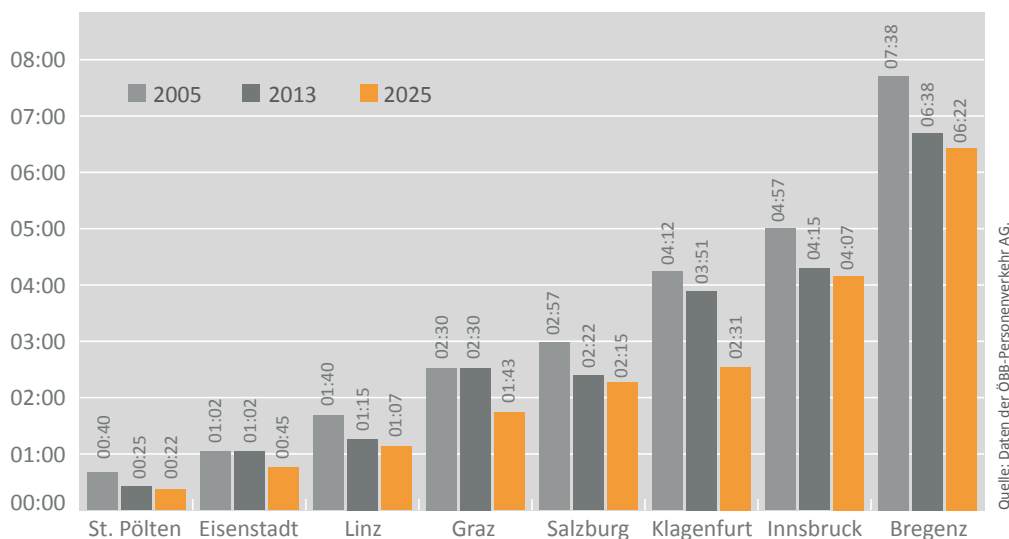
Der Ausbau der Bahninfrastruktur ermöglicht auf Strecken zwischen Wien und den Landeshauptstädten deutliche Fahrtzeitverkürzungen seit dem Jahr 2005. Ausnahmen bilden derzeit noch die Verbindungen von Wien mit Eisenstadt bzw. Graz. Die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten senkte die Fahrtzeit von Wien nach Linz auf 1:15 Stunden. Von Wien nach Salzburg beträgt die Fahrtzeit nur mehr 2:22 Stunden, und Innsbruck ist von Wien aus in 4:15 Stunden erreichbar.

Durch weitere Infrastrukturverbesserungen wird die Fahrdauer bis 2025 weiter reduziert werden (siehe Abbildung 1). Im Zeitraum von 2005 bis 2025 wird die Fahrtzeit auf der Strecke von Wien nach Innsbruck um 50 Minuten, nach Bregenz um 1:16 Stunden sinken. Auf der Südstrecke werden bis zum Jahr 2025 unter anderem aufgrund der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels ebenfalls schnellere Verbindungen angeboten. So wird die Fahrt nach Klagenfurt um 1:20 Stunden kürzer sein als heute, Graz wird um 47 Minuten schneller erreicht werden. Die Verkürzung der Fahrtzeit führt zu mehr Freizeit, die alternativ auch als Arbeitszeit verwendet werden kann und bewirkt in beiden Fällen einen höheren Nutzen der Bahnkunden.

Abbildung 1:

Fahrtzeit auf den Bahnverbindungen zwischen Wien und den Landeshauptstädten bis zum Jahr 2025

Fahrtzeit in Stunden und Minuten



Anmerkung: Es werden die jeweils schnellsten Taktzüge ab Wien Westbahnhof bzw. ab Wien Meidling angegeben. Die Fahrtzeiten im Jahr 2025 basieren auf aktuellen Prognosewerten, Fahrplanänderungen vorbehalten.

Erhöhte Zugfrequenz zwischen Wien und den Landeshauptstädten

Die Zufriedenheit der Bahnkunden wird, abgesehen von der Fahrdauer, den Ticketpreisen und dem Ausmaß an Freizeit der Reisenden, durch die Frequenz der Züge, die Wartezeit und allfällige Zugverspätungen beeinflusst. Bahnkunden müssen Destinationen oft zu bestimmten Zeitpunkten erreichen. Dies gilt insbesondere für Geschäftsreisende und Pendler. Werden nur wenige Bahnverbindungen pro Tag angeboten, dann ergeben sich zusätzliche Wartezeiten zwischen der Ankunft des Zuges am Zielort und der Arbeitsphase bzw. zusätzliche Wartezeiten nach der Arbeitsphase. Eine Erhöhung der Frequenz der Bahnverbindungen, insbesondere zu typischen Arbeitsbeginn- und Arbeitsendzeiten, reduziert die Wartezeit und erhöht damit die Attraktivität des Verkehrsmittels.

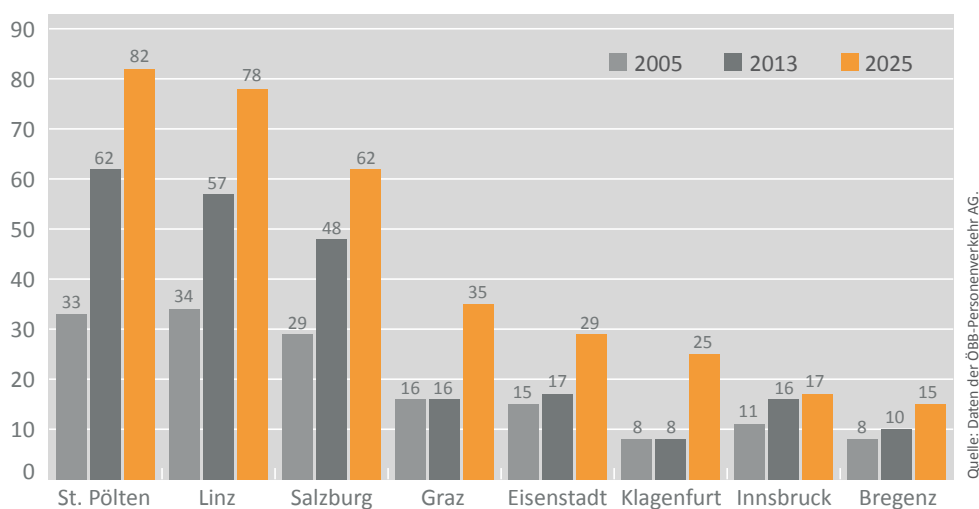
Der Streckenausbau ermöglicht ein dichteres Angebot an Taktverbindungen für die Kunden. Aktuell fahren 62 Züge täglich von Wien nach St. Pölten, das sind fast doppelt so viele wie im Jahr 2005. Die Verbindung Wien – Linz wird täglich 57-mal befahren, das ist ein Anstieg um 67 Prozent im Vergleich zum Jahr 2005. Ähnlich hoch war die Zunahme bei der Anzahl der Verbindungen von Wien nach Salzburg, wobei derzeit 48 direkte, durchgehende Verbindungen pro Tag zur Verfügung stehen.

Abbildung 2 weist die zeitpunktspezifischen Frequenzen aus. Angegeben ist jeweils die Anzahl der direkten Zugverbindungen von Wien in die Landeshauptstädte. Eine Ausnahme bildet hier erstens die Strecke nach Bregenz, bei der auch die Umsteigeverbindungen im Fernverkehr inkludiert wurden sowie zweitens die Verbindung von Wien nach Eisenstadt, bei der nur die Züge über die Pottendorfer Linie betrachtet wurden, welche jedenfalls bis zum Jahr 2016 nur als Umsteigeverbindungen geführt werden. Die Direktverbindungen von Wien nach Eisenstadt über Neusiedl wurden nicht berücksichtigt. Es werden alle Taktverbindungen im Personenverkehr ausgewiesen. Bis zum Jahr 2025 wird im Vergleich zu heute auf den Verbindungen zwischen Wien und den Landeshauptstädten die Zahl der täglichen Bahnverbindungen nochmals deutlich ansteigen. Insbesondere auf der Weststrecke nach St. Pölten, Linz und Salzburg, aber auch auf der Südstrecke nach Graz und Klagenfurt werden wesentlich mehr Züge fahren.

Abbildung 2:

Frequenz der Zugverbindungen zwischen Wien und den Landeshauptstädten bis zum Jahr 2025

Anzahl der Züge pro Tag



Anmerkung: Zwischen Wien und St. Pölten gibt es 80 bis 85 Zugverbindungen pro Tag. Für das Jahr 2025 sind die geplanten täglichen Verbindungen auf der Weststrecke von Wien in die Landeshauptstädte angegeben. Es handelt sich um Prognosewerte, Fahrplanänderungen vorbehalten.

Auch zwischen den Landeshauptstädten ist ein Anstieg bei der Anzahl der täglichen Zugverbindungen zu verzeichnen. Im Jahr 2005 fuhren von Graz nach Bregenz sieben Züge pro Tag, davon einer als Direktzug und sechs mit teils mehrfacher Umsteigeverbindung. Bis zum Jahr 2025 werden – nach dem heutigen Planungsstand – zwölf Züge pro Tag von Graz nach Bregenz als Umsteigeverbindungen verkehren. Auf dieser Strecke wurden deutliche Fahrtzeitverkürzungen erzielt; im Jahr 2005 dauerte die Fahrt rund 8:40 Stunden, im Jahr 2025 wird eine Fahrtzeit von 8:10 Stunden bzw. teilweise von 7:40 Stunden möglich sein. Von Graz nach Linz verkehrten im Jahr 2005 sieben Züge pro Tag, bis zum Jahr 2025 werden es planungsgemäß 23 Züge (davon acht als Direktverbindungen) sein. Während die Fahrtzeit auf der Strecke von Graz nach Linz im Jahr 2005 zwischen 3:10 und 3:50 Stunden lag, werden die Direktzüge im Jahr 2025 nur 2:42 Stunden benötigen.

In Österreich wird die Bahn häufiger genutzt als im EU-Durchschnitt

Der volkswirtschaftliche Nutzen derartiger Qualitätsverbesserungen hängt von der Nutzungsintensität des Verkehrsmittels Bahn ab. In Österreich werden pro Kopf fast 1.300 Personenkilometer jährlich mit der Bahn gefahren. Das entspricht fast dem doppelten Wert des europäischen Durchschnitts. Österreich liegt damit bei der Beförderungsleistung der Bahn auf Platz zwei hinter Frankreich.

Die dichte Frequenz der Züge, eine verbesserte Qualität des rollenden Materials, die hohe Pünktlichkeit und die Preisgestaltung bei den Zeitkarten tragen dazu bei, dass die Bahn stärker zum Pendeln genutzt wird als im EU-Durchschnitt.² Die Nutzung der Bahn zur Erreichung des Arbeitsplatzes oder einer Ausbildungseinrichtung stellt für 16 Prozent der österreichischen Bahnreisenden das Hauptmotiv für die Bahnnutzung dar, während dies im EU-Durchschnitt nur für zehn Prozent gilt.

Freizeitreisen sind für 71 Prozent der österreichischen Bahnreisenden der häufigste Grund der Bahnnutzung; im EU-Durchschnitt sind es 70 Prozent. Für sieben Prozent der österreichischen Bahnreisenden dienen Bahnfahrten hauptsächlich geschäftlichen Zwecken. Der verbleibende Anteil hat andere Motive.

Überdurchschnittliche Zufriedenheit der Bahnkunden mit der Qualität in Österreich

Die Europäische Kommission (2012) hat die Zufriedenheit der Bahnkunden in der EU untersuchen lassen.³ Die Umfrage kommt zu dem Ergebnis, dass die Bahnkunden in Österreich die Leistung besser als im EU-Durchschnitt bewerten. Zwei Drittel der österreichischen Bahnkunden sind mit dem regionalen und überregionalen Schienenverkehrssystem zufrieden, während es im EU-Vergleich 46 Prozent sind. Österreich weist hinter Finnland die zweithöchste Zufriedenheitsrate in der EU auf.

Mit der Reisedauer sind 84 Prozent der österreichischen Bahnkunden zufrieden, während es im EU-Durchschnitt nur 78 Prozent sind (siehe Abbildung 3).⁴ Auch bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (zeitgerechte Abfahrt und Ankunft)

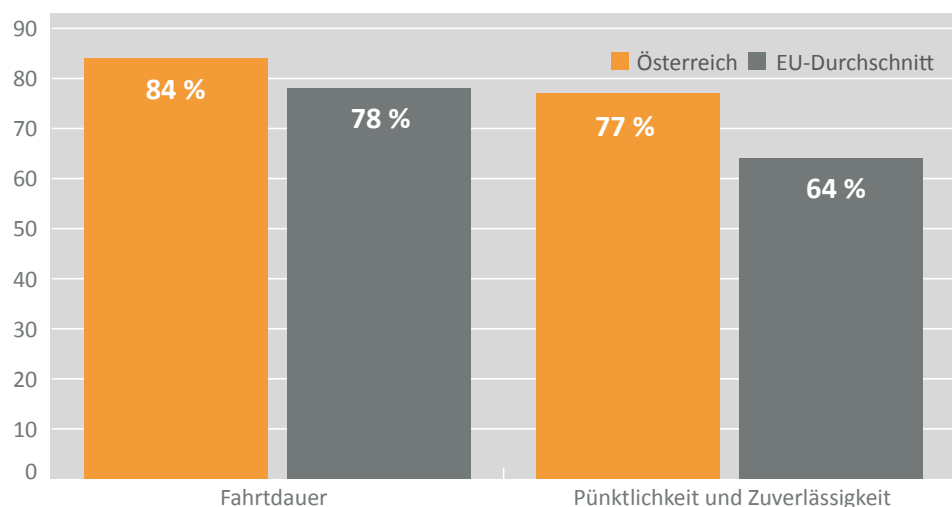
der Bahn erreicht Österreich überdurchschnittliche Werte: 77 Prozent in Österreich im Vergleich zu 64 Prozent im EU-Durchschnitt.

In Österreich sind die Bahnkunden außerdem mit der Informationsleistung der Bahn hinsichtlich Verspätungen, Umsteigemöglichkeiten und Reisesicherheit zufrieden.

Abbildung 3:

Kundenzufriedenheit mit der Fahrdauer und der Pünktlichkeit in Österreich und im EU-Vergleich

Zufriedenheit der Bahnkunden in Prozent



Quelle: Europäische Kommission (2011).

- 2) Für einen internationalen Vergleich der Endkundenpreise im Personenverkehr (unter anderem für Vielfahrer, wie Pendler) siehe Sellner, R./Janke, J. (2012) „Österreichs öffentlicher Personenverkehr im europäischen Preisvergleich“, Institut für Höhere Studien, Wien, Studie im Auftrag der ÖBB-Personenverkehr AG.
- 3) Europäische Kommission (2012), „Rail Competition“, Special Eurobarometer No. 388, TNS Opinion & Social im Auftrag der Europäischen Kommission.
- 4) Europäische Kommission (2011), „Survey on passengers’ satisfaction with rail services“, Flash Eurobarometer No. 326, Gallup Organization im Auftrag der Europäischen Kommission.

2.

**FAHRTZEIT-
VERKÜRZUNGEN UND
IHRE AUSWIRKUNGEN
AUF DEN KUNDEN-
NUTZEN**

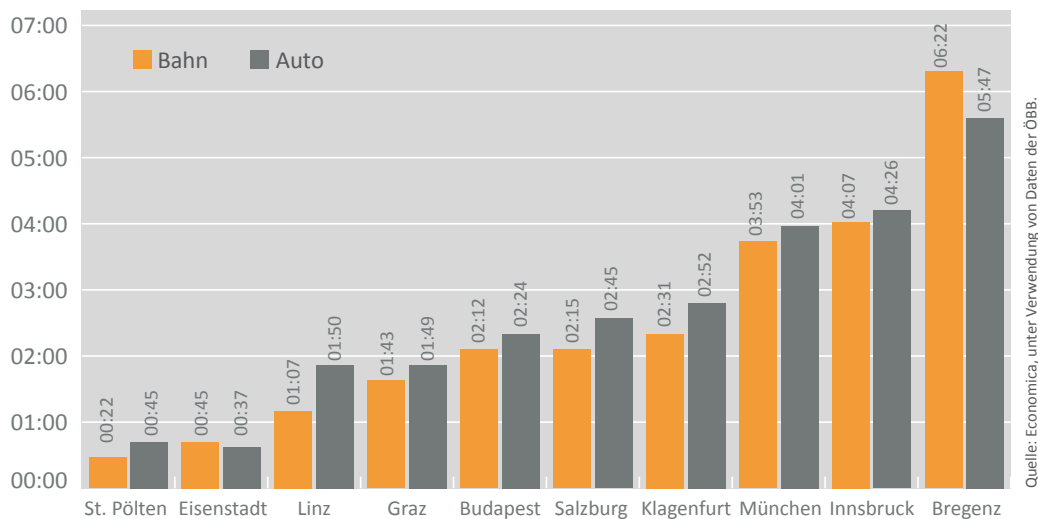
Die Bahn bietet Reisezeitvorteile auf den Verbindungen von Wien mit den meisten Landeshauptstädten

Bereits heute ist man von Wien mit der Bahn schneller in St. Pölten, Linz, Salzburg oder München als mit dem Auto. Bis zum Jahr 2025 können sechs Landeshauptstädte von Wien aus gesehen in kürzerer Zeit mit der Bahn als mit dem Auto erreicht werden. Dann wird die Bahn auch auf der Südstrecke von Wien nach Graz und von Wien nach Klagenfurt sowie ins benachbarte Ausland, nach Budapest, schneller sein als das Auto (siehe Abbildung 4). Hingegen bleibt der Fahrtzeitvorsprung des Autos auf den Strecken von Wien nach Bregenz sowie von Wien nach Eisenstadt auch nach dem Jahr 2025 erhalten.

Abbildung 4:

Fahrtdauer im Jahr 2025 von Wien in die Landeshauptstädte sowie nach München und Budapest

Fahrtzeit in Stunden und Minuten



Anmerkung: Es werden jeweils die schnellsten Taktzüge angegeben, die im Jahr 2025 verkehren werden. Für das Auto wird die Fahrtzeit ab Wien für Ziele in Richtung Westen ab Wien Westbahnhof und für Ziele in Richtung Süden und Osten ab Wien Meidling herangezogen. Für die Bemessung der Fahrtzeit des Autos wurde die Routenberechnung von Google Maps genutzt.

Bahnfahren mit einem ÖBB-VORTEILSticket ist monetär günstiger als Autofahren auf allen Verbindungen zwischen Wien und den Landeshauptstädten. Auf den meisten Strecken gilt dies auch für jene Passagiere, die keine ÖBB-VORTEILScard besitzen (siehe Abbildung 5).⁵

Es werden jeweils die variablen Kosten der Fahrt verglichen. Bei der Autofahrt werden die Fixkosten, das sind u.a. die Anschaffungskosten des Autos sowie all jene Kosten, die auch dann anfallen, wenn das Auto abgestellt ist, außer Acht gelassen und nur die Kosten je Fahrt herangezogen. Dabei wird angenommen, dass die Fahrt mit dem Auto variable Kosten im Ausmaß von 19 Cent pro Kilometer⁶ verursacht. Für die Kosten der Bahnfahrt werden die Tarife der ÖBB für Einzelfahrscheine (Vollpreis bzw. mit ÖBB-VORTEILSticket) herangezogen.⁷

5) Die Kosten einer ÖBB-VORTEILScard liegen derzeit bei 99,90 Euro, wobei diese ein Jahr lang gültig ist und den Einzelfahrscheinpreis auf bis zu 50 Prozent des Normalpreises senkt.

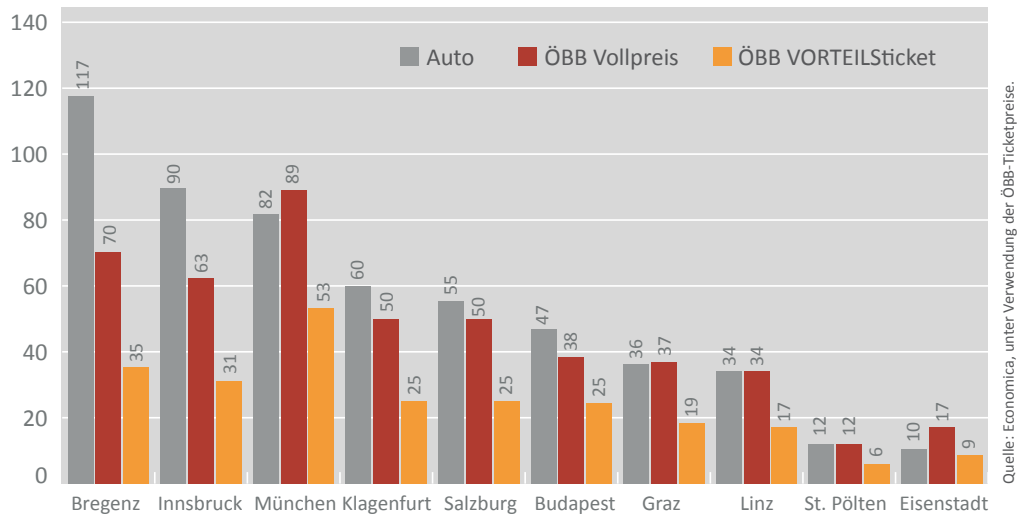
6) Diese beinhalten den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch, die Wertminderung, den Reifenverschleiß sowie eine Service- und Reparaturpauschale.

7) Die Kosten einer ÖBB-VORTEILScard stellen bei der Bahnfahrt die Fixkosten dar. Analog zum Auto werden die Fixkosten nicht berücksichtigt.

Abbildung 5:

Fahrtkosten von Wien in die Landeshauptstädte sowie nach München und Budapest

Fahrtkosten in Euro



Quelle: Economica, unter Verwendung der ÖBB-Ticketpreise.

Anmerkung: Es werden aktuelle Fahrkartenpreise der ÖBB herangezogen. Für die Fahrtkosten des Autos werden variable Kosten im Ausmaß von 19 Cent pro Kilometer zu Grunde gelegt.

Der Wert einer Fahrtzeitverkürzung steigt mit der Häufigkeit des Bahnfahrens

Die Auswirkungen einer Fahrtzeitverkürzung auf den Konsumentennutzen sowie der Effekt von Qualitätssteigerungen bei der Bahn auf die Konsumentenpräferenzen bei der Auswahl des Verkehrsmittels werden anhand eines mikroökonomischen Modells bestimmt. Die Auswirkungen der Fahrtkosten und der Fahrtdauer auf das verfügbare Einkommen und die Freizeit werden auf der Grundlage einer Nutzenfunktion berechnet.⁸

Der Geldwert von Zeitersparnissen ist abhängig von der Frequenz des Bahnfahrens und vom Einkommen. Da Pendler wesentlich häufiger mit der Bahn fahren als Geschäfts- oder Freizeitreisende, haben Pendler den höchsten Nutzen (auf Jahresbasis gerechnet).

8) Es wird eine Cobb-Douglas-Nutzenfunktion herangezogen. Bei diesem Ansatz stellt der Nutzen U eine Funktion des Einkommens w , der Freizeit L , des Fahrscheinpreises p und der Reisedauer T dar. Es gilt $U = (w-p)^{1/2}(L-T)^{1/2}$. Der Nutzen steigt mit dem Einkommen w und mit der Freizeit L , außerdem steht der Nutzen in einem negativen Zusammenhang mit dem Preis und der Reisedauer. Eine Stunde Zeit kann für verschiedene Einkommensgruppen bewertet werden.

3.

**DER VOLKSWIRTSCHAFT-
LICHE NUTZEN DER
HOCHLEISTUNGS-
STRECKE ZWISCHEN
WIEN UND ST. PÖLTEN**

Die Inbetriebnahme des Wienerwaldtunnels inklusive der neuen 44 Kilometer langen Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten am 9. Dezember 2012 führte zu einer deutlichen Reduktion der Fahrtzeit auf der Weststrecke. Die Fahrt von St. Pölten nach Wien dauert nunmehr 25 Minuten mit dem *railjet* und 30 bzw. 32 Minuten (je nach Fahrriichtung) mit dem InterCity-Zug zwischen St. Pölten und Wien.⁹ Damit liegt die Fahrtdauer um 10 bis 15 Minuten unter der bisherigen.

3.1 BEWERTUNG DER FAHRTZEITVERBESSERUNGEN

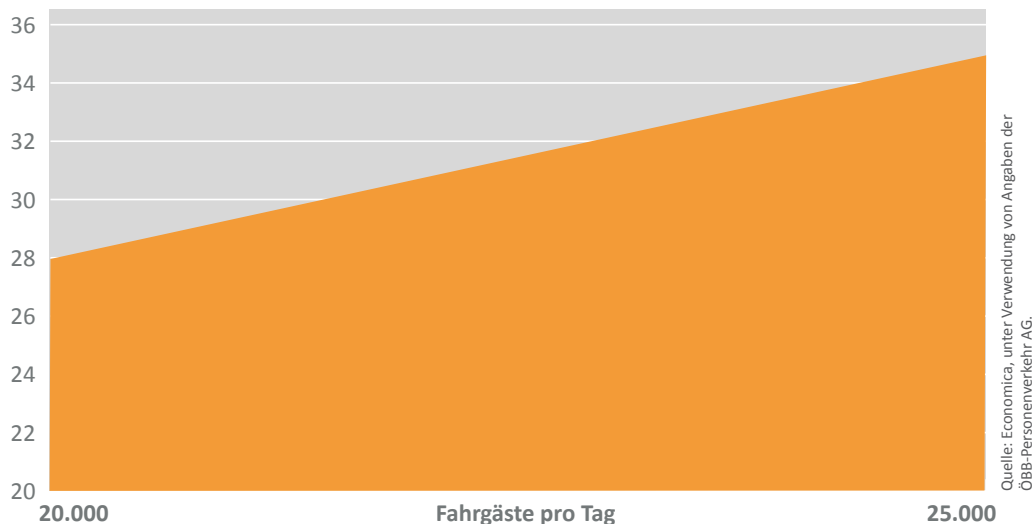
Rund 28 Millionen Euro volkswirtschaftlicher Nutzen pro Jahr durch die Fahrtzeitverkürzung auf der Strecke Wien – St. Pölten

Das durchschnittliche Passagieraufkommen auf der Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten liegt bei rund 20.000 Passagieren täglich (pro Richtung). Insgesamt ersparen sich die Passagiere rund 3,7 Millionen Stunden pro Jahr durch die Streckenbeschleunigung. Bewertet mit dem Zeitkostensatz von Durchschnittseinkommensbezieher ergibt dies eine volkswirtschaftliche Ersparnis im Wert von 28 Millionen Euro pro Jahr.¹⁰ Durch die verkürzte Reisezeit ist für alle Personen, die die Hochleistungsstrecke nutzen, das Fahren mit der Bahn attraktiver geworden. Zusätzlich sollte aus der Angebotsverbesserung auch ein steigendes Passagieraufkommen resultieren. Mit steigendem Passagieraufkommen nimmt auch die in Geldgrößen bewertete Zeitersparnis zu (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6:

Volkswirtschaftliche Bewertung der Zeitersparnis durch die Beschleunigung der Strecke Wien – St. Pölten

Zeitkostensparnis (in Millionen Euro pro Jahr)



Zeitersparnis erhöht Nutzen im Wert von 1,5 Millionen Euro jährlich für Pendler durch die Fahrtzeitverkürzung auf der Strecke zwischen Wien und St. Pölten

Die Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten ermöglicht eine Verkürzung der Fahrtzeit um 15 Minuten; dies führt zu einer Zeitersparnis von 2,5 Stunden pro Woche für Pendler, die fünfmal wöchentlich hin und retour pendeln. Das ergibt eine Zeitersparnis in Höhe von 750 Euro pro Jahr und Pendler, unter der

9) InterCity-Züge der ÖBB benötigen 30 Minuten von St. Pölten nach Wien Westbahnhof. Von Wien Westbahnhof nach St. Pölten beträgt die Fahrtzeit 32 Minuten, da in dieser Richtung ein Halt im Bahnhof Tullnerfeld vorgesehen ist.

10) Der Zeitkostensatz zeigt, wie hoch der Wert des Nutzens einer zusätzlichen Stunde bzw. Minute an Freizeit ist, wobei dieser vom Einkommen und vom Ausmaß an Freizeit, über die eine Person verfügt, abhängig ist. Im vorliegenden Fall wurde der Zeitkostensatz für Bezieher eines Durchschnittseinkommens eines unselbstständig Beschäftigten herangezogen.

Annahme, dass der hier betrachtete repräsentative Pendler das Medianeinkommen¹¹ bezieht. Laut Angaben der ÖBB fahren insgesamt 2.000 Pendler an Werktagen mit der Bahn von St. Pölten nach Wien bzw. von Wien nach St. Pölten über die Hochleistungsstrecke. Für diese Passagiere ergibt sich aus der Streckenbeschleunigung ein Zeitersparnis im Wert von 1,5 Millionen Euro pro Jahr.

Durch die Fahrzeitverkürzung ist außerdem damit zu rechnen, dass der Anteil der Pendler, die mit der Bahn pendeln, ansteigen wird. Wenn in Zukunft etwa die Hälfte der derzeitigen Pendler von St. Pölten nach Wien (und umgekehrt) die Bahn wählt, ergäbe dies ein Fahrkostensparnis im Umfang von fünf Millionen Euro jährlich.¹²

Direkte Verbindung von Tulln mit dem Wiener Westbahnhof bzw. Wiener Hauptbahnhof

Von Tulln zum Wiener Westbahnhof gibt es jetzt eine tägliche Direktverbindung (pro Richtung). Für Pendler aus dem Umland Tullns existiert zudem die Möglichkeit, vom neu errichteten Bahnhof Tullnerfeld nach Wien und retour zu gelangen. Während man für die direkte Zugverbindung von Tulln zum Wiener Westbahnhof 23 Minuten benötigt, dauert die Fahrt von Tulln über den Franz-Josefs-Bahnhof zum Westbahnhof zwischen 41 und 44 Minuten. Vom Bahnhof Tullnerfeld aus sind es 17 Minuten nach Wien bzw. 18 Minuten retour. Von diesen Fahrzeitverbesserungen könnten insgesamt 10.664 Arbeitnehmer profitieren, die derzeit von Tulln nach Wien bzw. 1.438 Arbeitnehmer, die von Wien nach Tulln pendeln. Hierbei sind nicht nur die Pendler mit der Bahn, sondern mit allen Transportmitteln erfasst. Nimmt man an, dass ein Zehntel der Pendler aus dem Bezirk Tulln nach Wien Vorteile durch die Verbindung Tullnerfeld nach Wien Westbahnhof lukriert, würde dies aufgrund des Zeitersparnis für Pendler mit einem Durchschnittseinkommen einen Nutzen in Höhe von 1,6 Millionen Euro pro Jahr ergeben.

3.2 AUSWIRKUNGEN VON HOCHLEISTUNGSTRECKEN AUF DEN ARBEITSMARKT UND DIE WERTSCHÖPFUNG

Durch die neue Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten können Erwerbstätige, die über die Bahnhöfe St. Pölten und Tullnerfeld nach Wien fahren, Arbeitsplätze in Wien schneller erreichen als zuvor. Für jene Erwerbstätigen, die einen Arbeitsplatz in Wien im Umfeld des Franz-Josefs-Bahnhofs haben, verändert sich die Pendeldauer allerdings nicht, da die Strecke von Krems und Tulln Richtung Franz-Josefs-Bahnhof nicht beschleunigt wurde.

Der Einzugsbereich des Wiener Arbeitsmarktes wird durch die Hochleistungsstrecke vergrößert

Durch die Bahn werden Arbeitsplätze in Wien sowie der Siedlungsraum von St. Pölten und dessen Umgebung aufgewertet. Mit der Vollinbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofs im Dezember 2014 werden Arbeitsplätze im Süden Wiens besser erreichbar für jene Erwerbstätigen, die über St. Pölten oder das Tullnerfeld nach Wien fahren. Fast jeder fünfte Arbeitsplatz in Wien befindet sich in den Bezirken im Süden Wiens, d.h. im 10., 12. und 23. Bezirk.¹³ Derzeit gibt es dort Arbeitsstätten mit insgesamt rund 150.000 Beschäftigten. Die bessere Erreichbarkeit führt zu einem Anstieg der regionalen Wertschöpfung in Wien und zu einem Anstieg der Haushaltseinkommen in den Wohnbezirken der Pendler.

11) Das Medianeinkommen der unselbstständig Beschäftigten im Österreich entspricht jenem Einkommen, bei dem 50 Prozent der unselbstständig Beschäftigten in Österreich weniger und 50 Prozent mehr verdienen. Es wurden Werte der Statistik Austria herangezogen.

12) Derzeit pendeln gemäß der „Abgestimmten Erwerbsstatistik“ der Statistik Austria zum Stichtag 31.10.2010 täglich insgesamt (d.h. unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel) rund 9.900 unselbstständig Beschäftigte von St. Pölten nach Wien und rund 3.300 von Wien nach St. Pölten.

13) Statistik Austria, Statistisches Unternehmensregister, Stand: 31.12.2010.

Die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten erhöht die Wertschöpfung in Wien um 460 Millionen Euro binnen einer Dekade

Die Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten bewirkt – unter Berücksichtigung der Pendelbereitschaft – eine Ausweitung des potenziellen Arbeitskräfteangebots um etwa 4.700 unselbstständig Beschäftigte.¹⁴ Dadurch ergibt sich eine Erhöhung des Arbeitskräftepotenzials in Wien um 0,4 Prozent. Bei Verwendung einer Wertschöpfungselastizität in Höhe von 0,17 (siehe Rauh, 2008)¹⁵ bewirkt dies einen Zuwachs an Wertschöpfung in Höhe von 0,07 Prozent pro Jahr. Legt man die regionale Bruttowertschöpfung Wiens aus dem Jahr 2010 mit 68,3 Mrd. Euro zugrunde, dann löst die neue Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten eine Erhöhung der Wiener Wertschöpfung um (kumulativ) 460 Millionen Euro innerhalb der nächsten zehn Jahre aus.

Auch in St. Pölten erhöht sich die Wertschöpfung pro Arbeitsplatz. Die Fahrtzeitverkürzung durch die Hochleistungsstrecke führt zu einer Steigerung des Arbeitskräftepotenzials um 0,18 Prozent. Daraus leitet sich eine Zunahme der Wertschöpfung in St. Pölten von (kumulativ) insgesamt rund 14 Millionen Euro in den kommenden zehn Jahren ab.

Produktivitätssteigerung durch Qualitätsverbesserung bei öffentlichen Verkehrsmitteln

Eine Verbesserung bei der Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln wirkt produktivitätssteigernd, weil Erwerbstätige die bestehenden Arbeitsplätze rascher und andere Arbeitsplätze zusätzlich erreichen können. Infrastrukturinvestitionen wirken faktorvermehrend, vergrößern also den Arbeitsmarkt – im Sinne der Anzahl verfügbarer Arbeitskräfte – und verbreitern ihn, im Sinne der verfügbaren Fähigkeiten. Außerdem vermögen Handels- und andere Dienstleistungsbetriebe durch eine verbesserte öffentliche Verkehrsanbindung ihren Kundenkreis zu erweitern.

3.3 FAHRPLANVERDICHTUNG NACH MÜNCHEN

Auf der Strecke von Wien nach München erhöht sich die Frequenz der Züge ab Dezember 2013. Während bisher sechs direkte Züge täglich von Wien nach München fahren, werden es ab Dezember 2013 sieben direkte sowie sechs zusätzliche Züge mit Umsteigeverbindungen sein. Ab Dezember wird Wien pro Richtung im Stundentakt mit München verbunden sein (derzeit zweistündlich).

Häufigere Bahnverbindungen tragen dazu bei, die mit der Nutzung der Bahn verbundenen Wartezeitkosten zu reduzieren. Bei einer höheren Taktfrequenz, wie etwa zwischen Wien und München ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013, sinken die Wartezeitkosten.

Es wird angenommen, dass sich aufgrund der Taktverdichtung die durchschnittliche Wartezeit der Reisenden um 15 Minuten reduziert. Dies ist besonders wichtig für Geschäftsreisende, wobei sich unter den Reisenden von Wien nach München und umgekehrt etwa 20 Prozent Geschäftsreisende befinden und die übrigen 80 Prozent Freizeitreisende und Pendler sind. Insgesamt profitieren 620.000 Passagiere jährlich von der Fahrplanverdichtung, die zu einem Zeitgewinn in Höhe von 6,6 Millionen Euro innerhalb der nächsten zehn Jahre führen wird.

14) Dabei wurde die verbesserte Erreichbarkeit für die Erwerbsbevölkerung aus den Bezirken St. Pölten Stadt und Land, dem Bezirk Tulln in der Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld und aus den Bezirken Melk und Amstetten berücksichtigt.

15) Rauh, W. (2008), "Einfluss der Verkehrsmittelwahl auf Bevölkerungsdichte und externe Agglomerationseffekte in Großstädten", Dissertation an der TU Wien, Wien. Siehe auch Prud'homme, R./Lee, C.W. (1999), „Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities“, Urban Studies 36 (11), S. 1849 - 1858.

3.4 NEUE HALTESTELLEN DES *RAILJETS* ZWISCHEN SALZBURG UND INNSBRUCK

Reisende von Wien, Linz und Salzburg nach Kufstein und Wörgl profitieren ab Dezember 2013 davon, dass der *railjet* in den betreffenden Bahnhöfen halten wird. Züge des *railjets* ohne Halt zwischen Salzburg und Innsbruck werden zusätzlich dazu um sechs Minuten beschleunigt. Im Vergleich zu den InterCity-Zügen ergibt sich durch den *railjet* eine Fahrtzeitverbesserung von 25 Minuten ab Dezember 2013. Jährlich profitieren 2,2 Millionen Passagiere von den Fahrtzeitverbesserungen und den zusätzlichen Haltestellen beim *railjet*. Insgesamt ergibt sich eine Fahrzeiterparnis von 15 Millionen Euro innerhalb der nächsten zehn Jahre.

3.5 FAHRTZEITVERKÜRZUNG UND MEHR DIREKTZÜGE ZWISCHEN GRAZ UND LINZ

Ab Dezember 2013 werden zwei der derzeit sieben täglichen Züge mit Umsteigeverbindungen von Graz nach Linz als Direktzug geführt. Die Reisezeit wird sich mit den Direktzügen auf drei Stunden verkürzen und in jenen mit Umsteigeverbindungen auf rund 3:15 Stunden im Vergleich zu der derzeitigen Dauer von 3:30 Stunden. Davon profitieren nicht nur die Passagiere von Graz nach Linz (und umgekehrt), sondern anteilig auch jene, die bei den Zwischenhalten in Leoben und Bruck an der Mur ein- und aussteigen. Insgesamt betrifft dies 120.000 Passagiere jährlich. Die Fahrplanverdichtung führt insgesamt zu einem Zeitgewinn im Wert von rund 1,8 Millionen Euro in den nächsten zehn Jahren.

4.

PENDLER UND IHR NUTZEN DURCH REISE- ZEITVERKÜRZUNGEN

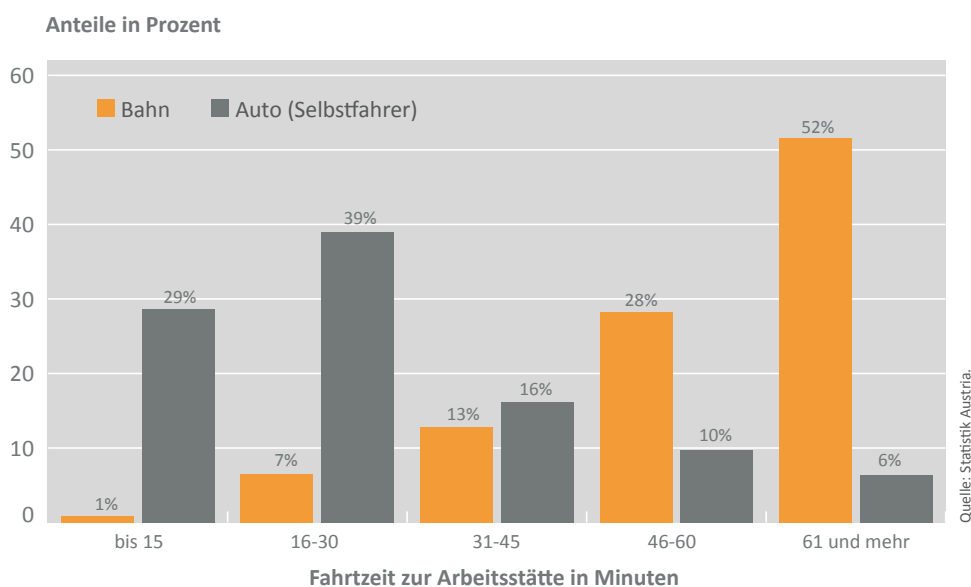
4.1 PENDLER IM UMLAND WIENS

Wien ist der größte Ballungsraum innerhalb Österreichs mit einer erheblichen Bedeutung für das umliegende Bundesland Niederösterreich. So arbeitet gemäß Statistik Austria ein Viertel (24,4 Prozent) der unselbstständig Erwerbstätigen mit Wohnort Niederösterreich in Wien.¹⁶

Betrachtet man die Pendelbereitschaft, zeigt sich, dass mehr als ein Viertel der erwerbstätigen Niederösterreicher, die täglich aus ihrer Gemeinde auspendeln, über 45 Minuten vom Wohnort zur Arbeitsstätte fahren. Jeder siebente niederösterreichische Erwerbspendler nutzt die Bahn, das sind derzeit etwa 100.000 Erwerbstätige mit Wohnort in Niederösterreich, die zu Erwerbszwecken aus ihrer Gemeinde auspendeln. Mit der Bahn pendeln tendenziell jene Personen, die weite Wege zur Arbeitsstätte haben. Bei jenen niederösterreichischen Erwerbspendlern, die mit der Bahn pendeln, legen etwa 80 Prozent eine Wegzeit im Ausmaß von mehr als 45 Minuten zurück (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7:

Anteil der Tagespendler mit Wohnort in Niederösterreich, nach der Wegzeit zum Arbeitsplatz



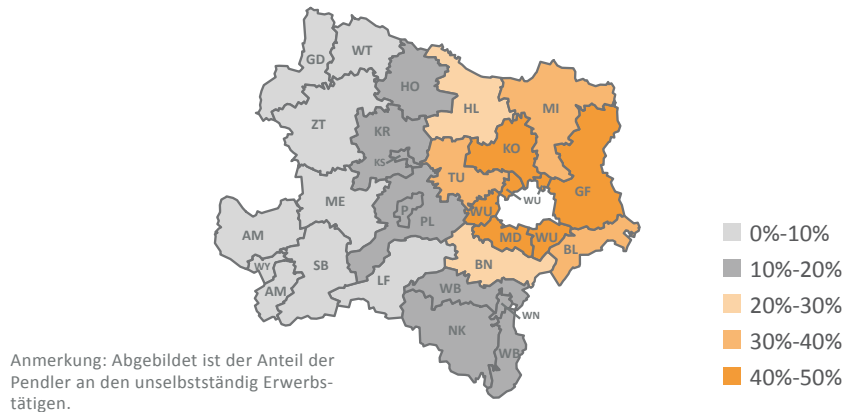
Mit der Nähe zu Wien nimmt der Anteil der nach Wien pendelnden Erwerbstätigen zu

In jenen Bezirken Niederösterreichs, die näher an Wien liegen, fällt der Anteil der Erwerbstätigen, die nach Wien pendeln, höher aus. In den Bezirken Wien Umgebung, Korneuburg und Gänserndorf erreicht der Anteil der Auspendler nach Wien zwischen 40 und 50 Prozent. In Amstetten und Melk liegt er derzeit bei bis zu zehn Prozent (siehe Abbildung 8).

16) Gemessen wurde der Anteil der in Wien beschäftigten Niederösterreicher an den wohnhaft Beschäftigten, das sind jene unselbstständig Beschäftigten, die im jeweiligen Bezirk wohnen, unabhängig davon, wo sie ihren Arbeitsplatz haben (Statistik Austria, „Abgestimmte Erwerbsstatistik“ mit Stand 31.10.2010).

Abbildung 8:

Anteil der Auspendler nach Wien aus Niederösterreich



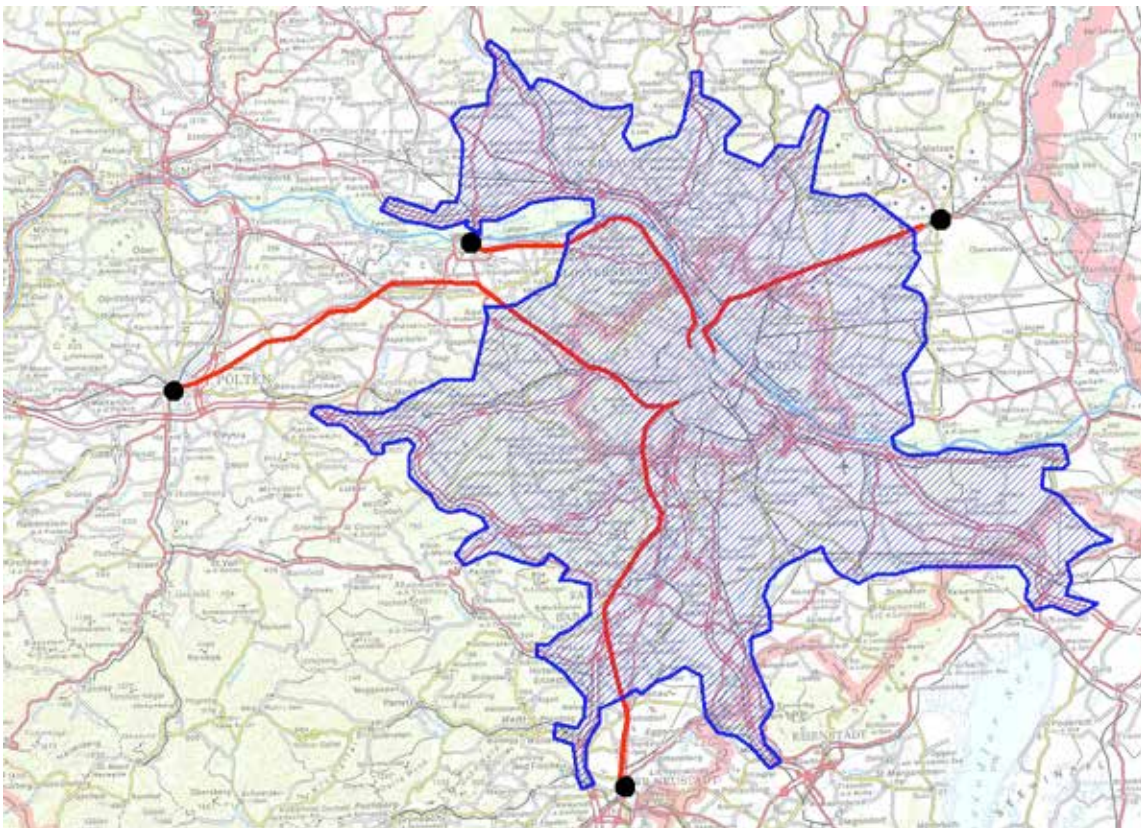
Quelle: Statistik Austria, Stand: 31.10.2010

Der Grad des Infrastrukturausbaus bestimmt die Erreichbarkeit

Abbildung 9 zeigt jene Orte im Umland Wiens, die innerhalb von 30 Minuten von zentralen Bahnhöfen Wiens aus erreicht werden können. Während die blau gestreifte Fläche die Erreichbarkeit mit dem Auto zeigt, stellen die roten Linien mit schwarzen Endpunkten die Erreichbarkeit mit der Bahn dar. Entsprechend sind die wichtigsten Pendlerwohnorte im südlichen Umland Wiens (Mödling, Baden und Wiener Neustadt) mit der Bahn schneller erreichbar als mit dem Auto. Dies gilt noch prononcierter für die Pendlerwohnorte im westlichen Umland, wie St. Pölten und Tulln. Für die Pendlerwohnorte im nördlichen Umland ist die Fahrtzeit mit der Bahn und mit dem Auto hingegen annähernd gleich groß.

Abbildung 9:

Erreichbarkeit des Wiener Umlands



Quelle: Economica. Die Landkarte wurde mit dem Programm AMap-Fly erstellt.

Anmerkung: Die blau gestreifte Fläche umfasst alle Orte, die mit dem Auto innerhalb von 30 Minuten von zentralen Bahnhöfen Wiens erreicht werden können. Die roten Linien mit schwarzen Endpunkten zeigen Orte, die mit der Bahn innerhalb von 30 Minuten erreicht werden können.

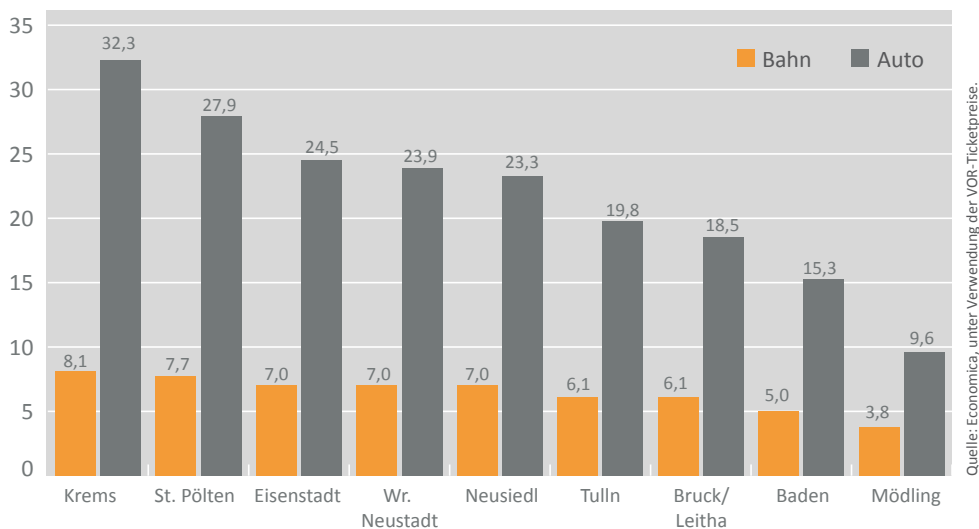
Fahrtkostenvergleiche des Pendelns in der Metropolregion Wien

Die Fahrtkosten des Pendelns von bzw. nach Wien in oder aus Destinationen im Umland Wiens (St. Pölten, Eisenstadt, Tulln, Krems an der Donau, Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Baden, Mödling und Wiener Neustadt) liegen bei einer Bahnfahrt unter jenen einer Autofahrt (siehe Abbildung 10).¹⁷ Definiert wurden die Fahrtkosten des Bahnfahrens als die Kosten einer Monatskarte im Verkehrsverbund Ost-Region. Für die Fahrtkosten des Autos wurden variable Kosten in Höhe von 19 Cent pro Kilometer angesetzt.

Abbildung 10:

Fahrtkosten des Pendelns im Umland Wiens

Fahrtkosten in Euro pro Tag



Quelle: Economica, unter Verwendung der VOR-Ticketpreise.

Anmerkung: Für Pendler per Bahn wurde angenommen, dass sie die Monatskarte (inklusive der Zone 100 für Wien) nutzen und fünfmal pro Woche nach Wien pendeln. Für die Fahrtkosten des Autos werden variable Kosten in Höhe von 19 Cent pro Kilometer angesetzt.

Für Pendler, die ganzjährig am selben Arbeitsort erwerbstätig sind, ist eine Pendler-Jahreskarte am preisgünstigsten

Vergleicht man die Kosten der Bahnfahrt für Pendler, die auf der Strecke von Wien nach Wiener Neustadt (oder auf einer anderen Strecke mit vier Außenzonen im Verkehrsverbund Ost-Region) pendeln, sind die Preise für die Jahreskarte in Höhe von 979 Euro bzw. für die Monatskarte in Höhe von 97,9 Euro relevant.¹⁸ Pendler, die ganzjährig auf dieser Strecke pendeln, ersparen sich 195,80 Euro pro Jahr, wenn sie eine Jahreskarte statt zwölf Monatskarten pro Jahr erwerben. Wenn Pendler innerhalb Wiens öffentliche Verkehrsmittel benutzen, kommt die Jahreskarte für die Wiener Linien zum Preis von 365 Euro hinzu bzw. die jeweilige Anzahl der benötigten Monatskarten.

17) Für die Bahnfahrer wurde angenommen, dass diese eine Monatskarte nutzen (inklusive der Zone 100 für Wien). Die Fahrtzeit ab Wien wird von einem verkehrstechnisch günstig gelegenen Ort aus angegeben; für Ziele in Richtung Westautobahn ab Wien Westbahnhof, für Ziele in Richtung Südbahn ab Wien Meidling, für Ziele Richtung Südosten (Neusiedl und Bruck/Leitha) von Wien Hauptbahnhof sowie nach Tulln und Krems von Wien Franz-Josefs-Bahnhof.

18) Die angeführten Preise für Jahreskarten im Verkehrsverbund Ost-Region sind gültig ab 1.8.2013, jene für Monatskarten sind gültig ab 1.7.2013. Der Preis einer Jahreskarte erhöht sich um zehn Euro, wenn Teilzahlung als Zahlungsmodalität gewählt wird.

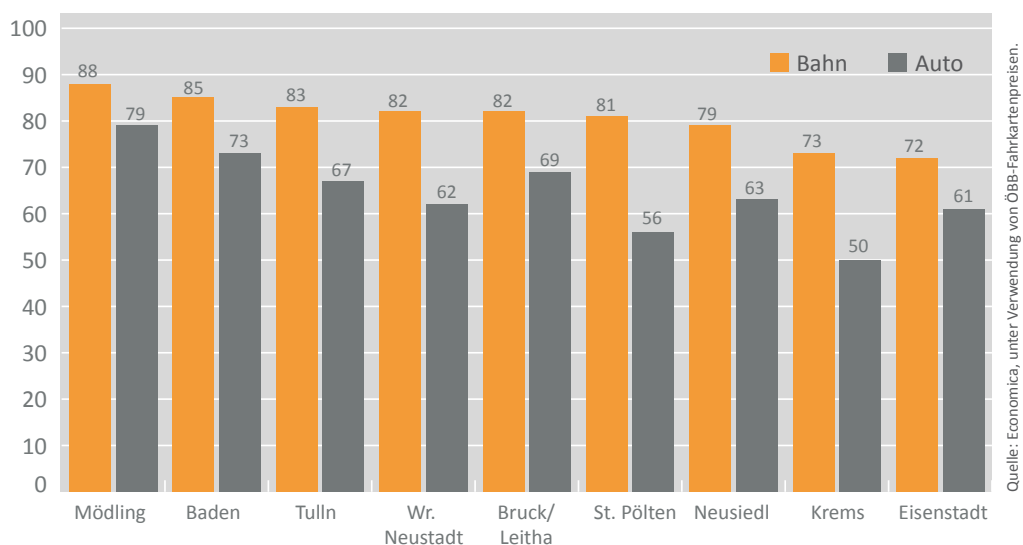
Auch für Hocheinkommensbezieher ist das Pendeln mit der Bahn vorteilhaft

Berücksichtigt man nicht nur die Fahrtkosten, sondern auch die Fahrdauer des Pendelns und legt dieser einen Geldwert anhand eines mikroökonomischen Modells bei, zeigt sich, dass Bahnfahren auf allen Strecken von bzw. nach Wien im Umland Wiens vorteilhafter ist als Autofahren. Dies gilt für Pendler, die fünfmal pro Woche von bzw. nach Wien pendeln, jedoch nicht nur für Bezieher des Medianeinkommens (siehe Abbildung 11), sondern auch für Hocheinkommensbezieher¹⁹. Das Pendeln mit der Bahn ist somit auch für Geschäftsleute mit hohen Zeitopportunitätskosten nutzenerhöhend, sofern das Auto selbst gelenkt wird. Die Bahn erweist sich als ein besonders vorteilhaftes Verkehrsmittel für alle Pendler, die zwischen St. Pölten und Wien (oder umgekehrt) pendeln. Gleiches gilt auch für die Strecke zwischen Krems an der Donau und Wien sowie zwischen Wiener Neustadt und Wien (und umgekehrt). Der geringste Unterschied zwischen dem Nutzen aus dem Pendeln mit der Bahn im Vergleich zum Auto tritt auf der Strecke zwischen Mödling und Wien auf. Dieser Befund geht konform mit der Beobachtung, dass der Anteil der Einpendler mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Mödling nach Wien relativ niedrig ist, wenn man diesen mit jenen von anderen Orten an der Wiener Stadtgrenze vergleicht.²⁰

Abbildung 11:

Fahrgastnutzen beim Pendeln im Umland Wiens unter Berücksichtigung der Fahrtkosten und Fahrdauer

Pendlernutzen in Hinblick auf Kosten und Dauer, Nutzen pro Tag
(Index, Nutzen bei Teleworking, d.h. ohne Pendeln = 100)



Quelle: Economica, unter Verwendung von ÖBB-Fahrtkartenpreisen.

Anmerkung: Für Pendler per Bahn wurde angenommen, dass sie die Monatskarte (inklusive der Zone 100 für Wien) nutzen und fünfmal pro Woche nach Wien pendeln. Für die Fahrtkosten des Autos werden variable Kosten in Höhe von 19 Cent pro Kilometer zu Grunde gelegt. Hinsichtlich der Fahrdauer wurde angenommen, dass Bahnpendler, abgesehen von der Bahnfahrt, zusätzlich jeweils zehn Minuten (bzw. in Wien 20 Minuten) im Ortsgebiet benötigen, um vom Wohnort oder der Arbeitsstätte zum Bahnhof zu gelangen. Für Pendler mit dem Auto wurden zu den Fahrtzeiten jeweils fünf Minuten (bzw. in Wien 20 Minuten) im Ortsgebiet dazu gerechnet, um von zuhause oder der Arbeitsstätte ins Zentrum zu gelangen. Es wurde der Nutzen für Pendler berechnet, die ein Medianeinkommen beziehen.

19) Hier wurde das Einkommen jener unselbstständig Beschäftigten herangezogen, die ein höheres Einkommen als 90 Prozent der unselbstständig Beschäftigten erhalten.

20) Vergleiche auch die Ergebnisse der Kordon-Erhebung im Einzugsgebiet rund um Wien. Siehe Dorner, A. (2011), „Planungsgrundlagen für den Regionalverkehr: Kordon-Erhebung Wien - mit Korridorvergleichen“, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien.

4.2 PENDLER IN KÄRNTEN

Das Pendeln mit der Bahn ist auf den hier betrachteten typischen Pendelstrecken innerhalb Kärntens stets monetär günstiger als mit dem Auto. Betrachtet man den Fahrgastnutzen des Pendelns im Vergleich zwischen Bahn und Auto, zeigt sich, dass der Nutzen des Pendelns mit der Bahn vor allem auf längeren Pendelstrecken höher ist als jener mit dem Auto. Auf kürzeren Strecken ist dies nicht durchgängig der Fall (siehe Abbildung 12).

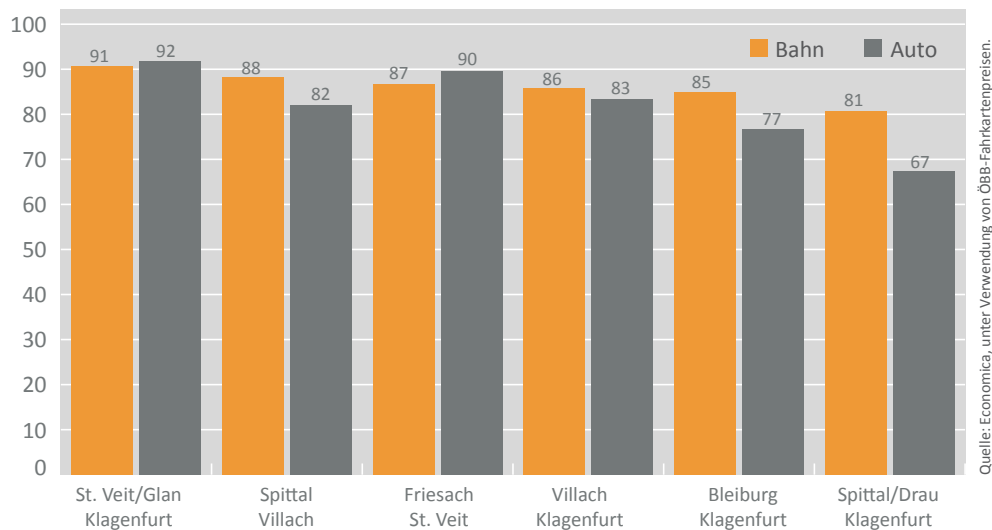
Das Auto hat prinzipiell den Vorteil, dass direkt vom Abfahrts- zum Zielort gefahren werden kann, während bei einer Bahnfahrt zuerst der Weg zum Bahnhof und nachher der Weg vom Bahnhof zum Zielort zusätzlich zu berücksichtigen ist. Dies führt dazu, dass das Auto auf kurzen Strecken außerhalb von Metropolregionen meist schneller als die Bahn ist.

Gerade im ländlichen Raum – wie etwa in Kärnten abseits größerer Städte – bietet das Auto häufig einen höheren Komfort für Pendler als die Bahn, da nicht jeder Ort an das Bahnnetz angebunden ist, Bahnhöfe sich nicht immer in der Nähe des Reiseziels oder des Ursprungsortes befinden, manche Orte nur mit Umsteigen bzw. mehrmaligem Umsteigen erreicht werden können, und Züge nicht zu jeder Tages- und Nachtzeit bzw. an Sonn- und Feiertagen fahren. Das Auto ermöglicht im Gegensatz dazu sehr flexible und direkte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, und zwar zu (fast) jedem beliebigen Zeitpunkt.

Abbildung 12:

Fahrgastnutzen beim Pendeln in Kärnten

Pendlernutzen in Hinblick auf die Fahrtkosten und -dauer
(Nutzen von Teleworking, d.h. ohne Pendeln = 100)



Anmerkungen: Betrachtet wurden Erwerbspendler, die fünfmal wöchentlich pendeln, eine Monatskarte nutzen und ein Medianeinkommen beziehen. Bei der Fahrt mit der Bahn wurde eine Gehzeit von zuhause zum Bahnhof sowie vom Bahnhof zur Arbeitsstätte im Ausmaß von zehn Minuten angenommen. Dabei wurden variable Kosten des Autos in Höhe von 19 Cent pro Kilometer zu Grunde gelegt.

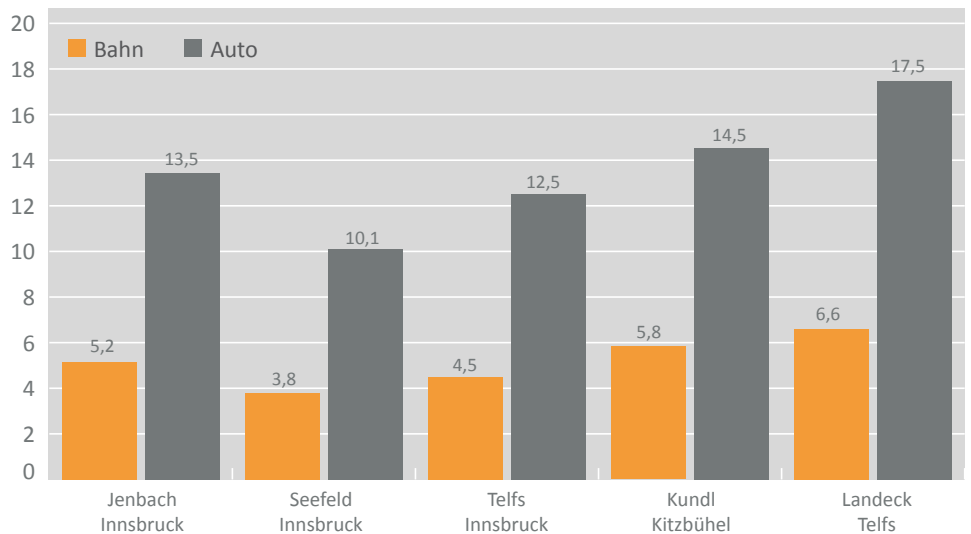
4.3 PENDLER IN TIROL

Auf den hier betrachteten Pendlerstrecken in Tirol (Telfs – Innsbruck, Jenbach – Innsbruck, Seefeld – Innsbruck, Landeck – Telfs sowie Kundl – Kitzbühel) sind die Fahrtkosten mit der Bahn durchwegs niedriger als jene mit dem Auto (siehe Abbildung 13). Die Fahrzeit ist jedoch mit dem Auto deutlich kürzer als mit der Bahn, außer auf der Strecke von Telfs nach Innsbruck. Hier liegt die Fahrzeit von Bahnhof zu Bahnhof unter der des Autos, nicht jedoch bei einer Tür-zu-Tür-Berechnung, wenn bei der Bahnfahrt zusätzlich jeweils zehn Minuten vom Wohnort zum Bahnhof bzw. vom Bahnhof zur Arbeitsstätte und retour benötigt werden.

Abbildung 13:

Fahrtkosten auf Pendlerstrecken in Tirol

Fahrtkosten in Euro



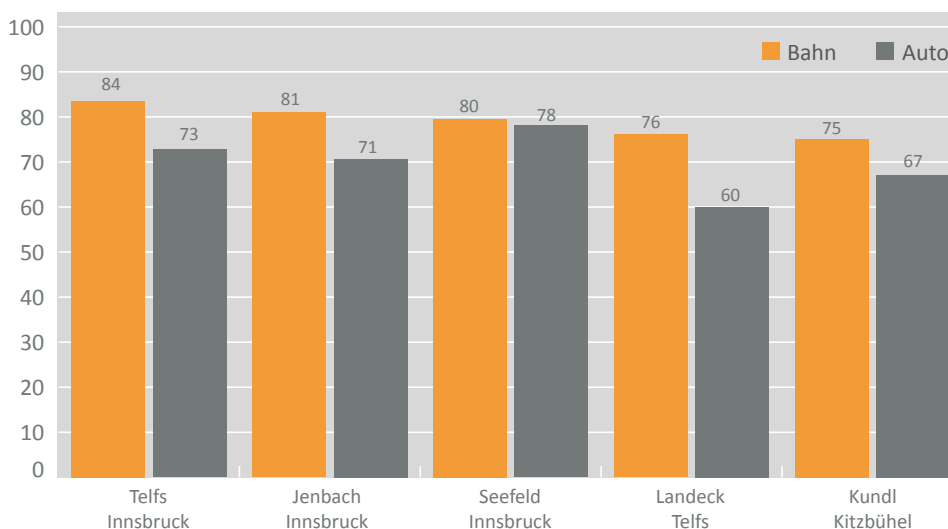
Quelle: Economica, unter Verwendung von ÖBB-Fahrtkartenpreisen.

Anmerkung: Betrachtet wurden Erwerbspendler, die fünfmal wöchentlich pendeln und eine Monatskarte nutzen. Es wurden variable Kosten des Autos in Höhe von 19 Cent pro km zu Grunde gelegt.

Abbildung 14:

Pendlernutzen auf Pendlerstrecken in Tirol

Pendlernutzen in Hinblick auf die Fahrtkosten und -dauer (Index, Nutzen bei Teleworking, d.h. ohne Pendeln = 100)



Quelle: Economica, unter Verwendung von ÖBB-Fahrtkartenpreisen.

Anmerkung: Betrachtet wurden Erwerbspendler, die fünfmal wöchentlich pendeln, eine Monatskarte nutzen und ein Medianeinkommen beziehen. Bei der Fahrt mit der Bahn wurde eine Gehzeit vom Wohnort zum Bahnhof sowie vom Bahnhof zur Arbeitsstätte im Ausmaß von zehn Minuten angenommen. Dabei wurden variable Kosten des Autos in Höhe von 19 Cent pro km zu Grunde gelegt.

Werden die Fahrtkosten und Zeitkosten des Pendelns mittels einer Nutzenfunktion bewertet, zeigt sich, dass der Pendlernutzen auf allen fünf betrachteten Strecken beim Pendeln mit der Bahn höher ist als mit dem Auto (siehe Abbildung 14).

AUSBLICK

AUSBLICK

Moderne Züge ermöglichen es den Bahnreisenden, die Fahrtzeit – zumindest teilweise – produktiv zu nutzen. Dies wirkt insoweit einkommenssteigernd, als das Arbeitsvolumen damit, etwa bei Selbstständigen, ausgeweitet werden kann. Alternativ kann die Arbeitszeit am Arbeitsplatz in einem korrespondierenden Ausmaß gesenkt werden. In diesem Fall erhöht sich das Einkommen nicht, wohl aber das Ausmaß an disponibler Freizeit.

Für alle Pendler auf der Strecke zwischen St. Pölten und Wien bzw. retour ergibt sich unter der Annahme, dass während der Bahnfahrt mit einer 80-prozentigen Effizienz gearbeitet werden kann, insgesamt eine Zeitersparnis im Wert von 7,7 Millionen Euro pro Jahr. Streng genommen stellt eine längere Autofahrt aus Sicht des Lenkers eine zusätzliche Leistung dar, woraus ein negativer Spillover-Effekt für die Gesamttages-Produktivität resultieren könnte. Diese strenge Betrachtungsweise wurde jedoch der vorliegenden Studie nicht zu Grunde gelegt, da das Autofahren auf schwach befahrenen Straßen und außerhalb großstädtischer Ballungsräume im Allgemeinen weniger als Belastung, sondern nicht selten als nutzenstiftend empfunden wird.

Die Qualität des Dienstleistungsangebotes der Bahn nimmt durch die Reduktion der Fahrdauer und die Erhöhung der Zugfrequenz auf Reisstrecken mit einer ausreichend hohen Nachfrage laufend zu. Seit 2005 ist die durchschnittliche Reisezeit auf fast allen wichtigen Routen innerhalb Österreichs zum Teil beträchtlich reduziert worden; diese Entwicklung wird sich zumindest bis zum Jahr 2025 fortsetzen. Durch die systematische Weiterentwicklung des Personenverkehrsangebots, insbesondere auch der Umsteige- und Anschlussverbindungen im Taktfahrplan werden die positiven Effekte noch verstärkt.

Die volkswirtschaftlichen Wirkungen der Investitionen in die Infrastruktur und in das Rollende Material zur Beschleunigung der Weststrecke beginnen bereits in der Gegenwart zu wirken, während jene auf der Südstrecke mit der Inbetriebnahme des Koralmtunnels und des Semmering-Basistunnels ab dem Jahr 2025 ihre Beiträge leisten werden.

Die Fahrtzeitverkürzungen der Bahn erhöhen den Fahrgastnutzen besonders über längere Strecken, die schneller als mit dem Auto gefahren werden können, sowie bei der Anbindung an größere Ballungsräume. Die Bahn ist ein attraktives Transportmittel für Pendler, die großstädtische Ballungsräume erreichen wollen. Auch außerhalb derselben sollte eine möglichst niederschwellige Integration der Bahn mit anderen Verkehrsträgern, etwa dem Fahrrad oder dem Auto als Verbindung vom Wohnort mit dem nächstgelegenen Bahnhof, angestrebt werden. Die Bahn kann allerdings nicht beliebige Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zu jedem beliebigen Zeitpunkt ermöglichen. Hier haben andere Verkehrsträger, insbesondere das Auto, ihre Stärken.



ECONOMICA

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
Economica Institut für Wirtschaftsforschung
Liniengasse 50-52, 1060 Wien
Tel.: 0043 676 3200 400
office@economica.at
www.economica.at

Wissenschaftliche Analyse:
Dr. Christian Helmenstein
und Team Economica

Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung.
In Zusammenarbeit mit den ÖBB.

Juli 2013

