

# Bachelorarbeit

## Gemeinde-Check Verkehrspolitik

Niklas Auinger

Datum: 18. August 2020

### Kurzfassung

Diese Arbeit befasst sich mit Handlungsmöglichkeiten zur Senkung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs auf Gemeindeebene. Dafür wurde eine Liste mit verkehrspolitisch sinnvollen Maßnahmen erstellt. Im Vorfeld der Gemeinderatswahl 2020 in Niederösterreich wurde eine Online Umfrage durchgeführt, bei der verkehrspolitisch relevante Forderungen aus dem Wahlkampf hochgeladen werden konnten. Diese Einsendungen werden zunächst statistisch und inhaltlich analysiert und anschließend mit der Liste verglichen. Dabei zeigt sich, dass die meisten Forderungen in der Wahlwerbung Teil der Liste an klimafreundlichen Verkehrsmaßnahmen auf Gemeindeebene sind, aber umgekehrt viele von der Wissenschaft geforderte Maßnahmen noch nicht den Weg in die Wahlprogramme gefunden haben. Ob die geforderten Maßnahmen nach der Wahl tatsächlich umgesetzt werden, bleibt fraglich.

## 1. Einleitung

Im Anbetracht der Klimakrise steht die Welt zur Zeit wohl vor der größten Herausforderung aller Zeiten: Die globale vollständige Dekarbonisierung aller Lebensbereiche innerhalb weniger Jahrzehnte. Dazu gehört auch der Verkehr, der in Österreich zu den größten Verursachern von Treibhausgasen zählt und dessen Emissionen auch in den letzten Jahren gestiegen sind. [1, S. 58]

Inzwischen kandidiert keine politische Partei mehr ohne Position zum Klimaschutz und - damit unweigerlich verbunden - nachhaltiger Mobilität. Vor allem bei Lokalwahlen ist der Verkehr ohnehin schon lange Thema, zumindest seit es Autostaus gibt. So auch bei den Gemeinderatswahlen am 26. Jänner 2020 in Niederösterreich. Im Vorfeld der Wahl wurde als Grundlage für diese Arbeit eine Online Umfrage durchgeführt, um verkehrspolitisch relevante Forderungen der Parteien zu sammeln.

Der erste Teil der Arbeit (Kapitel 2) beschäftigt sich mit der Frage, welche sinnvollen verkehrspolitischen Maßnahmen auf Gemeindeebene umgesetzt werden können. Im Kapitel 3 werden die Einsendungen aus dem Wahlkampf zunächst statistisch ausgewertet und abschließend im Kapitel 4 inhaltlich mit den gefundenen Maßnahmen aus dem ersten Abschnitt verglichen. Ziel der Arbeit ist es herauszufinden, inwieweit die Forderungen der politischen Parteien mit den von der Wissenschaft vorgeschlagenen verkehrspolitischen Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion übereinstimmen.

## 2. Sinnvolle verkehrspolitische Maßnahmen auf Gemeindeebene

Dieser Abschnitt soll zusammenfassen, welche verkehrspolitischen Maßnahmen am besten dazu geeignet sind, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors zu senken und zeigen, welche von diesen Maßnahmen auf Gemeindeebene umsetzbar sind. Weil die Senkung der Treibhausgasemissionen zur Bekämpfung des Klimawandels so dringend notwendig ist, liegt darauf der Fokus dieses Kapitels. Natürlich verfolgt eine gute Verkehrsplanung auch andere wichtige Ziele, doch diese werden oft durch die gleichen Maßnahmen erreicht, die den Verkehr klimafreundlicher machen. Als Beispiel kann hier die Errichtung einer Begegnungszone genannt werden: Sie fördert nicht nur klimafreundliche Mobilität in Form von Radfahren und zu Fuß gehen, sondern bietet auch mehr Verkehrssicherheit, weniger Lärm für Anwohner\*innen, die Möglichkeit der Begrünung eines Straßenzugs, mehr Platz und eine bessere Aufenthaltsqualität für die Menschen im öffentlichen Raum.

Der Abschnitt ist in drei Unterkapitel aufgeteilt, welche jeweils die geeigneten vorgeschlagenen Maßnahmen aus drei ausgewählten Quellen wiedergeben. Diese sind der *Sachstandsbericht Mobilität* [2] (herausgegeben vom Umweltbundesamt), der Endbericht des *Projekt EISERN* [3] (Klima + energiefonds) und der *Leitfaden Klimaschutz in Gemeinden. Kapitel Mobilität* [4] (Klimabündnis Österreich).

### 2.1. Sachstandsbericht Mobilität

*Die Treibhausgas-Emissionen aus dem Verkehr beliefen sich 2016 auf 22,9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent, damit ist der Verkehr [in Österreich] der zweitgrößte Verursacher. Hoch problematisch ist außerdem der Trend der Emissionen im Verkehrssektor: Diese haben seit 1990 um 67% zugenommen und stehen der Zielerreichung in besonders hohem Ausmaß entgegen.* [2, S. 5]

Im Sachstandsbericht Mobilität 2019 [2] wurden daher 50 Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehr untersucht. Vorneweg muss angemerkt werden, dass die effektivste der untersuchten Maßnahmen steuerlicher und nicht technischer oder verkehrsplanerischer Natur ist.

*Absolut gesehen ist die Anpassung der Mineralölsteuer die wirksamste Maßnahme zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, da effizientere Fahrzeuge angekauft werden, die Fahrleistung auf effizientere Transportsysteme verlagert wird sowie weiterführende Entscheidungen wie etwa die Raumplanung/Standortwahl beeinflusst werden.* [2, S. 37]

Die Autor\*innen gehen davon aus, dass diese als Fundament einer Mobilitätswende auf jeden Fall umgesetzt wird. Danach werden zuerst mögliche technische Veränderungen, wie die Elektrifizierung der Kraftfahrzeuge, behandelt und schließlich, mit dem Thema dieser Arbeit übereinstimmend, Bestandteile einer sinnvollen Verkehrsplanung untersucht. Neben der Empfehlung technologischer Maßnahmen wird im Bericht deutlich festgehalten, dass die Emissionsziele nicht ohne zusätzliche Maßnahmen zur Mobilitätswende zu erreichen sind.

*Die Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele sind durch einen alleinigen Technologiewechsel unter Beibehaltung der derzeitigen Mobilitätsmuster im Gesamtverkehrssystem speziell für 2030 nicht erreichbar. Es bedarf daher weiterführende Maßnahmen zur Einhaltung einer klimakompatiblen Entwicklung im Verkehr. Die Maßnahmen zielen auf eine Verlagerung der Verkehrsleistung auf effiziente Verkehrsträger sowie eine Reduktion der Verkehrsleistung ab.* [2, S. 33]

Tabelle 1 zeigt eine Übersicht über die wirksamsten Maßnahmen für den Personenverkehr, bevor im Anschluss auf jene Vorschläge näher eingegangen wird, die auf Gemeindeebene umsetzbar sind. Das trifft auf fünf der 50 untersuchten Maßnahmen zu.

Diese werden (der Größe des CO<sub>2</sub>-Einsparungspotentials nach) absteigend sortiert, aufgelistet und erklärt. Die Autor\*innen der Studie haben für jede Maßnahme eine niedrigere (I1) und eine

**Tab. 1:** Die fünf effektivsten Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Personenverkehr

Position	Maßnahme
1	<i>Anpassung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw und LNF auf Autobahnen und Autostraßen, ausgenommen emissionsfreie Fahrzeuge (ZEV-Zero Emission Vehicles) [2, S. 39]</i>
2	<i>Citymaut (Cordon Charge) in den [Landes-]Hauptstädten für Pkw [2, S. 41]</i>
3	<i>Bündel: Qualitätsoffensive für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren [2, S. 43]</i>
4	<i>Einbezug von Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik in die Raumplanung [2, S. 46]</i>
5	<i>Bündel: Erhöhung der Investitionen zur Förderung des ÖV [2, S. 49]</i>

höhere Intensität (I2) definiert und jeweils das Potential zur Einsparung von Treibhausgasen bis 2030 und 2050 ermittelt. Zum Schluss folgt noch ein Exkurs zum Thema *Anpassung der Stellplatzverpflichtung*, welche als Maßnahme im Sachstandsbericht Mobilität enthalten ist, jedoch nicht im Kompetenzbereich der Gemeinden liegt.

### **City-Maut (Cordon Charge) in den [Landes-]Hauptstädten für Pkw [2]**

Intensität	THG-Reduktion*
I1 bis 2030	233 kt
I2 bis 2030	412 kt

\*in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Die City-Maut wurde bisher nur für Wien vorgeschlagen, doch sie wäre auch in den größeren Landeshauptstädten, wie Graz und Linz, denkbar und auf Gemeindeebene einzuführen. Im Bericht wird die Intensität 1 mit einer Abgabe von 2€ pro Einfahrt (ausgenommen Zero Emission Vehicles) ab 2025 definiert. In der Intensität 2 wird die City-Maut auf 4€ pro Einfahrt verdoppelt. Sie könnte auch höher angesetzt werden, wodurch sich der Effekt verstärken würde.

### **Qualitätsoffensive der Infrastrukturen und Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr [2]**

Intensität	THG-Reduktion*
I1 bis 2030	249 kt
I2 bis 2030	386 kt

\*in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Bei dieser Maßnahme wurde angenommen, dass Verbesserungen der Bedingungen für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, in der Intensität 1 bis 2030 zu einer Erhöhung des Anteils des Fuß- und Radverkehrs um 1% und bis 2050 um 2% führen. Intensität 2 geht von einer Steigerung um 1,5% bis 2030 und 3% bis 2050 aus. Ein Plus von ein oder zwei Prozent klingt nicht besonders ambitioniert, doch ohne Verwirklichung diese Maßnahmen würde der Anteil des Fuß- und Radverkehrs in den nächsten Jahrzehnten durch die zunehmende Motorisierung sogar sinken.

Abgesehen von den rechtlichen Rahmenbedingungen, die von der Bundesregierung festzulegen sind, ergibt sich hier für die Gemeinden ein großes Handlungspotential in der Errichtung der passenden Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr. Diese sollen und müssen von der Gemeinde

oder als Kooperation mehrerer Gemeinden, nach den Bedürfnissen der Bürger\*innen vor Ort, geplant werden. Die Zahlen bestätigen auch die Vermutung, dass Bau und Ausbau von Geh- und Radwegen großes Potential bieten, um die Menschen dazu zu bewegen, klimafreundliche Verkehrsmittel zu wählen. Je höher der Anteil des Fuß- und Radverkehrs wird, desto größer fällt natürlich auch die THG-Reduktion aus.

### **Einbezug von Umwelt- und Klimapolitik in die Raumplanung [2]**

Intensität	THG-Reduktion*
I1 bis 2030	218 kt
I2 bis 2030	436 kt

\*in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Einbezug von Umwelt- und Klimapolitik in die Raumplanung bedeutet eine Verdichtung der Ortskerne und Neubau von Wohnhäusern in Zukunft nur mehr in Gebieten, die durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Solch eine effizientere und umweltverträgliche Raumplanung wird seit langem gefordert. Das Ziel dabei ist, die Wege zum Einkaufen, Arbeiten und zu Freizeitaktivitäten so zu verkürzen, dass diese möglichst zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können oder zumindest mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen sind. Ein wichtiger positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme wäre eine Eindämmung des Flächenverbrauchs.

Intensität 1 wird folgendermaßen definiert:

*Verdichtung des Ortskerns, Verkürzung der Wege – Annahme im Modell, dass sich innerhalb des Bezirks 20% der bestehenden Ziele (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) von der Entfernungsklasse über 5 Kilometer in die Entfernungsklasse unter 5 Kilometer verschieben. Bis zur vollen Wirkung der Maßnahme dauert es nach ihrer Einführung 20 Jahre. [2, S. 163]*

Intensität 2:

*Zusätzlich zu Intensität 1 weitere Verdichtung des Ortskerns, Verkürzung der Wege – Annahme im Modell, dass sich innerhalb des Bezirks zusätzliche 5% der bestehenden Ziele (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) von der Entfernungsklasse über 5 Kilometer in die Entfernungsklasse unter 5 Kilometer verschieben. Dazu erfolgt in Kombination mit den ÖV Güteklassen, Neubau nur in Zonen der Güteklasse A-D – Annahme im Modell, dass sich 50% des derzeitigen Anteils der Personen, die weiter als 1000 Meter von einer Haltestelle entfernt wohnen, in die Entfernungsklasse unter 1000 Meter verschiebt. Bis zur vollen Wirkung der Maßnahme dauert es nach ihrer Einführung 20 Jahre. [2, S. 163]*

### **Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung - klimaaktiv mobil Programm [2]**

Intensität	THG-Reduktion*
I1 bis 2030	190 kt
I2 bis 2030	240 kt

\*in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

*Das nationale klimaaktiv mobil Programm berät und unterstützt relevante Akteure, Entscheidungsträger und Investoren wie Betriebe, Gebietskörperschaften, Vereine und Verbände bei der Entwicklung und Umsetzung klimaschonender Maßnahmen für saubere, CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. [2]*

Damit ist es ein nützliches Werkzeug für Gemeinden, die Hilfe bei der Umsetzung von Maßnahmen brauchen oder Inspirationen und „best-practice“ Beispiele suchen.

Die Expert\*innen schlagen eine Erhöhung des jährlichen Budgets für das klimaaktiv mobil Programm vor. In der Intensität 1 würde dieses von € 20 Mio. auf € 30 Mio. angehoben werden und Intensität 2 sieht eine weitere Erhöhung um 50% auf € 45 Mio. vor. Aktuell ist die Förderung des klimaaktiv mobil Programms bis 2035 befristet. Es wird gefordert, das bis 2050 weiterzuführen.

### **City-Maut (Cordon Charge) in den Hauptstädten für Nutzfahrzeuge ab 3,5t [2]**

Intensität	THG-Reduktion*
I1 bis 2030	60 kt
I2 bis 2030	120 kt

\*in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Analog zur City-Maut für Pkw wird bei jeder Einfahrt eines LKWs (ausgenommen Zero Emission Vehicles) in den Innenstadtbereich der Großstädte eine Gebühr fällig. Diese beträgt in der Intensität 1 4€ (statt 2€ bei Pkw) und in der Intensität 2 8€ (statt 4€ bei Pkw). Die Reduktion der Treibhausgasemissionen wurde nicht mittels Modell ermittelt, sondern aus jener der Cordon Charge für Pkw extrapoliert. Sie fällt in dieser Abschätzung deutlich geringer aus, doch die beiden Maßnahmen wären sinnvollerweise ohnehin in Kombination umzusetzen, wodurch sich ein beachtliches Einsparungspotential ergeben würde.

### **Exkurs: Anpassung der Stellplatzverpflichtung [2]**

Intensität	THG-Reduktion
I1 bis 2030	nicht abschätzbar
I2 bis 2030	nicht abschätzbar

Ziel der Maßnahme ist eine Reduktion der verpflichtend zu errichtenden Pkw-Stellplätze bei Neubauten. Die Stellplatzverpflichtungen der Bundesländer sollen vereinheitlicht werden und die Qualität des öffentlichen Verkehrs vor Ort berücksichtigen. Bei Gebäuden in Gebieten mit ÖV-Güteklasse A (*Höchstrangige ÖV-Erschließung, städtisch* [5, S. 24]) bis D (*Gute ÖV-Erschließung, städtisch / ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten* [5, S. 24]) soll der Zwang zur Errichtung von Pkw-Stellplätzen gänzlich entfallen.

Die Stellplatzverpflichtungen sind zwar Kompetenz der Bundesländer und können im Allgemeinen nicht einfach auf Gemeindeebene geändert werden, doch das Thema Parkplätze ist äußerst wichtig für die lokale Verkehrspolitik. Eine Ausnahme bildet die niederösterreichische Bauordnung. In §63 (2) wird festgehalten, dass Gemeinden durch Erlass einer eigenen Verordnung die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze pro Bezugseinheit ändern können. [6]

Ziel muss es sein, das Zurücklegen der Wege innerhalb der Gemeinde mit aktiver Mobilität oder öffentlichen Verkehrsmitteln bequemer zu machen als mit dem Privatauto. Ein wirksames Mittel dafür ist die Herstellung einer Distanz vom Wohnort zum Pkw-Abstellplatz, die dem Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle entspricht. Dafür eignen sich z.B. Sammelgaragen, deren Bau von den Gemeinden fokussiert werden kann. Auch das Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Ort oder in Wohnstraßen kann sehr einfach verringert werden, damit weniger Menschen das Auto benutzen. [7, S. 350]

## **2.2. Projekt EISERN**

Im Projektendbericht von EISERN [3] (Energy Investment Strategies and long term Emission Reduction Needs), welcher im Jahr 2012 veröffentlicht wurde, wird ebenfalls festgestellt, dass es für eine erfolgreiche Reduktion der Treibhausgas-Emissionen im Personenverkehr nicht nur die

Verbesserung der Effizienz und eine Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen braucht, sondern auch verkehrspolitische und raumplanerische Verbesserungen nötig sind.

Die im Bericht vorgestellten CO<sub>2</sub>-Reduktionspfade beginnen im Jahr 2010 und können daher heute natürlich nicht mehr umgesetzt werden. Da in den letzten zehn Jahren keine Reduktion der Treibhausgasemissionen erreicht wurde (siehe Abbildung 1 in [2, S. 11]), hat das Problem jedoch an Dringlichkeit gewonnen und die Lösung muss nun in kürzerer Zeit umgesetzt werden. Doch schon damals war klar:

*Die zentrale Schlussfolgerung aus Arbeitspaketes 3 [sic] (Verkehr) ist, dass nur das sehr ambitionierte Personenverkehrsszenario das Emissions-Reduktionsziel der European Climate Foundation und der EU Roadmap erreicht.* [3, S. 113]

Dieses Szenario wurde im Einklang mit der Zielsetzung entworfen, den atmosphärischen CO<sub>2</sub>-Gehalt auf 450 parts per million zu begrenzen, was eine Stabilisierung der Erderwärmung bei etwa plus 2°C zur Folge hätte. Neben der Durchsetzung des Elektroautos enthält das 450 ppm-Szenario folgende verkehrspolitische Maßnahmen:

- *Im Jahr 2015 werden die Ticketpreise österreichweit um 25% gesenkt. Im Jahr 2030 um 50%, gemessen am Ausgangswert 2010.* [3, S. 88]
- *In allen Bezirken, wo aktuell Parkraum bewirtschaftet wird, werden die Parkgebühren im Jahr 2015 um 15% je Parkvorgang erhöht.* [3, S. 88]
- *Durch Verbesserungen der Radinfrastruktur (Ausbau von Radwegen und Bau von „Rad Highways“) kann die österreichweite Durchschnittsgeschwindigkeit der Radfahrer auf 20 km/h gesteigert werden.* [3, S. 88]
- *Österreichweite Infrastrukturentgelte auf Benzin-(0,16 €/km), Diesel-(0,19 €/km) und Hybridfahrzeuge (0,17 €/km) im Jahr 2020 bzw. 0,24 €/km, 0,29 €/km und 0,26 €/km im Jahr 2030. Das entspricht gemessen am Ausgangswert einer Steigerung von 40% im Jahr 2020 und 60% im Jahr 2030.* [3, S. 88]
- *Österreichweites Infrastrukturentgelt auf Elektrofahrzeuge von 0,10 €/km ab dem Jahr 2030.* [3, S. 88]
- *Zusätzlich wurde ein Sammelgaragenkonzept umgesetzt. Das bedeutet, dass bis 2050 in urbanen Bezirken schrittweise immer mehr Fahrzeuge in Sammelgaragen anstatt auf Oberflächenparkplätzen untergebracht werden.* [3, S. 88] *Dies verringert die PKW-Nutzung, da nun ein längerer Zugangsweg zum Autoparkplatz gegeben ist und dadurch die Alternativen zum privaten PKW attraktiver werden.*
- *Das Siedlungsszenario umfasst:*
  - *Keine weitere Zersiedlung, Nachverdichtung in den Gemeinden.*
  - *Reduzierter Flächenverbrauch für neue EinwohnerInnen.*
  - *Stärkung der Ortszentren auch in schrumpfenden Gemeinden.* [3, S. 89]

### 2.3. Leitfaden Klimaschutz in Gemeinden - Kapitel Verkehr

Nicht nur die Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen spricht für eine Mobilitätswende weg vom Autoverkehr hin zum Umweltverbund (zu Fuß gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr). Auch die *sozialen Kosten des Autoverkehrs* [4, S. 5] spielen eine bedeutende Rolle. Darunter versteht man die Belastung der Menschen durch Abgase, Lärm, Unfälle und dessen riesigen Platz- und Ressourcenverbrauch. Autogerechte Strukturen ermöglichen der Bevölkerung nicht *mehr Mobilität*, sondern vergrößern schlicht die Distanzen zwischen den Zielen, während die Anzahl der Wege konstant bleibt. Damit sorgen sie für ineffiziente Mobilität. [4]

Erstrebenswert wäre das Gegenteil davon, nämlich ein möglichst effizientes Verkehrssystem. *Mobil ist, wer mit wenig Aufwand viele Ziele erreicht* [4, S. 6]

Die Ansprüche an eine gute Verkehrspolitik können in drei Punkten zusammengefasst werden:

- *Sozial gerecht ist Mobilität, wenn alle Menschen – unabhängig von Alter und Beeinträchtigungen – mobil sein können und wenn ihre Lebensqualität und Gesundheit nicht negativ beeinflusst werden.*
- *Ökonomisch effizient ist Mobilität, wenn ein optimaler Mitteleinsatz zu möglichst geringen volkswirtschaftlichen Kosten gewährleistet wird („Kostenwahrheit im Verkehrssystem“).*
- *Ökologisch verträglich ist Verkehr, wenn natürliche Ressourcen geschont werden, das Klima nicht beeinflusst wird und Ökosysteme nicht beeinträchtigt werden. [4, S. 7]*

Der *Leitfaden Klimaschutz in Gemeinden - Kapitel Verkehr* liefert eine Anleitung, wie diese Ziele auf Gemeindeebene erreicht werden können. Diese ist in zehn Schritte gegliedert, wobei jeder Schritt ein anderes Thema beleuchtet und eine Liste mit konkreten Maßnahmen zur Umsetzung in der Gemeinde beinhaltet.

Um die Einsendungen aus der Online-Umfrage inhaltlich mit den in der Literatur vorgeschlagenen Maßnahmen vergleichen zu können (siehe Kapitel 4), wurde eine Liste (Tabelle 6) erstellt. Dazu wurden einheitliche Formulierungen für übereinstimmende Vorschläge gefunden und es wurde auf Mehrfachnennungen verzichtet, um die Liste übersichtlich zu halten. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Das Hauptaugenmerk bei der Auswahl der Maßnahmen liegt auf sichtbaren baulichen Veränderungen, deren Wirkung über eine Legislaturperiode hinausgeht.

### 3. Auswertung der Umfrage

#### 3.1. Methodik

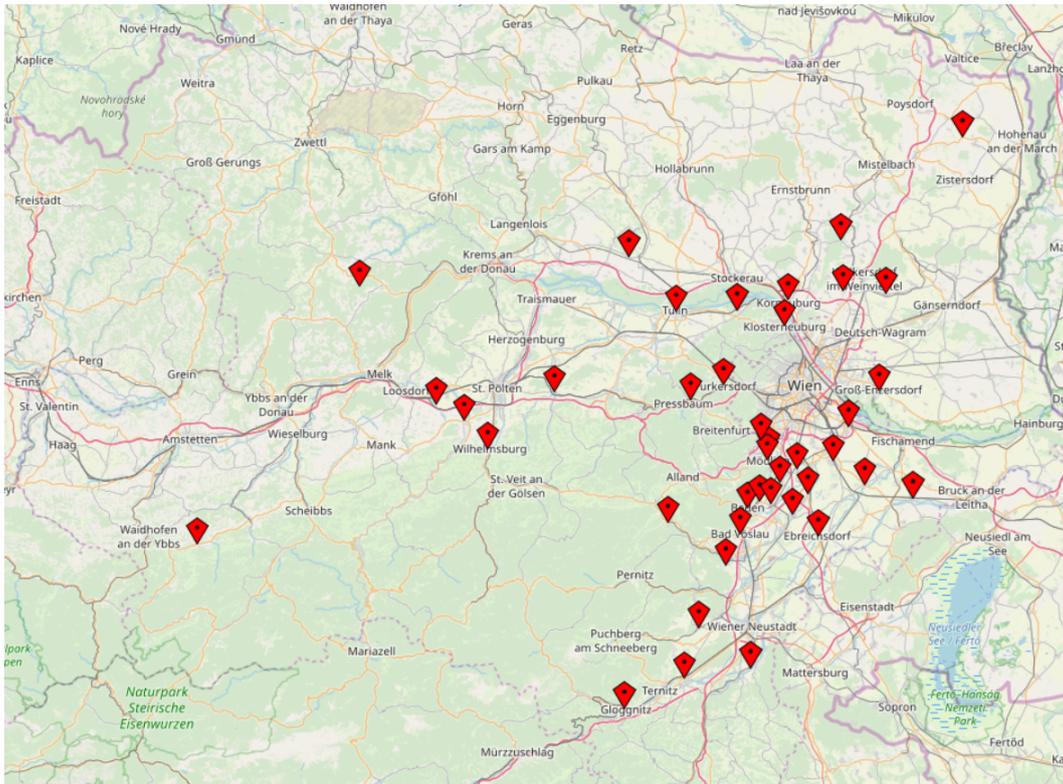
Es wurde im Zeitraum 27.12.2019 - 27.1.2020 eine Online Umfrage durchgeführt, wo Fotos, Screenshots und Dokumente mit verkehrspolitisch relevanten Forderungen aus dem niederösterreichischen Gemeinderatswahlkampf hochgeladen werden konnten. Der Zugang zur Online Befragung wurde auf Social Media Seiten des Forschungsbereichs Verkehrsplanung und Verkehrstechnik veröffentlicht und persönlich bzw. per E-Mail geteilt. Pro Upload waren maximal drei Dateien mitsamt Beschreibung und parteipolitischer Zuordnung zugelassen. Insgesamt wurden 94 Einsendungen aus 48 Teilnahmen gesammelt. Nach Abzug der Testeinsendung und zwei ungültiger Dateien beläuft sich die Anzahl der ausgewerteten Einsendungen auf 91.

Diese werden in den folgenden Kapiteln nach allgemeinen Kriterien, nach den betroffenen Verkehrsmitteln und nach dem Grad der Konkretheit der Forderungen ausgewertet. Dabei steht die Abkürzung *BL* im Folgenden für *Bürgerliste*, unter *städt.* oder *städtischen* Gemeinden sind jene mit mehr als 10.000 Einwohner\*innen und unter *ländl.* oder *ländlichen* Gemeinden jene mit weniger als 10.000 Einwohner\*innen zu verstehen. Die Summe der relativen Anteile kann von 1 bzw. 100% abweichen, da Prozentzahlen auf die Einerstelle gerundet wurden.

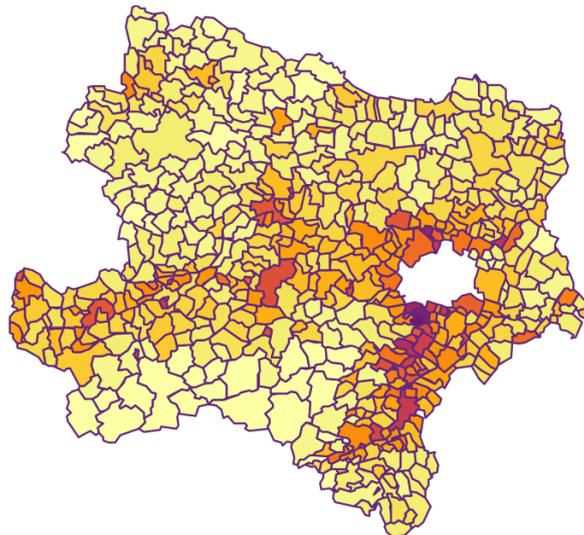
#### 3.2. Parteien und Gemeinden

Die Einsendungen kamen aus 42 verschiedenen Gemeinden, welche, wie in Abbildung 1 ersichtlich, über das gesamte Bundesland verteilt sind. Es kann jedoch eine starke Konzentration auf das Wiener Umland festgestellt werden. Dies entspricht auch in etwa den am dichtest besiedelten Gebieten Niederösterreichs, wie in der Abbildung 2 zu sehen ist.

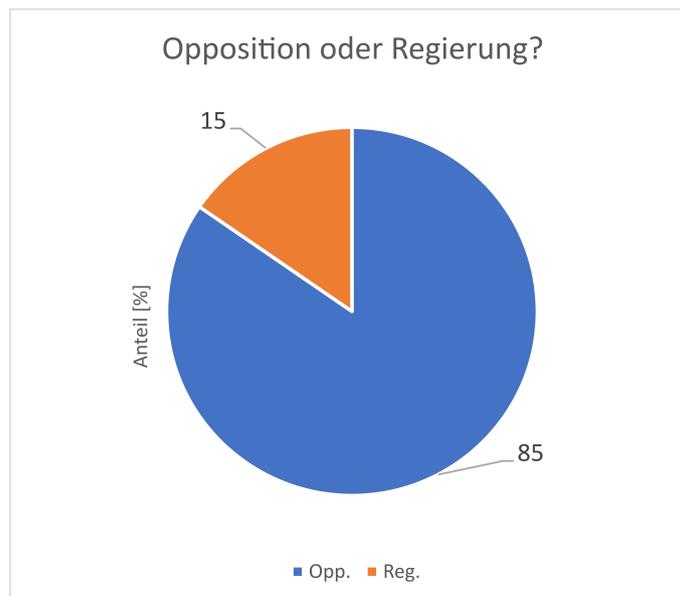
46% der Einsendungen stammen aus *ländlichen* Gemeinden unter 10.000 Einwohner\*innen und 54% kamen aus *städtischen* Gemeinden. Dieses Verhältnis ist also ziemlich ausgeglichen.



**Abb. 1:** Geographische Verteilung der Einsendungen (Kartenmaterial: OpenStreetMap)



**Abb. 2:** Bevölkerungsdichte Niederösterreichs 2019 [8] Minimum: 6,00 EW/km<sup>2</sup> (hellgelb), Maximum: 2066,30 EW/km<sup>2</sup> (violett)



**Abb. 3:** Anteil der Einsendungen von Oppositions- und Regierungsparteien

**Tab. 2:** Einsendungen nach Parteien

Parteien	ÖVP	SPÖ	FPÖ	BL	GRÜNE	NEOS
absolute Anzahl	15	22	3	16	29	6
relativer Anteil [%]	16	24	3	18	32	7
Wahlergebnis [9] [%]	53	28	6	7	6	1

Anders sieht es bei der Frage aus, ob die Forderung von einer Partei in der Opposition oder Regierung kommt. 85% der Einsendungen stammen von Oppositionsparteien, während nur 15% von Regierungsparteien kommen (siehe Abbildung 3). Dies kann einerseits dadurch erklärt werden, dass die Anzahl der Oppositionsparteien meist größer ist als jene der Regierungsparteien. Doch es lässt auch vermuten, dass politische Gruppierungen in Opposition eher dazu geneigt sind, im Verkehrsbereich Missstände aufzuzeigen und neue Ideen einzubringen.

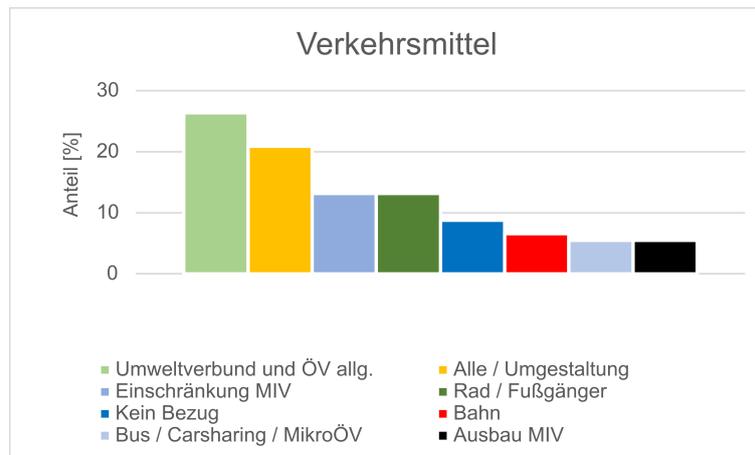
Tabelle 2 zeigt die Anzahl der Einsendungen aufgeschlüsselt nach den Parteien. Auffällig ist, dass ÖVP und FPÖ in der Umfrage im Vergleich zum erzielten Wahlergebnis [9] unterrepräsentiert und Bürgerlisten, die Grünen und Neos überrepräsentiert sind. Sie thematisierten also den Verkehr häufiger im Gemeinderatswahlkampf oder ihre Forderungen waren für die Allgemeinheit auffälliger.

### 3.3. Verkehrsmittel

Für die Auswertung nach Verkehrsmittel wurde eine Kategorisierung der Einsendungen vorgenommen. Neben den selbsterklärenden Kategorien *Rad/Fußgänger* und *Bahn* finden sich auch Einsendungen, die sich nicht explizit auf ein oder mehrere Verkehrsmittel beziehen (z.B. „Diskussionsveranstaltung zum Klimawandel“ Kategorie *Kein Bezug*) oder alle Verkehrsarten einschließen (z.B. „Vorschläge zur Umgestaltung des Marktplatzes“ Kategorie *Alle/Umgestaltung*). Die deutlich seltener genannten Verkehrsmittel *Bus/Carsharing/MikroÖV* werden zur besseren Übersicht in einer gemeinsamen Kategorie geführt. Es handelt sich dabei um maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für die Gemeinden. Oft wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sinnvollerweise in einem Atemzug mit der Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer genannt (*Umweltverbund und ÖV allg.*). Betrifft die Forderung den Autoverkehr, wird zwischen *Ausbau*

**Tab. 3:** Absolute Anzahl und relativer Anteil der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Anzahl	Anteil [%]
Umweltverbund und ÖV allg.	24	26
Alle / Umgestaltung	19	21
Einschränkung MIV	12	13
Rad / Fußgänger	12	13
Kein Bezug	8	9
Bahn	6	7
Bus / Carsharing / MikroÖV	5	5
Ausbau MIV	5	5

**Abb. 4:** Auf welche Verkehrsmittel beziehen sich die Forderungen?

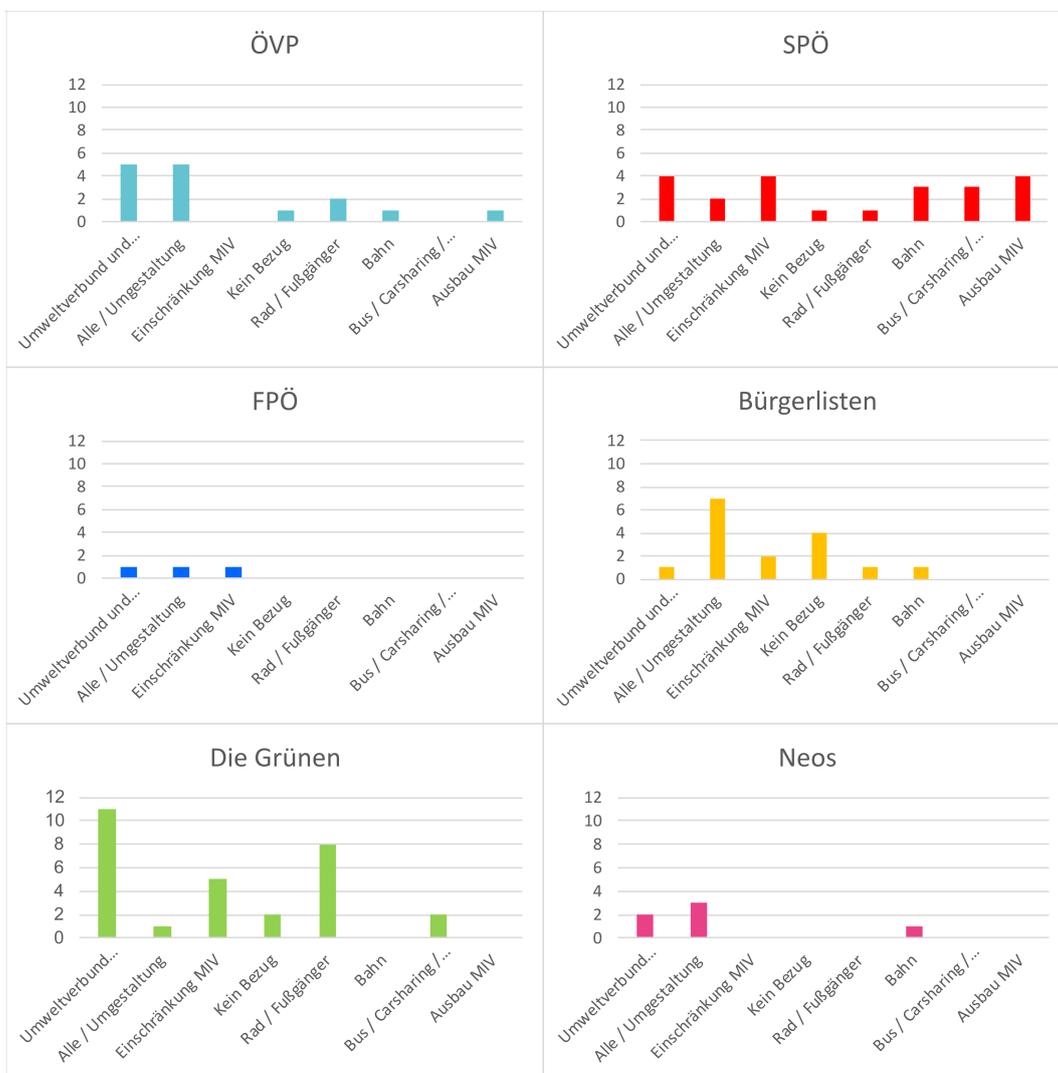
MIV (z.B. „Errichtung einer Umfahrungsstraße“) und *Einschränkung MIV* (z.B. „Umgestaltung einer Straße zur Begegnungszone“) unterschieden. Erschienen mehrere Kategorien passend, wurde jene ausgewählt, die den größten Teil des Inhalts abdeckt. Die Ergebnisse der Auswertung finden sich in Tabelle 3 und Abbildung 4.

Es macht Sinn, jene Kategorien, die einer fortschrittlichen und klimafreundlichen Verkehrspolitik zugerechnet werden können (*Umweltverbund und ÖV allg.*, *Einschränkung MIV*, *Rad/Fußgänger*, *Bahn* und *Bus/Carsharing/MikroÖV*) in einen Pool zusammenzufassen. Zusammengezählt kommt diese Gruppe auf einen Anteil von 64%. Die als eher neutral zu betrachtenden Kategorien *Alle/Umgestaltung* und *Kein Bezug* kommen gemeinsam auf 30%, während die Kategorie *Ausbau MIV* nur 5% der Forderungen ausmacht. An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass die ausgewertete Online-Umfrage als Stimmungsbild und nicht als repräsentative Statistik betrachtet werden muss. Trotzdem zeigt sich, dass die meisten politischen Gruppierungen auf Gemeindeebene die Zeichen der Zeit erkannt haben und für eine klimafreundliche Mobilität mittels Umweltverbund plädieren und nur mehr wenige auf einen Ausbau des Straßennetzes für den Individualverkehr setzen.

Anschließend wurden die Einsendungen nach Verkehrsmittel und Partei sortiert (siehe Tabelle 4 und Abbildung 5), wodurch es möglich wird, Aussagen über einzelne Parteien zu treffen. Ein auffällig unentschiedenes Bild ergibt sich bei den verkehrspolitischen Forderungen der SPÖ. Auf ihr Konto gehen vier der fünf Forderungen der Kategorie *Ausbau MIV*. Eben so viele Einsendungen behandeln eine *Einschränkung des MIV*. Der Anteil der klimafreundlichen Forderungen (wie im vorigen Absatz definiert) liegt zwar im Durchschnitt, darin kommen jedoch die Verkehrsmittel *Bus/Carsharing/MikroÖV* und *Bahn* öfter als bei anderen Parteien und *Rad/Fußgänger* weniger

**Tab. 4:** Absolute Anzahl und relativer Anteil der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel/Parteien	ÖVP		SPÖ		FPÖ		BL		GRÜNE		NEOS	
	n	[%]	n	[%]	n	[%]	n	[%]	n	[%]	n	[%]
Umweltverbund und ÖV allg.	5	33	4	18	1	33	1	6	11	38	2	33
Alle / Umgestaltung	5	33	2	9	1	33	7	44	1	3	3	50
Einschränkung MIV	0	0	4	18	1	33	2	13	5	17	0	0
Rad / Fußgänger	2	13	1	5	0	0	1	6	8	28	0	0
Kein Bezug	1	7	1	5	0	0	4	25	2	7	0	0
Bahn	1	7	3	14	0	0	1	6	0	0	1	17
Bus / Carsharing / MikroÖV	0	0	3	14	0	0	0	0	2	7	0	0
Ausbau MIV	1	7	4	18	0	0	0	0	0	0	0	0



**Abb. 5:** Auf welche Verkehrsmittel beziehen sich die verschiedenen Parteien? (absolute Anzahl der Nennungen)

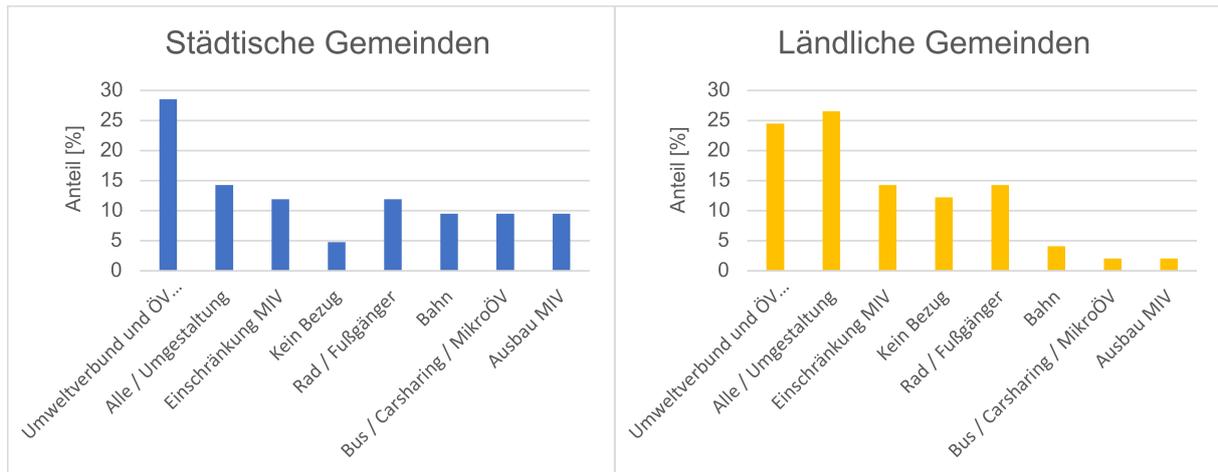


Abb. 6: Verkehrsmittel nach Gemeindekategorie

oft vor.

Die Bürgerlisten sprechen oft alle oder keine speziellen Verkehrsmittel an, während die ÖVP häufig einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder Ortsumgestaltungen vorschlägt, jedoch nie die Einschränkung des Autoverkehrs direkt fordert.

Gäbe es einen Sieger des Parteienvergleichs in Bezug auf Fortschrittlichkeit und Klimafreundlichkeit, wären es die Grünen. 38% ihrer Wahlkampfmaterialien sprechen sich für den Ausbau des Umweltverbunds und öffentlichen Verkehrs aus, 28% behandeln explizit Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen und weitere 17% der Einsendungen handeln von der Einschränkung des Autoverkehrs. Der Anteil der klimafreundlichen Forderungen beträgt nach Addieren von 7% *Bus/Carsharing/MikroÖV* ganze 90%.

Von der FPÖ und den Neos gibt es zu wenige Einsendungen, um seriöse Aussagen über deren Tendenzen treffen zu können.

Der nächste interessante Aspekt ist, wie sich die Forderungen zwischen *städtischen* und *ländlichen Gemeinden* unterscheiden (siehe dazu Abbildung 6). In größeren Gemeinden wird öfter über *Umweltverbund und ÖV allg.*, *Bahn* und *Bus/Carsharing/MikroÖV* gesprochen, während in kleineren häufiger alle oder keine speziellen Verkehrsmittel behandelt werden, was auf weniger konkrete Forderungen hinweist. Mehr dazu im Abschnitt 3.4. Interessanterweise wird in städtischen Gemeinden öfter der Ausbau des motorisierten Individualverkehrs gefordert. Der Grund dafür könnte häufigere Staubildung in größeren Gemeinden und Städten sein oder die größere Beliebtheit der SPÖ in städtischen Gemeinden. Wie im vorigen Absatz dargestellt, ist sie für vier von fünf derartige Forderungen verantwortlich.

Abschließend soll untersucht werden, ob Oppositions- und Regierungsparteien sich auf unterschiedliche Verkehrsmittel beziehen. Hier zeigt Abbildung 7, dass Parteien in der Regierung öfter die Bahn oder keine bestimmten Verkehrsmittel ansprechen und sich Oppositionsparteien häufiger für den Ausbau des Umweltverbunds und öffentlichen Verkehrs oder eine Einschränkung des Autoverkehrs einsetzen.

### 3.4. Konkretheit der Forderungen

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit der Konkretheit der Forderungen in den Einsendungen. Diese reicht von *unkonkret* („nur Überschriften“, kein Ziel erkennbar) über *mittel* („Überschrift“ mit erkennbarem Ziel, überregionale Forderungen oder Aufforderungen zur Verhaltensänderung der Bürger\*innen) bis hin zu *konkret* (konkreter Vorschlag für die jeweilige Gemeinde, der umgesetzt wurde oder werden könnte). Tabelle 5 zeigt, dass etwas mehr als die Hälfte der Einsendungen präzise formulierte Vorschläge beinhalten und der Rest eher unkonkret ist.

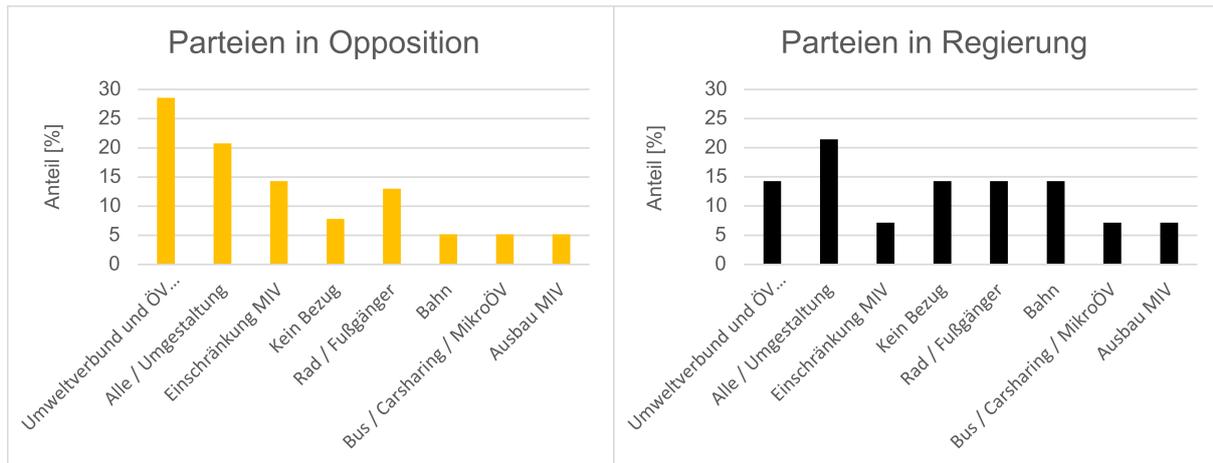


Abb. 7: Verkehrsmittel nach Rolle der Partei

Tab. 5: Absolute Anzahl und relativer Anteil konkreter, mittlerer und unkonkreter Forderungen

Konkretheit	absolute Anzahl	relativer Anteil [%]
konkret	50	55
mittel	23	25
unkonkret	18	20

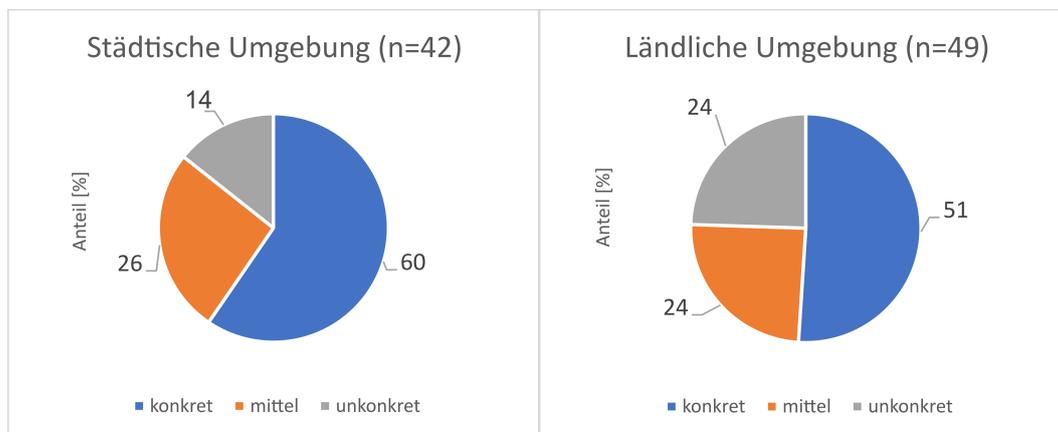
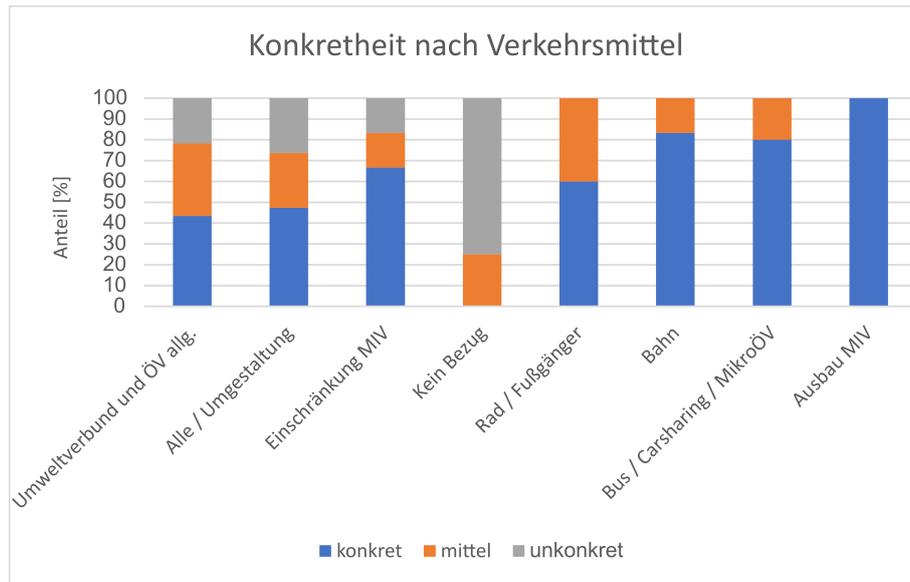


Abb. 8: Konkretheit nach Gemeindekategorie

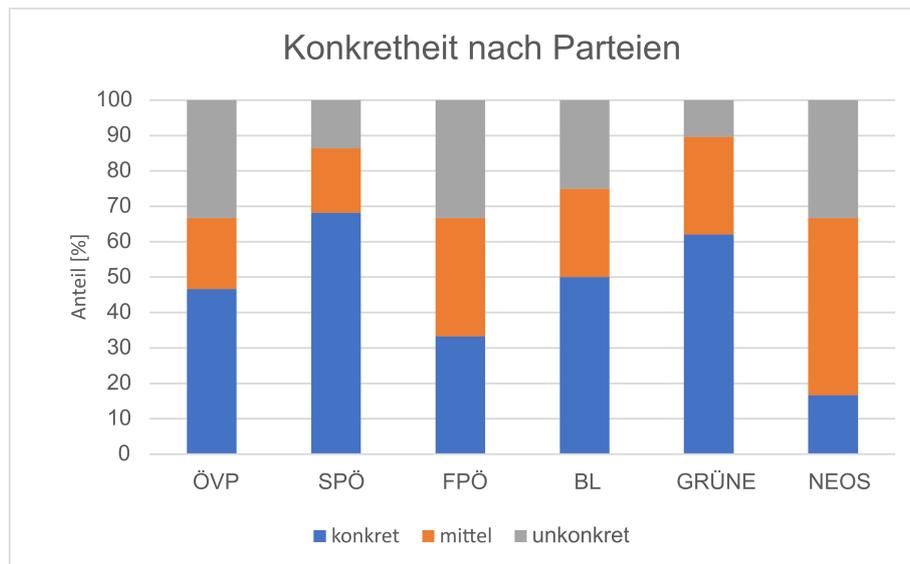
Unterschiede zeigen sich beim Vergleich von Gemeinden über 10.000 mit jenen unter 10.000 Einwohner\*innen (siehe Abbildung 8). In der städtischen Umgebung sind die Forderungen häufiger konkret formuliert (60% im Vergleich zu 51% in ländlichen Gemeinden).

Auch beim Vergleich der Konkretheit über die verschiedenen Verkehrsmittel (siehe Abbildung 9) zeigen sich Auffälligkeiten. So sind Forderungen in der Kategorie *Ausbau MIV* immer konkret formuliert, dicht gefolgt von *Bahn* und *Bus/Carsharing/MikroÖV*. Die Vorschläge für *Rad/Fußgänger* fallen schon weniger präzise aus und wenig überraschend finden sich am unteren Ende der Skala die Einsendungen *ohne Bezug* auf Verkehrsmittel. Diese können per Definition nicht konkret formuliert sein. Die restlichen drei Kategorien enthalten jeweils etwa 10-25% unkonkrete Forderungen, also „bloße Überschriften“.

Abschließend wird die Konkretheit der Forderungen der unterschiedlichen Parteien ausgewertet. Wie in Abbildung 10 ersichtlich, formulieren SPÖ und Grüne ihre Vorschläge am präzisesten,



**Abb. 9:** Konkretheit nach Verkehrsmittel



**Abb. 10:** Konkretheit nach Parteien

gefolgt von den Bürgerlisten, ÖVP und FPÖ. Mit Abstand am unkonkretesten sind die Einsendungen der Neos, wobei hier nochmals, wie bei der FPÖ, auf die geringe Stichprobengröße und somit beschränkte Aussagekraft hingewiesen werden muss.

#### 4. Klima-Check Verkehrspolitik

In diesem Abschnitt werden alle im Kapitel 2 vorgeschlagenen Maßnahmen für eine klimafreundliche Verkehrspolitik auf Gemeindeebene in eine Stichwortliste zusammengefasst (Tabelle 6). Diese Liste wird wiederum mit den Einsendungen aus dem niederösterreichischen Gemeinderatswahlkampf 2020 verglichen, um herauszufinden, wie viele von den Plakaten und Wahlkampfmaterialien tatsächlich nützliche Vorschläge, im Sinne einer klimafreundlichen Mobilitätswende, enthalten. Um Doppelnennungen zu vermeiden, wurden aus den jeweiligen Quellen nicht alle Punkte übernommen.

**Tab. 6:** Stichwortliste mit jeweiliger Anzahl der Nennungen in den Einsendungen

Maßnahme	Quelle	Nennungen
Radwege errichten/verbessern	[2]	22
Gehwege errichten/verbessern	[2]	13
Mobilitätskonzept	[4]	12
Verkehrsberuhigung	[4]	12
Tempo 30	[4]	7
Regionalbahnen attraktivieren	[4]	6
Gemeindebusse	[4]	6
Taktverdichtung im ÖV	[4]	6
bedarfsorientierte Anrufsammeltaxis	[4]	5
Umweltverträgliche Raumplanung	[2]	4
Begegnungszonen	[4]	4
Stadtbussystem	[4]	3
Attraktive Zugangswege / attraktive Haltestellen	[4]	3
Vergünstigung von ÖV-Tickets	[3]	2
Fußgängerzonen	[4]	2
Attraktive Querungshilfen	[4]	2
Wegweiser und Radverkehrspläne / Radleitsystem	[4]	2
Carsharing-Angebote unterstützen/einrichten	[4]	2
Mitfahrhaltestellen	[4]	2
Ortskernverdichtung	[2]	1
Stellplatzverpflichtung anpassen	[2]	1
Sammelgaragen	[2]	1
Rad-Highways	[3]	1
Mobilitätsbeauftragte/r	[4]	1
Autofreie Wohnsiedlungen	[4]	1
Lokales Radverkehrskonzept	[4]	1
Bewusstseinsbildende Maßnahmen und Aktionstage	[4]	1
Radverleihsysteme	[4]	1
Modernisierung der Fahrzeuge im ÖV	[4]	1
Busspuren	[4]	1
Einheitliche Parkraumbewirtschaftung	[4]	1
City-Maut für Pkw	[2]	0
klimaaktiv mobil Programm nützen	[2]	0
City-Maut für Lkw	[2]	0
Parkplätze reduzieren	[2]	0
Parkgebühren erhöhen	[3]	0
Mini-Kreisverkehre errichten	[4]	0
Radverkehrsbudget	[4]	0
„bike and ride“-Abstellanlagen	[4]	0
Verkehrserregerabgabe	[4]	0
Rechtsregel im untergeordneten Straßennetz	[4]	0
Flächendeckende Kurzparkzone	[4]	0
Fahrgemeinschaftsbörsen	[4]	0
Elektro-Gemeindefahrzeuge	[4]	0

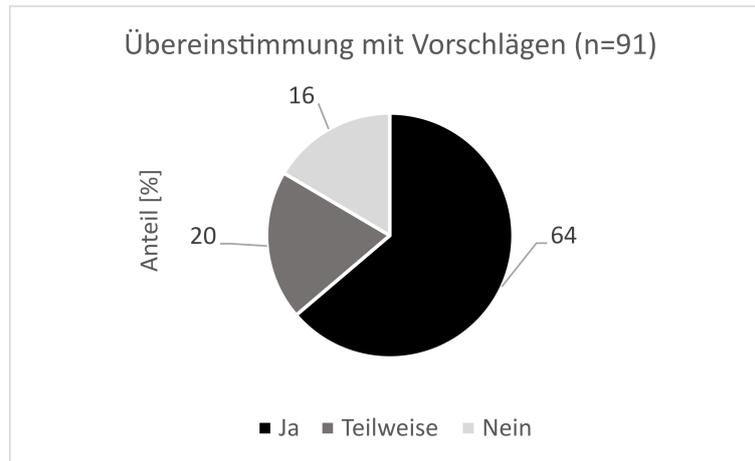


Abb. 11: Anteil der Einsendungen mit Übereinstimmungen mit der Stichwortliste (Tabelle 6)

#### 4.1. Quantitative Analyse

Für die quantitative Analyse wurden drei Kategorien erstellt. Die Übereinstimmung *Ja* wurde nur vergeben, wenn ein oder mehrere der Begriffe aus Tabelle 6, oder Synonyme davon, in den Wahlkampfmaterialien verwendet wurden. Eine *teilweise* Übereinstimmung kennzeichnet sich dadurch, dass es eine inhaltliche Überschneidung mit den Vorschlägen gibt, diese jedoch nicht klar formuliert wurden. Die Einsendungen in der *Nein*-Gruppe enthielten entweder keinen Begriff aus der Stichwortliste oder disqualifizierten sich durch eine Forderung, die einer klimafreundlichen Mobilitätswende entgegenwirken würde.

Im Großen und Ganzen ergibt sich ein positives Bild, da knapp zwei Drittel der Wahlkampforderungen zum Verkehr mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einer klimafreundlichen Mobilitätswende übereinstimmen. Weitere 20% gehen ebenfalls in die richtige Richtung, aber sind in der Formulierung noch nicht klar genug. Natürlich ist durch das bloße Aussprechen von Forderungen noch nichts gewonnen, denn um wirksam zu werden, müssen diese auch tatsächlich umgesetzt werden.

#### 4.2. Inhaltliche Analyse

Auffällig ist, dass manche Vorschläge viel öfter genannt wurden als andere. Die beliebtesten Forderungen sind jene für *bessere Rad- und Gehwege*, für die Erstellung eines *Mobilitätskonzepts* und für eine *Verkehrsberuhigung*. Mit durchschnittlicher Häufigkeit werden beispielsweise *Tempo 30-Zonen*, *Gemeindebusse* oder eine *Taktverdichtung im ÖV* genannt. Etwa die Hälfte der Vorschläge wurde jedoch nur ein mal oder gar nicht gefordert. Unter ihnen finden sich sehr wichtige und wirkungsvolle Maßnahmen für die langfristige Entwicklung, wie die *Ortskernverdichtung* und *Sammelgaragen*. Viele Forderungen dürften auch weniger häufig genannt worden sein, weil sie kontroversiell sind. Dazu zählen sicherlich die Reduktion der Parkplätze im Ort, die Erhöhung der Parkgebühren oder die Einführung flächendeckender Kurzparkzonen. Dabei ist festzuhalten, dass den weniger beliebten und „exotischeren“ Maßnahmen in Zukunft mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte, damit das größtmögliche Potential an Treibhausgas-Reduktionen ausgeschöpft wird.

### 5. Fazit

Es gibt eine Vielzahl guter Ideen für Maßnahmen, die den Verkehr klimafreundlicher machen könnten. Die wichtigsten Hebel dafür befinden sich zwar auf Bundesebene, doch auch die

Gemeindepolitik kann viel zu einer gelungenen Mobilitätswende beitragen. Es zeigt sich zumindest oberflächlich, dass die Parteien dafür im Großen und Ganzen auf dem richtigen Weg sind. Die Mehrheit der politischen Gruppierungen aus den untersuchten Gebieten besitzt bereits ein gutes Verständnis für fortschrittliche Verkehrspolitik. Nur mehr wenige Kandidat\*innen wollen die Verkehrsprobleme ihrer Gemeinde durch einen Ausbau des Straßennetzes lösen. Es scheint, als hätten sie die Forderungen der Expert\*innen und Bürger\*innen nach einer besseren Infrastruktur für aktive Mobilität und nach attraktiveren öffentlichen Verkehrsanbindungen gehört.

Dies ist erfreulich, doch nach der Wahl muss der Fokus auf die rasche Umsetzung dieser Ideen gelegt werden. Dafür braucht es Mut, da die Zustimmung der Bevölkerung zu vielen Maßnahmen oft erst im Nachhinein entsprechend groß ist. Andererseits wird es immer mehr Vorreitergemeinden geben, die verkehrspolitische Maßnahmen zuerst umsetzen und dann für die Nachbarorte als Vorbild dienen können.

Die Chancen auf Umsetzung der untersuchten Vorschläge hängen auch wesentlich von einigen Fragen ab, die in dieser Arbeit nicht behandelt werden: In wie vielen Gemeinden haben es jene Parteien, die sinnvolle verkehrspolitische Maßnahmen fordern, in die Regierung geschafft? Sind diese Forderungen nun Teil der Regierungsprogramme? Wie ernst haben die Politiker\*innen ihre Versprechen gemeint? Im Sinne des Klimaschutzes bleibt jedenfalls zu hoffen, dass sich die Mobilitätswende in den nächsten Jahren beschleunigen und einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten wird.

## Literatur

- [1] M. Anderl, K. Geiger, B. Gugele, M. Gössl, S. Haider, C. Heller, N. Ibesich, T. Köther, T. Krutzler, V. Kuschel, C. Lampert, H. Neier, K. Pazdernik, D. Perl, S. Poupa, M. Purzner, E. Rigler, W. Schieder, G. Schmidt, B. Schodl, S.-S. Sigrid, A. Storch, G. Stranner, J. Vogel, H. Wiesenberger und A. Zechmeister. *Klimaschutzbericht 2019*. Forschungsber. Umweltbundesamt, 2019. 181 S.
- [2] H. Heinfellner, N. Ibesich, L. Günther, G. Stranner, S. Svehla-Stix, J. Vogel, M. Wedler und R. Winter. *Sachstandsbericht Mobilität. Mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030. Endbericht*. Forschungsber. Umweltbundesamt, 2019. 192 S.
- [3] A. Müller, C. Redl, R. Haas, A. Türk, L. Liebmann, K. W. Steininger, T. Brezina, A. Mayerthaler, J. M. Schopf, A. Werner, D. Kreuzer, A. Steiner, U. Mollay und W. Neugebauer. *Energy Investment Strategies And Long Term Emission Reduction Needs EISERN Projektendbericht*. Forschungsber. klima + energiefonds, 2012. 247 S.
- [4] P. Czermak und H. Koch. *Leitfaden Klimaschutz in Gemeinden. Kapitel Mobilität*. Forschungsber. Klimabündnis Österreich, 2016. 28 S.
- [5] H. Hiess. *Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen. Abschlussbericht*. Forschungsber. ÖREK-Partnerschaft "Plattform Raumordnung & Verkehr", 2017. 35 S.
- [6] *NÖ Bauordnung 2014*. 2014. URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20001079> (Zugriff am 18.08.2020).
- [7] H. Knoflacher. *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung*. Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Böhlau, 2007. ISBN: 9783205776260.
- [8] S. M. GmbH. *Niederösterreich Bevölkerungsdichte*. 2019. URL: <https://simil.io/politisch/niederoesterreich/bevoelkerungsdichte> (Zugriff am 18.04.2020).
- [9] A. der NÖ Landesregierung. *Gemeinderatswahl 2020 Ergebnisse Niederösterreich*. 2020. URL: <https://www.noel.gv.at/wahlen/G20201/Index.html> (Zugriff am 18.04.2020).

## **Anhang**

### **A. Liste der Gemeinden**

**Tab. 7:** Liste der Gemeinden, aus denen Einsendungen hochgeladen wurden inklusive Anzahl der Nennungen und Kategorie der Gemeinde

Nennungen	PLZ	Gemeinde	Kategorie
3	3300	Amstetten	städtisch
7	2540	Bad Vöslau	städtisch
3	2500	Baden	städtisch
1	3071	Böheimkirchen	ländlich
2	2435	Ebergassing	ländlich
1	2442	Ebreichsdorf	ländlich
1	2544	Enzesfeld-Lindabrunn	ländlich
1	2640	Gloggnitz	ländlich
1	2203	Großebersdorf	ländlich
1	2212	Großengersdorf	ländlich
3	2301	Groß-Enzersdorf	städtisch
5	2353	Guntramsdorf	ländlich
1	2184	Hauskirchen	ländlich
3	2325	Himberg	ländlich
6	3400	Klosterneuburg	städtisch
1	3465	Königsbrunn am Wagram	ländlich
3	2100	Korneuburg	städtisch
2	2123	Kreuttal	ländlich
1	2821	Lanzenkirchen	ländlich
2	2361	Laxenburg	ländlich
2	2344	Maria Enzersdorf	ländlich
1	3385	Markersdorf-Haindorf	ländlich
3	2340	Mödling	städtisch
1	2482	Münchendorf	ländlich
4	2620	Neunkirchen	städtisch
1	3200	Ober-Grafendorf	ländlich
3	2380	Perchtoldsdorf	städtisch
1	2511	Pfaffstätten	ländlich
4	3002	Purkersdorf	ländlich
4	2320	Schwechat	städtisch
2	3423	St. Andrä-Wördern	ländlich
1	2512	Traiskirchen	städtisch
2	2454	Trautmannsdorf/Leitha	ländlich
1	2521	Trumau	ländlich
1	3425	Tulln	städtisch
1	3004	Tullnerbach	ländlich
3	2564	Weissenbach an der Triesting	ländlich
1	2351	Wiener Neudorf	ländlich
1	2700	Wiener Neustadt	städtisch
1	3150	Wilhelmsburg	ländlich
3	2722	Winzendorf	ländlich
2	3340	Ybbsitz	ländlich
$\Sigma = 91$			