



Umwelt

Arbeitswege sind der häufigste Wegzweck und werden in Österreich gerne motorisiert zurückgelegt. Sie sind daher auch ein bedeutender Hebel, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen. Selbst wenn der Arbeitsweg kürzer als zehn Kilometer ist, legen 57 Prozent der Berufstätigen in Österreich diesen mit dem Auto zurück. Rund um Wien verursachen die Ein- und Auspendelnden an einem Werktag Treibhausgas-Emissionen im Umfang von rund 1.100 Tonnen CO₂-Äquivalenten. Würde sich der motorisierte Verkehr hingegen zu drei Vierteln auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagern, könnten die Emissionen um rund ein Viertel reduziert werden, berechnet eine Erhebung der Arbeiterkammer und der TU Wien. Das Potenzial sei längst nicht ausgeschöpft: Allein an den beiden Ostkorridoren Marchegg und Bruck an der Leitha leben dreimal mehr Erwerbstätige im Einzugsgebiet der Bahn, als diese aktuell nutzen.

Auf den ersten Blick scheint auch ein Mehr an Homeoffice bzw. Telearbeit klimaverträglicher zu sein, da so Arbeitswege eingespart werden könnten. Laut Berechnungen des Umweltbundesamts könnten in Österreich kurzfristig 25,8 Prozent bis langfristig 39,3 Prozent aller Erwerbstätigen prinzipiell dauerhaft oder temporär von zu Hause arbeiten. Einsparungspotenzial: Rund 300 Kilotonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr, wenn rund ein Viertel aller Erwerbstätigen in Österreich 40 Prozent der Arbeitszeit (oder 2 von 5 Arbeitstagen) von daheim arbeitet. Allerdings warnt der Projektbericht vor sogenannten „Rebound-Effekten“. Die Pkw-Nutzung wird wieder für andere Gruppen attraktiver, da Staus in Stoßzeiten ausgewichen werden kann“, erklärt VCÖ-Verkehrsexperte Michael Schwendinger – dem müsse man durch attraktiveren öffentlichen Verkehr entgegenwirken. Der Projektbericht vermutet zudem „eine wachsende Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsstätte“, die höheren Distanzen kompensieren damit Emissionseinsparungen. Zudem könnte die Pkw-Nutzung in der Freizeit steigen, etwa für Einkäufe, die oft mit Arbeitswegen kombiniert werden. Außerdem: „Mit Homeoffice steigt der Energieverbrauch zu Hause“, so Schwendinger. In Belgien zeigte sich etwa, dass 70 Prozent der Einsparungen u. a. durch erhöhten Energieaufwand daheim kompensiert wurden.



Infrastruktur

60 Prozent der rund 270.000 Pendler in Wien fahren mit dem Auto. Laut Daten des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) verursachen Dienstwege damit an Werktagen mehr als die Hälfte des Pkw-Verkehrs in Österreich. Die Folge sind Staus zu Spitzenzeiten und eine starke Beanspruchung der Straßeninfrastruktur. Da die Pendlerzahlen von Jahr zu Jahr steigen, sind Überlastungsstaus auf den Hauptverbindungen programmiert. Der Ausbau des Straßennetzes führt jedoch zu keiner Entlastung. „Mit jeder Fahrbahn mehr wird mehr Verkehr erzeugt“, sagt Hermann Knoflacher, emeritierter Verkehrswissenschaftler an der TU Wien. Es zeige jedoch, dass man über das Angebot der Infrastruktur das Mobilitätsverhalten ändern könne. Wer Radwege ausbaut, fördert Radverkehr, wer Parkplätze umgestaltet in Grünflächen, macht Fußwege attraktiver.

Ein Wegfallen des motorisierten Pendlerverkehrs allein würde für die große Verkehrswende nicht reichen, glaubt Michael Schwendinger vom VCÖ. Das habe der Lockdown gezeigt: „Homeoffice-Empfehlungen, Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit hatten das Verkehrsaufkommen nach dem Frühjahr drastisch gesenkt und damit auch den Berufsverkehr, gleichzeitig hat es einen Trend zum Individualverkehr gegeben.“ Dazu zählt nicht nur das Rad, sondern auch das Auto. Leere Straßen wirken damit verführerisch auf jene, die aufgrund des Verkehrs eigentlich lieber die Öffis wählen. Damit der fehlende Pendlerverkehr nicht an anderer Stelle aufgefüllt wird, müsste der wiedergewonnene öffentliche Raum anders genutzt werden. Knoflacher sieht hier viel Potenzial: „Freigewordene Parkflächen und Garagen können umgewidmet werden in mehr Grünflächen und in Fußgängerwege, das wiederum führt zu einer besseren Lebensqualität, weniger Lärm, mehr sozialen Begegnungen.“ Gleichzeitig müsse man den öffentlichen Verkehr ausbauen. Hier gibt es laut einer Studie der TU Wien enorm viel Potenzial. An fast allen zentralen Bahnrouuten wohnen tausende mögliche Bahnpendler. Das größte Potenzial gebe es entlang der Süd- und Westachse mit rund 139.600 Pendlern. Investiert werden müsste hier in Zubringerbusse an Haltestellen, Park-and-Ride-Anlagen sowie gute Fußweg- und Radinfrastrukturen an den Bahnhöfen, um Pendler in die Bahn zu bringen.



Wertschöpfung

Würden weniger Menschen zur Arbeit pendeln, hätte das einen starken Effekt auf deren unmittelbaren Wohnort, meint Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher. „Eine Schweizer Studie hat gezeigt, dass ein mehr an Homeoffice lokale Netzwerke an den Wohnorten entstehen lässt, den regionalen Einzelhandel fördert und die Gastronomie.“ Ähnlich könnte es sich auch im Wiener Umland entwickeln. Die hohe Pendlerzahl hängt allerdings auch mit dem höheren Jobangebot in Wien zusammen. Eine wichtige Voraussetzung für weniger Berufsverkehr wäre damit auch eine gute Wirtschafts- und Infrastruktur im Umland – mehr regionale Betriebe und Arbeitsplätze, mehr Kindergärten und Schulen. Würden weniger Menschen mit dem Pkw und mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Wien fahren, sei das für den Wiener Einzelhandel aber nicht gefährlich, so Knoflacher. „Die Kaufkraft verhält sich immer proportional zum Verkehr. Fußgänger tragen weniger Geld, dafür gehen sie häufiger in die Geschäfte. Autofahrer können mehr Geld ausgeben, da sie mehr transportieren, gehen deswegen aber seltener einkaufen.“

Was die Wertschöpfung angeht, so verdient Wien gut am Pendlerwesen. „Wien erwirtschaftet jährlich ein Bruttoregionalprodukt von rund 100 Milliarden Euro, für 26 Milliarden sind die Pendler verantwortlich. Zudem fließen durch Steuern und Abgaben wiederum 14,1 Milliarden Euro in den Staatshaushalt zurück“, sagt Alexander Biach, Standortanwalt der Wirtschaftskammer Wien. Davon profitieren insbesondere die Handelsbranche, freiberufliche, wissenschaftliche, technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, der Produktionssektor sowie Information und Consulting. Theoretisch könnte man die 270.000 Pendler mit den rund 170.000 arbeitslos gemeldeten bzw. in Schulungen befindlichen Wienerinnen und Wienern ausgleichen – der Bedarf wäre bis zu zwei Dritteln gedeckt. Allerdings gibt es große Unterschiede in den Qualifikationen, wenn man das Bildungsniveau der Wiener Einpendler mit jenen Arbeitslosen in der Hauptstadt vergleicht. 21 Prozent der Pendler weisen einen Hochschulabschluss auf, 15 Prozent besuchten eine Berufsbildende Höhere Schule. Arbeitslose in Wien haben zu 40 Prozent einen Pflichtschulabschluss, nur 11 Prozent sind Akademiker.