

**PENDELN IN DER OSTREGION –
POTENZIALE FÜR DIE BAHN**

Tadej Brezina, Thomas Hader, Evelyn Eder



Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

**Studie auf Basis einer Analyse der TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften,
im Auftrag der Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland**

Tadej Brezina, Thomas Hader, Evelyn Eder

Autor/-innen: Univ.Ass. Dipl.-Ing. Tadej Brezina (TU Wien)
Mag. Thomas Hader (AK Wien)
Dipl.-Ing. Evelyn Eder (Radlobby Österreich)

Auftragnehmer: Technische Universität Wien
Institut für Verkehrswissenschaften
1040 Wien, Gußhausstraße 28-30
www.ivv.tuwien.ac.at



Layout: Christine Schwed (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22
Telefon: +43 / 1 / 50165-2698
E-Mail: uv@akwien.at

Danksagung: An dieser Stelle möchten sich die Abteilung Umwelt und Verkehr der AK-Wien und die Autor/-innen bei jenen Kolleginnen und Kollegen bedanken, ohne deren Mithilfe die vorliegende Datenauswertung nicht möglich gewesen wäre. Danke an Thomas Kronister und die AK-Niederösterreich sowie an Reinhold Haring und die AK-Burgenland für die Zusammenarbeit und die inhaltliche Mitarbeit am Projekt. Danke auch an Thomas Reiter für die erste Datenaufbereitung. Ein Dank auch an die ÖBB und dabei vor allem an Klaus Garstenauer, Michael Fröhlich und Helmut Wolf für die gute Zusammenarbeit in Bezug auf die Bereitstellung der Geodaten der Bahnlinien und dem regen Interesse an unseren Fragestellungen.

Stand: Mai 2015

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien Prinz Eugen-Straße 20-22

Druck: Eigenvervielfältigung

Verlags- und Herstellort: Wien

ISBN: 978-3-7063-0564-8

VORWORT

Wien und sein Umland wachsen. Die regionalen Verflechtungen nehmen zu. Aktuell pendeln täglich rund 167.000 Arbeitnehmer/-innen aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Wien. Umgekehrt fahren über 57.000 Wiener/-innen in die beiden Nachbarbundesländer zur Arbeit und zurück. Rund 60.000 Pendler/-innen nutzen die Bahn für ihre Arbeitswege und schon jetzt sind zu Stoßzeiten die regionalen Pendler/-innenzüge und die Wiener Öffis übervoll. Die AK weiß aus Umfragen unter den Pendler/-innen: Durch mehr Angebote in der Früh und am Abend und durch ausreichend Sitzplätze in den Bussen und Bahnen könnte sich die Zahl der Bahn-Pendler/-innen deutlich erhöhen. Gibt es keine Initiative in dieser Hinsicht, wird auch der motorisierte Individualverkehr steigen und bald an Kapazitätsgrenzen stoßen. Das hätte nicht nur massive Auswirkungen auf den Straßenverkehr, sondern würde die Lebensqualität der Menschen, die in und um Wien leben, durch Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen spürbar beeinträchtigen.

Deshalb setzt sich die AK für leistbare Arbeitswege und ein flächendeckendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ein. Nur so kann es gelingen, die Arbeitswege ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltiger zu gestalten. Dazu leistet der S-Bahnverkehr einen wichtigen Beitrag in Wien und vor allem im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr.

Die Fertigstellung der großen Eisenbahnprojekte (Neubaustrecke Tullnerfeld, Fertigstellung Lainzer Tunnel, Westbahnhof, Hauptbahnhof Wien) waren eine Geduldsprobe für viele Pendler/-innen. Die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs eröffnet jetzt neue Chancen auf einen qualitativen Quantensprung beim öffentlichen Verkehrsangebot in und um Wien. Diese Potenziale müssen in den Fahrplänen umgesetzt werden. Wo Engpässe bestehen, muss das stadtgrenzüberschreitende S-Bahnnetz noch weiter ausgebaut werden.

Konkret bedeutet dies Intervallverdichtungen und an die Arbeitszeiten angepasste Bedienzeiten, insbesondere im Bereich der die Stadtgrenzen überschreitenden Verbindungen auf der Westbahn, Südbahn, Nordbahn, Franz Josefs-Bahn und der betroffenen Ostbahnäste. Grundsätzlich sollte ein 15-Minuten Mindesttakt als Ziel im Schnellbahnnetz realisiert werden, innerstädtisch setzt sich die AK für einen 10 Minuten-Takt ein.

Damit immer mehr Pendler/-innen die Bahn nutzen können, müssen die Fahrpläne besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt werden. Weiters braucht es ausreichend viele und qualitativ hochwertige S-Bahn Garnituren, optimierte Umsteigemöglichkeiten in die innerstädtischen Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen, sowie eine bessere Vernetzung mit dem zu Fuß gehen und Rad fahren zur Haltestelle. Wie bereits erwähnt, haben die Pendler/-innen in der Ostregion bei den Umbaumaßnahmen viel Geduld bewiesen, nun ist es an der Zeit, dass die neuen Infrastrukturen auch spürbare Verbesserungen bringen. Wo die Potenziale für die Bahnnutzung in der Ostregion liegen, hat die TU gemeinsam mit der AK in der vorliegenden Studie genau analysiert.

Markus Wieser
Präsident AKNÖ

Rudi Kaske
Präsident AK Wien

Alfred Schreiner
Präsident AK Burgenland

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	1
Begriffsklärungen	7
1 Aufgabenstellung	9
1.1 Analysen des Pendler/-innenpotenzials	9
1.2 Analyse der Pendlerstromverteilungen	10
1.3 Rahmenbedingungen	10
1.3.1 Bahnachsen	10
1.3.2 Ausgangspunkt der Analysen	11
2 Methodische Vorgehensweise	13
2.1 Datengrundlage	13
2.2 Das Netz	14
2.3 Ermittlung der Bahnpotenziale	19
2.3.1 Haltestellen	20
2.3.2 Potenzialflächen	25
2.4 Routing	28
3 Ergebnisse	29
3.1 Gewichtete Pendlerpotenziale der Bahnachsen	31
3.1.1 Vergleich zur Kordonerhebung 2008-2010	36
3.1.2 Haltestellen: Park & Ride und Bike & Ride	39
3.2 Routing	42
3.2.1 Detailbetrachtung Durchbindung Hbf. Bahnsteig 03-12	49
3.2.2 Detailbetrachtung Durchbindung Pottendorferlinie – Hbf. Bahnsteig 01-02	51
4 Die Bahnachsen im Detail	53
4.1 Westachse	53
4.1.1 Potenziale an der Westachse	54
4.1.2 Pendelrouten an der Westachse	56
4.2 Südachse	62
4.2.1 Potenziale an der Südachse	63
4.2.2 Pendelrouten an der Südachse	65
4.3 Äußere Aspangbahn	70
4.3.1 Potenziale an der Äußeren Aspangbahn	71

4.3.2	Pendelrouten an der Äußeren Aspangbahn	73
4.4	Innere Aspangbahn	76
4.4.1	Potenziale an der Inneren Aspangbahn	76
4.4.2	Pendelrouten an der Inneren Aspangbahn	78
4.5	Mattersburgerbahn	83
4.5.1	Potenziale an der Mattersburgerbahn	84
4.5.2	Pendelrouten an der Mattersburgerbahn	85
4.6	Pottendorfer Achse	89
4.6.1	Potenziale an der Pottendorfer Achse	89
4.6.2	Pendelrouten an der Pottendorfer Achse	92
4.7	Pannonia Bahn	96
4.7.1	Potenziale an der Pannonia Bahn	97
4.7.2	Pendelrouten an der Pannonia Bahn	98
4.8	Ostachse	102
4.8.1	Potenziale an der Ostachse	103
4.8.2	Pendelrouten an der Ostachse	105
4.9	Pressburgerbahn	110
4.9.1	Potenziale an der Pressburgerbahn	111
4.9.2	Pendelrouten an der Pressburgerbahn	113
4.10	Marchegger Ostbahn	118
4.10.1	Potenziale an der Marchegger Ostbahn	119
4.10.2	Pendelrouten an der Marchegger Ostbahn	120
4.11	Nordachse	124
4.11.1	Potenziale an der Nordachse	125
4.11.2	Pendelrouten an der Nordachse	127
4.12	Laaer Ostachse	132
4.12.1	Potenziale an der Laaer Ostachse	133
4.12.2	Pendelrouten an der Laaer Ostachse	135
4.13	Nordwestbahn	139
4.13.1	Potenziale an der Nordwestbahn	140
4.13.2	Pendelrouten an der Nordwestbahn	142
4.14	KFJ-Achse	147
4.14.1	Potenziale an der KFJ-Achse	147
4.14.2	Pendelrouten an der KFJ-Achse	150
5	Empfehlungen	155
5.1	Bike & Ride	155
5.2	Durchbindungen	155

6	Verwendete Quellen & Literatur	159
7	Anhänge	161
7.1	Anhang 1 – Arbeitsverhältnisse, Gewicht G_{DVA} und Häufigkeiten nach Arbeiterkammern	162
7.1.1	AK Burgenland	162
7.1.2	AK Niederösterreich	162
7.1.3	AK Wien	163
7.2	Anhang 2 – Gewichtete Pendlerpotenziale	165
7.3	Anhang 3 – P&R- und B&R-Stellplätze	176
7.4	Anhang 4 – Top-Destinationen der Unique Routes	187
7.4.1	AK Burgenland	187
7.4.2	AK Niederösterreich	187
7.4.3	AK Wien	188
7.5	Anhang 5 – Pendlerzahlen, gewichtete Pendlerzahlen und gewichtete Pendlerpotenziale für Wohn- und Betriebsadressen nach Eisenbahnachsen	190

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Zusammenfassung der Haltestellen und Strecken nach Bahnachsen_____	10
Tabelle 2:	Präzisierung und Selektion der Datensätze, deren Eigenschaften und Anzahl im Verlauf der Analyse _____	13
Tabelle 3:	Combi-Code als Funktion von Lage und Bedienqualität _____	22
Tabelle 4:	Häufigkeit der Haltestellen nach: Lage in Kernzone oder außerhalb, Bedienqualität S1 bis S3 und Combi-Code 1 bis 6 _____	22
Tabelle 5:	Äquivalenztabelle der Korridore der Kordonenerhebung (Rittler, 2011) und der Bahnachsen der vorliegenden Arbeit _____	37
Tabelle 6:	Westachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	54
Tabelle 7:	Westachse – gewichtete Potenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	55
Tabelle 8:	Westachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	56
Tabelle 9:	Westachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	57
Tabelle 10:	Einpendler/-innen an der Westachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	58
Tabelle 11:	Einpendler/-innen an der Westachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	59
Tabelle 12:	Einpendler/-innen an der Westachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	59
Tabelle 13:	Auspendler/-innen an der Westachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	60
Tabelle 14:	Auspendler/-innen an der Westachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	61
Tabelle 15:	Auspendler/-innen auf der Westachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	62
Tabelle 16:	Südachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	63
Tabelle 17:	Südachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	64
Tabelle 18:	Südachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	65
Tabelle 19:	Südachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	66

Tabelle 20:	Einpendler/-innen an der Südachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	67
Tabelle 21:	Einpendler/-innen an der Südachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	67
Tabelle 22:	Einpendler/-innen auf der Südachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	68
Tabelle 23:	Auspendler/-innen an der Südachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	69
Tabelle 24:	Auspendler/-innen an der Südachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	69
Tabelle 25:	Auspendler/-innen auf der Südachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region. _____	70
Tabelle 26:	Äußere Aspangbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	71
Tabelle 27:	Äußere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	72
Tabelle 28:	Äußere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	72
Tabelle 29:	Äußere Aspangbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	73
Tabelle 30:	Einpendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	73
Tabelle 31:	Einpendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	74
Tabelle 32:	Einpendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	75
Tabelle 33:	Auspendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	75
Tabelle 34:	Innere Aspangbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	76
Tabelle 35:	Innere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	77
Tabelle 36:	Innere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	78
Tabelle 37:	Innere Aspangbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	78
Tabelle 38:	Einpendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die häufigsten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	79
Tabelle 39:	Einpendler/-innen an der inneren Aspangbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	80
Tabelle 40:	Einpendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	80
Tabelle 41:	Auspendler/-innen an der inneren Aspangbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	81

Tabelle 42:	Auspendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	82
Tabelle 43:	Auspendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	83
Tabelle 44:	Mattersburgerbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	83
Tabelle 45:	Mattersburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	84
Tabelle 46:	Mattersburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	85
Tabelle 47:	Mattersburgerbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	85
Tabelle 48:	Einpendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	86
Tabelle 49:	Einpendler/-innen an der Mattersburgerbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	86
Tabelle 50:	Einpendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	87
Tabelle 51:	Auspendler/-innen an der Mattersburgerbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	88
Tabelle 52:	Auspendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	88
Tabelle 53:	Auspendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region. _____	89
Tabelle 54:	Pottendorfer Achse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	89
Tabelle 55:	Pottendorfer Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	90
Tabelle 56:	Pottendorfer Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	91
Tabelle 57:	Pottendorfer Achse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	92
Tabelle 58:	Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	93
Tabelle 59:	Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	93
Tabelle 60:	Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	94
Tabelle 61:	Auspendler/-innen an der Pottendorfer Achse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	95
Tabelle 62:	Auspendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	95
Tabelle 63:	Auspendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	96

Tabelle 64:	Pannonia Bahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	96
Tabelle 65:	Pannonia Bahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	97
Tabelle 66:	Pannonia Bahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	98
Tabelle 67:	Pannonia Bahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	99
Tabelle 68:	Einpendler/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	99
Tabelle 69:	Einpendler/-innen an der Pannonia Bahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	100
Tabelle 70:	Einpendler/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	100
Tabelle 71:	Auspender/-innen an der Pannonia Bahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	101
Tabelle 72:	Auspender/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	101
Tabelle 73:	Auspender/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	102
Tabelle 74:	Ostachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	102
Tabelle 75:	Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	103
Tabelle 76:	Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	105
Tabelle 77:	Ostachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	106
Tabelle 78:	Einpendler/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	107
Tabelle 79:	Einpendler/-innen an der Ostachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	107
Tabelle 80:	Einpendler/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	108
Tabelle 81:	Auspender/-innen an der Ostachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	109
Tabelle 82:	Auspender/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	109
Tabelle 83:	Auspender/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	110
Tabelle 84:	Pressburgerbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	111
Tabelle 85:	Pressburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	112

Tabelle 86:	Pressburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort_____	113
Tabelle 87:	Pressburgerbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort_____	114
Tabelle 88:	Einpendler/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	114
Tabelle 89:	Einpendler/-innen an der Pressburgerbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	115
Tabelle 90:	Einpendler/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien_____	115
Tabelle 91:	Auspender/-innen an der Pressburgerbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	116
Tabelle 92:	Auspender/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	117
Tabelle 93:	Auspender/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	117
Tabelle 94:	Auspender/-innen an der Pressburgerbahn – Haltestellen am Wohnort im Detail für den Arbeitsort Flughafen Wien _____	118
Tabelle 95:	Marchegger Ostbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	119
Tabelle 96:	Marchegger Ostbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW _____	119
Tabelle 97:	Marchegger Ostbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	120
Tabelle 98:	Marchegger Ostbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort_____	121
Tabelle 99:	Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	121
Tabelle 100:	Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	122
Tabelle 101:	Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien_____	122
Tabelle 102:	Auspender/-innen an der Marchegger Ostbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	123
Tabelle 103:	Auspender/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	124
Tabelle 104:	Auspender/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	124
Tabelle 105:	Nordachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	125
Tabelle 106:	Nordachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	126
Tabelle 107:	Nordachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	127

Tabelle 108:	Nordachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	127
Tabelle 109:	Einpendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	128
Tabelle 110:	Einpendler/-innen an der Nordachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien ____	129
Tabelle 111:	Einpendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	130
Tabelle 112:	Auspendler/-innen an der Nordachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	131
Tabelle 113:	Auspendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	131
Tabelle 114:	Auspendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	132
Tabelle 115:	Laaer Ostachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	132
Tabelle 116:	Laaer Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	133
Tabelle 117:	Laaer Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) ____	134
Tabelle 118:	Laaer Ostachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	135
Tabelle 119:	Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	136
Tabelle 120:	Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	136
Tabelle 121:	Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	137
Tabelle 122:	Auspendler/-innen an der Laaer Ostachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	138
Tabelle 123:	Auspendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	138
Tabelle 124:	Auspendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	139
Tabelle 125:	Nordwestbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	140
Tabelle 126:	Nordwestbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	141
Tabelle 127:	Nordwestbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) ____	142
Tabelle 128:	Nordwestbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	142
Tabelle 129:	Einpendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	143

Tabelle 130:	Einpendler/-innen an der Nordwestbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien _____	144
Tabelle 131:	Einpendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	144
Tabelle 132:	Auspendler/-innen an der Nordwestbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	145
Tabelle 133:	Auspendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	146
Tabelle 134:	Auspendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	146
Tabelle 135:	KFJ-Achse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz _____	147
Tabelle 136:	KFJ-Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	148
Tabelle 137:	KFJ-Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW) _____	149
Tabelle 138:	KFJ-Achse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort _____	150
Tabelle 139:	Einpendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region _____	151
Tabelle 140:	Einpendler/-innen an der KFJ-Achse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien ____	151
Tabelle 141:	Einpendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien _____	152
Tabelle 142:	Auspendler/-innen an der KFJ-Achse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien _____	153
Tabelle 143:	Auspendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien _____	153
Tabelle 144:	Auspendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region _____	154

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Vergleich Wiener Kordonerhebung 2008 und Bahnpendler/-innenpotenzial	2
Abbildung 2:	Haltestellen- und Streckenzuordnung zu den Bahnachsen in der Auswertung. Ausschnitt Untersuchungsgebiet	11
Abbildung 3:	Graph der von der ÖBB-Personenverkehr AG im Jahr 2013 betriebenen Strecken und Haltestellen	16
Abbildung 4:	Netzergänzungsmaßnahmen (rot-schwarze Linie) in NÖ und Burgenland	17
Abbildung 5:	Netzergänzungsmaßnahmen; Ausschnitt Wien	18
Abbildung 6:	Kombinationen von Luftlinie, Netzwerklänge und Abstandsabnahmefunktion	19
Abbildung 7:	Einteilung der räumlich funktionalen Lage der Gemeinden für Gesamtösterreich gemäß Statistik Austria in urban, suburban und rural	20
Abbildung 8:	Schema der Aufteilung von Verkehrsmitteln nach der Reisedauer ("Reisezeit"); (Amtmann et al., 2009)	21
Abbildung 9:	Ansprechbarkeitskurven des Zugangs zu ÖV-Haltestellen im Arbeitsstättenverkehr; (Peperna, 1982)	21
Abbildung 10:	Akzeptanzfunktion L0, S1	23
Abbildung 11:	Akzeptanzfunktion L0, S2	23
Abbildung 12:	Akzeptanzfunktion L0, S3	23
Abbildung 13:	Akzeptanzfunktion L1, S1	24
Abbildung 14:	Akzeptanzfunktion L1, S2	24
Abbildung 15:	Akzeptanzfunktion L1, S3	24
Abbildung 16:	Die resultierenden Lagegewichte G_{AKZ} für die Verkehrsmittel SLOW und MIV	25
Abbildung 17:	Potenzialflächen der SLOW-Modes	26
Abbildung 18:	Potenzialflächen MIV	27
Abbildung 19:	Prinzip der Turn-Restrictions	28
Abbildung 20:	Dichte der Wohnadressen	30
Abbildung 21:	Dichte aller Wohnadressen auf Basis eines quadratischen 2.000 m Rasters	30
Abbildung 22:	Durchschnittliches Alter der Pendler/-innen in den Potenzialflächen SLOW und MIV nach Bahnachsen	31
Abbildung 23:	Geschlechtsverteilung der Pendler/-innen in den Potenzialflächen SLOW nach Bahnachsen	32
Abbildung 24:	Geschlechtsverteilung der Pendler/-innen in den Potenzialflächen MIV nach Bahnachsen	32
Abbildung 25:	Pendlerzahlen in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Wohnadressen nach Bahnachsen	33
Abbildung 26:	Personenanzahl gewichtet (Anzahl* G_{DVA}) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Wohnadressen nach Bahnachsen	34

Abbildung 27:	gewichtete Pendlerpotenziale gPP_i ($\text{Anzahl} \cdot G_{AKZ} \cdot G_{DVA}$) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Wohnadressen nach Bahnachsen _____	34
Abbildung 28:	Pendlerzahlen in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Arbeitsadressen nach Bahnachsen _____	35
Abbildung 29:	Personenanzahl gewichtet ($\text{Anzahl} \cdot G_{DVA}$) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Arbeitsadressen nach Bahnachsen _____	35
Abbildung 30:	gewichtete Pendlerpotenziale gPP_i ($\text{Anzahl} \cdot G_{AKZ} \cdot G_{DVA}$) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Arbeitsadressen nach Bahnachsen _____	36
Abbildung 31:	Vergleich der Wien-Einpendler/-innen auf der Bahn zwischen Betriebsbeginn und 9h mit den gewichteten Pendlerpotenzialen für den Wohnungsort nach Korridoren _____	38
Abbildung 32:	Vergleich der Wien-Ein- und Auspendler/-innen auf der Bahn zwischen Betriebsbeginn und 24h mit den gewichteten Pendlerpotenzialen für Wohnungs- und Arbeitsort nach Korridoren _____	38
Abbildung 33:	Verhältnis von gewichteten Pendlerpotenzialen (gPP) und Wien-Ein- und Auspendler/-innen auf der Bahn nach Korridoren _____	39
Abbildung 34:	die Bahnachsen im Vergleich – gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort ____	40
Abbildung 35:	die Bahnachsen im Vergleich – gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort ____	40
Abbildung 36:	Anzahl der vorhandenen und Bedarf an Radabstellanlagen nach Bahnachsen__	41
Abbildung 37:	Top Destinationen Burgenland, Hbf. Bahnsteig 03-12 _____	43
Abbildung 38:	Top Destinationen NÖ, Hbf. Bahnsteig 03-12 _____	44
Abbildung 39:	Top Destinationen Wien, Hbf. Bahnsteig 03-12 _____	45
Abbildung 40:	Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial (gPP) für alle drei Arbeiterkammern, Burgenland + NÖ + Wien _____	46
Abbildung 41:	Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial (gPP) für alle drei Arbeiterkammern, Burgenland + NÖ + Wien; Ausschnitt Wien _____	47
Abbildung 42:	Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial (gPP) für alle drei Arbeiterkammern, Burgenland + NÖ + Wien; Ausschnitt Umgebung Wien Hbf _____	48
Abbildung 43:	Alle Routen durch Hbf. Bahnsteig 03-12; Ausschnitt Untersuchungsgebiet ____	49
Abbildung 44:	Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial durch Hbf. Bahnsteig 03-12; Ausschnitt Wien _____	50
Abbildung 45:	Alle Routen über Pottendorferlinie und Hbf. Bahnsteig 01-02 _____	51
Abbildung 46:	Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial über Pottendorferlinie und Hbf. Bahnsteige 01-02; Ausschnitt Wien _____	52
Abbildung 47:	Karte der bestehenden Durchbindungen durch Wien, Fahrplan 2012/2013; Ausschnitt Wien _____	157
Abbildung 48:	Potenzielle Durchbindungen; Ausschnitt Wien. _____	158

ZUSAMMENFASSUNG

Ausgangslage – die Ostregion wächst

In der Ostregion wohnen immer mehr Menschen und auch die Zahl der Arbeitsplätze steigt. Das bedeutet, dass damit sowohl die Zahl der Einpendler_innen nach Wien, als auch jene der Auspendler_innen in das Umland zunimmt. Damit Wien auch weiterhin zu einer der lebenswertesten Städte weltweit zählt und die Standortqualität der Ostregion auf hohem Niveau erhalten bleibt, ist es notwendig, dass die Wege zwischen Arbeits- und Wohnort für die Arbeitnehmer_innen möglichst kostengünstig und bequem und dabei gleichzeitig für die Anrainer_innen möglichst ohne Lärm- und Luftbelastung zurückgelegt werden. Um dies zu gewährleisten ist es notwendig, dass ein immer größerer Anteil der Arbeitnehmer_innen den öffentlichen Verkehr nutzt. Die Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland haben in der vorliegenden Studie die TU-Wien damit beauftragt, ausgehend von der geographischen Lage der Wohn- und Arbeitsorte zu untersuchen, wie hoch die Pendler_innen-Potenziale für die Bahn sind. Darüber hinaus wurde, ausgehend von den Wohnorten, auch untersucht welche Zielbahnhöfe einerseits für die Einpendler_innen nach Wien im Stadtgebiet relevant sind und welche Destinationen in Niederösterreich und im Burgenland für die Auspendler_innen eine Rolle spielen.

Ausgangsbasis waren die Informationen von rund 228.000 Arbeitnehmer_innen. Nach Ausschluss von Betrieben mit Filialstruktur und Gewichtung nach Arbeitsverhältnis wurden die geographischen Koordinaten der Wohn- und Arbeitsorte von 144.000 Pendler_innen bei den Analysen berücksichtigt. Diese Daten wurden den Bahnhaltstellen zugeordnet, wobei zwischen einem Nahebereich von drei Kilometern (Raddistanz) und einem weiteren Einzugsbereich bis zu neun Kilometern differenziert (Pkw-Distanzen) wurde.

Bahnpotenziale doppelt so hoch wie die aktuelle Nutzung – rund 93 Prozent der Wiener Ein- und Auspendler_innen wohnen im Einzugsbereich der Bahn

Die größten gewichteten Pendlerpotenziale aus Wohnortssicht zeigen sich an der Süd-, und an der Westachse sowie an der Achse der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn. An diesen Bahnachsen wohnen rund 23.400, 17.600 und 12.200 Pendler_innen, das ist nahezu die Hälfte des gewichteten Gesamtpotenzials von rund 123.700 täglichen Bahnpendler_innen in der Ostregion. Betrachtet man die Betriebe an den Bahnachsen so ergeben sich gewichtete Pendlerpotenziale von über 139.600 Arbeitnehmer_innen, die täglich die Bahn zur Arbeit nutzen könnten.

Bei einer wienweiten Erhebung 2009 und 2010 nutzten rund 56.000 Ein- und Auspendler_innen die Bahn für ihre Arbeitswege. Die Analysen ergeben, dass es, bezogen auf die Lage der Wohn- und Arbeitsorte, mehr als doppelt so viele sein könnten. Im Detail zeigt sich, dass vor allem an den Korridoren Bruck a.d. Leitha und Mödling mit zusätzlich über 17.500 bzw. rund 15.900 möglichen Bahnpendler_innen enorme Verlagerungspotenziale vorhanden sind. Weitere Schwerpunkte stellen der Korridor St. Pölten mit über 6.500, sowie die Korridore Klosterneuburg mit rund 6.200 und Stockerau mit zusätzlichen 4.800 Pendler_innen dar. Für die Möglichkeit der Bahnnutzung ergeben die Daten grundsätzlich eine gute Ausgangslage, denn 93 Prozent der Ein- und Auspendler_innen wohnen im Einzugsbereich der 459 Bahnhaltstellen in der Ostregion. Im Gesamtbild zeigt sich, dass sich fast

zwei Drittel der Wohnstandorte im näheren Einzugsbereich der Bahnstationen (also unter drei Kilometer) befinden. Aus Sicht der Arbeitsorte sind es sogar fast drei Viertel, was mit der Tatsache begründbar ist, dass als Arbeitsort überwiegend Wien im Zentrum steht. Von ihrem Wohnort sind damit für fast 80.000 potenzielle Bahn-Pendler/-innen gute Fuß- und Radwege zur Bahnhaltestelle eine enorm wesentliche Voraussetzung. Immerhin fast 44.000 Pendler/-innen müssen Distanzen bis zu neun Kilometern zur nächsten Bahnhaltestelle überwinden und brauchen dazu gut abgestimmte Zubringerbusse bzw. Park and Ride Anlagen zur Kombination von Pkw- und Bahn-Nutzung.

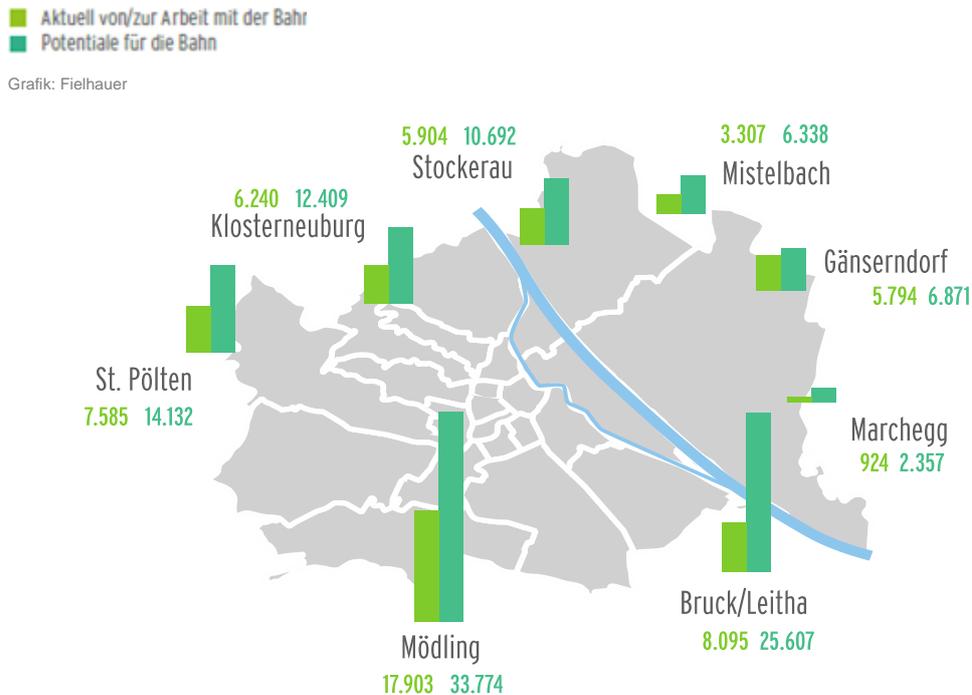


Abbildung 1: Vergleich Wiener Kordonenerhebung 2008 und Bahnpendler/-innenpotenzial

Großer Nachholbedarf bei der Kombination Rad und Bahn

Damit wird klar, dass ein guter Teil der potenziellen und auch tatsächlichen Bahnpendler/-innen sowohl auf gute Fußweg- als auch auf optimale Radinfrastrukturen und Radabstellanlagen an den Bahnhöfen angewiesen ist. Für die Arbeitswege zur Bahn nutzen derzeit rund 10 Prozent das Fahrrad. Die Analysen der TU ergeben, dass gegenüber dem aktuellen Stand zur Erreichung eines 20 Prozent Anteils die Errichtung von zusätzlichen, hochqualitativen Fahrradabstellplätzen notwendig ist. Dies bis zu einem Ausmaß um das Doppelte der aktuell verfügbaren Stellplätze – in Summe fehlen damit in der Ostregion rund 17.300 Fahrrad-Stellplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen.

Entscheidender Faktor: Am ÖV ausgerichtete Wohn- und Betriebsansiedlungen

An der Süd- und der Westachse, sowie der Pressburgerbahn und der Kaiser-Franz-Josefs-Achse wohnen rund zwei Drittel der Pendler/-innen im Nahebereich von den Bahnhöfen entfernt und können diese zu Fuß oder mit dem Rad erreichen. Ganz anders sieht es an der Marchegger Ostbahn aus, hier sind es nicht einmal 40 Prozent. Auch an der Mattersburgerbahn, der Pottendorfer Achse und der Inneren Aspangbahn sind es weniger als die Hälfte der Pendler/-innen, die im Einzugsbereich von unter drei Kilometern an den Bahnhaltestellen wohnen. Bei den Pendelwegen mit der Bahn spielt aber nicht nur die Situierung der Wohnstandorte eine Rolle, sondern auch wie gut die

Betriebe von der Bahn aus erreichbar sind und damit auch, wie nahe sie an der Bahn gelegen sind. Hier zeigen sich insbesondere die Pressburgerbahn und die KFJ-Achse mit rund 90 Prozent der Betriebe im nahen Einzugsbereich als besonders bahnaffin. Am S-Bahn-Kern und der Laaer Ostachse sind es rund 80 Prozent. Sehr ungünstig gelegen sind die Betriebsansiedelungen laut diesen Analysen an der Marchegger Ostbahn bei der weniger als 25 Prozent der Arbeitspendler/-innen ihre Arbeitsplätze in Raddistanz vom Bahnhof haben. Weit unterdurchschnittlich sind mit 42 Prozent auch die Pottendorfer Achse und die Ostachse mit 47, sowie die Mattersburgerbahn mit 52 Prozent.

Verbesserungspotenzial

Die Analysen der Pendelrouten sowie der Einstiegshaltestellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen und den Zielorten je Bahnachse liefern sehr detaillierte Ergebnisse, wo die Pendler/-innen wohnen und wo ihre Arbeitsplätze (immer bezogen auf das Bahnnetz) liegen. Damit liegen objektive Argumente für optimale Durchbindungen und Umsteigerelationen vor. Als zwei wichtige Verbesserungsmöglichkeiten am S-Bahn System zeigen sich der Lückenschluss des S-Bahn-Ringes Wien Speising - Donauländebahn - Wien Kaisererbersdorf - Freudenaus Hafenerbrücke - Wien Praterkai - Wien Handelskai. Gezeigt wird auch, dass eine Durchbindung der Pottendorferlinie ebenfalls Verbesserungen für die Pendler/-innen bringen würde. Alleine im Bereich der Bahnhöfe Wien Mitte und Wien Landstraße befinden sich die Arbeitsplätze von 20 Prozent der Einpendler/-innen der Pottendorfer Linie.

Die Bahnachsen im Überblick

Bei der Errechnung der Potenziale wurde einerseits untersucht wie viele Pendler/-innen an den Bahnhaltstellen wohnen und wie viele in den Einzugsbereichen arbeiten. Unterschieden wurde dabei auch zwischen einem Umkreis von drei Kilometern (also Fahrraddistanz) und einem weiteren Einzugsbereich von bis zu neun Kilometern, also Pkw-Erreichbarkeit. Die Personen wurden mit Werten für das Dienstverhältnis und den Entfernungen zwischen Wohnort und Haltestelle bzw. Arbeitsort und Haltestelle gewichtet. Die als gewichtete Pendlerpotenziale bezeichneten Werte geben also die Anzahl der potenziellen täglichen Bahnpendler/-innen wieder. Ebenfalls analysiert wurden die potenziellen Pendelrouten mit der Bahn, die sich aus den Zuordnungen der Wohn- und Arbeitsorte auf das Bahnnetz ergeben.

Westen:

An der Westachse wurden Potenziale von täglich über 37.700 Bahn-Pendler/-innen ermittelt. Diese Achse zählt damit nach dem S-Bahn-Kern und der Südachse zur drittstärksten Pendlerachse. Rund zwei Drittel der Pendler/-innen wohnen in Fahrraddistanz von den Haltestellen entfernt und auch fast 75 Prozent der Arbeitsorte befinden sich in diesen nahen Einzugsbereichen. Bei den Einpendler/-innen zeigt sich, dass nicht nur der Westbahnhof als Ziel für rund 2.000 Pendler/-innen relevant ist, sondern auch Ziele an der Stammstrecke und am Hauptbahnhof. Alleine im Einzugsbereich der Bahnhöfe Wien Praterstern, Wien Mitte-Landstraße und Wien Hauptbahnhof haben fast 2.000 Einpendler/-innen an der Westachse ihre Arbeitsplätze. Bei den Auspendler/-innen zeigt sich, dass 60 Prozent bzw. über 2.000 Pendler/-innen ihre Arbeitsplätze im Raum St. Pölten haben. An der Westachse gibt es zwar bereits rund 3.400 Fahrradabstellplätze, es wurde jedoch ein Bedarf von zusätzlich 2.800 errechnet.

Süden:

Aus dem Süden wurden die Südachse, die Pottendorfer Achse, die Äußere und die Innere Aspangbahn und die Mattersburgerbahn hinsichtlich ihrer Potenziale untersucht. In Bezug auf das Gesamtpotenzial ergeben sich an der Südachse über 46.600 potenzielle Tagespendler/-innen mit der Bahn. Damit zählt diese Achse zur zweitstärksten nach dem S-Bahn-Kern in Wien. Die Potenziale am Wohnort mit kurzen Distanzen zu den Haltestellen sind an der Südachse mit fast 16.000 um über 4.000 Tagespendler/-innen größer als an der Westachse. Die Erhebungen haben jedoch ergeben, dass es an den Pendlerbahnhöfen der Südachse nur rund 2.200 Radabstellanlagen gibt und damit um 1.200 weniger als an der Westachse. Den Berechnungen zufolge müsste die Anzahl an Fahrradabstellplätzen mehr als verdoppelt, d.h. um rund 3.100, aufgestockt werden.

Bei der Pottendorfer Achse ergeben sich Potenziale in der Höhe von rund 10.000 Pendler/-innen. An den anderen betrachteten Bahnen wurden weitaus geringere Potenziale an den Wohn- und Arbeitsorten gefunden. Große Unterschiede zeigen sich bei den Standortentfernungen zu den Bahnhaltestellen. Während an der Südachse rund 68 Prozent der Pendler/-innen in Fahrraddistanz von den Haltestellen entfernt wohnen, sind es an der Pottendorfer Achse nur rund 49. Aus Sicht der Arbeitsplätze zeigt sich an der Pottendorfer Achse eine ähnlich verbesserungswürdige Standortentwicklung, da nur 42 Prozent der Arbeitsorte im Nahebereich der Haltestellen gefunden wurden. An der Südachse sind es rund 62 Prozent. Bei den Pendelrouten zeigt sich, dass bei der Pottendorfer Achse Ziele im 22. Bezirk, wie sie mit der Durchbindung mit dem Fahrplan 2013 geschaffen wurden, eine untergeordnete Rolle spielen. Immerhin rund 850 Pendler/-innen und damit 20 Prozent der Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse haben ihre Ziele in den Bereichen Landstraße und Praterstern. Aus diesen Ergebnissen ist eine Durchbindung auf die Stammstrecke eine spürbare Verbesserung für mehr als 20 Prozent der Pendler/-innen. Immerhin 300 Pendler/-innen arbeiten im Bereich des Hauptbahnhofs, das heißt zumindest eine Führung der Angebote bis zum Hauptbahnhof, mit guten Umsteigeverknüpfungen zur Stammstrecke, sollte Standard sein.

Südosten:

Die Ostachse, die Panonniabahn und die Pressburger Bahn verbinden im Südosten Wien mit dem Umland. Während an der Pressburgerbahn gewichtete Pendlerpotenziale von rund 15.800 gefunden wurden, waren es an der Ostachse 8.600. Bei der Panonniabahn ergeben sich Potenziale von knapp 1.600. Auffallend ist, dass sich an der Pressburgerbahn zwei Drittel der Wohnorte und 90 Prozent der Arbeitsorte in kurzen Distanzen zu den jeweiligen Haltestellen befinden. Die Ostachse liegt mit rund 54 Prozent der Wohnorte und vor allem mit nur rund 47 Prozent der Arbeitsorte unter dem Durchschnitt. Eine weitere Besonderheit kennzeichnet die Pressburgerbahn: bei ihr sind die Potenziale an den Arbeitsorten mit fast 10.400 täglichen Pendler/-innen nahezu doppelt so groß wie an den Wohnorten. Dies zeigt sich auch bei den Analysen der Pendelrouten – sie ergeben gewichtete Pendlerpotenziale von 3.100 bei den Ein- und 6.400 bei den Auspendler/-innen. Für rund 96 Prozent der Auspendler/-innen – das sind über 6.100 - an der Pressburgerbahn sind Betriebe im Umfeld des Flughafen Wiens, der Haltestelle Schwechat und Mannswörth die Pendelziele. Bei der Ostachse zeigt sich, dass vor allem auch Betriebsstandorte am S-Bahn-Kern als Ziele gelten. Alleine an den Haltestellen Wien Praterstern und Wien Mitte-Landstraße haben über 1.200 potenzielle Bahnpendler/-innen ihre Arbeitsplätze. Um die Kombination Bahn und Rad zu verbessern gibt es an der Pressburgerbahn enormen Nachholbedarf. Den Berechnungen zufolge müssten die Kapazitäten auf das dreieinhalbfache gegenüber dem Ist-Stand von rund 310 Abstellplätzen ausgebaut werden. Das bedeutet, es fehlen fast 800 Fahrradabstellplätze, wobei Schwechat mit rund 270 einen Hotspot darstellt.

Nordosten:

Im Nordosten Wiens wurden die Marchegger Ostbahn, die Nordachse und die Laaer Ostachse genaueren Analysen unterzogen. Mit einem gewichteten Gesamtpotenzial von rund 16.500 Pendler/-innen hat die Nordachse die sechstgrößten Potenziale von 14 Bahnachsen und Linien in der Ostregion. Etwas geringer fallen mit etwas über 13.200 die Potenziale an der Laaer Ostachse aus. Weit aus geringer zeigen sich die Potenziale an der Marchegger Ostbahn mit rund 4.700 Tagespendler/-innen. Besonders problematisch zeigt sich die Marchegger Ostbahn im Hinblick auf die Siedlungsstrukturen. So befinden sich nur 37 Prozent (der Durchschnitt liegt bei rund 65) der Wohnstandorte in Fahrraddistanz zu den Bahnhaltstellen, bei den Arbeitsorten gar nur 23. Zum Vergleich: im Durchschnitt aller Achsen liegen 73 Prozent der gewichteten Potenziale am Arbeitsort im näheren Umkreis von drei Kilometern. Verbesserungsmöglichkeiten für die Erreichbarkeit in den nahen Einzugsbereichen zeigen die Berechnungen, wonach die aktuell zur Verfügung stehenden 80 Fahrradabstellplätze um das sechsfache ausgebaut werden müssten. An der Laaer Ostachse zeigen sich als Schwerpunkte der Einpendler/-innenwohnorte Wolkersdorf, Kapellerfeld und Schleimbach – diese drei Haltestellen decken bereits rund ein Drittel des Einpendler/-innenpotenzials ab, das sind fast 1.600 tägliche Bahnpendler/-innen. Noch stärker konzentrieren sich die Potenziale an der Nordachse. An den stärksten drei Haltestellen wohnt bereits rund die Hälfte des Einpendler/-innenpotenzials. Namentlich sind dies die Haltestellen Deutsch Wagram, Silberwald und Gänserndorf mit in Summe rund 2.800 täglichen Bahnpendler/-innen. In Bezug auf die Verfügbarkeit von Bike & Ride Anlagen gibt es an der Nordachse zwar nur ein Verbesserungspotenzial um 60 Prozent – in absoluten Zahlen bedeutet dies allerdings eine Aufstockung der bestehenden 1.700 Stellplätze um nochmals 1.000 Stück. An der Laaer Ostachse besteht den Berechnungen zufolge Ausbaubedarf um 740 Fahrradabstellplätze.

Nordwesten:

Im Nordwesten Wiens wurden die Nordwestbahn und die Kaiser-Franz-Josefs-Achse hinsichtlich ihrer Potenziale aus Ein- und Auspendler/-innensicht umfassenden Analysen unterzogen. Die KFJ-Achse zeigt sich mit über 24.000 potenziellen täglichen Bahnpendler/-innen als viertstärkste Achse nach S-Bahn-Kern, Süd- und Westachse. Dicht gefolgt von der Nordwestbahn mit einem gewichteten Pendlerpotenzial von über 18.800. Besonders auffällig ist, dass sich an der KFJ-Achse fast 90 Prozent der Arbeitsorte in Fahrraddistanz zu den Bahnhöfen befinden, die Wohnorte liegen mit rund 65 Prozent im Durchschnitt. An der KFJ-Achse wohnen in Klosterneuburg (Kierling und Weidling), St. Andrä-Wördern und Tulln/Donau (inkl. Stadt) über 3.500 potenzielle Bahneinpendler/-innen, das sind rund 45 Prozent der Einpendler/-innen dieser Achse. Als Ziele für zwei Drittel der Auspendler/-innen wurden Klosterneuburg (Weidling und Kierling), Krems/Donau, Tulln/Donau Stadt und Rohrendorf b. Krems identifiziert. Als Wohnschwerpunkte an der Nordwestbahn zeigen sich Korneuburg, Stockerau und Langenzersdorf – hier wohnen bereits fast 60 Prozent des Einpendler/-innenpotenzials. In Summe sind das fast 4.000 Bahnpendler/-innen an diesen drei Haltestellen. Bei den Auspendler/-innen befinden sich an diesen drei Stationen, die Arbeitsorte für über 70 Prozent des gewichteten Pendlerpotenzials. Um die Kombination von Bahn und Rad zu erleichtern ergaben die Berechnungen an der Nordwestbahn einen Ausbaubedarf um rund 1.150 Stellplätze, d.h. die Kapazitäten müssten nahezu verdoppelt werden. An der KFJ-Achse gibt es mit über 1.900 Abstellplätzen ein nahezu gleich großes Angebot wie an der Südachse. Der Ausbaubedarf fällt dementsprechend zwar geringer aus, dennoch müssten rund 1.650 neue Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen geschaffen werden.

BEGRIFFSKLÄRUNGEN

Gendern der Ausführungen: grundsätzlich wurde in der Publikation die Form des Binnen-I gewählt, um explizit auszudrücken, dass beide Geschlechter gemeint sind; bei den Ausdrücken „gewichtetes Pendlerpotenzial“ wurde allerdings darauf verzichtet, da dieser ohnehin schon etwas sperrig ist und gerade in Kombination mit den Zusätzen „am Wohnort“ bzw. „am Arbeitsort“ zusätzlich sehr aufmerksames Lesen erfordert; aus diesem Grund wurde entschieden, den einfacheren Ausdruck zu verwenden – selbstverständlich sind beim „gewichteten Pendlerpotenzial“ beide Geschlechter eingeschlossen

Auspendler/-innen: sind jene Arbeitnehmer/-innen, die in Wien ihren Wohnort haben und zu ihrem Arbeitsplatz nach Niederösterreich oder in das Burgenland auspendeln; (aus Sicht der Bundesländer handelt es sich dabei um Einpendler/-innen)

Einpendler/-innen: bezeichnet jene Pendler/-innen, die aus dem Umland – also Niederösterreich und dem Burgenland – nach Wien einpendeln; (aus Sicht der Bundesländer sind dies Auspendler/-innen)

Pendler/-innen: sind in dieser Publikation Arbeitnehmer/-innen, die entweder in Wien wohnen und in Niederösterreich oder im Burgenland ihren Arbeitsplatz haben, oder aber im Burgenland oder in Niederösterreich wohnen und in Wien ihren Arbeitsplatz haben; Personen die innerhalb ihres Bundeslandes pendeln sind nicht Inhalt dieser Studie; wo nicht explizit von „Personen“, wie etwa bei den Angaben der Routing Analysen, gesprochen wird sind bei den ausgeführten Zahlen Tagespendler/-innen gemeint

Personen: absolute (ungewichtete) Zahl der Personen, die in die jeweiligen Analysen und Gewichtungen einbezogen wurden

gPP = gewichtetes Pendlerpotenzial = gewichtete Pendlerpotenziale: Die Potenzialbewertung erfolgte durch ein an die Peperna-Kurve (Peperna, 1982) angelehntes, abnehmendes Gewichtungssystem. D.h. mit zunehmender Entfernung wird es immer unwahrscheinlicher, dass die betreffende Person die Bahn nutzt. Bei dieser Ermittlung des Beitrags eines Wohn- oder Arbeitsortes einer Person zum Potenzial einer Haltestelle wurden adaptierte Akzeptanzfunktionen je nach Lage der Haltestelle (städtisch, ländlich) und nach Bedienqualität angewendet. Auch die der Art des Arbeitsverhältnisses wurde berücksichtigt. Damit gibt die Höhe bzw. die Zahl des gewichteten Pendlerpotenzials also die Zahl der potenziellen täglichen Bahnpendler/-innen wieder

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort: geben die Ergebnisse der Gewichtungen aus dem Verhältnis Wohnadresse zur Bahnhaltestelle wieder; vereinfacht gesagt wird damit dargestellt wie

viele Tagespendler/-innen eine Haltestelle/eine Bahnachse aus Sicht des Wohnstandortes potentiell Nutzen könnten

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort: geben die Ergebnisse der Gewichtungen aus dem Verhältnis Adresse des Betriebs, also des Arbeitsortes zur Bahnhaltestelle wieder; vereinfacht gesagt wird damit dargestellt wie viele Tagespendler/-innen eine Haltestelle/eine Bahnachse aus Sicht des Arbeitsortes potentiell Nutzen könnten

Routing: = Pendelrouten; da für jede Person Wohn- und Arbeitsort bekannt sind, kann durch Zuordnung an die Bahnhaltestellen und Bahnlinien ermittelt werden, welche Routen die Arbeitnehmer/-innen potentiell nutzen können

1 AUFGABENSTELLUNG

Mit 9. Dezember 2012 erfolgte die Eröffnung der neuen Westbahnstrecke über das Tullnerfeld und die Teileröffnung des Wiener Hauptbahnhofes. Für viele Pendler/-innen brachte das kürzere Arbeitswege und neue Umsteigemöglichkeiten. Für einen Teil der Pendler/-innen bedeutete das ÖBB-Fahrplankonzept aber auch Verschlechterungen: sie müssen öfter umsteigen und haben damit zusätzlich auch längere Fahrtzeiten, bei der AK gingen deshalb fünf Mal mehr Beschwerden ein als sonst zum Fahrplanwechsel.

Im Dezember 2015 wird in der Ostregion mit der Vollenbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofes eine neue Ära des Regionalverkehrs auf der Bahn eingeleitet. Neue Infrastrukturen erlauben eine Neuplanung bei den Durchbindungen der Bahnverbindungen durch Wien und bestimmen damit ganz wesentlich, wo und wie oft die 60.000 Bahnpendler/-innen auf ihrem Weg zur Arbeit nach Wien künftig umsteigen müssen – ein großes Potenzial stellen auch jene 120.000 Pendler/-innen dar, die aktuell noch mit dem Auto in die Stadt kommen. Gleiches gilt auch für die rund 60.000 Wiener/-innen, die aus der Stadt auspendeln, weil sie ihren Arbeitsplatz im Wiener Umland haben. Da die Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland sowohl über die Daten der Wohnorte als auch über die Adressen der Arbeitssorte der Pendler/-innen nach Wien und aus Wien in das Umland verfügen, sollten diese Informationen genutzt werden, das Bahnangebot optimaler auf die Pendelrouten auszurichten. Aus diesem Grund wurden folgende zwei Analysen durchgeführt.

1.1 Analysen des Pendler/-innenpotenzials

Der erste Teil der Analyse umfasste – mit der Datengrundlage der Gesamtdaten – die Darstellung des Pendler/-innenpotenzials für die Bahn. Dabei wurde ausgehend von den Bahnachsen, die Wien mit dem Umland verbinden, das Potenzial an Ein- und Aus-Pendler/-innen dargestellt, die die Bahn für den Arbeitsweg nutzen könnten. Bei diesem Arbeitsschritt ging es also um Identifikation und Berücksichtigung der Entfernungen der Wohnadressen aber auch der Arbeitsplätze von den jeweiligen Haltestellen. Differenziert wurde die Erreichbarkeit in einen Nahbereich mit bis zu drei Kilometern - also Raddistanzen - und mit bis zu neun Kilometern - also die Erreichbarkeit mit dem Auto.

Als Endprodukt wird im weiteren Verlauf für jede der Bahnachsen dargestellt, wie viele Pendler/-innen potenziell die Bahn nutzen könnten. Dargestellt wird je Bahnachse anhand von Karten und Tabellen wie hoch die Potenziale aus Sicht der Anwohner/-innen aber auch aus Sicht der Arbeitsorte sind. Dabei wurden die absoluten Zahlen der Pendler/-innen nach Arbeitsumfang (Vollzeit, geringfügig etc.) aber auch nach Akzeptanz der Haltestellenentfernung (die Nutzung des ÖV nimmt ja mit zunehmender Entfernung zur Haltestelle ab) gewichtet, womit als Ergebnisse die Zahl der potenziellen täglichen Pendler/-innen Haltestellengenau vorliegen.

Im Anhang findet sich demnach detailliertes Datenmaterial inklusive der Darstellung des Fahrgastpotenzials für jede einzelne Haltestelle. Somit liegen bei Fragestellungen nach Bedienungshäufigkeiten von Bahnhofshaltestellen sowie deren Ausstattung mit Park&Ride bzw. Fahrradabstellplätzen detaillierte Daten vor. Im Hinblick auf Fahrradabstellanlagen wurde den Potenzialen auch die Ist-Situation gegenübergestellt, um den Umfang an notwendigen Ausbaumaßnahmen bezifferbar zu machen.

Veranschaulicht wird auch die geographische Verteilung und die Anzahl des gewichteten Pendlerpotenzials, die abseits der Bahnachsen wohnen und damit einen erschwerten Zugang zum ÖV haben (gewichtetes Pendlerpotenzial an den Bahnachsen + gewichtetes Pendlerpotenzial abseits der Bahnachsen = Gesamtzahl von rund 155.000).

In Summe werden in diesem ersten Teil der Studie sowohl die Einpendler/-innen nach Wien, als auch die Auspendler/-innenströme aus Wien nach Niederösterreich und in das Burgenland dargestellt. Da diese Pendler/-innen Mitglieder der AKNÖ bzw. der AK-Bgld sind, wurde die Studie in Kooperation der drei Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland durchgeführt.

1.2 Analyse der Pendlerstromverteilungen

Zusätzlich zu den Potenzialen je Bahnachse wurden die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort auf das Eisenbahnnetz umgelegt. Mittels Potenzialbelastungen wurde ermittelt, welche Durchbindungen durch den Hauptbahnhof Bahnsteige 3 bis 12 (Hbf. Bahnsteig 03-12) sinnvoll erscheinen und ob eine Durchbindung der Pottendorferlinie über den Hauptbahnhof Bahnsteig 1 und 2 (Hbf. Bahnsteig 01-02) auf die S-Bahn-Stammstrecke argumentierbar ist.

1.3 Rahmenbedingungen

1.3.1 Bahnachsen

Um die Auswertung angebotsorientierter gestalten zu können, wurden Bahnachsen definiert, wie in Tabelle 1 dargestellt. Abbildung 2 veranschaulicht im Untersuchungsgebiet die Haltestellen- und Streckenzuordnung zu den Bahnachsen. Von der grünen Westachse (1) bis zur dunkelorange Franz-Josefs-Bahn (14), der rote S-Bahn-Kern (15) ist großteils von den Haltestellenpunkten verdeckt.

Nr. Bahnachse	Name Bahnachse
1	Westachse
2	Südachse
3	Äußere Aspangbahn
4	Innere Aspangbahn
5	Mattersburgerbahn
6	Pottendorfer Achse
7	Pannonia Bahn
8	Ostachse
9	Pressburgerbahn
10	Marchegger Ostbahn
11	Nordachse
12	Laaer Ostachse
13	Nordwestbahn
14	KFJ-Achse
15	S-Bahn-Kern
0	Außerhalb der Potenzialflächen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Haltestellen und Strecken nach Bahnachsen

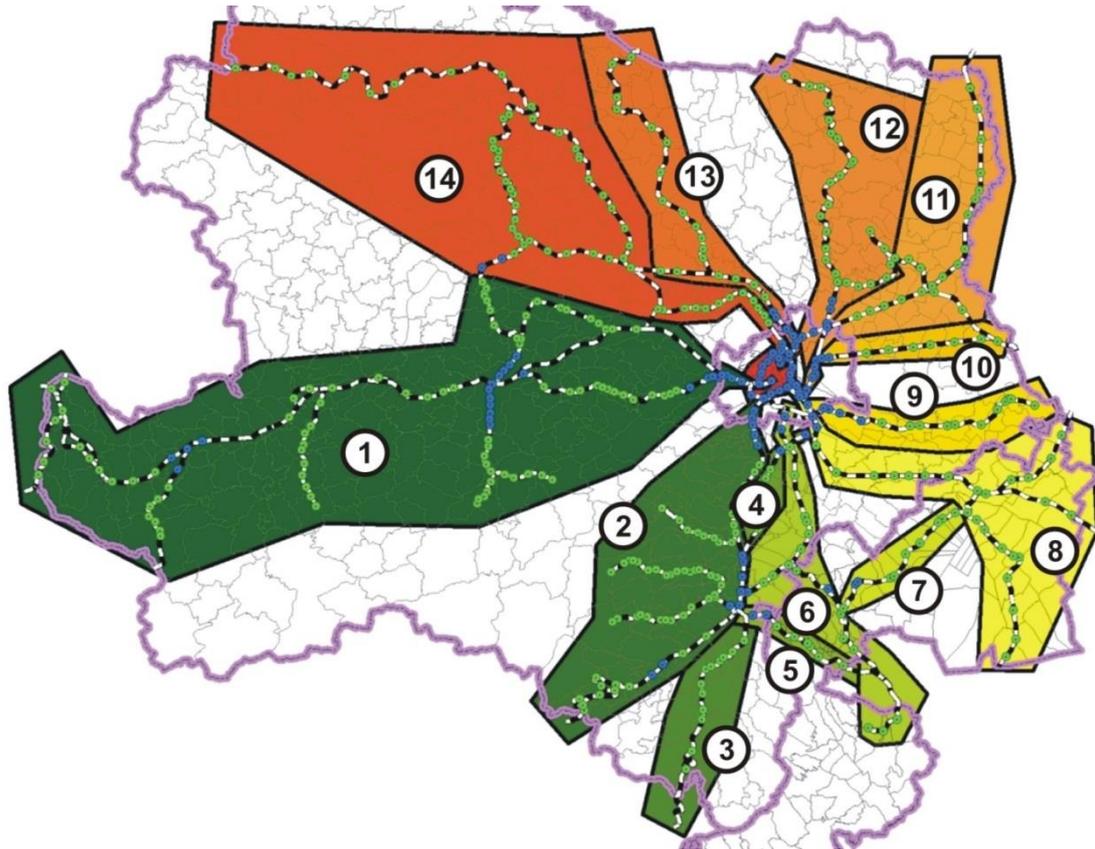


Abbildung 2: Haltestellen- und Streckenzuordnung zu den Bahnachsen in der Auswertung. Ausschnitt Untersuchungsgebiet

Achsen werden als „Achse“ bezeichnet, wo zur namensgebenden Hauptbahn noch Nebenäste herangezogen worden sind. Ist nur eine Strecke inkludiert, heißt die Achse „Bahn“. Die Namen entstammen aus dem ÖBB-Kursbuch 2013.

1.3.2 Ausgangspunkt der Analysen

Nachfolgend die wichtigsten Grundlagen und Ausgangspunkte für die in dieser Studie beschriebenen Analysen:

- Die reine Lage der Koordinaten und die Luftlinien-Distanz zur Haltestelle sind für das Haltestellenpotenzial entscheidend. Es wurden keine Straßennetzdistanzen ermittelt. Die Distanz auf dem Eisenbahnnetz ist für das „statische“ Routing entscheidend.
- Es wird kein Verkehrsmodell mit Frequenzen, Kapazitäten oder Fahrzeiten der Strecken und Haltestellen hinterlegt.
- Großunternehmen mit Filialstruktur nehmen im Regelfall eine Verortung der Mitarbeiter in der Zentrale vor. Diese Daten haben für tatsächliche Pendelbewegungen keine faktische Aussagekraft. Daher wurde für die Routenberechnung ein um diese Fälle bereinigter Datensatz verwendet. Als Unternehmen mit Filialstruktur wurden dabei in einem ersten Schritt Firmen mit mehr als 250 Mitarbeiter/-innen herausgegriffen. In dieser Untermenge wurde manuell untersucht, ob eine Filialstruktur vorhanden ist – die Datensätze dieser Unternehmen wurden ausgeschieden.

Bei Mitarbeiterzahlen von kleiner gleich 250 wurde als Hypothese davon ausgegangen, dass keine Filialstruktur vorliegt. Es erfolgte keine manuelle Prüfung wie bei den Großunternehmen.

- Die Datenqualität der Wohn- und Arbeitsorte je Bundesland war unterschiedlich. Die AK Wien hatte die Wohnortdaten der Wieneinpendler aus NÖ und Burgenland auf den Wohnortmittelpunkt geokodiert. Die Arbeitsadressen in Wien sind genaue X/Y-Koordinaten. Die AK NÖ und AK Burgenland haben von den Wohn- und Arbeitsorten ihrer über die Bundeslandgrenzen NÖ-W und B-W pendelnden Mitglieder adressenscharfe Datensätze, jedoch keine X/Y-Koordinaten. Die Wiener Adressen dieser beiden AKs wurden im Rahmen der Studie durch eine GIS-Anwendung geokodiert.

2 METHODISCHE VORGEHENSWEISE

2.1 Datengrundlage

Datengrundlage sind die ca. 175.000 AK Wien Mitglieder mit Wohnsitz in Niederösterreich und Burgenland (Wien-Einpendler), die ca. 50.000 AKNö Mitglieder mit Wohnsitz in Wien (also Wien-Auspendler oder Niederösterreich Einpendler, in der Studie als Auspendler bezeichnet) und die ca. 3.000 AK Burgenland Mitglieder mit Wohnsitz außerhalb des Burgenlands, die von den drei Arbeiterkammern zur Verfügung gestellt wurden. In Summe umfasste der Ausgangsdatensatz damit die Pendelmerkmale von rund 229.000 Personen. Die Datensätze beinhalten Informationen zu den geographischen Koordinaten sowohl des Wohn- als auch des Arbeitsortes, dem Geschlecht, der Art des Arbeitsverhältnisses, einem allfälligen geringfügigen Arbeitsverhältnis und dem Alter.

Datensatz und Eigenschaften	Bgld.	NÖ	Wien
Arbeitsortadressen	3.034	49.631	176.310
Arbeitsortadressen (< 250 Mitarbeiter)	3.034	49.631	112.579
Wohnadressen	3.023	49.631	175.008
Anzahl Koordinaten Arbeitsortadressen	3.034	49.631	111.636
Genauigkeit Koordinaten Arbeitsortadressen	STR	STR	ADR
Anzahl Koordinaten Wohnadressen	3.023	49.631	111.636
Genauigkeit Koordinaten Wohnadressen	ADR	ADR	STR
Gewicht Arbeitsverhältnis ($G_{DVA} > 0$)	2.920	48.674	11.629
Anzahl Personen nach Gewichtsselektion	2.859	40.291	100.962
→ Verschneidung mit Potenzialflächen der Haltestellen			
Anzahl Pers. außerhalb Potenzialflächen SLOW	42.487		
Anzahl Pers. außerhalb Potenzialflächen MIV	65.206		
Anzahl Pers. außerhalb Potenzialflächen MIV und SLOW	10.670		
Anzahl Pers. innerhalb Potenzialflächen MIV oder SLOW	144.112		
Unique routes Gesamtsatz	640	5.024	11.918
Unique routes, bereinigt um Hst. Wohnort = Hst.Arbeitsort	640	5.011	11.907
Unique routes	17.558		
Unique routes, bereinigt um Doppelte über Datensätze (Bgld., NÖ, Wien) hinweg	17.472		
→ Routing auf Eisenbahnnetz			

STR...Straßenmittelpunkt-genau, ADR...Adress-genau

Tabelle 2: Präzisierung und Selektion der Datensätze, deren Eigenschaften und Anzahl im Verlauf der Analyse

Für die adressgenau geokodierten Daten erfolgte eine zusätzliche Geokodierung durch die Firma WiGeoGis. Als ausreichend wurde eine Kodierung mit der Genauigkeit auf Straßenmittelpunkt erachtet. Die in unterschiedlichen Datensätzen mit den Personen verbundenen Koordinaten wurden über eindeutige, numerische Schlüssel zusammengeführt. Somit standen für die Personen X/Y-Koordinaten des Wohnortes und des Arbeitsortes zur Verfügung. Tabelle 2 zeigt die aufgabenbezogene Präzisierung und Selektion der Datensätze, deren Eigenschaften und Anzahl im Verlauf der Analyse.

Vom Ausgangsdatsatz der rund 229.000 Pendler/-innen mit vorhandenen Betriebsadressen wurden letztlich (nach Aussonderung von Betrieben über 250 Mitarbeiter/-innen) die Adressen von etwas mehr als 160.000 Pendler/-innen in die Analysen einbezogen. Bei den Wohnorten verringerte sich die Anzahl von anfänglich rund 228.000 auf rund 164.000. Durch die Aussonderung der Unternehmen mit Filialstruktur werden somit die gewichteten Pendlerpotenziale grundsätzlich zwar unterschätzt, bei den Pendelrouten werden damit aber treffsicherere Ergebnisse in Bezug auf die Verflechtungen und die Arbeitszentren erzielt. Das bedeutet, dass bei den Potenzialschätzungen die Arbeitswege von ca. 28 Prozent bzw. 64.000 Personen nicht berücksichtigt wurden.

Als erstes und sehr wesentliches Ergebnis fällt auf, dass in Summe 144.112 Personen innerhalb der MIV- und SLOW-Einzugsbereiche der Bahnhaltstellen leben und nur 10.670 außerhalb. Das bedeutet, dass weniger als sieben Prozent der Personen weiter als neun Kilometer von der nächsten Bahnstation entfernt leben.

2.2 Das Netz

Die Daten für das gesamte Netz der 2013 in Betrieb befindlichen Strecken und Haltestellen in Burgenland, Niederösterreich und Wien wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellt. In Abbildung 3 sind die Strecken und Haltestellen dargestellt, blaue Haltestellen haben ihre Lage in städtischen Zonen gemäß Definition der Statistik Austria. Im Burgenland wurde die Steirische Ostbahn mit zwei Haltestellen, die lediglich als „Inselbetrieb“ für die Fragestellung zur Verfügung gestanden wäre, aus dem Analysedatsatz wieder entfernt. Mit Jahresmitte 2013 ist der tatsächliche Verkehr Neckenmarkt-Horitschon – Deutschkreuz nach kurzzeitiger Wiederinbetriebnahme wieder eingestellt worden, was aber in unserer Analyse unbeachtet blieb.

Für die netzbasierte Verbindungsanalyse mit dem ArcGIS „Network Analyst“ von der Wohnort-Haltestelle zur Arbeitsort-Haltestelle wurden einige Ergänzungen im bestehenden ÖBB-Graphen vorgenommen (siehe Abbildung 4 und Abbildung 5):

- Erst in den letzten Jahren ausser Betrieb genommene Strecken, z.B. Südwestbahn zwischen Weissenbach-Neuhaus und Hainfeld NÖ
- Temporär geschlossene Strecken: Anbindung Innere Aspangbahn – Ostbahn
- Strecken die bestehen, aber nicht im planmäßigen Personenverkehr genützt werden: Floridsdorfer Hochbahn, Freudenaus Hafenbrücke, Donauuferbahn von Freudenaus bis zur Station Handelskai, Spange Inzersdorf, Donauländebahn über Kledering, Spange Nussdorf, alle Relationen in Süßenbrunn, Schleifen in Kledering
- Noch nicht fertiggestellte Strecken: Lainzer Tunnel
- Geplante Strecken: Spange Wulkaprodersdorf, Spange Ebenfurth, Götzendorfer Spange

Abbildung 5 beinhaltet auch die Donauuferbahn westlich von Krems und die Verbindung Oberloisdorf – Neckenmarkt-Horitschon, die jedoch beide nicht netzwirksam sind, da nur Haltestellen im Bestandsnetz für die Potenzialgenerierung herangezogen worden sind.

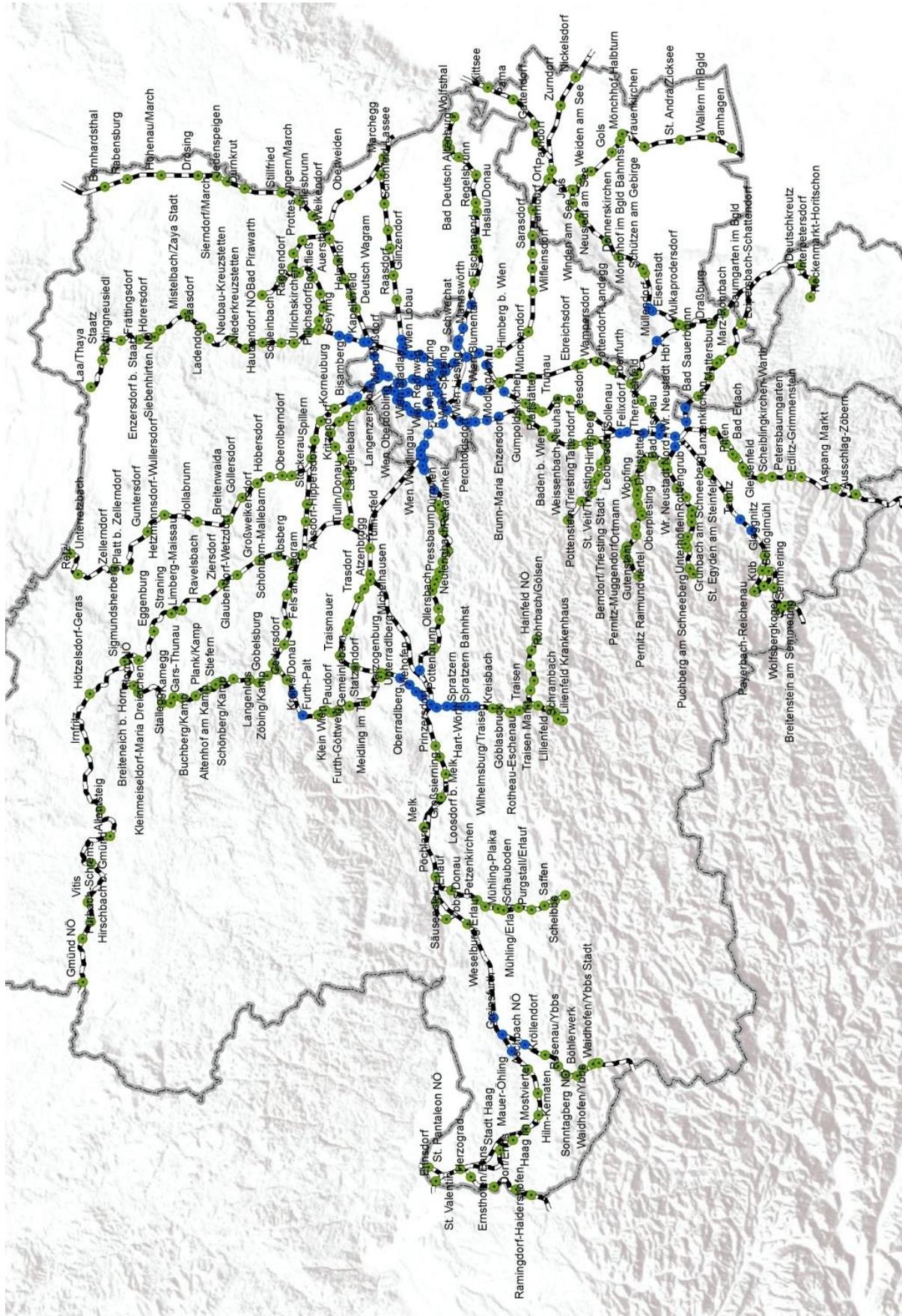


Abbildung 3: Graph der von der ÖBB-Personenverkehr AG im Jahr 2013 betriebenen Strecken und Haltestellen

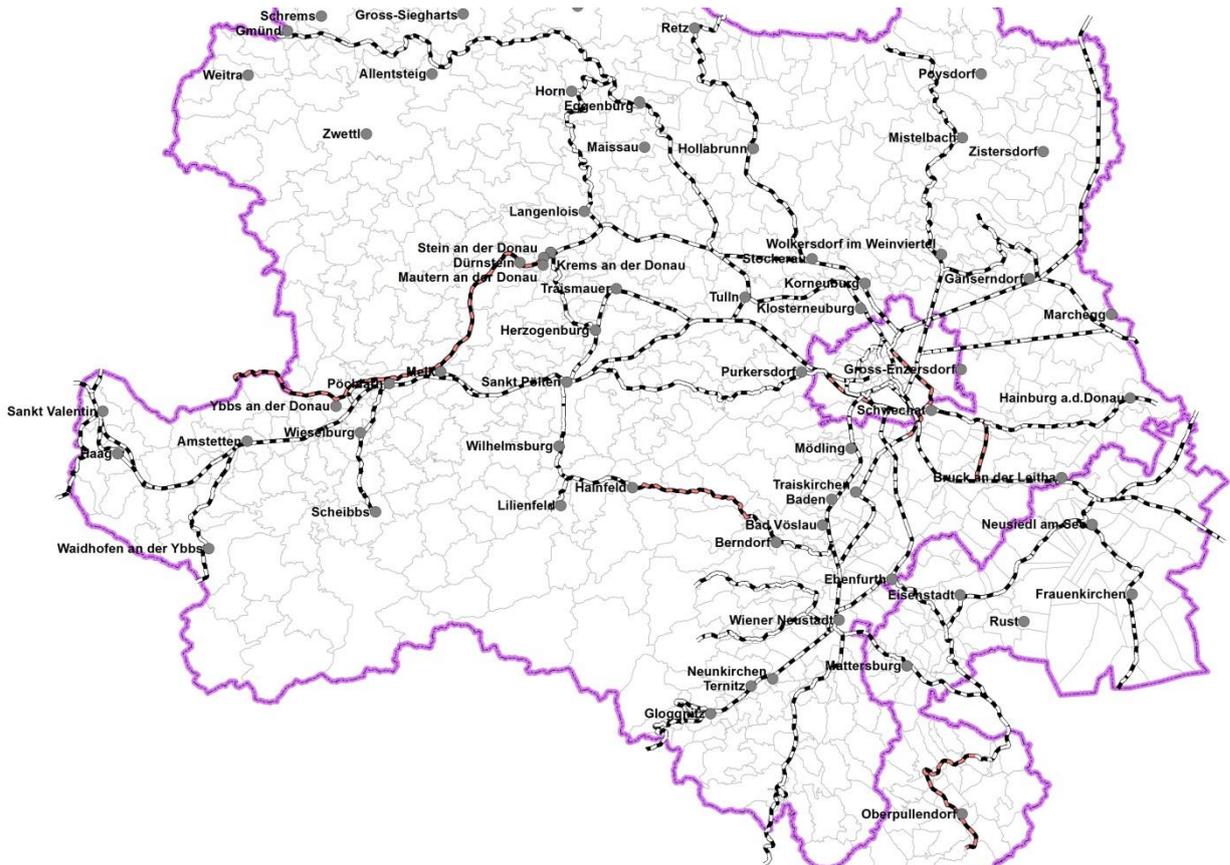


Abbildung 4: Netzergänzungsmaßnahmen (rot-schwarze Linie) in NÖ und Burgenland

Zusätzlich wurden noch an drei Örtlichkeiten Umsteigewege zu Fuß in das Netz mit aufgenommen, die sich aufgrund großer räumlicher Nähe und der Bedeutung als Umsteigeweg von Haltestellen ergeben:

- Wien Hbf. Bahnsteig 01-02 ↔ Wien Hbf. Bahnsteig 03-12
- Wien Handelskai Bahnsteig 1-2 (S-Bahn-Stammstrecke) ↔ Wien Handelskai Bahnsteig 11-12 (Donauuferbahn)
- Obersdorf NÖ Bahnsteige 1-2 (Laaer Ostbahn) ↔ Obersdorf NÖ Bahnsteig 3

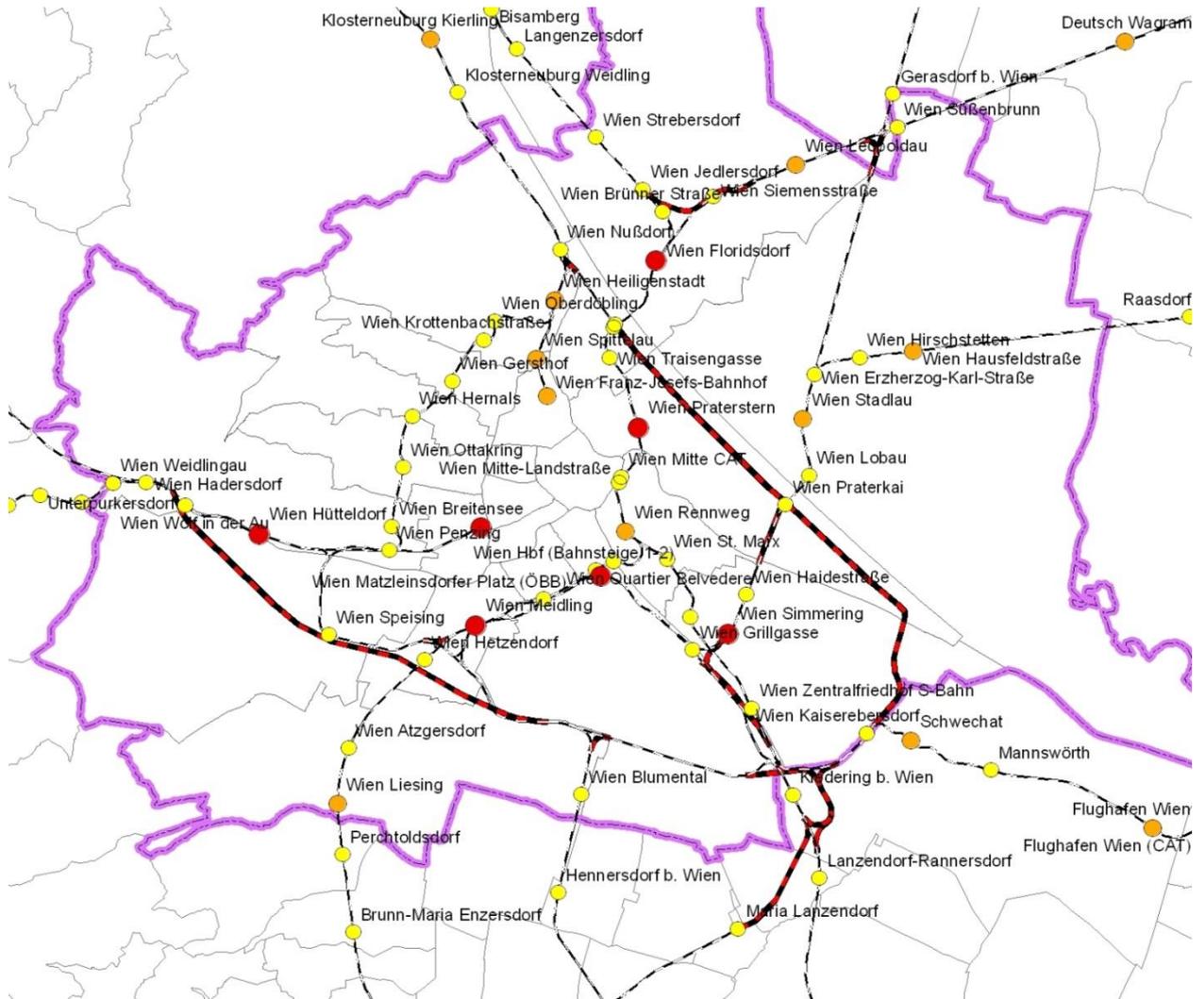


Abbildung 5: Netzergänzungsmaßnahmen (rot-schwarze Linie), die Hst. sind nach Bedienqualität¹ symbolisiert: gelb = 1, orange = 2, rot = 3; Ausschnitt Wien

¹ 1 = Basisservice, S-Bahnen oder überall stehende Züge halten; 2 = erweitertes Service, Regionalzüge und Regionalexpressen die in Hst. 1 durchfahren, halten hier; 3 = Fernverkehrshaltepunkt

2.3 Ermittlung der Bahnpotenziale

Die räumlich verteilten Pendlerdaten, also die Adressen des Wohn- und des Arbeitsortes, wurden einer GIS-basierten Analyse unterzogen, die mit dem Softwarepaket „ArcMAP 10.0“ der Firma ESRI sowie der zugehörigen Extension „Network Analyst“ vorgenommen wurde.

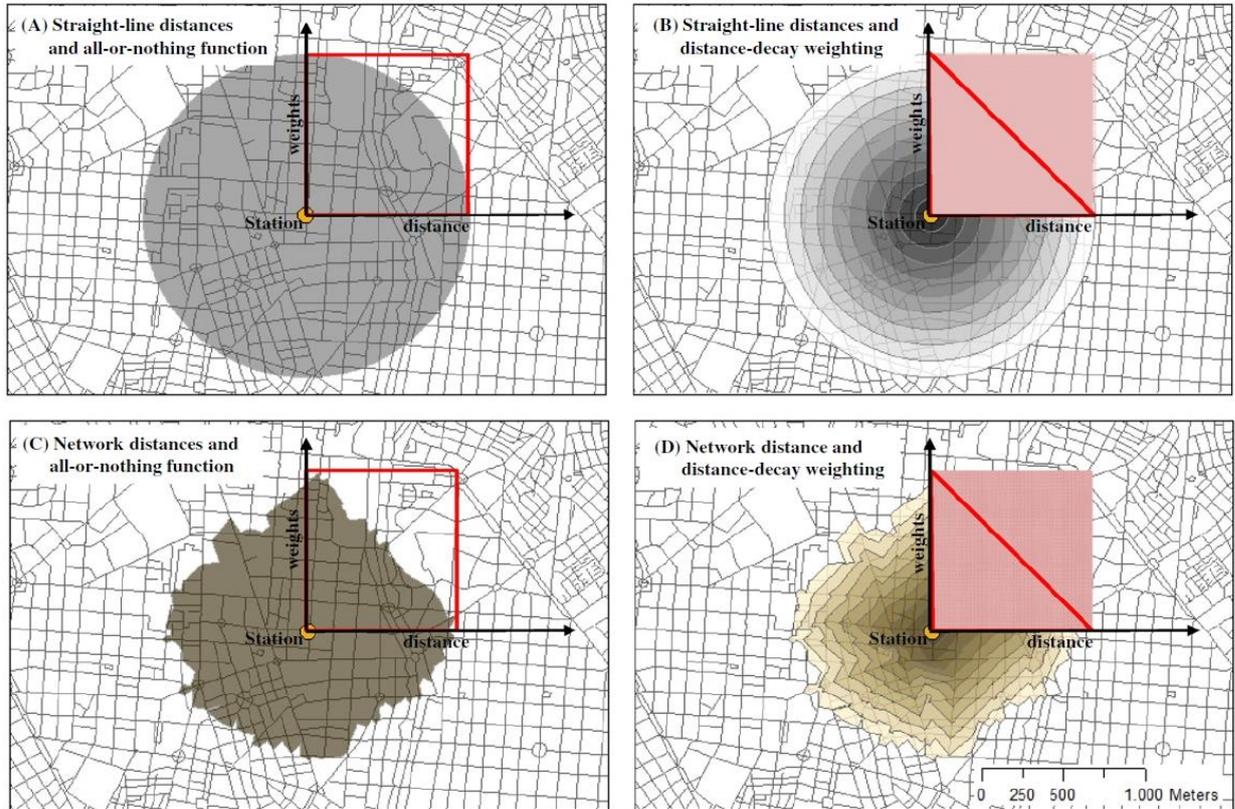


Abbildung 6: Kombinationen von Luftlinie, Netzwerklänge und Abstandsabnahmefunktion

Abbildung 6 veranschaulicht die Kombination von Luftlinie (1. Reihe) und Netzwerklänge (2. Reihe) mit einer Treppenfunktion (1. Spalte) und einer Abstandsabnahmefunktion (2. Spalte). Diese ergibt vier grundsätzliche Möglichkeiten. In der vorliegenden Arbeit wurde eine abgetreppte Version von (B) gewählt, da kein Straßennetz für die Verbindung Adresspunkt – Haltestelle zur Verfügung steht (Gutierrez et al., 2011).

Die Potenzialbewertung erfolgt durch ein an die Peperna-Kurve (Peperna, 1982) angelehntes, abnehmendes Gewichtungssystem. Die Gewichtung des Beitrags eines Wohn- oder Arbeitsortes einer Person zum Potenzial einer Haltestelle setzt sich zusammen aus:

- Der Art des Arbeitsverhältnisses G_{DVA} (z.B.: Vollzeit = 1,0, Bildungskarenz = 0,5, Angestellter Familienhospiz-Karenz = 0,30, Ferial-Angestellter = 0,20, Kinderkarenz = 0,0). Die genauen Gewichtungen und die Anzahl der betroffenen Datensätze sind im Anhang 2 angeführt
- Der Lage der Haltestelle (städtisch (L1) oder ländlich (L0) gemäß Statistik Austria, siehe Abbildung 7)
- Der Bedienqualität der Haltestelle (1 – Basisservice, S-Bahnen oder überall stehende Züge halten; 2 – erweitertes Service, Regionalzüge und Regionalexpressen die in Hst. 1 durchfahren, halten hier; 3 – Fernverkehrshaltepunkt)

Die Haltestellenlage und die Bedienqualität ergaben zusammen das Akzeptanzkurvengewicht G_{AKZ} . Somit ergab sich aus der Anzahl der Personen in der selben Potenzialfläche die Formel für das gewichtete Pendlerpotenzial einer Haltestelle i für die Zugangsverkehrsmittel SLOW/ MIV und die Wohn- und Betriebsstandorte zu:

$$gPP_{i,SLOW/MIV,WHG/BTR} = \sum_j n_j \cdot G_{AKZ,SLOW/MIV,WHG/BTR} \cdot G_{DVA,j}$$

2.3.1 Haltestellen

Die territorial dreifach differenzierte Lage (urban, suburban, rural) der Haltestellen gemäß Statistik Austria wurde aggregiert auf das Kriterium, ob die Haltestelle in der Kernzone liegt (urban) oder nicht (suburban, rural) – siehe Abbildung 7 für Gesamtösterreich. In unserer Einordnung fällt Haltestellen im urbanen Raum (Kernzone) der Lagewert 1 zu, alle anderen Haltestellen, die in suburbanen oder ruralen Gemeinden zu liegen kommen, erhalten den Lagewert 0.

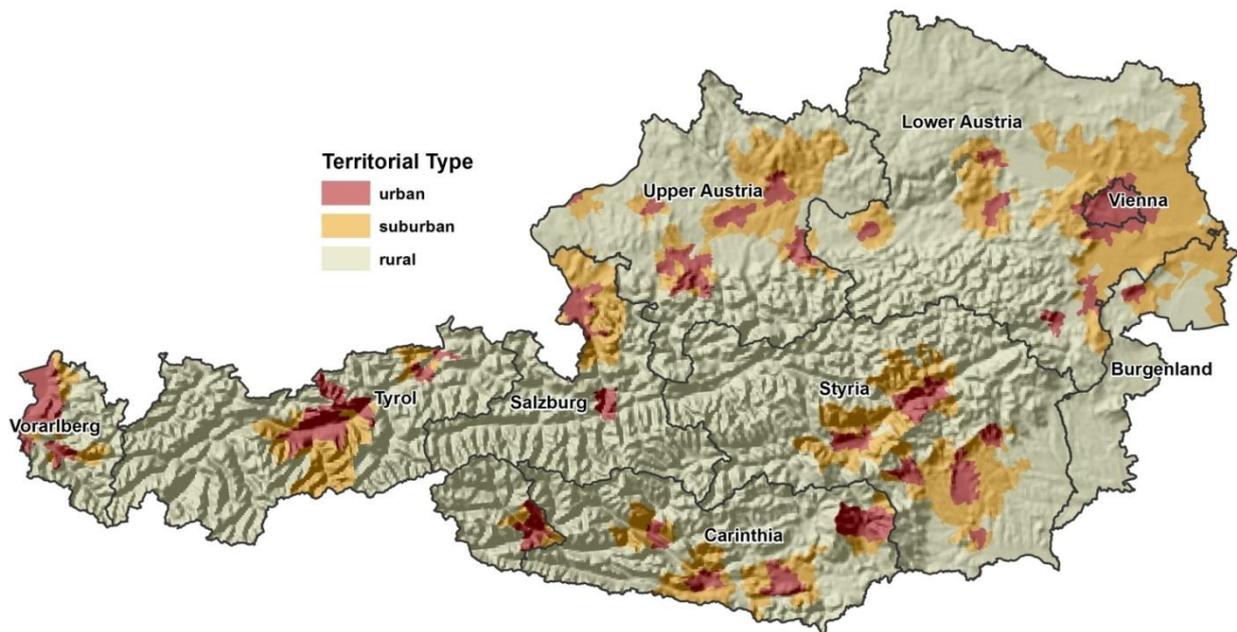


Abbildung 7: Einteilung der räumlich funktionalen Lage der Gemeinden für Gesamtösterreich gemäß Statistik Austria in urban, suburban und rural

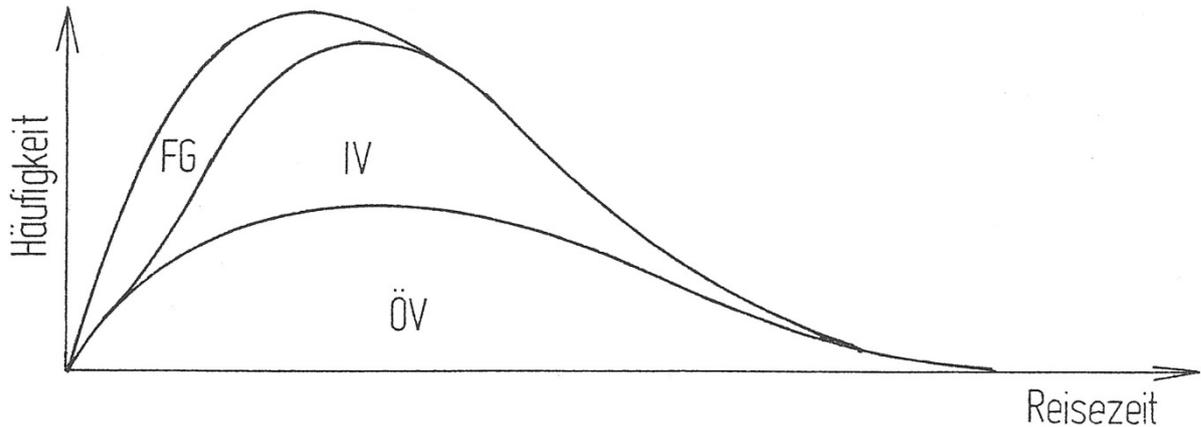
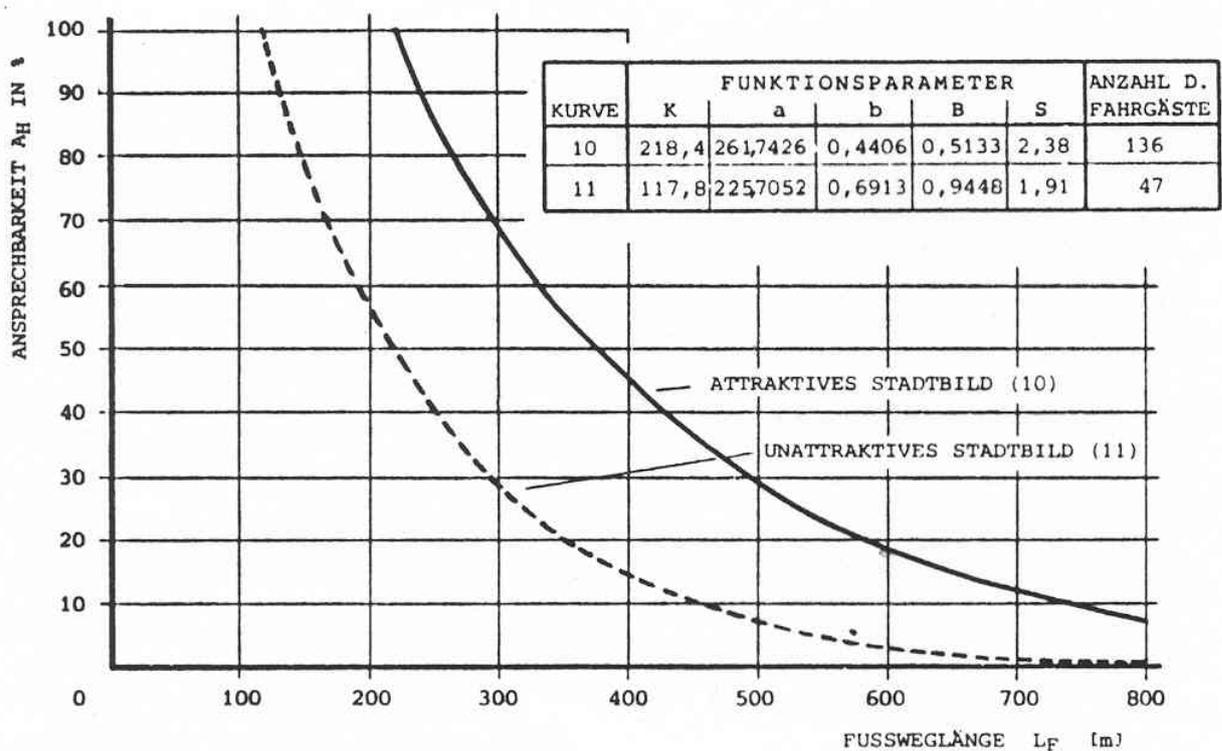


Abbildung 8: Schema der Aufteilung von Verkehrsmitteln nach der Reisedauer ("Reisezeit"); (Amtmann et al., 2009)



Reisezweck: Arbeitsstättenverkehr
 $t_B \geq 10$ Min., freie Verkehrsmittelwahl

Abbildung 9: Ansprechbarkeitskurven des Zugangs zu ÖV-Haltestellen im Arbeitsstättenverkehr; (Peperna, 1982)

Ausgehend vom Reisegesetz-Schema aus Abbildung 8 sowie den Akzeptanzkurven nach Peperna (Abbildung 9) wurden den Haltestellen in Abhängigkeit von der räumlich funktionalen Lage (L0 oder L1) sowie der Bedienqualität (S1, S2 oder S3) unterschiedliche Akzeptanzkurven (Abbildung 10 bis Abbildung 15) zugewiesen. Die Akzeptanzkurve unterteilt sich in SLOW-Modus (rote Kurven, damit sind Zugänge zu ÖV-Haltestellen zu Fuß und mit dem Rad gemeint) und Motorisierten Individualverkehr (MIV = blaue bzw. grüne Kurven). Die oberen Kurvenverläufe (MIV) zeigen die Summenkur-

ve der Akzeptanz, die unteren Kurven den Akzeptanzverlauf für jeden Mode über die Entfernung zur Haltestelle. Vereinfacht dargestellt wurden die Entfernungen rund um die Haltestellen in 18 Segmente zu je 500 m eingeteilt und 6 Haltestellentypen (zwei Lagen, drei Bedienqualitäten) mit unterschiedlichen Akzeptanzkurven versehen. Die Unterschiede in den Akzeptanzkurven fanden im 500 m Raster statt, um die Komplexität und somit den Rechenaufwand für die räumlichen Operationen in GIS bewältigbar zu halten. Mit der Lage und der Bedienqualität wurde die unterschiedlich starke Attraktivität von Haltestellen untereinander gestaffelt in vereinfachter Form abgebildet. Die Lage und die Bedienqualität führten zu einer Verschiebung der Kurven in horizontaler Richtung, ausgenommen bei den SLOW-Moden. Bei diesen wurde von einer lagemäßigen Indifferenz der Kurven ausgegangen.

Die Bedienqualität (Sn) ist ein relativer, übersichtsmäßiger Parameter zur Klassifikation des Bedienangebots der Haltestellen untereinander. Jede Haltestelle im Netz, die von Zügen bedient wird erhielt zumindest S1. Dort halten S-Bahnen oder Regionalzüge, die in allen Haltestellen an der Linie halten. S2-Haltestellen zeichneten sich dadurch aus, dass an ihnen Züge halten, die in den benachbarten S1-Haltestellen durchfahren. Es handelt sich dabei meistens um Regionalexpreste. S3-Haltestellen schließlich zeichneten sich dadurch aus, dass an ihnen auch noch der Fernverkehr hält. Für das weitere Handling ergaben sich nun 6 unterschiedliche Kombinationen (Combi-Codes) aus Lage und Bedienqualität (Tabelle 3). Tabelle 4 zeigt eine Aufteilung der in Summe 459 Haltestellen nach diesen Lageparametern.

Combi-Code	Lage Kernzone	Bedienqualität
1	1	S1
2	1	S2
3	1	S3
4	0	S1
5	0	S2
6	0	S3

Tabelle 3: Combi-Code als Funktion von Lage und Bedienqualität

Haltestellen-Kenngröße	Gesamt	Lage Kernzone 0	Lage Kernzone 1	Bedienqualität S1	Bedienqualität S2	Bedienqualität S3	Combi-Code 1	Combi-Code 2	Combi-Code 3	Combi-Code 4	Combi-Code 5	Combi-Code 6
Anzahl	459	353	106	358	89	12	76	20	10	282	69	2

Tabelle 4: Häufigkeit der Haltestellen nach: Lage in Kernzone oder außerhalb, Bedienqualität S1 bis S3 und Combi-Code 1 bis 6

Abbildung 10 bis Abbildung 15 zeigen die sich ergebenden sechs unterschiedlichen Akzeptanzfunktionen, die zu einer resultierenden Verteilung der Akzeptanzgewichte gemäß Abbildung 16 führen.

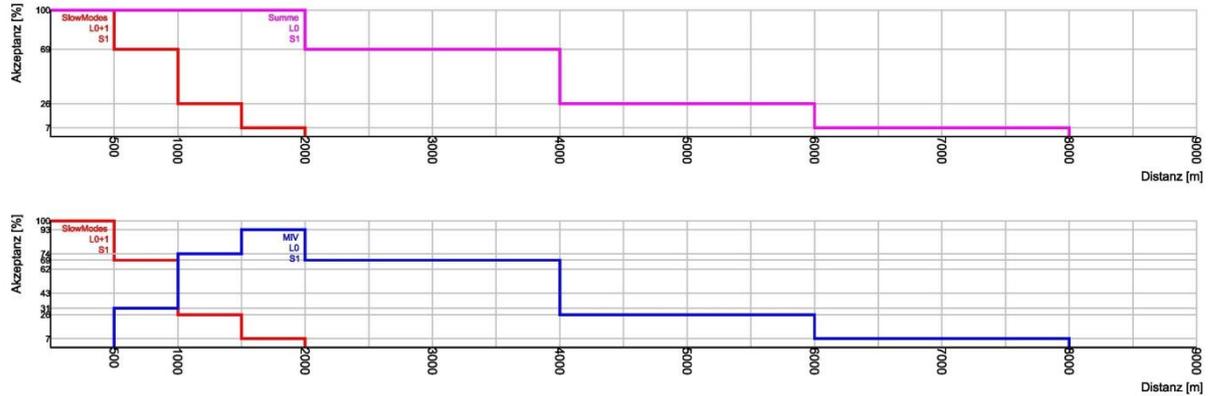


Abbildung 10: Akzeptanzfunktion L0, S1; x-Achse = Distanz von der Haltestelle, y-Achse = Akzeptanzgewicht G_{AKZ} ; Oben: Summenkurve (rosa), unten: Differenzkurve, MIV (blau) und SLOW-Modes (rot)

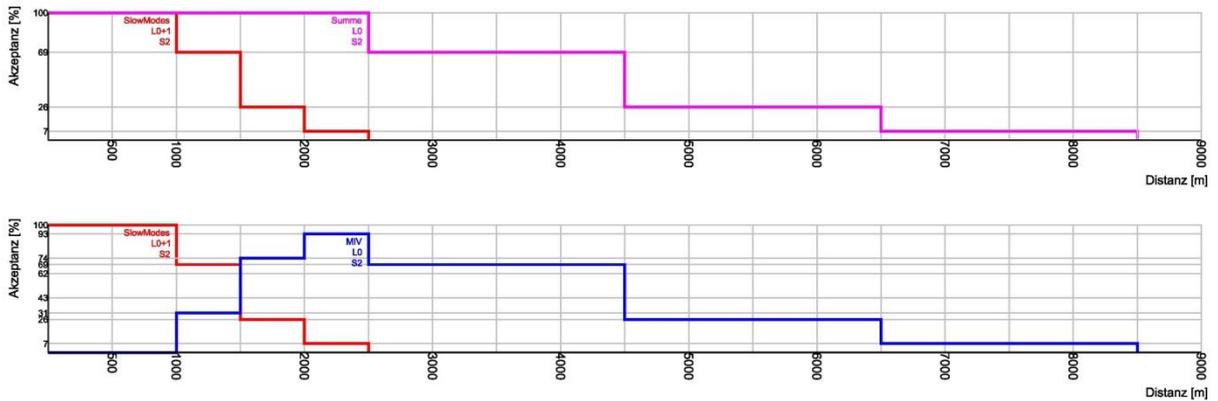


Abbildung 11: Akzeptanzfunktion L0, S2; x-Achse = Distanz von der Haltestelle, y-Achse = Akzeptanzgewicht G_{AKZ} ; Oben: Summenkurve (rosa), unten: Differenzkurven, MIV (blau) und SLOW-Modes (rot)

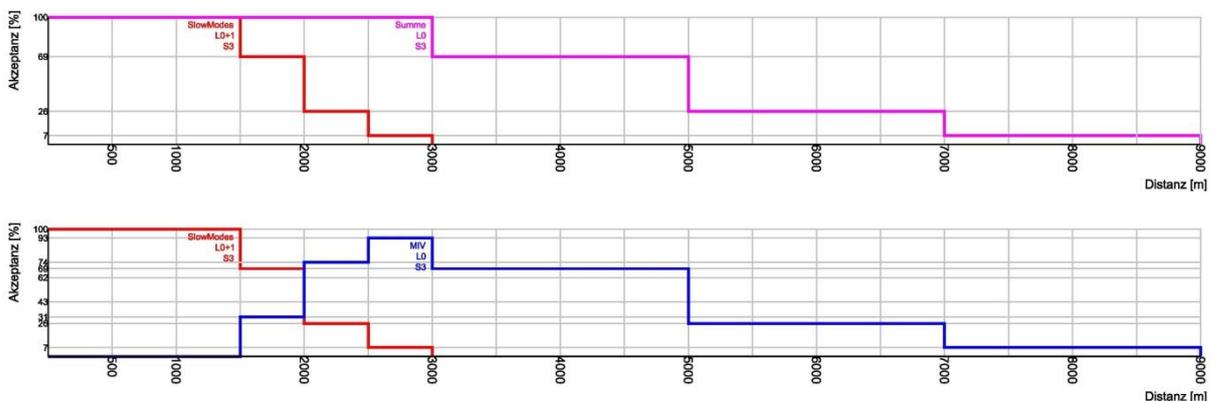


Abbildung 12: Akzeptanzfunktion L0, S3; x-Achse = Distanz von der Haltestelle, y-Achse = Akzeptanzgewicht G_{AKZ} ; Oben: Summenkurve (rosa), unten: Differenzkurven, MIV (blau) und SLOW-Modes (rot)

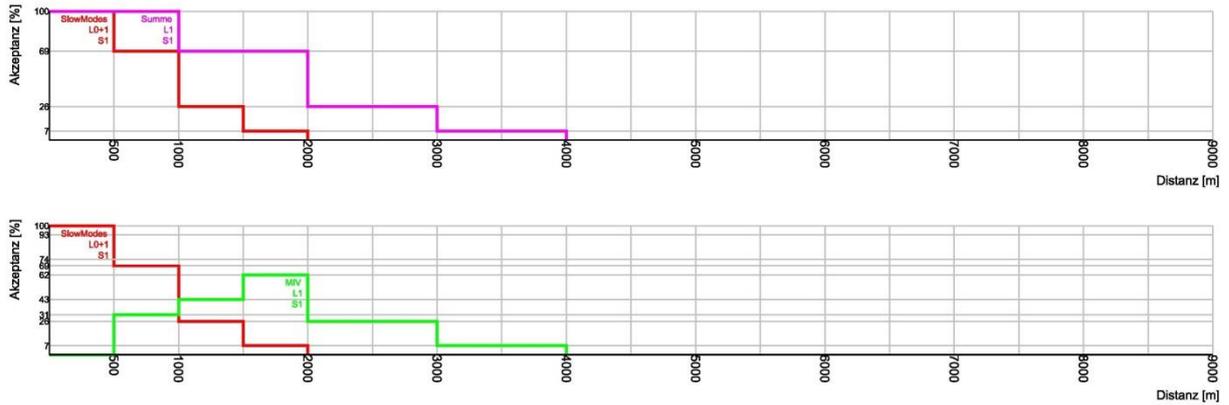


Abbildung 13: Akzeptanzfunktion L1, S1; x-Achse = Distanz von der Haltestelle, y-Achse = Akzeptanzgewicht G_{AKZ} ; Oben: Summenkurve (rosa), unten: Differenzkurven, MIV (grün) und SLOW-Modes (rot)

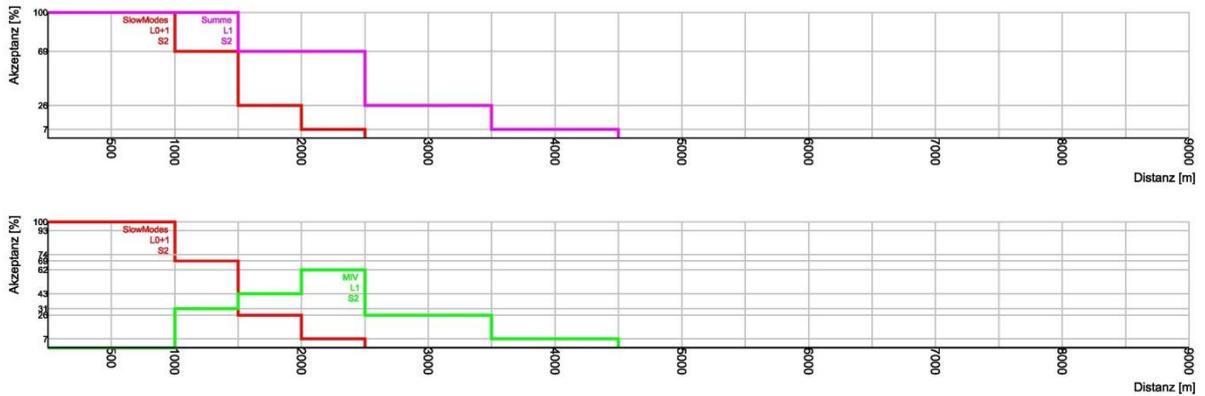


Abbildung 14: Akzeptanzfunktion L1, S2; x-Achse = Distanz von der Haltestelle, y-Achse = Akzeptanzgewicht G_{AKZ} ; Oben: Summenkurve (rosa), unten: Differenzkurven, MIV (grün) und SLOW-Modes (rot)

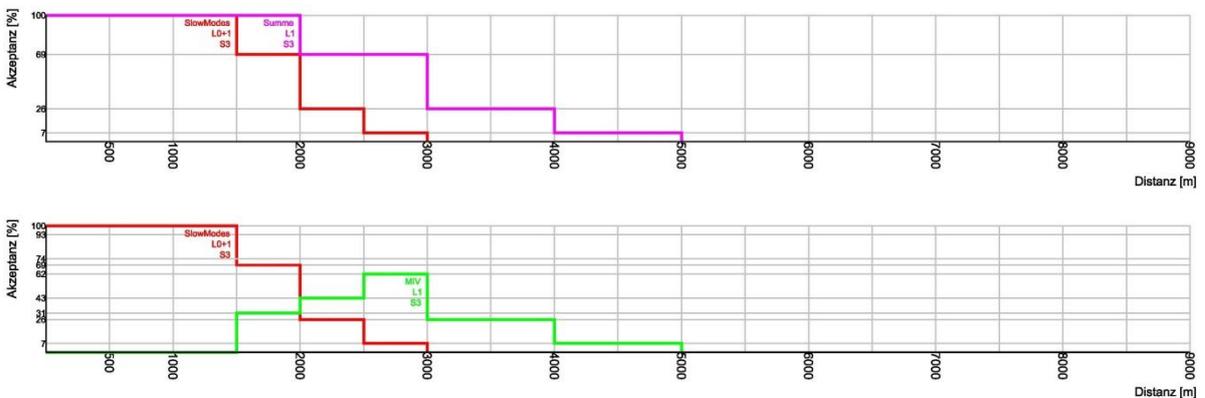


Abbildung 15: Akzeptanzfunktion L1, S3; x-Achse = Distanz von der Haltestelle, y-Achse = Akzeptanzgewicht G_{AKZ} ; Oben: Summenkurve (rosa), unten: Differenzkurven, MIV (grün) und SLOW-Modes (rot)

Lage	BedienQ	Combi-Code	Mode	Radius [m]																		
				500	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500	9000	
1	1	1	slow	1,00	0,69	0,26	0,07															
	2	2		1,00	1,00	0,69	0,26	0,07														
	3	3		1,00	1,00	1,00	0,69	0,26	0,07													
0	1	4		1,00	0,69	0,26	0,07															
	2	5		1,00	1,00	0,69	0,26	0,07														
	3	6		1,00	1,00	1,00	0,69	0,26	0,07													
1	1	1		miv		0,31	0,43	0,62	0,26	0,26	0,07	0,07										
	2	2					0,31	0,43	0,62	0,26	0,26	0,07	0,07									
	3	3						0,31	0,43	0,62	0,26	0,26	0,07	0,07								
0	1	4			0,31	0,74	0,93	0,69	0,69	0,69	0,69	0,26	0,26	0,26	0,26	0,07	0,07	0,07	0,07			
	2	5				0,31	0,74	0,93	0,69	0,69	0,69	0,69	0,26	0,26	0,26	0,26	0,07	0,07	0,07	0,07		
	3	6					0,31	0,74	0,93	0,69	0,69	0,69	0,69	0,26	0,26	0,26	0,26	0,07	0,07	0,07	0,07	

Abbildung 16: Die resultierenden Lagegewichte G_{AKZ} für die Verkehrsmittel SLOW und MIV, gestaffelt nach der Lage der Haltestelle, ihrer Bedienqualität und der Entfernung (der Außenbegrenzung des Ringes) vom Haltestellenpunkt

2.3.2 Potenzialflächen

Aus den Akzeptanzfunktionen ergeben sich für die Haltestellen die Potenzialflächen, die getrennt nach Zu- und Abgangsverkehrsmittel SLOW (siehe Abbildung 17) und MIV (siehe Abbildung 18) ausgewiesen sind.

Als SLOW werden Einzugsbereiche bis zu drei Kilometern bezeichnet. Dies sind ideale Fahrraddistanzen. MIV Potenziale sind mit bis zu neun Kilometern begrenzt.

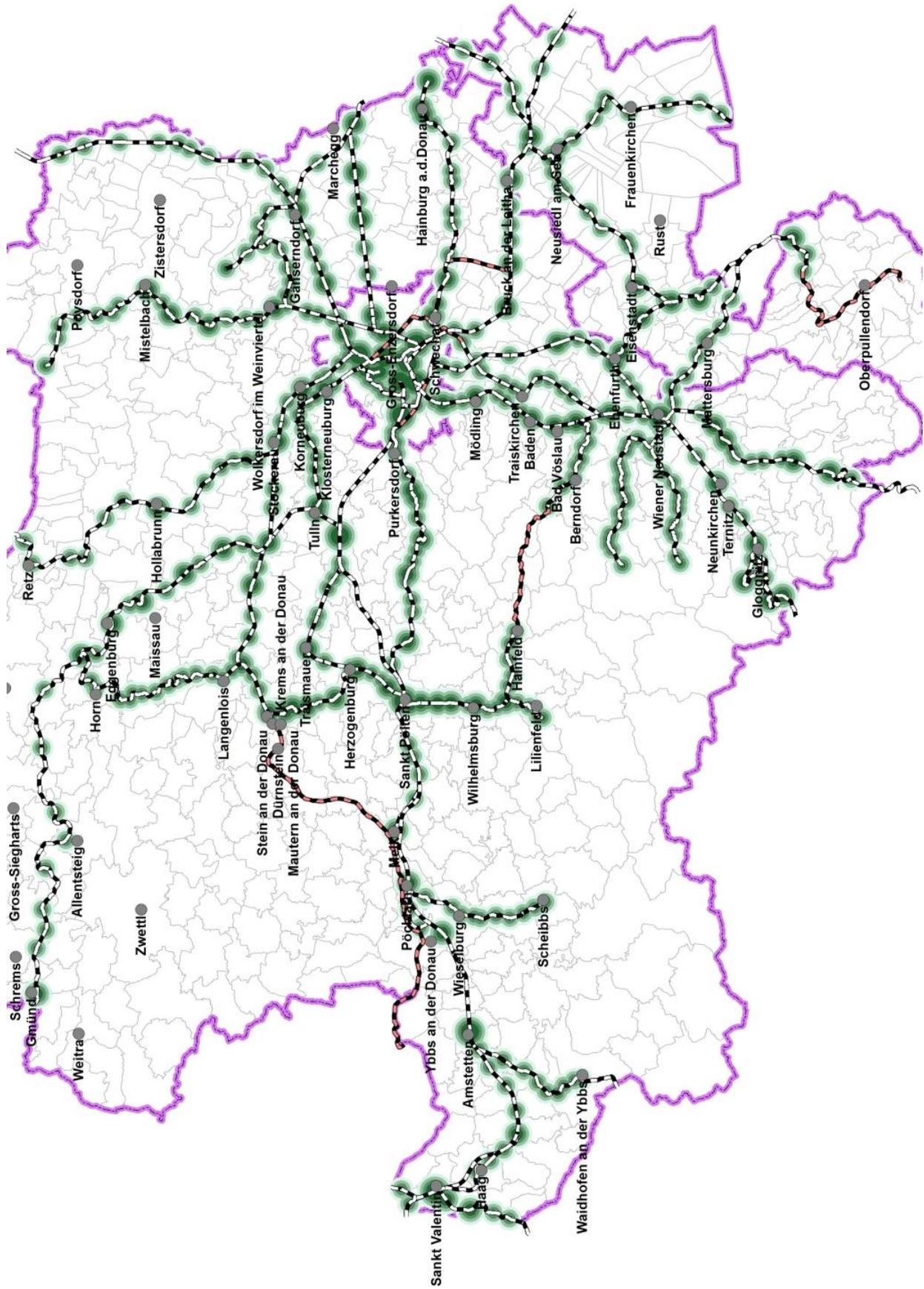


Abbildung 17: Potenziellflächen der SLOW-Modes; Farbtöne gemäß Abbildung 16; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

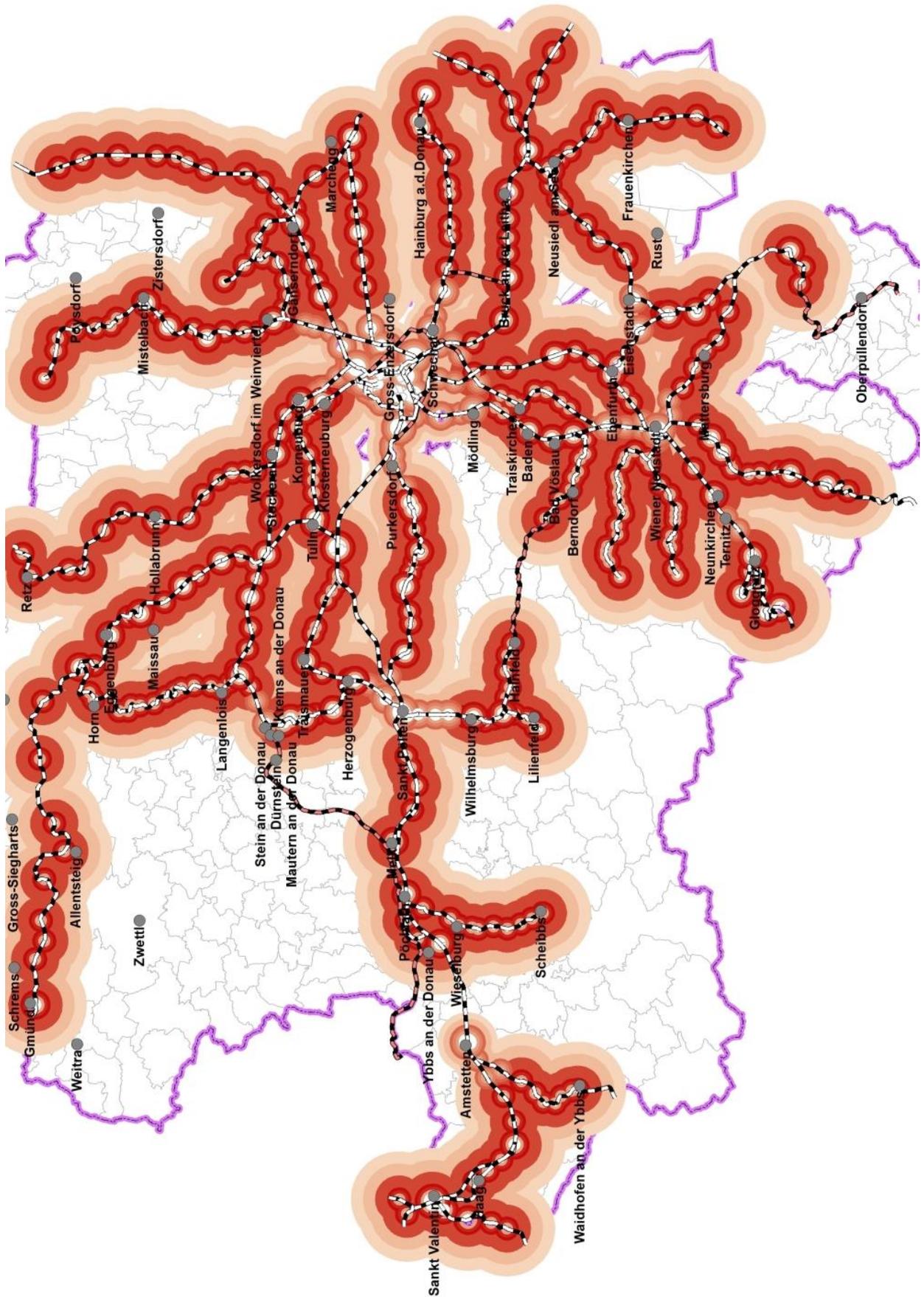


Abbildung 18: Potenzialflächen MIV; Farböne gemäß Abbildung 16; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

2.4 Routing

Die Wohn- sowie die Betriebsadressen wurden gemäß der Lage in den Potenzialflächen für die Zugangsmittel SLOW und MIV den Haltestellen zugeordnet. In der Extension „Network Analyst“ wurde die Routine „Vehicle Routing Problem“ ausgewählt und den aufgabenspezifischen Bedürfnissen angepasst. Statt 144.112 identen Routen aller einzelnen Personen zwischen ihren Ausgangs- und Endhaltestellen wurden nur 17.472 Unique Routes (siehe Tabelle 2:) mit kumulierten Gewichten (Personenanzahl (Count), G_{DVA} , $G_{AKZ,MIV/SLOW,WHG/BTR}$) auf dem Netz geroutet. Aus dem ÖBB-Bestands-Graphen, den eigenen Netzergänzungen, den Umsteigerelationen, den Haltestellen und den verbindenden Nodes wurde ein „Network Analyst“-Netz erstellt. Zusätzlich wurden noch sogenannte Turn-Restrictions definiert, die eine Verbindung über spitze Gleisverzweigungswinkel verunmöglichen und eine „Routenumkehr“ nur in der nächstgelegenen Haltestelle ermöglichen (siehe Abbildung 19).

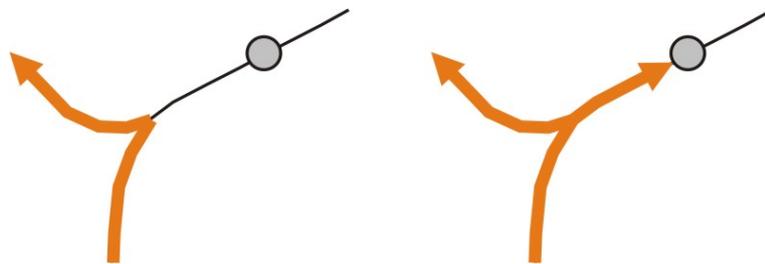


Abbildung 19: Prinzip der Turn-Restrictions. Links: nicht mögliche Fahrtroute, rechts: mögliche Fahrtroute (Richtungswechsel/Umstieg in Hst.)

Ein Richtungswechsel bzw. Umstieg in Hst. kann für eine Personenverkehrsverbindung nicht über's spitze Eck erfolgen, sondern nur in Haltestellen durch Umsteigen auf einen anderen Kurs oder stürzen der Garnitur.

3 ERGEBNISSE

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Potenzialermittlungen und der Routing-Analysen anhand von Karten und Vergleichen mit der Kordonerhebung (Zählung des Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs) vorgestellt. Details für die einzelnen Achsen finden sich dann im nachfolgenden Kapitel, dem Kapitel vier.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bei den Pendler/-innenpotenzialen auf das Bahnnetz fokussiert wurde. Dies spielt vor allem bei den Routings eine Rolle, denn bei diesen wurden mögliche Verbindungen zwischen Bahnhaltestelle und Wohn- bzw. Arbeitsort mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (also städtischer öffentlicher Verkehr) nicht berücksichtigt.

In Summe ist davon auszugehen, dass das Bahnpotenzial sowohl bei den Potenzialberechnungen als auch bei den Routings unterschätzt wird. Zum einen führte die Selektion von Betrieben mit Filialstruktur (siehe 2.1 Datengrundlagen) zu einer Verringerung der berücksichtigten Personen und zum anderen werden Pendler/-innen, die innerhalb eines Bundeslandes oder etwa durch Wien durchpendeln (also etwa Niederösterreich – Wien – Burgenland) nicht berücksichtigt. Trotz dieser Einschränkungen ist die Aussagekraft der Analysen beträchtlich, immerhin wurden bei den Analysen der gewichteten Potenziale und der Routen der Ein- und Auspendler/-innen die Daten von über 144.000 Arbeitnehmer/-innen in der Ostregion berücksichtigt.

Die Lage der Bahnachsen und die Dichte der Wohnadressen im Untersuchungsgebiet werden in Abbildung 20 und 21 veranschaulicht.

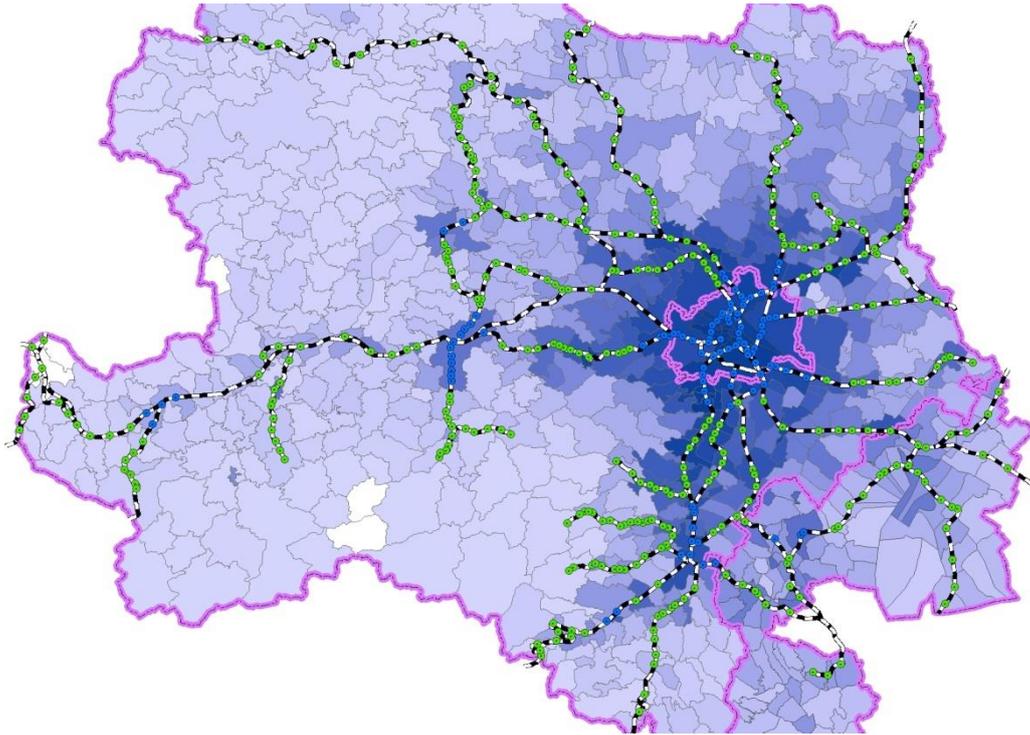


Abbildung 20: Dichte der Wohnadressen, Basis=Gemeindepolygon (Blaue Hst.: Lage in Kernzone gemäß Definition Statistik Austria); Farbton: je dunkler, umso dichter; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

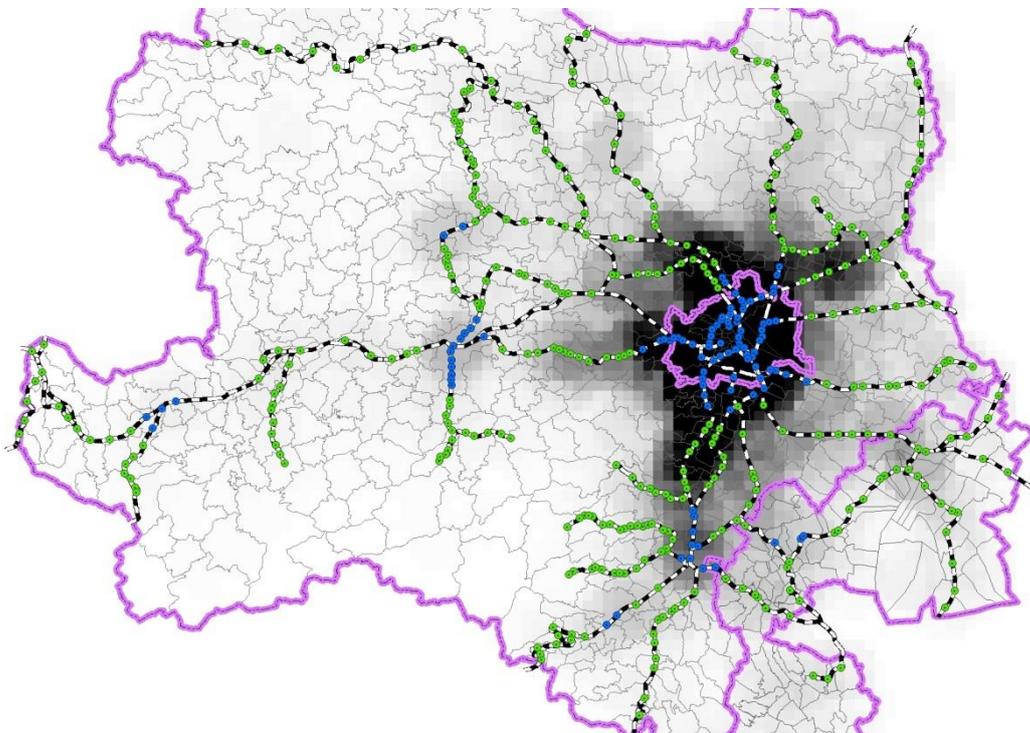


Abbildung 21: Dichte aller Wohnadressen auf Basis eines quadratischen 2.000 m Rasters; Farbton: je dunkler, umso dichter; Blaue Hst.: Lage in Kernzone (L1) gemäß Definition Statistik Austria; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

3.1 Gewichtete Pendlerpotenziale der Bahnachsen

Wie unter 2.3 näher dargestellt, wurden die Absolutwerte der in die Analysen einbezogenen Personen nach den Parametern Arbeitsverhältnis und Entfernung zur Haltestelle gewichtet, wobei bei letzterer auch die Lage und die Bedienqualität berücksichtigt wurde.

In diesem Kapitel erfolgt ein Überblick über die Ergebnisse der Potenzialermittlung und Routings an den Achsen sowie eine Plausibilitätsüberprüfung der Ergebnisse anhand von Verkehrserhebungen. Weiters wird auch die Situation der Park & Ride sowie der Bike & Ride Plätze insbesondere der Mangel an letzteren aufgezeigt. Eine genauere Darstellung der einzelnen Achsen erfolgt in Kapitel 4. Die gewichteten Pendlerpotenziale für Haltestellen (gPP_i) nach Wohn- und Betriebsadressen sowie eine Zuordnung der Haltestellen zu den Bahnachsen sind Anhang 2 zu entnehmen.

Die Verteilung des durchschnittlichen Alters der Pendler/-innen in den Potenzialflächen SLOW und MIV der Haltestellen zeigt ein sehr einheitliches Bild (siehe Abbildung 22).

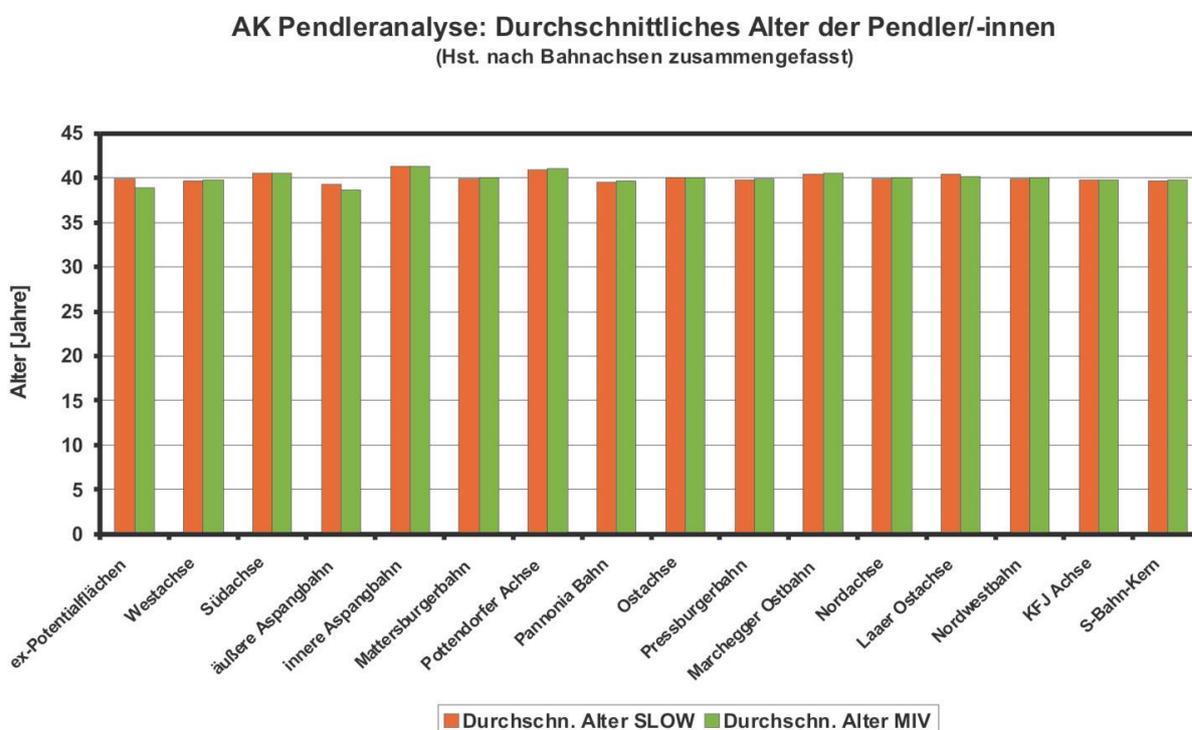


Abbildung 22: Durchschnittliches Alter der Pendler/-innen in den Potenzialflächen SLOW und MIV nach Bahnachsen

Die Verteilung des Geschlechts (Wohnadresse) variiert zwischen SLOW und MIV nur wenig (siehe Abbildung 23 und Abbildung 24) und zeigt einen leichten Überhang der Männer (50 – 60 %). Lediglich im S-Bahn-Kern sind im Vergleich zu den anderen Bahnachsen mehr Männer unterwegs (ca. 68 %).

AK Pendleranalyse: Geschlecht der Pendler/-innen (SLOW)
(Hst. nach Bahnachsen zusammengefasst)

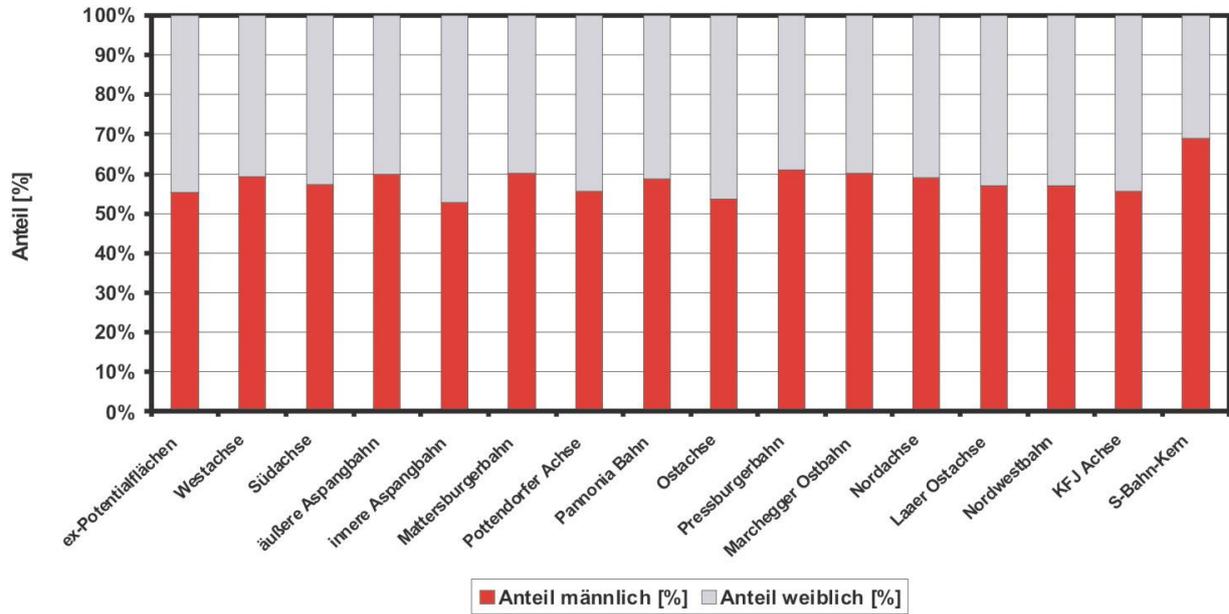


Abbildung 23: Geschlechtsverteilung der Pendler/-innen in den Potenzialflächen SLOW nach Bahnachsen

AK Pendleranalyse: Geschlecht der Pendler/-innen (MIV)
(Hst. nach Bahnachsen zusammengefasst)

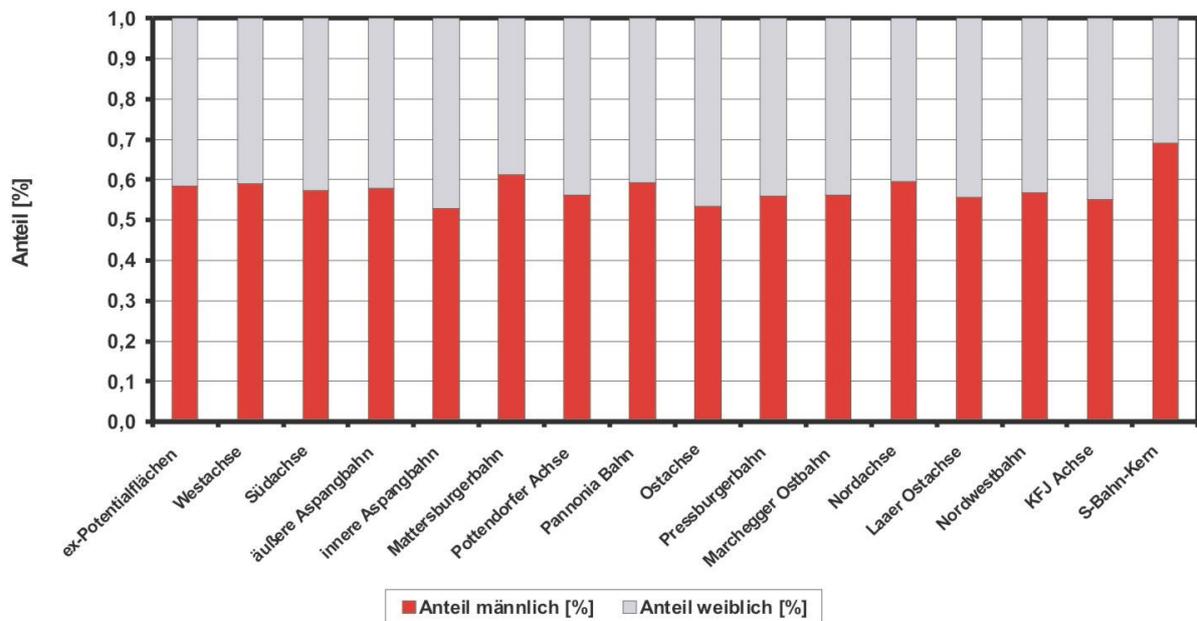


Abbildung 24: Geschlechtsverteilung der Pendler/-innen in den Potenzialflächen MIV nach Bahnachsen

Im Folgenden sind die absoluten Pendlerzahlen (Count oder Anzahl), die mit dem Dienstverhältnis gewichteten Pendlerzahlen und die gewichteten Pendlerpotenziale (gPP_i) der Bahnachsen im Vergleich dargestellt. Für die Wohnstandorte sind dies Abbildung 28 bis Abbildung 30 und für die Arbeitsplatz- bzw. Betriebsstandorte sind dies Abbildung 25 bis Abbildung 27 nach Eisenbahnachsen akkumuliert dargestellt.

Die Wohnadressen ergeben ein gewichtetes Pendlerpotenzial auf der Westachse von 17.640 (MIV+SLOW) und auf der Südachse 23.410 (MIV+SLOW). Der S-Bahn-Kern mit 15.457 sticht ebenfalls hervor. Betrachtet man die Betriebsadressen, so ergeben sich folgende Werte für das gewichtete Pendlerpotenzial (MIV+SLOW): 20.098 Westachse, 23.204 Südachse und 41.916 im S-Bahn-Kern. Detailergebnisse für die einzelnen Bahnachsen werden in Kapitel vier vorgestellt, weitere Tabellen sind auch Anhang 5 zu entnehmen.

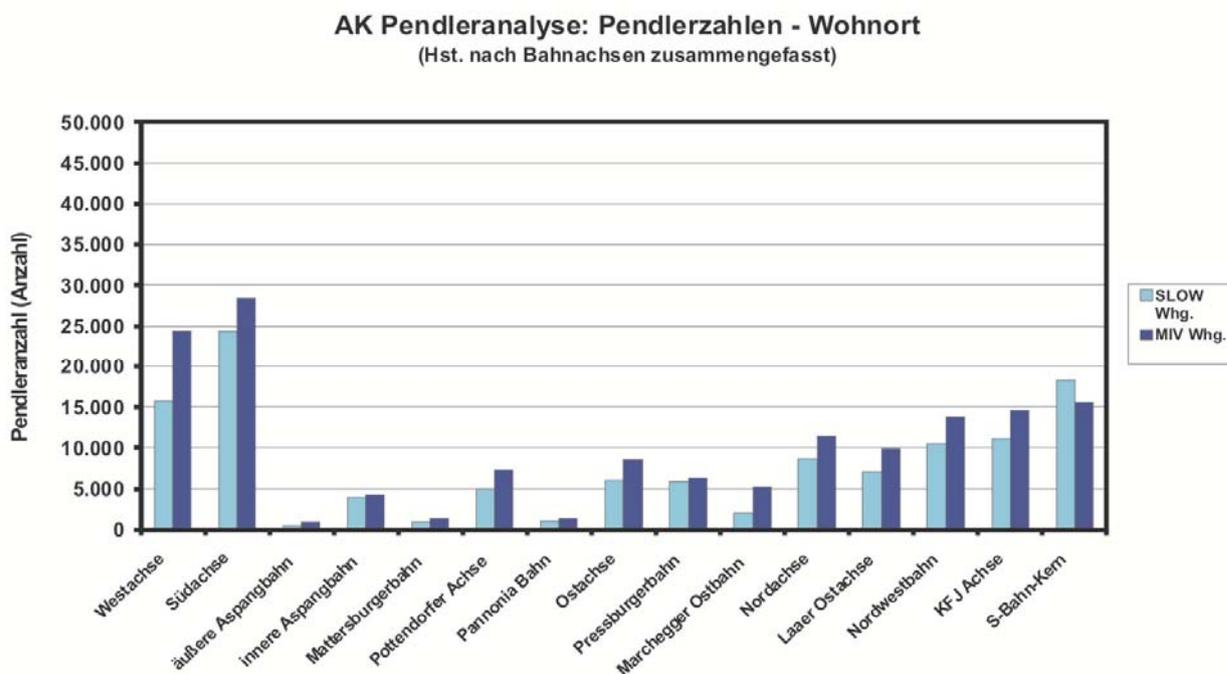


Abbildung 25: Pendlerzahlen in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Wohnadressen nach Bahnachsen

AK Pendleranalyse: Gewichtete Pendlerzahlen - Wohnort
(Hst. nach Bahnachsen zusammengefasst)

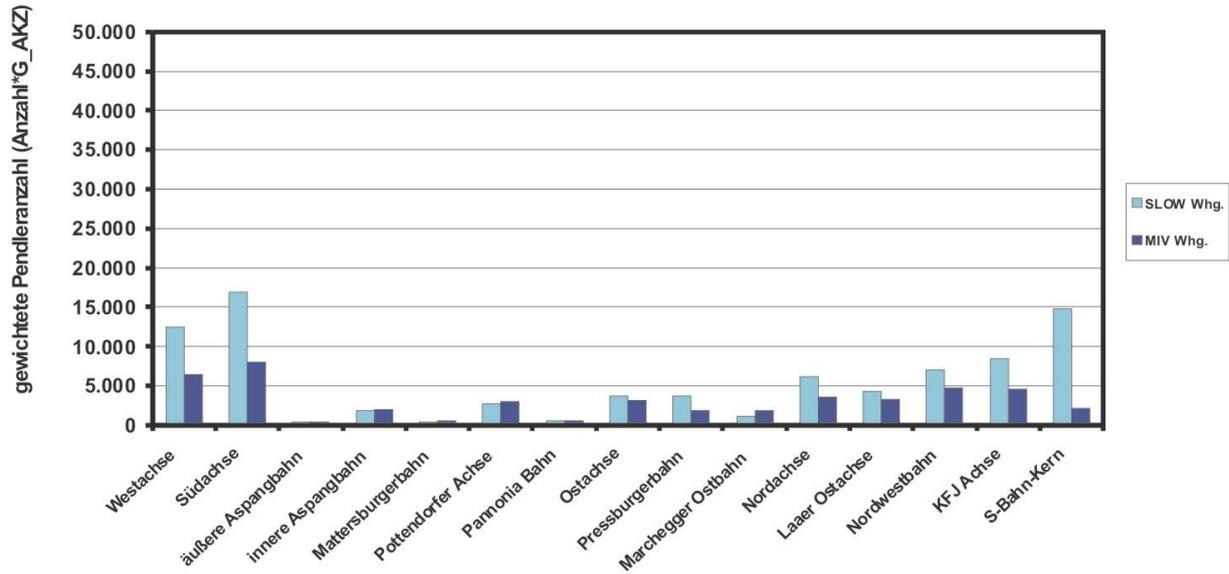


Abbildung 26: Personenanzahl gewichtet ($Anzahl * G_{DVA}$) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Wohnadressen nach Bahnachsen

AK Pendleranalyse: Gewichtete Pendlerpotenziale - Wohnort
(Hst. nach Bahnachsen zusammengefasst)

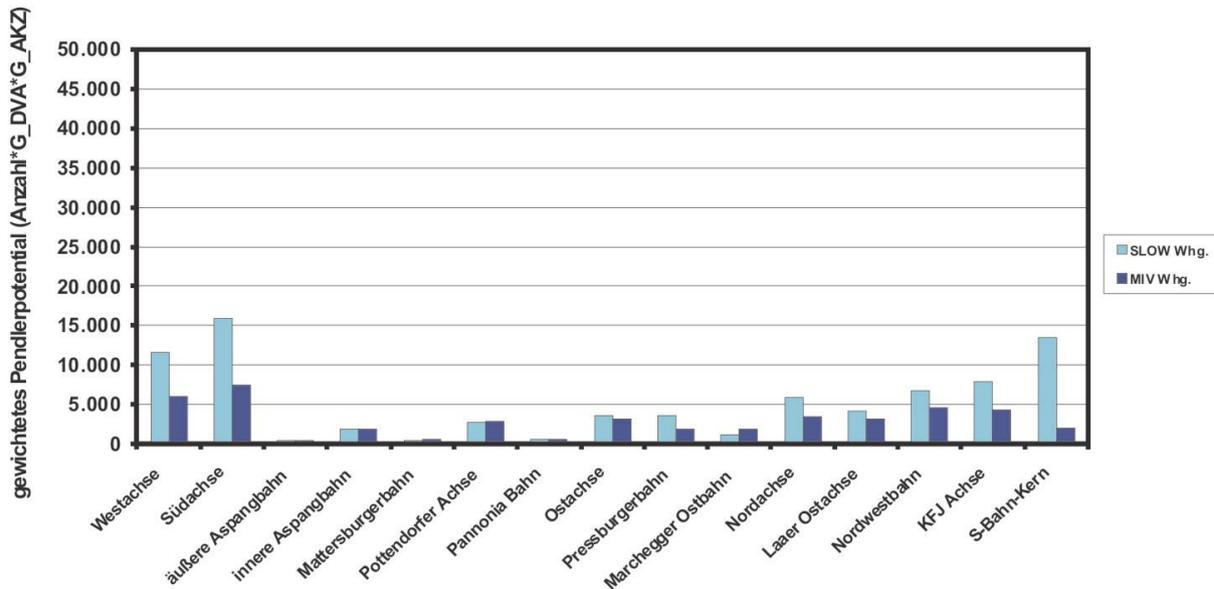


Abbildung 27: gewichtete Pendlerpotenziale gPP_i ($Anzahl * G_{AKZ} * G_{DVA}$) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Wohnadressen nach Bahnachsen

AK Pendleranalyse: Pendlerzahlen - Arbeitsort (Hst. nach Bahnachsen zusammengefasst)

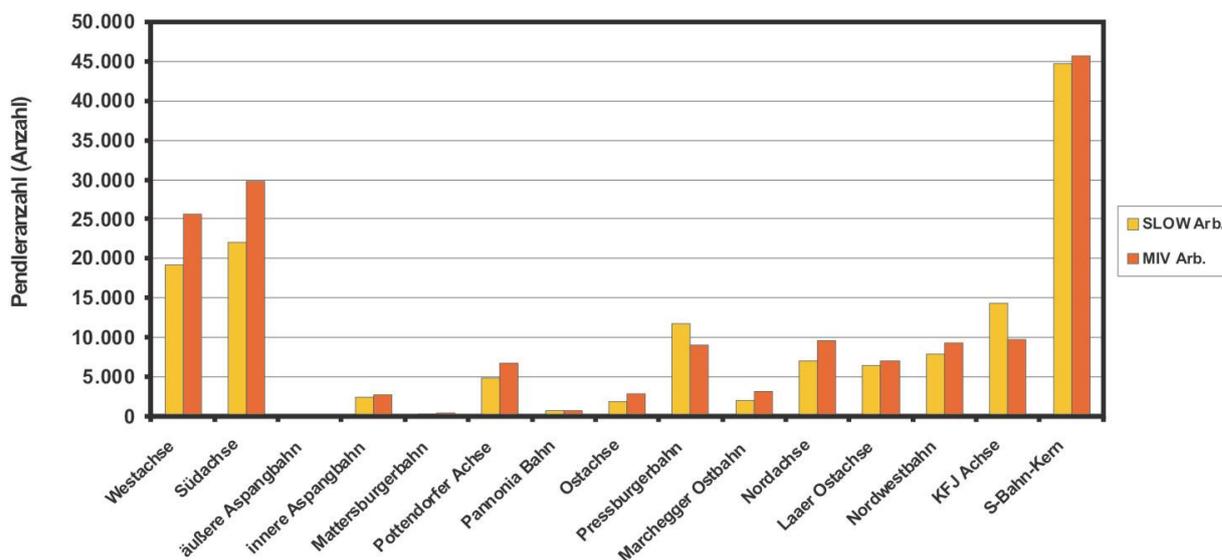


Abbildung 28: Pendlerzahlen in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Arbeitsadressen nach Bahnachsen

AK Pendleranalyse: Gewichtete Pendlerzahlen - Arbeitsort (Hst. nach Bahnachsen zusammengefasst)

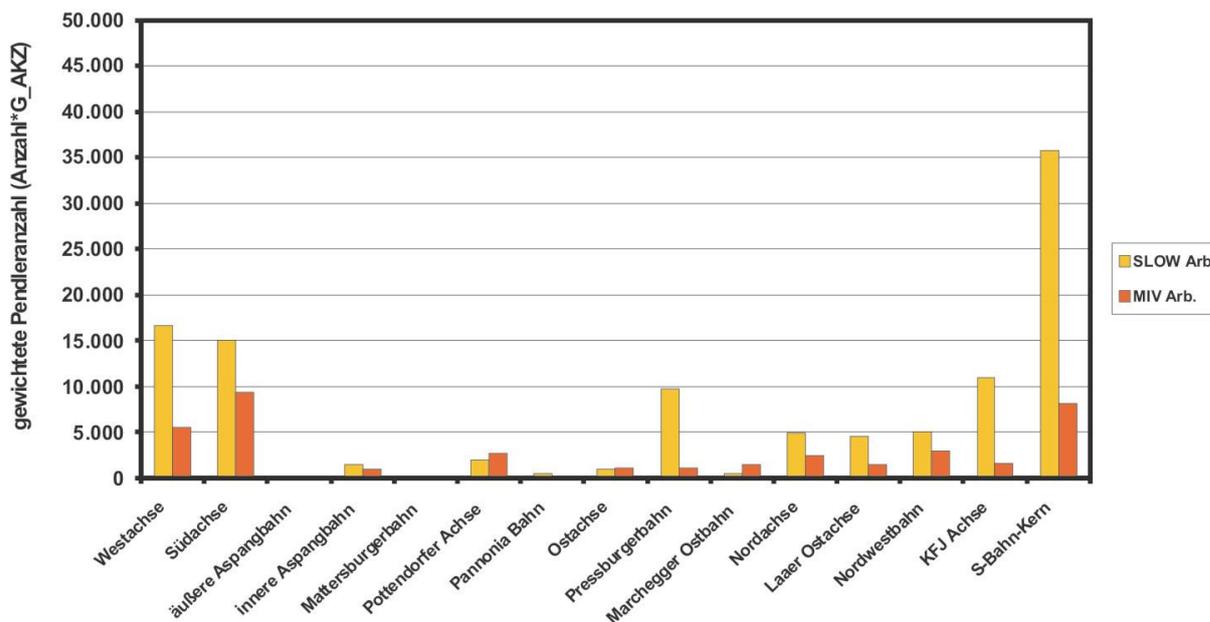


Abbildung 29: Personenanzahl gewichtet (Anzahl*G_{DVA}) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Arbeitsadressen nach Bahnachsen

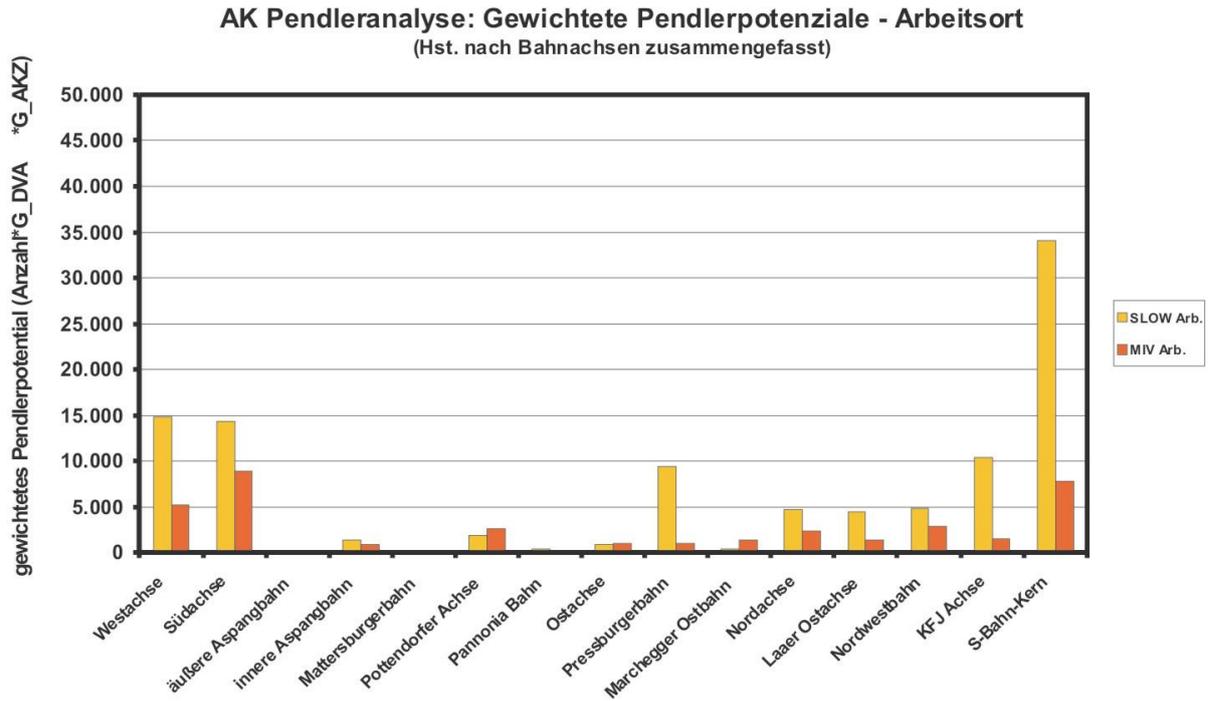


Abbildung 30: gewichtete Pendlerpotenziale gPP_i ($Anzahl * G_{AKZ} * G_{DVA}$) in den Potenzialflächen SLOW/MIV für Arbeitsadressen nach Bahnachsen

3.1.1 Vergleich zur Kordonenerhebung 2008-2010

Zur Einschätzung der Größenordnung der Differenz zwischen ermittelten Potenzialen und gemessenen Pendlerzahlen bietet sich ein Vergleich der achsenaggregierten Pendlerpotenziale mit der Kordonenerhebung für Wien aus dem Zeitraum 2008-2010 (Rittler, 2011) an. Zuerst mussten einige Achsen der vorliegenden Studie zu Korridoren zusammengefasst werden (siehe Tabelle 5), da die Kordonenerhebung die Linien zum Teil weniger fein aggregiert hat. Für den Vergleich wurden aus der Kordonenerhebung nur die Werte der Bahnverbindungen herangezogen, dazu waren jedoch noch nachfolgend beschriebene Datenaufbereitungen notwendig, da in der Kordonenerhebung die Wegezwecke bei der Bahnnutzung nicht ausgewiesen sind. Auf Ebene der Korridore liegen an einer Stelle die Verkehrsaufkommen auf der Schiene und im Bus und an anderer Stelle die Wegezwecke für den gesamten ÖV-Korridor, also auch die Zwecke „zur Arbeit“ für die Ein- und „von der Arbeit“ für die Auspendler/-innen, vor. In Summe machte die Schiene im Durchschnitt rund 90 Prozent aus, lediglich am Korridor Marchegg lag der Busanteil mit rund 50 Prozent wesentlich höher. Ausgehend von diesen Daten wurden zuerst aus den ÖV-Daten je Korridor die Anteile der Arbeitswege im Zeitfenster von 5-9 und jenem von 5-24 Uhr errechnet und im zweiten Schritt die Verkehrsaufkommen auf der Schiene in den entsprechenden Zeitfenstern mit den errechneten Werten je Korridor gewichtet. Damit liegen die Wegezwecke von und zur Arbeit auch auf der Schiene vor und können mit den Potenzialen verglichen werden.

Korridor	Entsprechende Bahnachse(n)
St. Pölten	Westachse
Mödling	Südachse + Pottendorfer Achse
Bruck a.d. Leitha	Ostachse + Innere Aspangbahn + Pressburgerbahn
Marchegg	Marchegger Ostbahn
Gänsersdorf	Nordachse
Mistelbach	Laaer Ostachse
Stockerau	Nordwestbahn
Klosterneuburg	KFJ-Achse

Tabelle 5: Äquivalenztabelle der Korridore der Kordonenerhebung (Rittler, 2011) und der Bahnachsen der vorliegenden Arbeit

Abbildung 31 zeigt den Vergleich des gewichteten Pendlerpotenzials am Wohnort (gPP), also der potenziellen Wien-Einpendler/-innen, nach Korridoren mit der Anzahl der morgendlichen Wien-Einpendler/-innen. In Abbildung 32 sind Wohn- und Betriebsadressen-Potenziale (also auch Potenziale am Arbeitsort und damit Ein- und Auspendler/-innen) der Korridore mit den ganztägigen Wien-Pendlern verglichen. In allen Korridoren sind die gewichteten Potenziale größer als die Messwerte. Die augenscheinliche Tendenz aus beiden Diagrammen wird über das Verhältnis in Abbildung 33 bestätigt: Die gewichteten Pendlerpotenzialwerte liegen im Bereich des 1,2- bis 3,2-fachen der Pendlerzahlen. Die Analysen zeigen, dass an allen Korridoren noch erhebliche ungenutzte Potenziale brach liegen. Benchmark dürfte die Nordachse sein, hier ergeben sich noch Steigerungsmöglichkeiten um knapp 20 Prozent bzw. rund 1.100 Pendler/-innen täglich. Demgegenüber ergeben die Berechnung vor allem an den Korridoren Bruck an der Leitha und Mödling mit zusätzlich über 17.500 bzw. rund 15.900 möglichen Bahnpendler/-innen enorme Potenziale. Weitere Schwerpunkte stellen die Korridore St. Pölten mit über 6.500, Klosterneuburg mit rund 6.200 und Stockerau mit zusätzlichen 4.800 Pendler/-innen dar. In Summe bedeuten die nahezu doppelt so hohen Potenziale, dass zusätzlich zu den derzeit rund 56.000 Bahn-Pendler/-innen Potenziale von nochmals über 56.000 Pendler/-innen vorhanden sind, die rein bezugnehmend auf die Lage ihrer Wohn- und Arbeitsorte schon jetzt die Bahn nutzen könnten.

AK Pendleranalyse: Vergleich mit Wr. Kordonerhebung 2008-2010

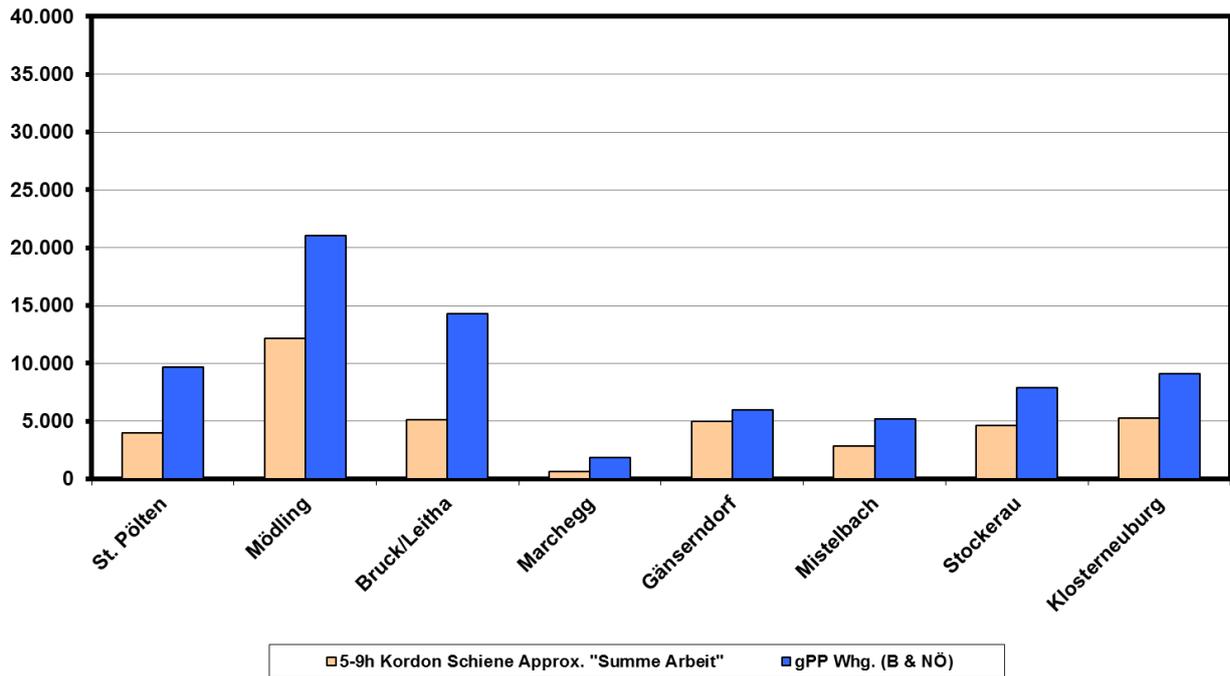


Abbildung 31: Vergleich der Wien-Einpendler/-innen auf der Bahn zwischen Betriebsbeginn (5h) und 9h (ocker) mit den gewichteten Pendlerpotenzialen (gPP) für den Wohnort (blau) nach Korridoren

AK Pendleranalyse: Vergleich mit Wr. Kordonerhebung 2008-2010

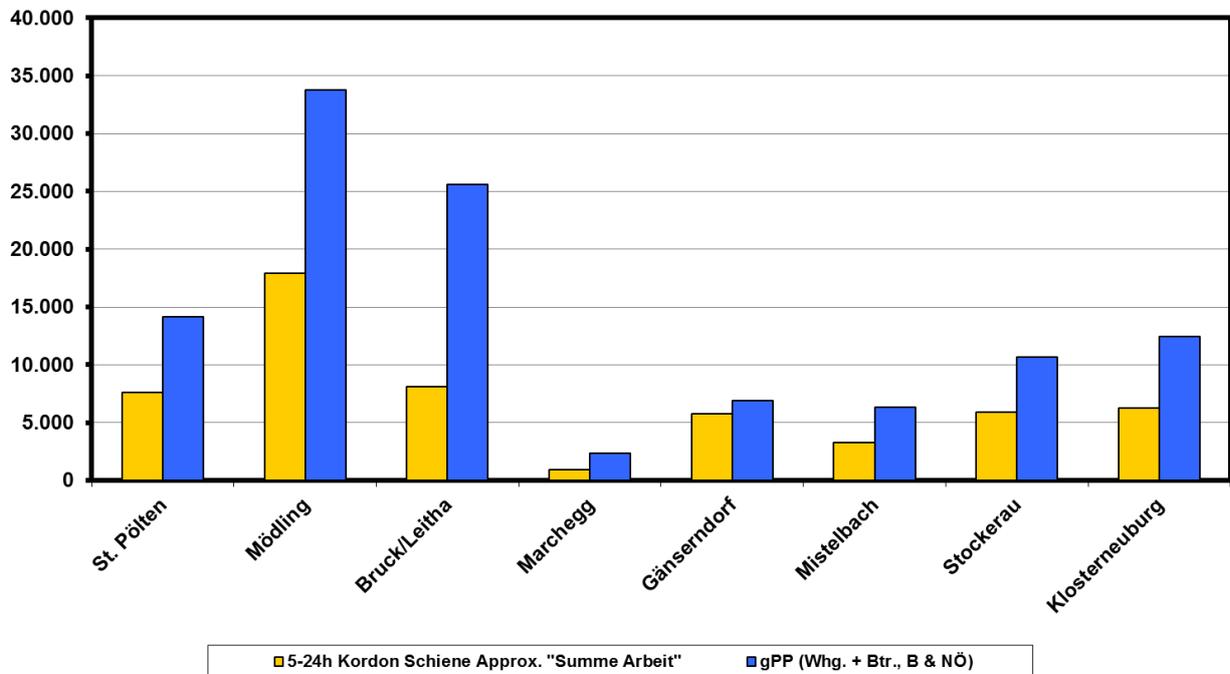


Abbildung 32: Vergleich der Wien-Ein- und Auspendler/-innen auf der Bahn zwischen Betriebsbeginn (5h) und 24h (gelb) mit den gewichteten Pendlerpotenzialen (gPP) für Wohn- und Arbeitsort (blau) nach Korridoren

AK Pendleranalyse: Verhältnisse zu Wr. Kordonenerhebung 2008-2010

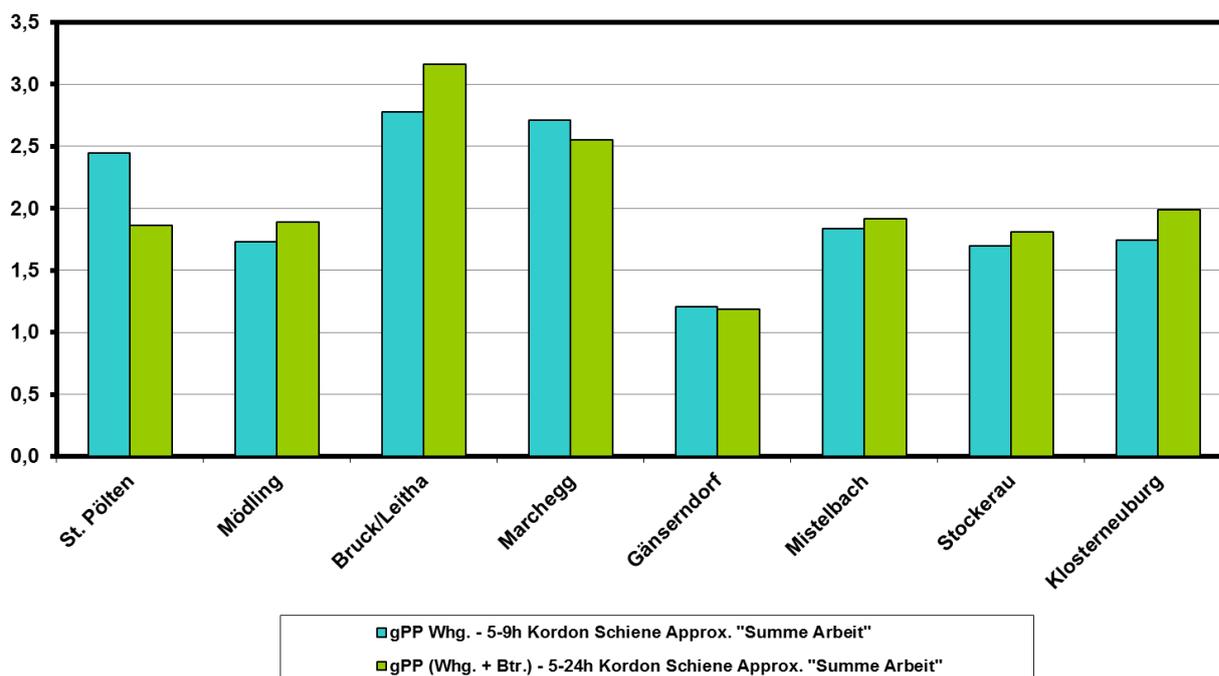


Abbildung 33: Verhältnis von gewichteten Pendlerpotenzialen (gPP) und Wien-Ein- und Auspendler/-innen auf der Bahn nach Korridoren. Cyan: Wohnortpotenzial zu Bahnpendlern im Intervall 5-9 Uhr, Hellgrün: Wohn- und Arbeitsort-Potenzial zu Bahnpendlern ganztags

3.1.2 Haltestellen: Park & Ride und Bike & Ride

Anhang 3 beinhaltet die haltestellengenaue Auflistung der PKW-, Motorrad-, Car-Sharing- und Fahrradabstellplätze, die aus der Online-Datenbank der Haltestellen der ÖBB-Infrastruktur AG ermittelt werden konnten. Demnach stehen derzeit knapp 27.600 Pkw, rund 600 Motorrad und rund 50 Car-sharing Abstellplätze zur Verfügung. Für Pendler/-innen, die mit dem Rad zum Bahnhof kommen, gibt es rund 13.800 Fahrradabstellplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen. Demnach stehen fast doppelt so viele Pkw- wie Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

Die Analysen der Verteilung der gewichteten Pendlerpotenziale am Wohnort im Fahrrad- und im Pkw-Einzugsbereich ergeben, dass fast zwei Drittel der Potenziale im Nahbereich der Haltestellen vorhanden sind. Das bedeutet, dass rund 80.000 Tagespendler/-innen im Umkreis von drei Kilometern um die Bahnstationen wohnen. Beobachtbar sind auch sehr starke regionale Unterschiede. So zeigt sich etwa auf der Ostachse und vor allem auf der Marchegger Ostbahn, dass die Siedlungsentwicklung offenbar nicht optimal auf die Bahnachsen ausgerichtet ist. Wesentlich besser ist dies auf der West- und Südachse gegeben, wo rund zwei Drittel der Pendler/-innen in Fahrraddistanz zu den Bahnhaltstellen wohnen.

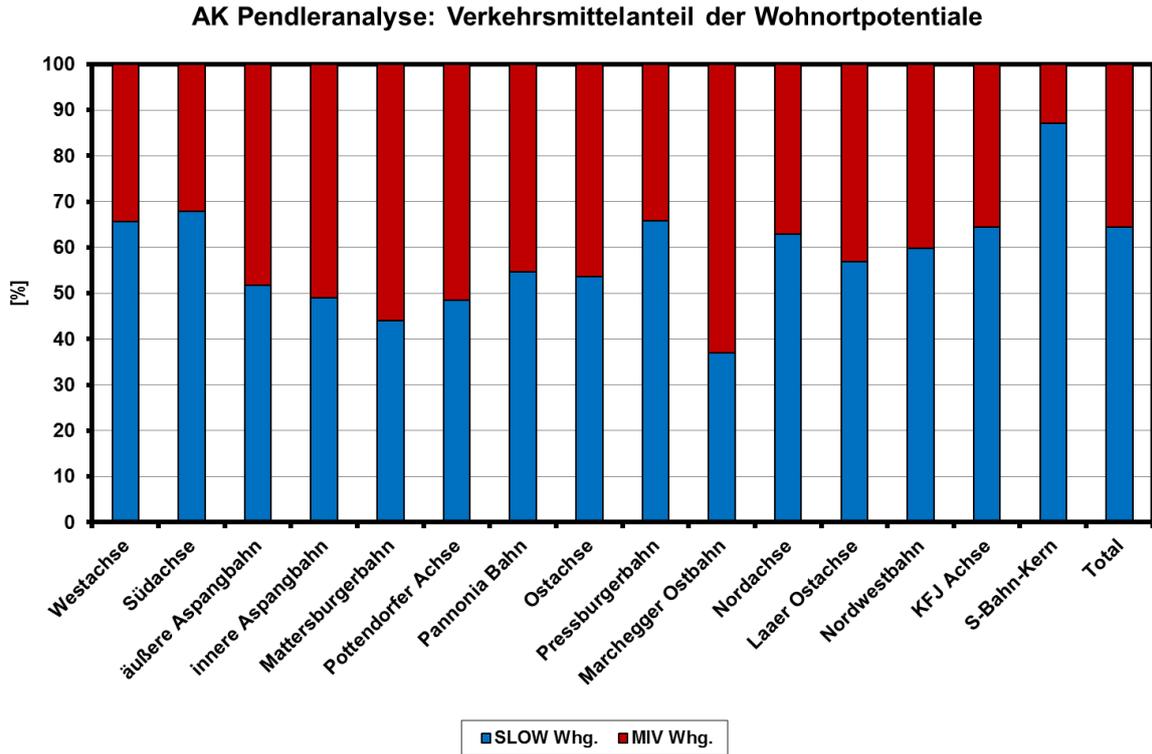


Abbildung 34: die Bahnachsen im Vergleich – gewichtete Pendlerpotentiale am Wohnort in Pkw- (=MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

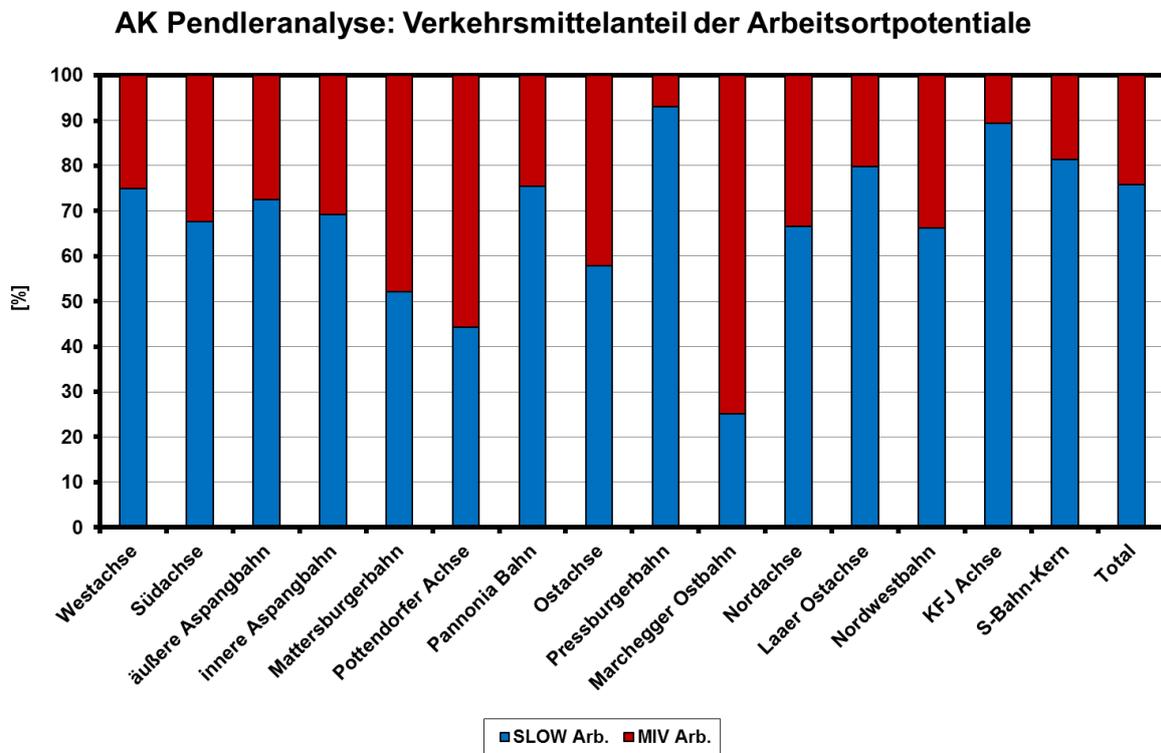


Abbildung 35: die Bahnachsen im Vergleich – gewichtete Pendlerpotentiale am Arbeitsort in Pkw- (=MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Auch aus Sicht der Arbeitsplatzstandorte lässt sich ableiten, dass in Summe bei den Ein- und Auspendler/-innen fast drei Viertel der Betriebe sehr nahe (bis zu drei Kilometer) an den Bahnhaltstellen situiert sind. Aber vor allem an der Marchegger Ostbahn, der Pottendorfer Achse und der Ostachse wird ersichtlich, dass Betriebsansiedelungen besser an den Bahnachsen ausgerichtet werden könnten.

Für die haltstellengenaue Abschätzung des Bedarfes für neue Fahrradabstellplätze (siehe letzte Spalte in Tabelle Anhang 3) wurde folgende Methode angewendet. Die RVS² 03.07.11 zu Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr (FSV, 2008) geht bei den Fahrradstellplätzen von einem Zielniveau des Modal Split von 20 Prozent für die Fahrradnutzung aus. Bereits 2010 wurde bei einer standardisierten Befragung (ÖIR, 2009) von Einpendler/-innen von Niederösterreich nach Wien für die Nordwestbahn und die Südbahn festgestellt, dass 10 Prozent mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen. Die Kordonenerhebung (Rittler, 2011) kam bei den ÖV-Einpendler_innen nach Wien in der Morgenspitze bis 9 Uhr zu dem Ergebnis, dass 46 Prozent zu Fuß und 10,5 Prozent mit dem Fahrrad zur Haltestelle kamen. Mit dem Pkw fuhren fast 38 Prozent und rund 4 Prozent wurden zur Haltestelle gebracht. Somit ist das Modal Split Ziel für das Fahrrad von 20 Prozent zwar generell hoch für Österreich angesetzt – städtische und ländliche Gebiete gemeinsam betrachtet erscheint dieses aber auch unter Berücksichtigung des Ausgangsniveaus als Ziel für die First-Mile im Arbeitspendelverkehr als sinnvoll und erreichbar.

AK Pendleranalyse: Anzahl und Bedarf an Radabstellanlagen

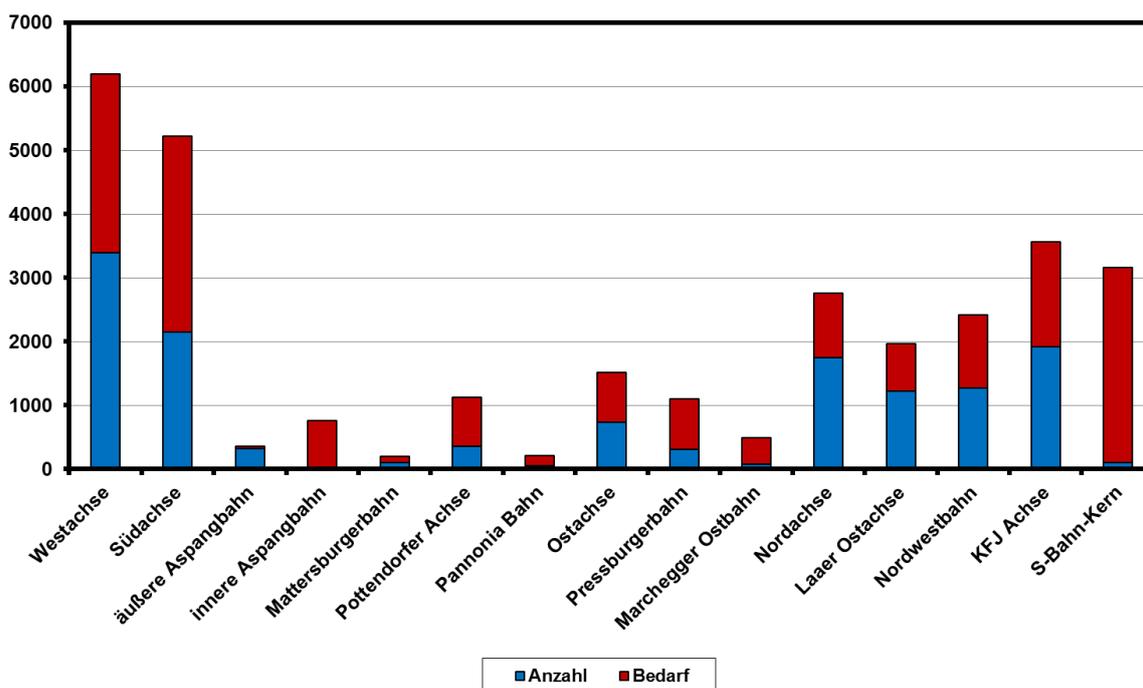


Abbildung 36: Anzahl der vorhandenen und Bedarf an Radabstellanlagen nach Bahnachsen

Auf Basis dieser Überlegungen wurden daher von der Summe der gewichteten Pendlerpotenziale SLOW und MIV der Haltestelle 20 Prozent als Zielwert für den Fahrradanteil herangezogen. War

² RVS...Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Sie stellen das Normenwerk des Verkehrs- und Straßenwesens dar, welches von der FSV (Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, www.fsv.at) erarbeitet wird.

dieser 20 Prozent Wert größer als das SLOW-Potenzial, so wurde statt des 20 Prozent Wertes das SLOW-Potenzial als Richt-Stellplatz-Anzahl herangezogen. Damit wurde den regionalen Siedlungsaspekten Rechnung getragen und gewährleistet, dass Fahrradpotenziale auch nur dort ausgewiesen werden, wo die Menschen auch nur maximal drei Kilometer von der Haltestelle entfernt wohnen. Für die Ermittlung des Ausbaubedarfs wurde jeweils von den errechneten Zielwerten für den Fahrradanteil von 20 Prozent die Anzahl der bestehenden Fahrradstellplätze abgezogen.

Gemäß des in dieser Arbeit ermittelten Gesamtpotenzials in der Ostregion ergibt sich damit ein Bedarf von 17.286 Fahrradstellplätzen, wie anhand der Gesamtsumme der letzten Spalte der Tabelle in Anhang 3 ersichtlich ist. Abbildung 36 gibt einen Überblick über die Anzahl der vorhandenen und den Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen je Bahnachse wieder. Weitere Details für die einzelnen Achsen werden jeweils in Kapitel vier vorgestellt.

3.2 Routing

In einem ersten Analyseschritt wurden aus dem Ergebnis des Routings (für alle 3 Bundeslanddatensätze getrennt) die Top-Destinationen unter den Unique Routes gewählt. Dabei handelt es sich um die Destinationen mit der Spannweite vom Maximalwert bis hinunter zu 30 Prozent vom Maximalwert der Summe über das gewichtete Pendlerpotenzial (gPP) auf einer Unique Route, siehe Anhang 4.

Abbildung 37 bis Abbildung 39 zeigen dabei nach Bundesland die Top-Destinationen (1, rot) und alle anderen Destinationen (0, grau). Ihnen werden in schwarz alle Routen gegenübergestellt, die durch den Hbf. Bahnsteig 03-12 gehen. Bereits hier ist gut zu ersehen, dass ein Großteil der quantitativ ins Gewicht fallenden Destinationen den Hbf. Bahnsteig 03-12 tangieren.

Im zweiten Analyseschritt wurden alle Routen mit ihren Pendlerpotenzialen mit dem Streckennetz zu einer Belastungsspinne verschnitten. In Abbildung 40 bis Abbildung 42 sind die gewichteten Pendlerpotenziale aller Routen aller Bundeslanddatensätze (Bundesland = Arbeiterkammer = Arbeitsadresse) als Belastung des Eisenbahnnetzes in drei unterschiedlichen Zoom-Stufen dargestellt – vom Untersuchungsgebiet über Wien bis zum Hauptbahnhof. Eine maximale Belastung zufolge gewichtetem Pendlerpotenzial (gPP) ergibt sich im Meidlinger Einschnitt mit 30.503 (siehe Abbildung 42).

Im dritten Analyseschritt sollen noch zwei spezielle Aspekte genauer betrachtet werden. Dies beinhaltet das Herausfiltern von

- Erstens jenen Routen, die den Hbf. Bahnsteig 03-12 berühren und für eine Durchbindung über Hbf. Bahnsteig 03-12 interessant erscheinen;
- Zweitens jener Routen, die einen Verlauf Pottendorferlinie \leftrightarrow S-Bahn-Stammstrecke (Hbf. Bahnsteig 01-02) haben und daher für eine Durchbindung auf diesem Verlauf in Erwägung gezogen werden sollten.

Detaillierergebnisse der einzelnen Achsen, wie etwa die Wohn- und Zielhaltestellen bei den Ein- aber auch bei den Auspendler/-innen sind in Kapitel 4 dargestellt.

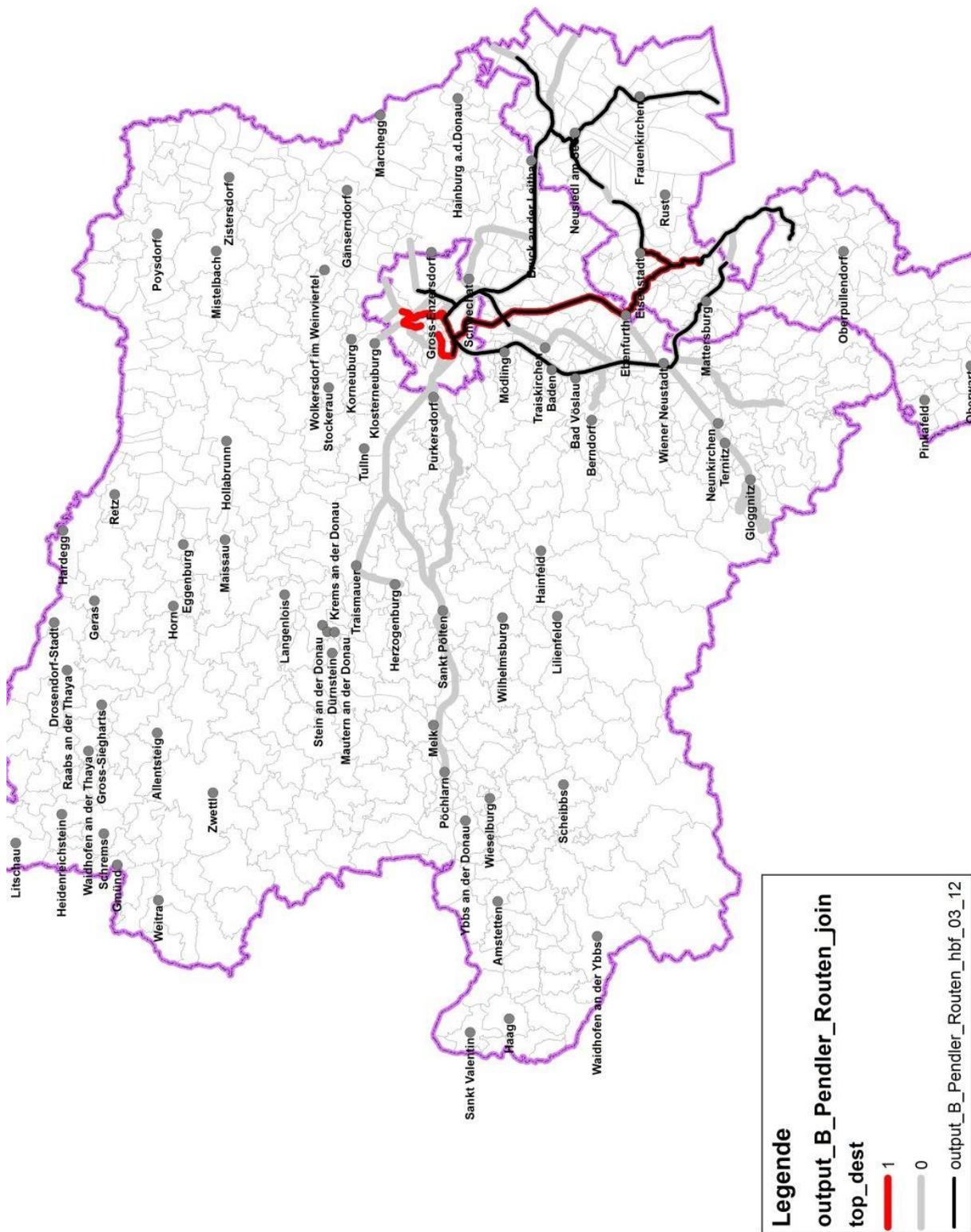


Abbildung 37: Top Destinationen Burgenland, Hbf. Bahnsteig 03-12; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

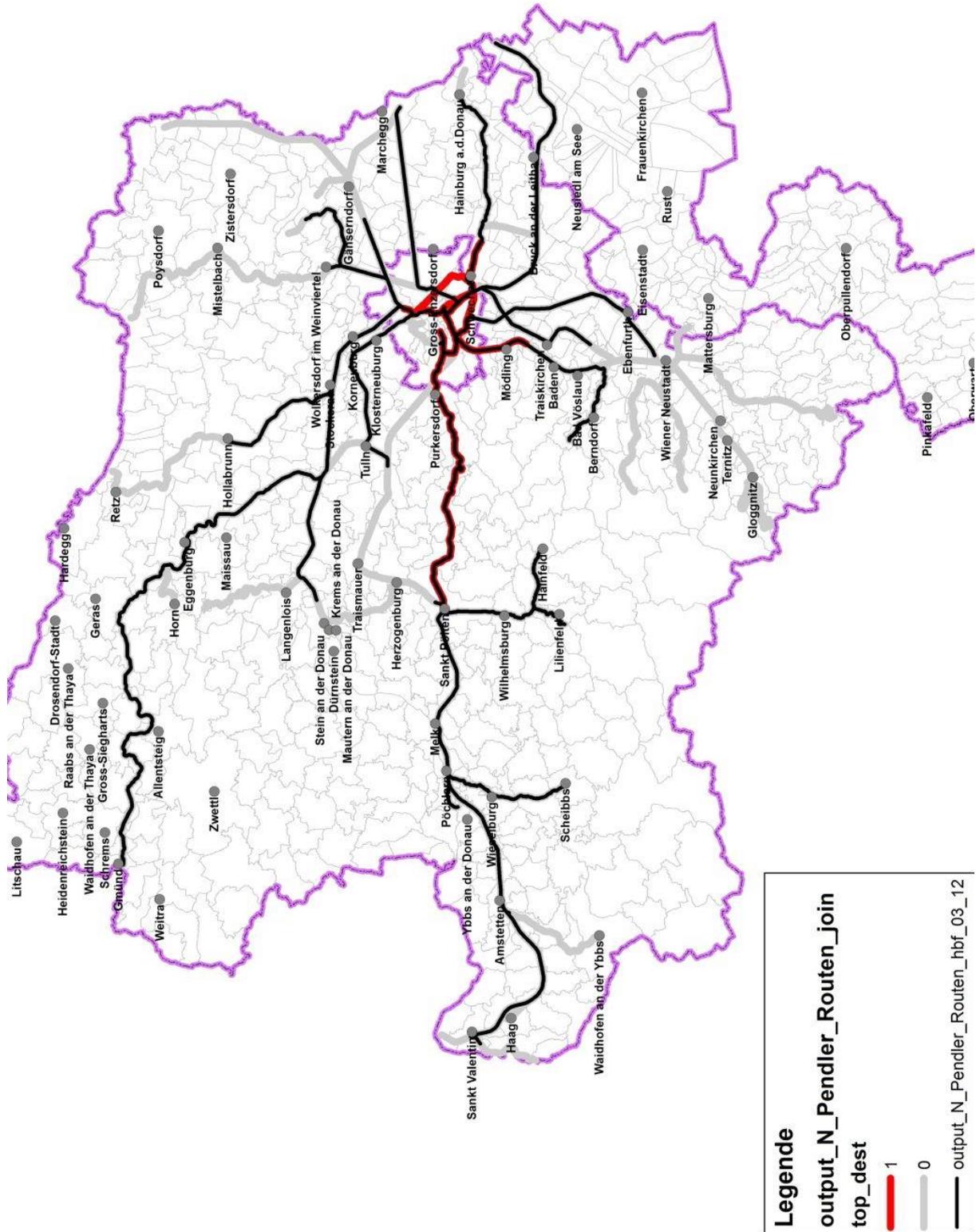


Abbildung 38: Top Destinationen NÖ, Hbf. Bahnsteig 03-12; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

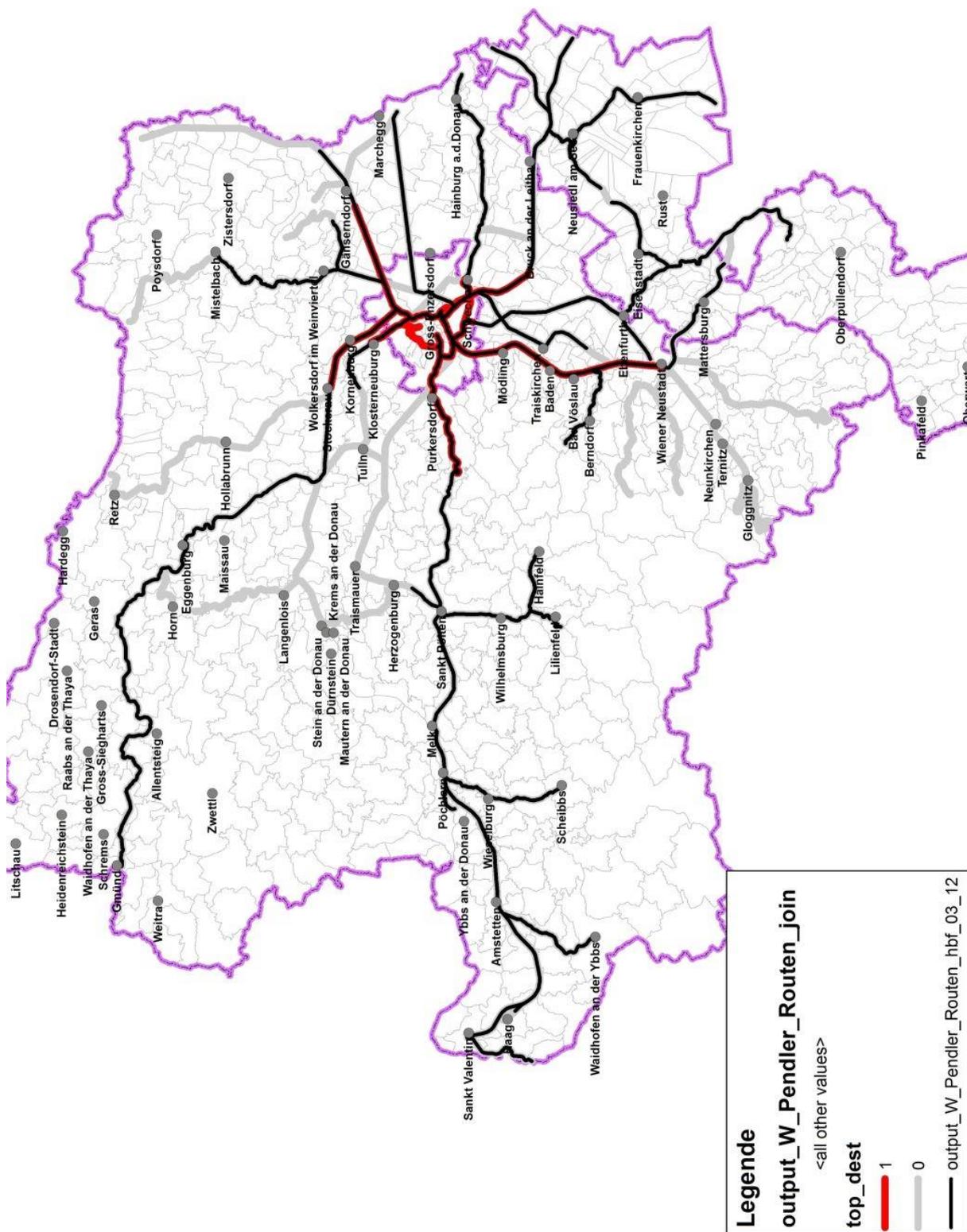


Abbildung 39: Top Destinationen Wien, Hbf. Bahnsteig 03-12; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

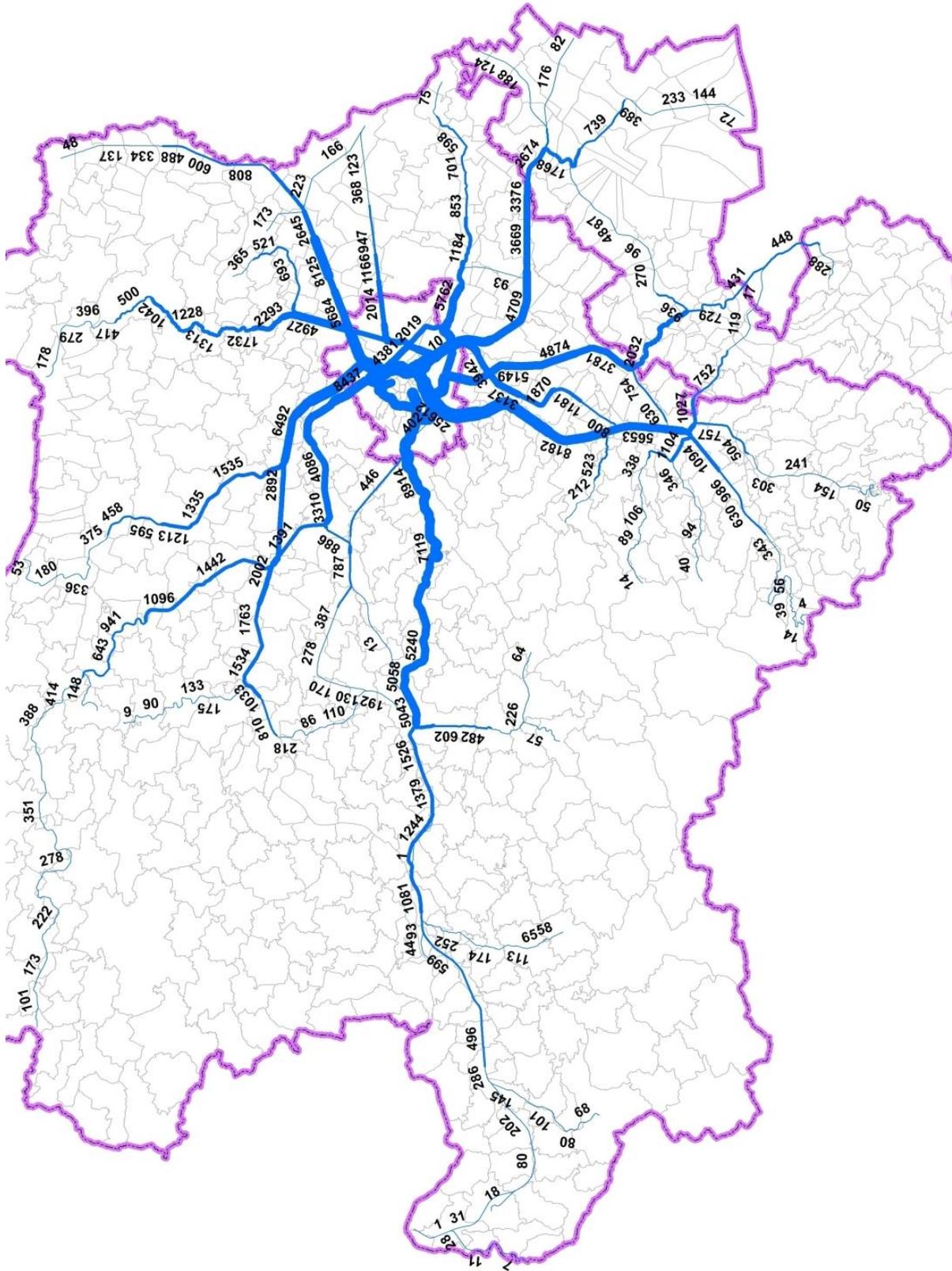


Abbildung 40: Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial (gPP) für alle drei Arbeiterkammern, Burgenland + NÖ + Wien; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

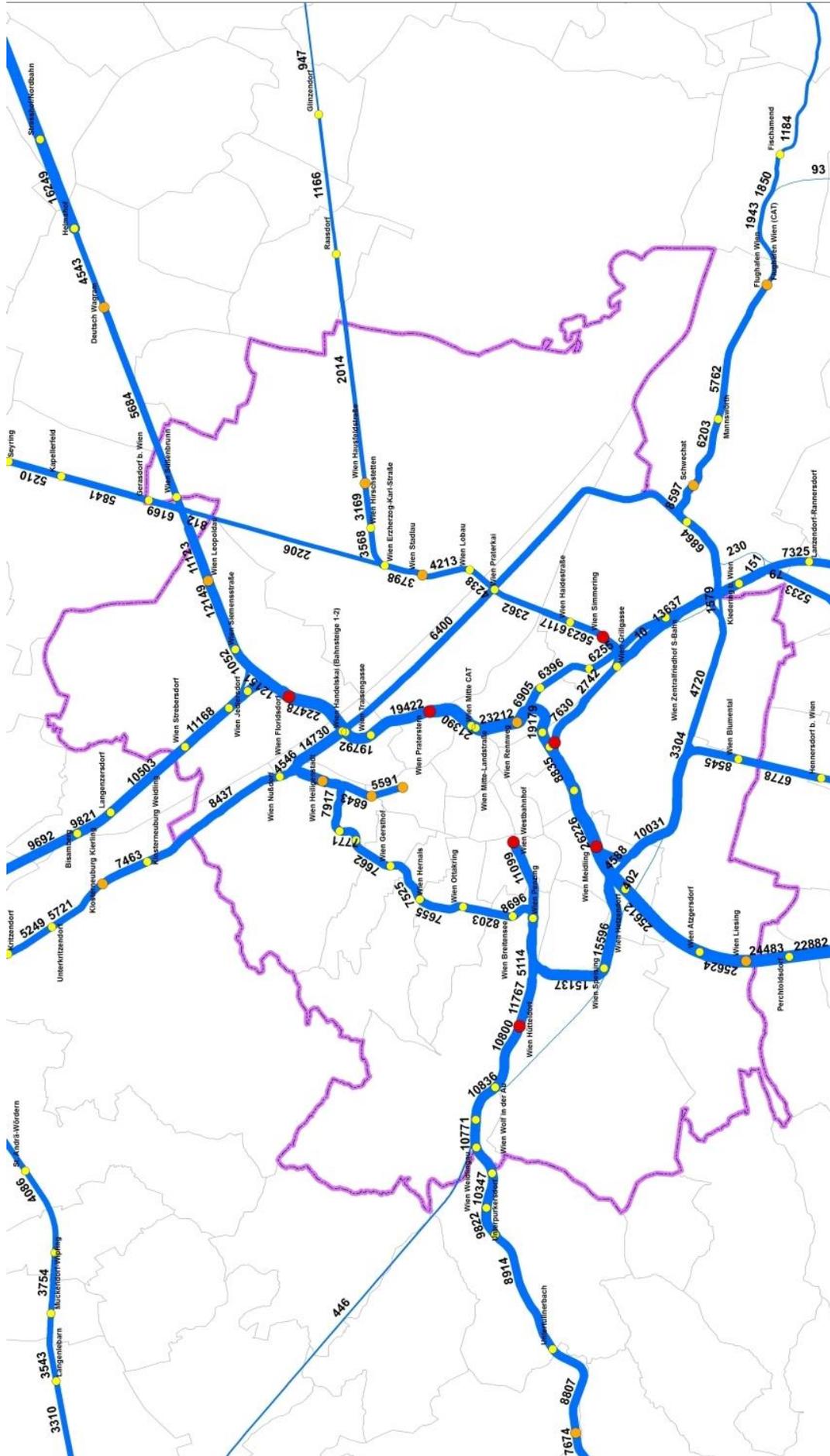


Abbildung 41: Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Penderpotenzial (gPP) für alle drei Arbeiterkammern, Burgenland + NÖ + Wien; die Hst. sind nach Bedienqualität symbolisiert: gelb = 1, orange = 2, rot = 3; Ausschnitt Wien

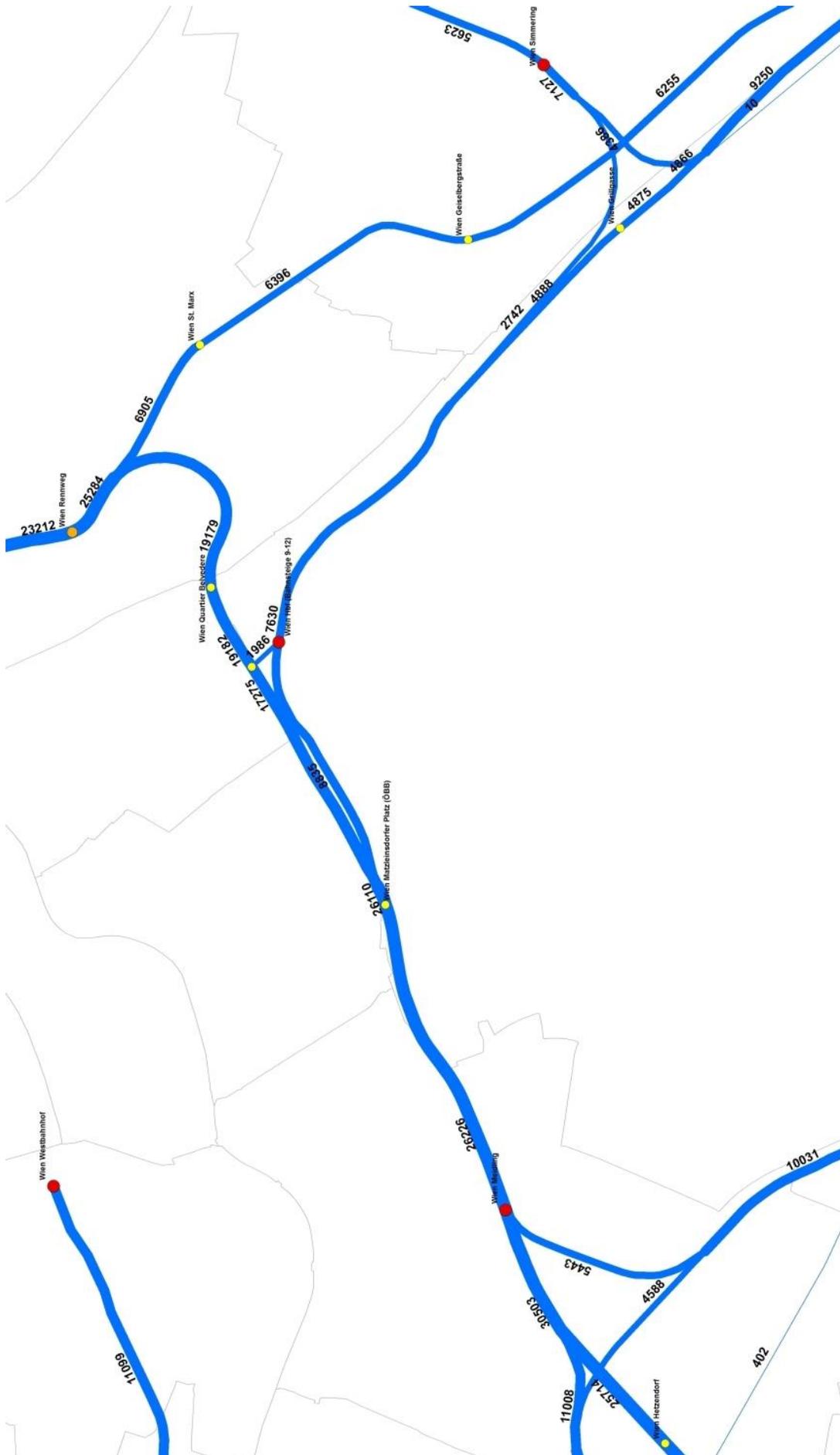


Abbildung 42: Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial (gPP) für alle drei Arbeiterkammern, Burgenland + NÖ + Wien; die Hst. sind nach Bedienqualität symbolisiert: gelb = 1, orange = 2, rot = 3; Maximalwert gPP = 30.503 im Meidlinger Einschnitt unmittelbar südlich von Wien Meidling; Ausschnitt Umgebung Wien Hbf

3.2.1 Detailbetrachtung Durchbindung Hbf. Bahnsteig 03-12

Abbildung 43 zeigt alle Routen des gesamten Datensatzes (Burgenland+Niederösterreich+Wien), die durch das Obergeschoß des Hauptbahnhofes (Hbf. Bahnsteig 03-12) laufen. Abbildung 44 zeigt die Spinne der gewichteten Pendlerpotenziale.

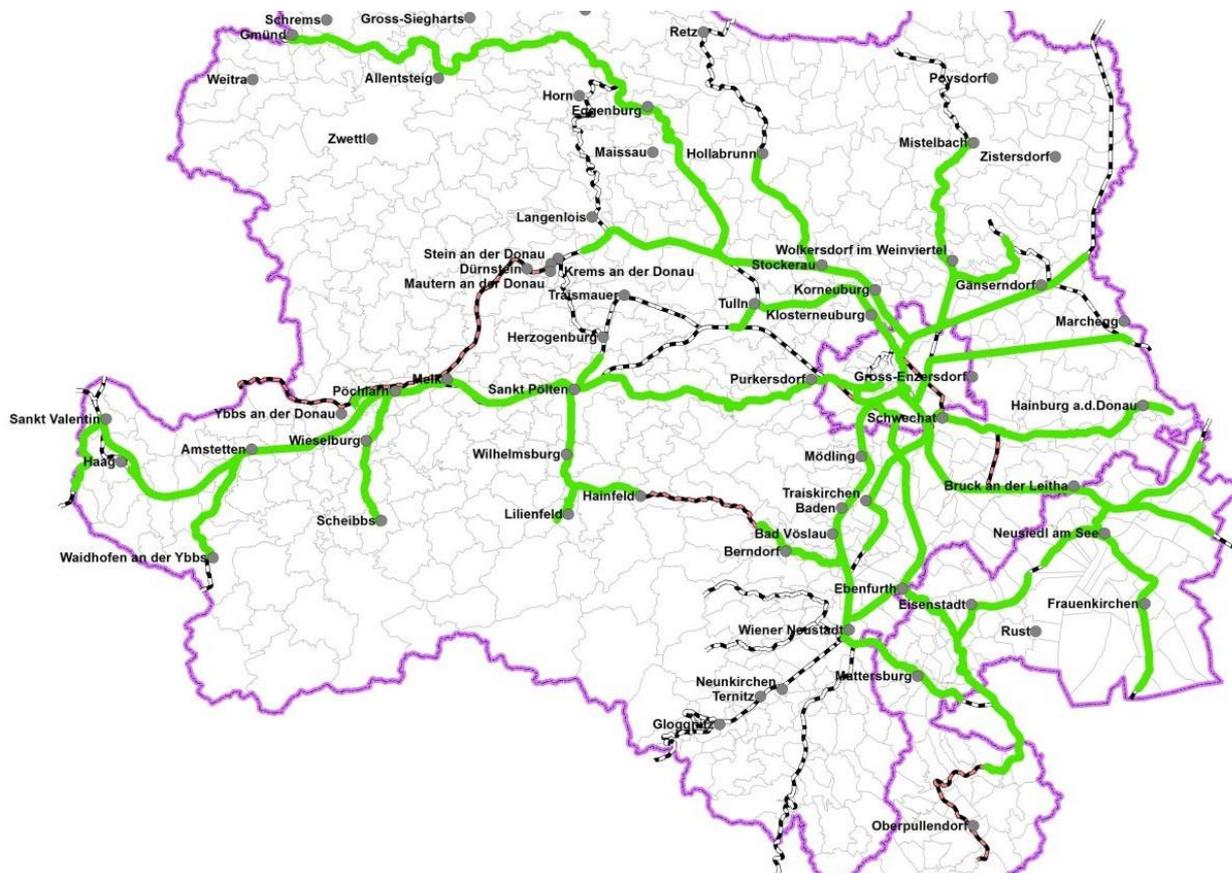


Abbildung 43: Alle Routen durch Hbf. Bahnsteig 03-12; Ausschnitt Untersuchungsgebiet

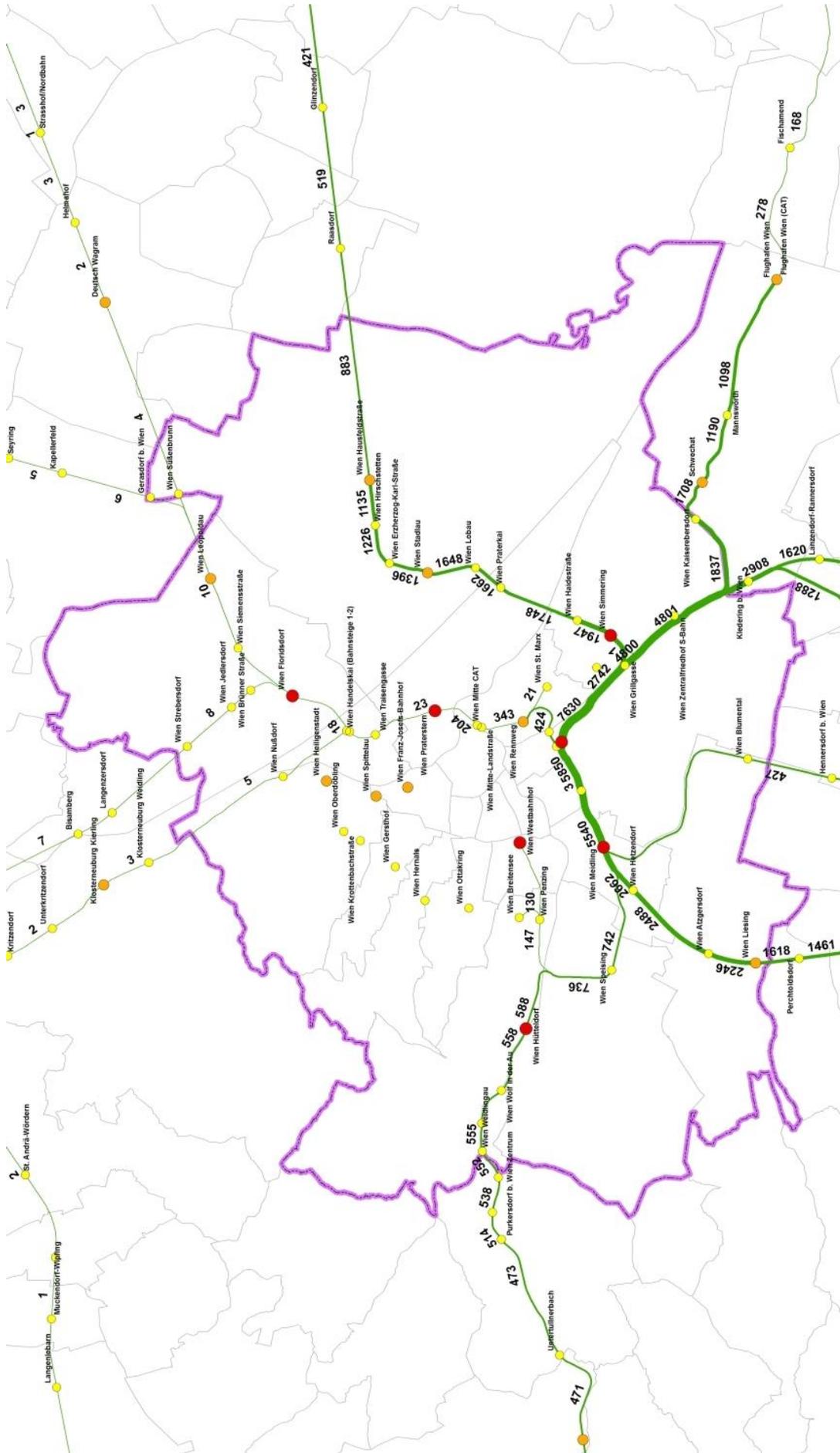


Abbildung 44: Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial durch Hbf. Bahnsteig 03-12; die Hst. sind nach Bedienqualität sym-bolisiert: gelb = 1, orange = 2, rot = 3; Maximalwert gPP = 7.630 östlich des Hauptbahnhofes; Ausschnitt Wien

3.2.2 Detailbetrachtung Durchbindung Pottendorferlinie – Hbf. Bahnsteig 01-02

Abbildung 45 zeigt alle Routen des gesamten Datensatzes (Burgenland + Niederösterreich + Wien), die die Pottendorferlinie und das Tiefgeschoß des Hauptbahnhofes (Hbf. Bahnsteig 01-02) berühren. In Abbildung 46 ist die Spinne der Belastung mit gewichteten Pendlerpotenzialen für diese Routen dargestellt.



Abbildung 45: Alle Routen über Pottendorferlinie und Hbf. Bahnsteig 01-02, Ausschnitt Untersuchungsgebiet

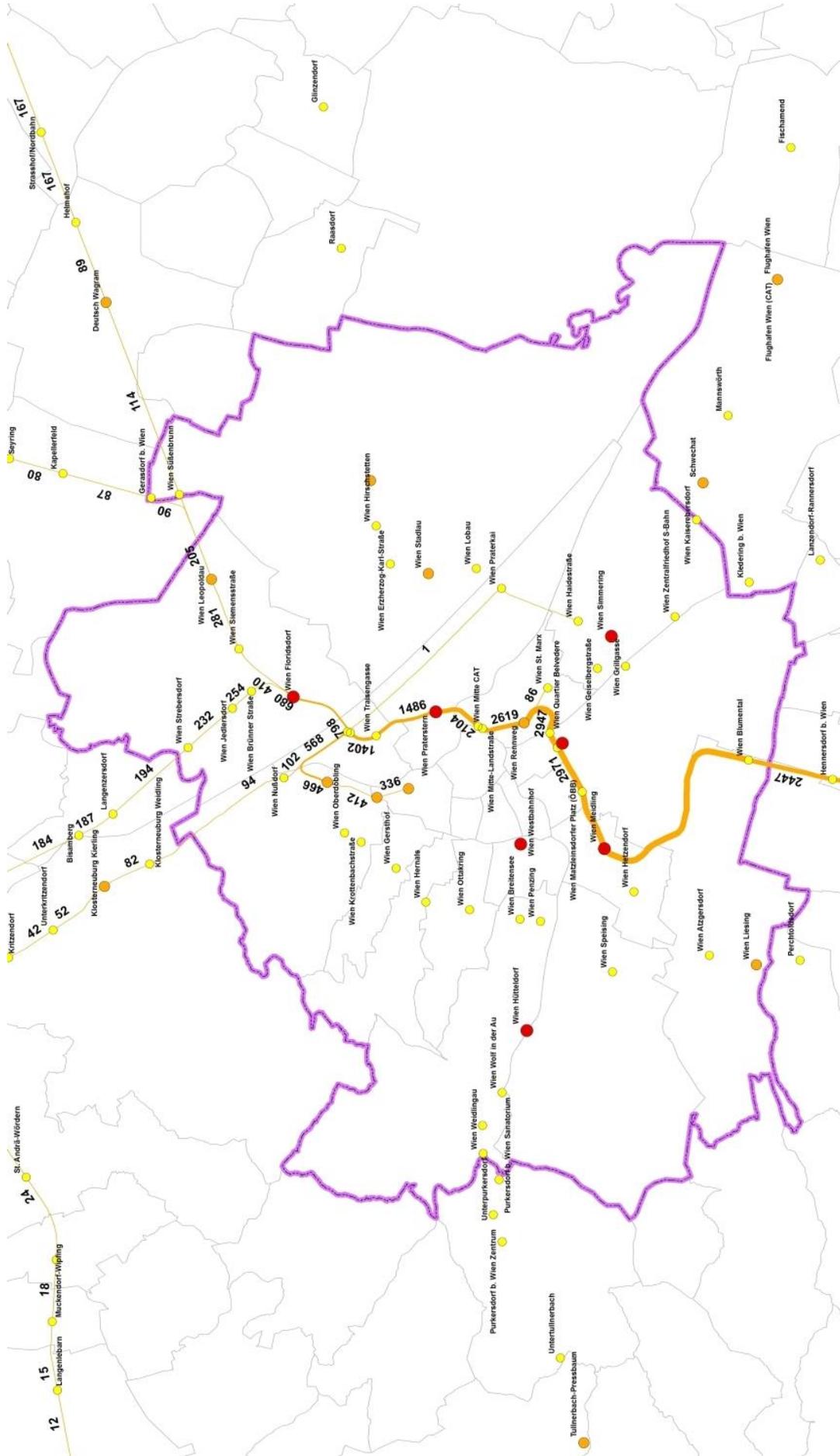


Abbildung 46: Spinne der Streckenbelastung durch gewichtetes Pendlerpotenzial über Pottendorferlinie und Hbf. Bahnsteige 01-02; die Hst. sind nach Bedienqualität symbolisiert: gelb = 1, orange = 2, rot = 3; Maximalwert gPP = 2.971 im Abschnitt Wien Blumental – Wien Meidling – Wien Quartier Belvedere; Ausschnitt Wien

4 DIE BAHNACHSEN IM DETAIL

Die folgenden Detailanalysen der betrachteten Bahnlinien und Bahnachsen gliedern sich jeweils in zwei Abschnitte. Im ersten Teil der Achsendarstellungen werden die gewichteten Haltestellenpotenziale dargestellt und im zweiten die Pendelrouten. Bei der Darstellung der gewichteten Pendlerpotenziale wird jeweils auf die Potenziale am Wohn- sowie am Arbeitsort eingegangen. Damit sind Informationen bis auf Haltestellenebene darüber verfügbar, wie viele potenzielle Bahnpendler/-innen im Einzugsbereich der Haltestellen wohnen und auch wie viele gewichtete Bahn-Tagespendler/-innen an den Haltestellen arbeiten. Das Datenmaterial lässt auf dieser Ebene auch eine Differenzierung zu, wie viele Pendler/-innen in Fahrraddistanzen (bis 3 Kilometer) und wie viele in Pkw Distanzen (bis 9 Kilometer) wohnen bzw. arbeiten. Ergänzt werden diese Ausführungen um die Darstellung des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen. Bei den Darstellungen der Haltestellen werden jeweils die 20 aufkommensstärksten berücksichtigt, um den Umfang der Ausführungen überschaubarer zu halten, da vor allem bei den Zielen in Wien zum Teil bis zu 50 oder 60 Haltestellen relevant sind. Weiters werden Werte mit gewichteten Pendlerpotenzialen unter 10 nicht genauer dargestellt.

Neben den gesamten gewichteten Pendlerpotenzialen werden bei den Achsenprofilen auch die Routen in Form der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort (also am Beginn der Pendelrouten) und am Arbeitsort (am Ende der Pendelrouten) vorgestellt. Die Ziele in Wien bzw. auch die Wohnverflechtungen in Wien bei den Auspendler/-innen werden dabei auch zu Achsen aggregiert dargestellt, um mögliche relevante Umsteigeverknüpfungen besser sichtbar zu machen. Dabei wurde auf die Achsenzordnungen der Haltestellen beim Routing zurückgegriffen. Bei den Routings ist zu beachten, dass ausschließlich das Bahnnetz in die Analysen einbezogen wurde. Das bedeutet, dass andere öffentliche Verkehrsmittel, etwa in Wien das U-Bahn, Bus- und Straßenbahnnetz oder auch ÖV Angebote an den Arbeitsorten in Niederösterreich und dem Burgenland, nicht berücksichtigt wurden. Abgebildet werden damit die Pendler/-innenströme auf der Bahn, in absoluten Zahlen sind vor allem bei den Einpendler/-innen die Potenziale mit Sicherheit enorm unterschätzt. Aufgezeigt werden damit aber jene Verbindungen und Verknüpfungsmöglichkeiten, an denen Pendler/-innen möglichst direkt mit der Bahn zu ihren Arbeitsorten kommen.

Durchschnittsbildungen der gewichteten Pendlerpotenziale pro Haltestelle bei den Routings und die Verteilung der Einzugsbereiche machen die Werte zwischen den einzelnen Achsen vergleichbarer – zudem zeigen sie mögliche Defizite bei der Siedlungsentwicklung bzw. bei den Betriebsansiedlungen auf, wenn beispielsweise gewichtete Pendlerpotenziale überwiegend im Pkw-Einzugsbereich, nicht jedoch im Nahebereich vorhanden sind.

4.1 Westachse

Im Einzugsbereich der Haltestellen an der Westachse leben aus Wohnortsicht rund 40.000 Personen. Aus Sicht der Betriebe haben knapp 45.000 Arbeitnehmer/-innen ihre Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Haltestellen. Gewichtet man diese Zahlen mit den Dienstverhältnissen und den Akzeptanzwerten der Haltestellenentfernungen so kommt die Zahl des täglichen Pendelpotenzials

auf knapp weniger als 18.000 aus Wohnortsicht und etwas mehr als 20.000 aus Betriebssicht. Interessant ist, dass die gewichteten Pendlerpotenziale aus Betriebssicht größer sind als jene aus Wohnortsicht. Das heißt an den Haltestellen der Westachse arbeiten mehr Ein- und Auspendler/-innen, als an ihr wohnen. Im Vergleich sind die Potenziale an der Westachse aus Wohnortssicht um rund 25 Prozent bzw. rund 5.800 tägliche Pendler/-innen geringer als an der Südachse. Bei den Arbeitsplätzen im Einzugsbereich der Bahn zeigt sich, dass hier die Unterschiede zur Südbahn, mit rund 3.100 Pendler/-innen weniger, geringer ausfallen. Betrachtet man die Gesamtzahl von 37.700 gewichteten Pendler/-innen so liegt die Westachse im Gesamtaufkommen hinter dem S-Bahn-Kern mit über 57.300 und der Südachse mit über 46.600 an dritter Stelle.

	Personen im Einzugsbereich	Gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	15.765	11.591,7	66
MIV Wohnort	24.370	6.048,5	34
Summe Wohnort	40.135	17.640	100
SLOW Arbeitsort	19.208	14.869,6	74,0
MIV Arbeitsort	25.679	5.229,3	26,0
Summe Arbeitsort	44.887	20.099	100

Tabelle 6: Westachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.1.1 Potenziale an der Westachse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Nicht berücksichtigt sind bei diesen Potenzialberechnungen, wie oben erläutert, die Ziele und Routen. Auffallend ist, dass die gewichteten Pendlerpotenziale vor allem im Nahbereich der Haltestellen besonders hoch sind. So wohnen zwei Drittel der Arbeitnehmer/-innen in Raddistanz von den Bahnhaltstellen entfernt, bei den Betriebszielen sind es immerhin drei Viertel. Gerade bei den Haltestellen in der Region sind jedoch drei Kilometer eine besonders große Hürde für Auspendler/-innen.

Aus Wohnortssicht sind die stärksten Haltestellen der Westachse der Westbahnhof sowie Hütteldorf in Wien, gefolgt von Tullnerbach-Pressbaum. Alleine an diesen drei Haltestellen wohnen rund 48 Prozent des gesamten Wohnorts-Potenzials an der Westachse.

Tabelle 7 gibt die 20 stärksten Haltestellen wieder, an diesen wohnen in Summe rund 80 Prozent der potenziellen Aus- bzw. Einpendler. Im Durchschnitt sind auch bei diesen Haltestellen die gewichteten Pendlerpotenziale in den nahen Distanzen am größten. Es zeigen sich aber auch lokal sehr starke Unterschiede. So zeigt sich, dass in Tullnerfeld, Furth-Palt und Unteroberrdorf die gewichteten Pendlerpotenziale im Nahbereich besonders gering sind und eher durch die Einzugsdistanzen mit dem Pkw zustande kommen. Hier ist unter Umständen denkbar, dass durch entsprechende Siedlungsentwicklung noch Potenziale im Nahbereich entwickelt werden können. Werte von 85 bis zu 100 Prozent der gewichteten Pendlerpotenziale im Nahbereich haben die Haltestellen Unterpurkersdorf, Dürnwien, Purkersdorf b. Wien Sanatorium, Wien Penzing. Aber auch Amstetten sticht hier besonders hervor.

Bike & Ride

Entsprechend der in 3.1.2 dargestellten Analysen stehen auf der Westachse derzeit rund 3.400 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Damit Pendler/-innen in den näheren Einzugsbereichen vermehrt mit dem Fahrrad zur Bahn kommen können ergibt sich ein Bedarf von zusätzlichen 2.800 Abstellplätzen. In der Region betrifft dies vorrangig Tullnerbach-Pressbaum, Eichgraben-Altlangbach und Purkersdorf, wo rund 200, 140 und 130 Radabstellplätze fehlen. In Wien selbst ergeben die Berechnungen vor allem Nachholbedarf am Westbahnhof – hier fehlen über 1.100 Fahrradabstellplätze. Bedarf gibt es demnach auch in Hütteldorf und Penzing mit rund 260 und rund 80 Abstellanlagen. Weitere Details können der Tabelle in Anhang drei entnommen werden.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt	Kumuliert
	N	[%]	N	[%]	N	[%]	
Wien Westbahnhof	4.473,8	74,9	1.497,4	25,1	5.971,3	33,9	33,9
Wien Hütteldorf	892,4	64,0	502,9	36,0	1.395,3	7,9	41,8
Tullnerbach-Pressbaum	597,3	58,7	419,6	41,3	1.016,9	5,8	47,5
Purkersdorf b. Wien Zentrum	495,6	62,1	302,3	37,9	797,9	4,5	52,0
Eichgraben-Altlangbach	441,2	58,4	314,6	41,6	755,7	4,3	56,3
St. Pölten Hbf.	359,7	72,6	135,8	27,4	495,5	2,8	59,1
Neulengbach Stadt	229,7	47,2	257,2	52,8	486,9	2,8	61,9
Tullnerfeld	93,1	21,3	343,7	78,7	436,8	2,5	64,4
Wien Penzing	416,6	100,0	0,0	0,0	416,6	2,4	66,7
Unterpurkersdorf	314,3	86,5	48,9	13,5	363,2	2,1	68,8
Purkersdorf b. Wien Sanatorium	312,2	98,5	4,8	1,5	317,0	1,8	70,6
Pressbaum	127,4	43,3	166,9	56,7	294,3	1,7	72,3
Böheimkirchen	95,4	52,0	88,1	48,0	183,5	1,0	73,3
Unteroberndorf	69,0	38,0	112,5	62,0	181,5	1,0	74,3
Dürnwien	151,8	87,6	21,5	12,4	173,3	1,0	75,3
Maria Anzbach	100,6	67,3	48,9	32,7	149,5	0,8	76,2
Melk	74,5	51,2	71,1	48,8	145,6	0,8	77,0
Furth-Palt	49,7	34,3	95,2	65,7	144,9	0,8	77,8
Amstetten NÖ	119,8	86,2	19,2	13,8	139,0	0,8	78,6
Untertullnerbach	99,0	73,3	36,0	26,7	135,0	0,8	79,4
verbleibende 91 Haltestellen	2.078,5	57,1	1.561,9	42,9	3.640,4	20,6	100,0
Gesamt	11.591,7	65,7	6.048,5	34,3	17.640,2	100,0	

Tabelle 7: Westachse – gewichtete Potenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

gewichtete Potenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Betriebsansiedelungen sind die stärksten Haltestellen Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf und St. Pölten Hauptbahnhof. An diesen Haltestellen befinden sich rund 80 Prozent der gewichteten Pendlerpotenziale am Arbeitsort, wie Tabelle 8 veranschaulicht. Insgesamt bilden die

20 Haltestellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen aus Sicht der Arbeitsorte rund 95 Prozent des Achsenpotenzials ab. Die verbleibenden 5 Prozent sind immer noch über 1.000 Arbeitsplätze und verteilen sich auf 91 Haltestellen.

Auch hier zeigen sich regional sehr große Unterschiede bei der Verteilung der Einzugsdistanzen. So sind insbesondere bei den Haltestellen Maria Anzbach, Tullnerfeld, Böheimkirchen und Tullnerbach-Pressbaum die Arbeitsplätze überwiegend nicht in den Nahebereichen der Bahnhaltstellen.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Wien Westbahnhof	8.461,2	70,7	3.508,3	29,3	11.969,5	59,6	59,6	17.940,8	
Wien Hütteldorf	1.568,1	65,1	840,9	34,9	2.408,9	12,0	71,5	3.804,3	
St. Pölten Hbf.	1.605,3	96,8	53,2	3,2	1.658,5	8,3	79,8	2.154,0	
Wien Penzing	686,1	100,0	0,0	0,0	686,1	3,4	83,2	1.102,7	
Wien Hadersdorf	404,0	95,7	18,4	4,3	422,4	2,1	85,3	501,1	
St. Pölten Porschestraße	341,1	99,4	2,2	0,6	343,3	1,7	87,0	464,4	
St. Pölten Alpenbahnhof (Traisentalbahn)	209,6	100,0	0,0	0,0	209,6	1,0	88,1	326,0	
Purkersdorf b. Wien Zentrum	87,7	57,0	66,2	43,0	153,9	0,8	88,8	951,8	
Tullnerbach-Pressbaum	69,5	47,2	77,9	52,8	147,5	0,7	89,6	1.164,3	
Wien Weidlingau	118,0	87,8	16,5	12,2	134,5	0,7	90,2	199,9	
Purkersdorf b. Wien Sanatorium	121,9	99,7	0,3	0,3	122,2	0,6	90,8	439,2	
Spratzern Bahnst	120,8	100,0	0,0	0,0	120,8	0,6	91,4	155,4	
Rohrbach/Gölsen	116,3	98,2	2,2	1,8	118,5	0,6	92,0	141,9	
Unterpurkersdorf	93,4	91,5	8,7	8,5	102,1	0,5	92,5	465,3	
Amstetten NÖ	85,1	89,3	10,2	10,7	95,3	0,5	93,0	234,4	
Tullnerfeld	20,7	30,1	48,0	69,9	68,7	0,3	93,3	505,5	
Maria Anzbach	3,8	5,6	63,5	94,4	67,3	0,3	93,7	216,7	
Böheimkirchen	28,8	44,1	36,4	55,9	65,2	0,3	94,0	248,7	
Eichgraben-Altengbach	31,2	48,5	33,0	51,5	64,2	0,3	94,3	819,9	
Neulengbach Stadt	45,6	73,8	16,2	26,2	61,7	0,3	94,6	548,7	
verbleibende 91 Hst.	651,4	60,4	427,3	39,6	1.078,7	5,4	100,0	5.354,2	
Gesamt	14.869,6	74,0	5.229,3	26,0	20.098,8			37.739,1	

Tabelle 8: Westachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.1.2 Pendelrouten an der Westachse

In diesem Analyseschritt wird, konkret auf Ebene der personenbezogenen gewichteten Pendlerpotenziale, analysiert an welcher Haltestelle der Wohnort liegt und an welcher der Arbeitsort. Auf Basis der Bahninfrastruktur wurden die entsprechenden Routen errechnet. Zu betonen ist, dass sich die

Analysen auf das Bahnnetz konzentrieren und zum Ergebnis haben, wie viele „Personen“ (errechnet werden gewichtete Pendlerpotenziale) ihre Arbeitsplätze mit der Bahn erreichen könnten. Nicht berücksichtigt wurden etwa in Wien das U-Bahn, Bus- und Straßenbahnnetz sowie ÖV Angebote an den Arbeitsorten in Niederösterreich und dem Burgenland. Abgebildet werden damit die Pendlerströme auf der Bahn, in absoluten Zahlen sind vor allem bei den Einpendler/-innen die Potenziale dadurch mit Sicherheit enorm unterschätzt.

Tabelle 9 gibt einige Eckdaten zu den Routing-Analysen wieder. Zu berücksichtigen ist bei den gewichteten Pendlerpotenzialen, dass nunmehr nicht nur die Gewichtung des Dienstverhältnisses sondern sowohl die Entfernung (Akzeptanz) von der Wohnhaltestelle als auch jene von der Betriebshaltestelle eine Rolle spielen.

Insgesamt wurden aus Sicht der Einpendler 102 Haltestellen an den Wohnorten und 56 an den Arbeitsorten in Wien als relevant identifiziert. Die Werte des durchschnittlichen Potenzials je Haltestelle am Wohn- bzw. auch am Arbeitsort sollen einen Vergleich zwischen den Achsen erlauben, da damit vereinfacht die Dichte des Potenzials je Achse abgebildet werden kann. So zeigt sich bei den Einpendler/-innen im Vergleich zur Südachse eine wesentlich geringere Dichte sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort (gPP am Wohnort auf der Südbahn liegt bei 207 und ist damit fast zweieinhalb Mal so hoch).

Aus Sicht der Auspendler aus Wien wurden 59 Haltestellen an den Wohnorten in Wien und 93 Haltestellen bei den Betrieben in Niederösterreich identifiziert. Hier zeigt sich vor allem bei den gewichteten Pendlerpotenzialen je Haltestelle am Arbeitsort, dass die Konzentration der Betriebe an den Haltestellen wesentlich geringer ist als an der Südbahn (gPP am Arbeitsort von 39,7 im Vergleich zu 157,6).

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	13.947	4.875
gewichtetes Pendlerpotenzial	8.593	3.689
Prozentsatz [%]	61,6	75,7
Anzahl Routen	2.257	1.094
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	102	59
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	56	93
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	87,8	62,5
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	153,4	39,7

Tabelle 9: Westachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

In Tabelle 10 sind jene 20 Haltestellen abgebildet, die die größten gewichteten Pendlerpotenziale aus Sicht der Wiener Einpendler/-innen haben, sie decken nahezu 70 Prozent des errechneten Gesamtpotenzials ab. Allen voran Tullnerbach-Pressbaum, Purkersdorf b. Wien Zentrum, Eichgraben-Altlangbach, Neulengbach Stadt, St. Pölten Hbf. An diesen fünf Haltestellen befinden sich die Ausgangspunkte für fast 40 Prozent bzw. fast 3.200 Bahn-Einpendler/-innen nach Wien. Die verbleibenden 30 Prozent bzw. rund 2700 potenziellen Bahnpendler/-innen verteilen sich auf 82 Haltestellen in der Region.

Besonders von Interesse ist die Frage, welche Zieldestinationen für die Einpendler/-innen auf der Westachse relevant sind. Hierzu zeigt Tabelle 11, dass 40 Prozent oder rund 3.500 potenzielle Bahn-Pendler/-innen ihre Arbeitsplätze an den Haltestellen im S-Bahn Kern haben. Allen voran sind dies die Bereiche Praterstern, Wien Mitte-Landstraße und Wien Hauptbahnhof. Alleine an diesen drei Haltestellen befinden sich 25 Prozent der Arbeitsplätze des errechneten Potenzials. Diese Pendler profitieren von einer Linienführung der Westbahn über Meidling und Hauptbahnhof. Weiters zeigt sich, dass fast ein Viertel an den Haltestellen der Westachse in Wien ihren Arbeitsplatz hat. Hauptsächlich sind dies der Westbahnhof und Hütteldorf in deren Einzugsgebiet fast 20 Prozent der potenziellen Bahn-Einpendler/-innen ihre Arbeitsplätze haben. Als dritter Schwerpunkt lässt sich die Südachse mit den Haltestellen Meidling und Liesing identifizieren, womit diese Pendler/-innen ebenfalls von Verbindungen profitieren, die als Ziel nicht den Westbahnhof sondern Meidling und den Hauptbahnhof haben.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Tullnerbach-Pressbaum	983,4	11,4	11,4
Purkersdorf b. Wien Zentrum	674,6	7,9	19,3
Eichgraben-Altengbach	658,8	7,7	27,0
Neulengbach Stadt	462,2	5,4	32,3
St. Pölten Hbf.	412,3	4,8	37,1
Tullnerfeld	396,1	4,6	41,7
Unterpurkersdorf	350,5	4,1	45,8
Purkersdorf b. Wien Sanatorium	301,0	3,5	49,3
Pressbaum	277,0	3,2	52,6
Böheimkirchen	162,0	1,9	54,4
Dürnwien	143,6	1,7	56,1
Unteroberndorf	136,6	1,6	57,7
Furth-Palt	136,2	1,6	59,3
Melk	135,6	1,6	60,9
Amstetten NÖ	128,3	1,5	62,4
St. Pölten Alpenbahnhof (Traisentalbahn)	116,0	1,4	63,7
Michelhausen	112,7	1,3	65,0
Maria Anzbach	108,2	1,3	66,3
St. Pölten Porschestraße	107,2	1,2	67,5
Pöchlarn	107,2	1,2	68,8
Verbleibende 82 Haltestellen	2.683,6	31,2	100,0
Summe	8.593,0	100,0	

Tabelle 10: Einpendler/-innen an der Westachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	1.944,4	22,6
Südachse	1.067,5	12,4
Pottendorfer Achse	258,0	3,0
Ostachse	2,6	0,0
Pressburgerbahn	220,9	2,6
Marchegger Ostbahn	61,8	0,7
Nordachse	350,8	4,1
Laaer Ostachse	265,2	3,1
Nordwestbahn	208,0	2,4
KFJ-Achse	789,0	9,2
S-Bahn-Kern	3.424,9	39,9
Summe	8.593,0	100,0

Tabelle 11: Einpendler/-innen an der Westachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	1.173,0	13,7	13,7
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	878,9	10,2	23,9
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	875,1	10,2	34,1
Südachse	Wien Meidling	698,0	8,1	42,2
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	624,1	7,3	49,4
Westachse	Wien Hütteldorf	487,9	5,7	55,1
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	412,0	4,8	59,9
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	281,4	3,3	63,2
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	258,0	3,0	66,2
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	241,5	2,8	69,0
Südachse	Wien Liesing	210,3	2,4	71,5
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	194,3	2,3	73,7
S-Bahn-Kern	Wien Speising	187,6	2,2	75,9
Nordachse	Wien Simmering	148,0	1,7	77,6
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	129,0	1,5	79,1
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	117,6	1,4	80,5
Westachse	Wien Hadersdorf	117,5	1,4	81,9
Westachse	Wien Penzing	106,1	1,2	83,1
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	99,6	1,2	84,3
Südachse	Wien Atzgersdorf	94,8	1,1	85,4
	Verbleibende 36 Haltestellen	1.258,6	14,6	100,0
	Summe	8.593,0		

Tabelle 12: Einpendler/-innen an der Westachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen, also den Wienerinnen und Wienern die in Niederösterreich arbeiten, stellt sich nicht nur die Frage, welche Ziele in der Region relevant sind, sondern auch, aus welchen Teilen Wiens diese Pendler/-innen kommen.

Es zeigt sich, dass der größte Teil (35 Prozent) der potenziellen Bahn-Auspendler/-innen entlang des S-Bahn Kerns wohnt. Ein Teil davon betrifft die S45 und ein Teil die Stammstrecke. Über 20 Prozent wohnen an den Haltestellen Westbahnhof und Hütteldorf, aber auch die Bahnhöfe Wien Hauptbahnhof, Wien Meidling und Wien Praterstern machen rund ein Fünftel aus. Für diese Auspendler/-innen sind Verbindungen ab Hauptbahnhof bzw. Meidling über die neue Weststrecke sicherlich eine Verbesserung.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	864,1	23,4
Südachse	479,5	13,0
Pottendorfer Achse	43,3	1,2
Ostachse	20,1	0,5
Pressburgerbahn	91,6	2,5
Marchegger Ostbahn	95,0	2,6
Nordachse	196,1	5,3
Laaer Ostachse	119,8	3,2
Nordwestbahn	196,9	5,3
KFJ-Achse	294,5	8,0
S-Bahn-Kern	1.288,4	34,9
Summe	3.689,2	100,0

Tabelle 13: Auspendler/-innen an der Westachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	565,9	15,3	15,3
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	287,3	7,8	23,1
Südachse	Wien Meidling	239,6	6,5	29,6
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	219,0	5,9	35,6
Westachse	Wien Hütteldorf	194,2	5,3	40,8
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	141,2	3,8	44,6
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	130,4	3,5	48,2
Südachse	Wien Liesing	129,1	3,5	51,7
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	108,4	2,9	54,6
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	99,8	2,7	57,3
Nordachse	Wien Simmering	94,4	2,6	59,9
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	92,6	2,5	62,4
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	92,2	2,5	64,9
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	90,1	2,4	67,3
KFJ-Achse	Wien Spittelau	83,5	2,3	69,6
S-Bahn-Kern	Wien Gersthof	76,4	2,1	71,7
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	70,0	1,9	73,6
Westachse	Wien Penzing	61,2	1,7	75,2
Südachse	Wien Atzgersdorf	60,7	1,6	76,9
KFJ-Achse	Wien Heiligenstadt	54,4	1,5	78,3
	Verbleibende 39 Haltestellen	798,9	21,7	100,0
	Summe	3.689,2	100,0	

Tabelle 14: Auspendler/-innen an der Westachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Bei den Zielen der Auspendler/-innen zeigt sich, dass fast 60 Prozent die Bahnhöfe in St. Pölten betreffen – von guten Verbindungen aus Wien nach St. Pölten könnten demnach über 2.000 Bahn-Pendler/-innen profitieren.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesam [%]t	Anteil Kumuliert [%]
St. Pölten Hbf.	1.607,7	43,6	43,6
St. Pölten Porschestraße	341,5	9,3	52,8
St. Pölten Alpenbahnhof (Traisentalbahn)	208,6	5,7	58,5
Purkersdorf b. Wien Zentrum	129,9	3,5	62,0
Spratzern Bahnst	120,8	3,3	65,3
Rohrbach/Gölsen	111,5	3,0	68,3
Purkersdorf b. Wien Sanatorium	109,7	3,0	71,3
Tullnerbach-Pressbaum	108,6	2,9	74,2
Unterpurkersdorf	101,8	2,8	77,0
Amstetten NÖ	88,3	2,4	79,4
Maria Anzbach	64,1	1,7	81,1
Neulengbach Stadt	48,7	1,3	82,4
Michelhausen	38,7	1,0	83,5
Herzogenburg	36,0	1,0	84,5
Tullnerfeld	35,2	1,0	85,4
St. Georgen am Steinfeld	35,0	0,9	86,4
St. Pölten Traisenpark	34,4	0,9	87,3
Kreisbach	31,2	0,8	88,1
Melk	26,4	0,7	88,9
Spratzern	25,2	0,7	89,5
Verbleibende 73 Haltestellen	386,0	10,5	100,0
Summe	3.689,2	100,0	

Tabelle 15: Auspendler/-innen auf der Westachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.2 Südachse

An der Südachse leben im Einzugsbereich der Haltestellen rund 53.000 Arbeitnehmer/-innen – aus Sicht der Betriebe haben rund 52.000 Arbeitnehmer/-innen ihre Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Bahnhaltstellen. Werden diese Zahlen gewichtet so ergeben sich auf der Südachse gewichtete Pendlerpotenziale von über 23.400 Personen am Wohn- und knapp über 23.200 am Arbeitsort. Wie auch schon bei der Westachse sind die gewichteten Pendlerpotenziale im kurzen Distanzbereich mit 68 Prozent wesentlich größer als im MIV-Segment. Insgesamt sind die gewichteten Pendlerpotenziale am Wohnort um ein Drittel und am Arbeitsort um 15 Prozent höher als auf der Westachse. Damit wurden an der Südachse mit einem Gesamtaufkommen (Wohnort+Arbeitsort) von über 46.600 gewichteten Pendlerpotenzialen nach dem S-Bahn-Kern die zweitgrößten Pendlerpotenziale gefunden.

	Personen im Einzugsbereich	Gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	24.425	15.904,6	68
MIV Wohnort	28.394	7.505,8	32
Summe Wohnort	52.819	23.410	100
SLOW Arbeitsort	22.008	14.297,2	62
MIV Arbeitsort	29.743	8.907,5	38
Summe Arbeitsort	51.751	23.205	100

Tabelle 16: Südachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.2.1 Potenziale an der Südachse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Tabelle 17 gibt jene Haltestellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen aus Wohnortssicht wieder. Hier zeigt sich dass die vier stärksten Haltestellen Wien Meidling, Mödling, Wien Liesing und Baden b. Wien schon die Hälfte des gesamten Potenzials aus Wohnortssicht abdecken. In Summe befinden sich an den 20 stärksten Haltestellen nahezu 90 Prozent des gesamten gewichteten Pendlerpotenzials der Südachse. Zu erwähnen ist, dass die nicht näher dargestellten 10 Prozent noch immer gewichtete Potenziale von rund 2.300 täglichen Pendler/-innen umfassen.

Hinsichtlich der gewichteten Pendlerpotenziale in Fahrradeinzugsbereich zeigen sich wieder sehr starke Unterschiede. So entfallen etwa in Sollenau, Wien Hetzendorf, Gumpoldskirchen, Perchtoldsdorf, Pfaffstätten, Wr. Neustadt Hbf. zwischen 99 und 81 Prozent der gewichteten Pendlerpotenziale auf Arbeitnehmer/-innen, die in Raddistanzen von den Haltestellen entfernt wohnen. Besonders ungünstig zeigt sich diesbezüglich Guntramsdorf Thallern, hier wohnen nur 19 Prozent im näheren Einzugsbereich der Bahnhöfe. Bei Liesing mit seinem Potenzial von insgesamt rund 2700 Pendler/-innen wird auch der Einzugsbereich mit dem Pkw sehr deutlich.

Bike & Ride

Die Analysen zeigen, dass auf der Südachse zum Erhebungszeitpunkt rund 2.150 Fahrradabstellplätze zur Verfügung standen (über 1.200 weniger als an der Westachse). Für Pendler/-innen, die in den näheren Einzugsbereichen vermehrt mit dem Fahrrad zur Bahn kommen möchten, ergibt sich damit ein Bedarf von zusätzlichen rund 3.100 Abstellplätzen. Für Wien zeigt sich erheblicher Bedarf in Wien Meidling und Wien Liesing mit über 700 bzw. rund 470 Abstellplätzen. In der Region besteht Handlungsbedarf vorrangig in Brunn-Maria Enzersdorf, Mödling und Perchtoldsdorf wo rund 260, 240 und 130 Abstellplätze fehlen. Auch an zahlreichen weiteren Haltestellen besteht Bedarf an Radabstellanlagen im Ausmaß von mehr als je 70 Plätzen, die Details dazu finden sich in Anhang drei.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		Kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Wien Meidling	2.634,2	74,5	902,6	25,5	3.536,8	15,1	15,1	
Mödling	2.511,4	72,0	976,5	28,0	3.487,9	14,9	30,0	
Wien Liesing	1.301,0	49,0	1.355,2	51,0	2.656,2	11,3	41,4	
Baden b. Wien	1.268,6	60,8	816,9	39,2	2.085,5	8,9	50,3	
Brunn-Maria Enzersdorf	1.022,5	71,2	413,5	28,8	1.436,0	6,1	56,4	
Wr. Neustadt Hbf.	1.034,9	80,8	245,6	19,2	1.280,5	5,5	61,9	
Bad Vöslau	595,9	70,2	253,4	29,8	849,3	3,6	65,5	
Wien Atzgersdorf	604,9	78,5	165,9	21,5	770,8	3,3	68,8	
Perchtoldsdorf	611,4	85,7	101,9	14,3	713,3	3,0	71,8	
Leobersdorf	364,4	60,7	235,6	39,3	600,0	2,6	74,4	
Felixdorf	369,3	64,0	207,8	36,0	577,1	2,5	76,9	
Wien Hetzendorf	450,6	92,8	35,1	7,2	485,7	2,1	78,9	
Guntramsdorf Thallern	74,7	18,8	323,5	81,2	398,2	1,7	80,6	
Gumpoldskirchen	318,6	87,4	46,1	12,6	364,7	1,6	82,2	
Neunkirchen NÖ	219,9	60,3	144,8	39,7	364,7	1,6	83,8	
Pfaffstätten	304,1	85,1	53,4	14,9	357,6	1,5	85,3	
Enzesfeld-Lindabrunn	177,3	72,4	67,5	27,6	244,8	1,0	86,3	
Berndorf/Triesting Stadt	150,6	62,6	90,1	37,4	240,7	1,0	87,4	
Ternitz	113,3	61,5	71,0	38,5	184,3	0,8	88,1	
Sollenau	179,8	98,5	2,7	1,5	182,5	0,8	88,9	
Verbleibende 51 Stationen	1.597,1	61,6	996,6	38,4	2.593,7	11,1	100,0	
Gesamt	15.904,6	67,9	7.505,8	32,1	23.410,4			

Tabelle 17: Südachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

gewichtete Potenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Arbeitsplätze sind Wien Meidling, Wien Liesing, Guntramsdorf Thallern, Mödling und Brunn-Maria Enzersdorf große Zentren und vereinen bereits mehr als drei Viertel der gewichteten Pendlerpotenziale auf sich. Allerdings sind die Potenziale in Bezug auf die Einzugsdistanzen regional sehr unterschiedlich verteilt. So befinden sich von den knapp 3.000 Arbeitsplätzen bei Guntramsdorf Thallern nur 3,4 Prozent in Raddistanzen, der weitaus überwiegende Teil ist vom Bahnhof aus nur motorisiert erreichbar. Auffallend sind auch die weiten Einzugsbereiche von Leobersdorf und Liesing. Abgebildet sind in Tabelle 18 auch die aus den Potenzialen aus Wohn- und Arbeitsort summierten Gesamtfrequenzen je Haltestelle. Guntramsdorf Thallern kommt deshalb so häufig vor, weil die Arbeitsplätze des IZ NÖ Süd in Guntramsdorf in den äußeren Haltestellenpotenzialringen zu liegen kommen und die näher gelegene Badener Bahn (Haltestelle Wiener Neudorf Griesfeld) nicht Bestandteil dieser Analyse war.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumuliert %	Gesamt- frequenz [N]
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Wien Meidling	6.720,7	86,4	1.058,7	13,6	7.779,4	33,5	33,5	11.316,2	
Wien Liesing	1.241,4	40,0	1.865,3	60,0	3.106,8	13,4	46,9	5.763,0	
Guntramsdorf Thallern	101,0	3,4	2.857,9	96,6	2.958,8	12,8	59,7	3.357,0	
Mödling	1.483,9	60,0	987,6	40,0	2.471,5	10,7	70,3	5.959,4	
Brunn-Maria Enzersdorf	621,8	44,0	791,4	56,0	1.413,2	6,1	76,4	2.849,2	
Perchtoldsdorf	731,6	81,5	165,9	18,5	897,6	3,9	80,3	1.610,9	
Wien Atzgersdorf	700,4	80,2	172,9	19,8	873,3	3,8	84,0	1.644,1	
Wien Hetzendorf	613,9	95,1	31,5	4,9	645,3	2,8	86,8	1.131,1	
Baden b. Wien	461,3	78,0	129,9	22,0	591,1	2,5	89,4	2.676,6	
Gumpoldskirchen	344,0	68,9	155,5	31,1	499,5	2,2	91,5	864,2	
Wr. Neustadt Hbf.	287,9	68,4	132,7	31,6	420,6	1,8	93,3	1.701,1	
Leobersdorf	83,0	32,7	170,8	67,3	253,9	1,1	94,4	853,8	
Bad Vöslau	138,3	81,4	31,7	18,6	169,9	0,7	95,2	1.019,3	
Feuerwerksanstalt	83,6	71,7	32,9	28,3	116,5	0,5	95,7	156,0	
Felixdorf	81,3	84,0	15,5	16,0	96,8	0,4	96,1	673,9	
Enzesfeld-Lindabrunn	48,1	65,7	25,2	34,3	73,3	0,3	96,4	318,1	
Kottingbrunn	71,6	99,0	0,7	1,0	72,3	0,3	96,7	239,8	
Neunkirchen NÖ	45,6	68,4	21,0	31,6	66,7	0,3	97,0	431,4	
Hirtenberg	38,9	67,1	19,1	32,9	58,0	0,2	97,2	174,1	
Wr. Neustadt Nord	52,7	91,6	4,8	8,4	57,5	0,2	97,5	140,4	
Verbleibende 46 Haltestellen	346,3	59,4	236,5	40,6	582,7	2,5	100,0	3.735,4	
Gesamt	14.297,2	61,6	8.907,5	38,4	23.204,7			46.615,1	

Tabelle 18: Südachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.2.2 Pendelrouten an der Südachse

Die Analysen ergeben gewichtete Potenziale von knapp 14.100 bei den Einpendler/-innen und von etwas mehr als 8.500 bei den Auspendler/-innen. Datengrundlage waren rund 19.900 Personen bei den Ein- und über 13.900 bei den Auspendler/-innen.

Beim Routing wurden bei den Einpendler/-innen 68 Wohnhaltestellen und 56 Haltestellen am Arbeitsort in den Analysen als relevant erachtet und in die Berechnungen einbezogen.

Bei den Auspendler/-innen waren es 61 Haltestellen am Wohnort in Wien und 54 Stationen am Arbeitsort in Niederösterreich. Im Vergleich zur Weststrecke fällt auch auf, dass die gewichteten Pendlerpotenziale im Verhältnis zum gesamten Potenzial bei den Einpendlern höher und bei den Auspendler/-innen geringer sind. Das kann als Indiz dafür gedeutet werden, dass die Wohnzentren auf der Südstrecke stärker an der Bahn ausgerichtet sind, als auf der Westachse. Umgekehrt sind die Betriebsansiedelungen auf der Südbahn jedoch schlechter auf die Bahn ausgerichtet, als dies bei der Westachse ist, obwohl die Ziele mit 54 auf wesentlich weniger Haltestellen ausgerichtet sind, als

auf der Weststrecke (93). Die Durchschnittlichen gewichteten Pendlerpotenziale je Wohnhaltestelle sind mit 207 in der Region bzw. 140 in Wien 2,4- bzw. 2,2-mal so hoch, wie auf der Weststrecke. Bei den Auspendlern zeigt sich die Arbeitsplatzkonzentration, indem die gewichteten Pendlerpotenziale je Haltestelle am Arbeitsort vier Mal so hoch sind, wie auf der Weststrecke.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	19.866,0	13.931,0
gewichtetes Pendlerpotenzial	14.077,6	8.509,5
Prozentsatz [%]	70,9	61,1
Anzahl Routen	1.739,0	893,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	68,0	61,0
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	56,0	54,0
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	207,0	139,5
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	251,4	157,6

Tabelle 19: Südachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

In Bezug auf die errechneten Wohnortpotenziale bei den Einpendler/-innen fallen vor allem Mödling, Baden b. Wien, Brunn-Maria Enzersdorf und Wr. Neustadt Hbf. auf – hier könnten mehr als die Hälfte der Pendler/-innen ihre Arbeitswege beginnen. Die 20 stärksten Haltestellen decken 87 Prozent des Potenzials ab (bei der Weststrecke sind es mit rund 69 Prozent knapp 20 Prozent weniger), ein Indiz für die dichtere Siedlungsstruktur entlang der Südachse.

Auch auf der Südachse stellt sich die Frage, welche Umsteigerelationen auf die Bahn in Wien von Relevanz sind. Es zeigt sich, dass wiederum 40 Prozent auf Haltestellen im S-Bahn Kern angewiesen sind – so entfallen etwa auf die Bereiche Wien Mitte und Praterstern über 22 Prozent der potenziellen Bahn-Pendler/-innen. Immerhin 18 Prozent haben ihren Arbeitsplatz an Haltestellen entlang der Südachse. Vorrangig sind dies Meidling und Liesing. Fast 2.000 Arbeitnehmer/-innen (rund 14 Prozent) haben ihren Arbeitsplatz an Haltestellen der Westachse – wobei 1.500 (rund 11 Prozent) auf den Bereich des Westbahnhofes entfallen.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Mödling	2.815,7	20,0	20,0
Baden b. Wien	1.807,9	12,8	32,8
Brunn-Maria Enzersdorf	1.180,2	8,4	41,2
Wr. Neustadt Hbf.	1.092,1	7,8	49,0
Wien Liesing	730,8	5,2	54,2
Bad Vöslau	729,3	5,2	59,4
Perchtoldsdorf	587,5	4,2	63,5
Leobersdorf	535,7	3,8	67,3
Felixdorf	417,6	3,0	70,3
Guntramsdorf Thallern	356,3	2,5	72,8
Gumpoldskirchen	335,5	2,4	75,2
Neunkirchen NÖ	331,0	2,4	77,6
Pfaffstätten	224,6	1,6	79,2
Enzesfeld-Lindabrunn	204,2	1,5	80,6
Berndorf/Triesting Stadt	193,7	1,4	82,0
Sollenau	176,3	1,3	83,2
Gloggnitz	152,7	1,1	84,3
Kottingbrunn	149,4	1,1	85,4
Wöllersdorf/Piesting	145,7	1,0	86,4
Ternitz	136,6	1,0	87,4
Verbleibende 48 Haltestellen	1.774,8	12,6	100,0
Summe	14.077,6	100,0	

Tabelle 20: Einpendler/-innen an der Südachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	1.947,6	13,8
Südachse	2.568,3	18,2
Pottendorfer Achse	743,8	5,3
Ostachse	14,4	0,1
Pressburgerbahn	434,5	3,1
Marchegger Ostbahn	124,8	0,9
Nordachse	658,2	4,7
Laaer Ostachse	417,3	3,0
Nordwestbahn	360,7	2,6
KFJ-Achse	1.089,2	7,7
S-Bahn-Kern	5.718,8	40,6
Summe	14.077,6	100,0

Tabelle 21: Einpendler/-innen an der Südachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	1.618,9	11,5	11,5
Westachse	Wien Westbahnhof	1.507,1	10,7	22,2
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	1.501,6	10,7	32,9
Südachse	Wien Meidling	1.456,7	10,3	43,2
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	878,0	6,2	49,5
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	866,3	6,2	55,6
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	743,8	5,3	60,9
Südachse	Wien Liesing	660,3	4,7	65,6
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	627,2	4,5	70,0
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	299,8	2,1	72,2
Westachse	Wien Hütteldorf	283,0	2,0	74,2
Nordachse	Wien Simmering	280,8	2,0	76,2
Südachse	Wien Atzgersdorf	269,2	1,9	78,1
S-Bahn-Kern	Wien Speising	236,4	1,7	79,8
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	214,1	1,5	81,3
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	179,4	1,3	82,6
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	159,5	1,1	83,7
Südachse	Wien Hetzendorf	157,8	1,1	84,8
Pressburgerbahn	Wien Geiselbergstraße	155,2	1,1	85,9
Nordachse	Wien Haidestraße	137,3	1,0	86,9
	Verbleibende 36 Haltestellen	1.845,1	13,1	100,0
	Summe	14.077,6	100,0	

Tabelle 22: Einpendler/-innen auf der Südachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen zeigt sich, dass ein Drittel entlang der Haltestellen im S-Bahn Kern zu Hause ist, 24 Prozent an der Südachse und rund 16 Prozent entlang der Westachse. Alleine im Einzugsbereich des Hauptbahnhofes wohnen mit über 900 potenziellen Bahn-Auspendler/-innen über 10 Prozent des gesamten Potenzials. Ein noch etwas größeres Potenzial konnte für den Bereich des Westbahnhofes ermittelt werden.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	1.378,6	16,2
Südachse	2.025,0	23,8
Pottendorfer Achse	194,0	2,3
Ostachse	72,5	0,9
Pressburgerbahn	301,3	3,5
Marchegger Ostbahn	228,4	2,7
Nordachse	553,6	6,5
Laaer Ostachse	230,3	2,7
Nordwestbahn	367,0	4,3
KFJ-Achse	386,8	4,5
S-Bahn-Kern	2.772,1	32,6
Summe	8.509,5	100,0

Tabelle 23: Auspendler/-innen an der Südachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	991,7	11,7	11,7
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	915,2	10,8	22,4
Südachse	Wien Meidling	891,4	10,5	32,9
Südachse	Wien Liesing	569,3	6,7	39,6
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	421,4	5,0	44,5
Südachse	Wien Atzgersdorf	364,7	4,3	48,8
Nordachse	Wien Simmering	327,2	3,8	52,7
Westachse	Wien Hütteldorf	264,8	3,1	55,8
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	252,9	3,0	58,7
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	249,1	2,9	61,7
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	194,0	2,3	63,9
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	189,7	2,2	66,2
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	187,5	2,2	68,4
Südachse	Wien Hetzendorf	168,0	2,0	70,4
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	162,8	1,9	72,3
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	160,7	1,9	74,2
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	159,2	1,9	76,0
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	143,2	1,7	77,7
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	141,3	1,7	79,4
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	110,2	1,3	80,7
	Verbleibende 41 Haltestellen	1.645,3	19,3	100,0
	Summe	8.509,5	100,0	

Tabelle 24: Auspendler/-innen an der Südachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Bei den Zielen, also den Haltestellen am Arbeitsort zeigt sich, dass mehr als drei Viertel auf die vier Stationen Guntramsdorf Thallern, Mödling, Brunn-Maria Enzersdorf und Perchtoldsdorf entfallen. Wobei die gewichteten Pendlerpotenziale in Guntramsdorf Thallern (wie Tabelle 18 zeigt) nur zu lukrieren sind, wenn leistungsfähige Zubringer zwischen den Betrieben und der Haltestelle eingerichtet sind.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Guntramsdorf Thallern	2.765,8	32,5	32,5
Mödling	1.895,3	22,3	54,8
Brunn-Maria Enzersdorf	1.129,7	13,3	68,1
Perchtoldsdorf	771,9	9,1	77,1
Baden b. Wien	345,5	4,1	81,2
Wr. Neustadt Hbf.	289,3	3,4	84,6
Wien Liesing	283,9	3,3	87,9
Gumpoldskirchen	241,5	2,8	90,8
Bad Vöslau	128,3	1,5	92,3
Felixdorf	87,1	1,0	93,3
Feuerwerksanstalt	78,5	0,9	94,2
Leobersdorf	56,0	0,7	94,9
Wr. Neustadt Nord	52,7	0,6	95,5
Kottingbrunn	30,2	0,4	95,8
Neunkirchen NÖ	29,7	0,3	96,2
Ternitz	27,9	0,3	96,5
St. Egyden am Steinfeld	27,3	0,3	96,8
Weissenbach-Neuhaus	26,1	0,3	97,1
Pottenstein/Triesting	24,0	0,3	97,4
Markt Piesting Harzwerk	18,0	0,2	97,6
Verbleibende 34 Haltestellen	200,9	2,4	100,0
Summe	8.509,5	100,0	

Tabelle 25: Auspendler/-innen auf der Südachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region.

4.3 Äußere Aspangbahn

Die Analysen der äußeren Aspangbahn ergeben an den Haltestellen am Wohnort gewichtete Pendlerpotenziale von 752 und am Arbeitsort welche von 120 Pendler/-innen. Vergleicht man die gewichteten Pendlerpotenziale der Wiener Ein- und Auspendler/-innen an den Bahnachsen im Süden Wiens (Südachse, Äußere und Innere Aspangbahn, Mattersburgerbahn und Pottendorfer Achse) so finden sich an der Äußeren Aspangbahn die geringsten gewichteten Pendlerpotenziale.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV[%]
SLOW Wohnort	630	389,5	52
MIV Wohnort	974	362,8	48
Summe Wohnort	1.604	752	100
SLOW Arbeitsort	116	80,4	67
MIV Arbeitsort	167	39,8	33
Summe Arbeitsort	283	120	100

Tabelle 26: Äußere Aspangbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.3.1 Potenziale an der Äußeren Aspangbahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Tabelle 27 gibt einen Überblick über die gewichteten Pendlerpotenziale der einzelnen Haltestellen der Aspangbahn. Bad Erlach, Lanzenkirchen und Pitten decken über 50 Prozent der gefundenen gewichteten Pendlerpotenziale aus Sicht der Wohnorte ab.

Bike & Ride

Die rund 320 Fahrradabstellplätze an der Äußeren Aspangbahn übererfüllen das Ziel, dass 20 Prozent des Potenzials das Rad Nutzen sollten. Demnach gibt es keinen Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt	kumuliert
	N	[%]	N	[%]	N	[%]	
Bad Erlach	108,3	61,1	68,9	38,9	177,2	23,6	23,6
Lanzekirchen	46,3	43,7	59,7	56,3	105,9	14,1	37,6
Pitten	46,9	45,7	55,8	54,3	102,6	13,6	51,3
Aspang Markt	50,6	57,8	36,9	42,2	87,5	11,6	62,9
Edlitz-Grimmenstein	31,8	39,6	48,7	60,4	80,5	10,7	73,6
Scheiblingkirchen-Warth	16,3	34,1	31,4	65,9	47,6	6,3	79,9
Sautern-Schiltern	28,3	67,1	13,8	32,9	42,1	5,6	85,5
Brunn/Pitten	31,9	100,0	0,0	0,0	31,9	4,2	89,8
Ausschlag-Zöbern	1,3	5,0	24,0	95,0	25,2	3,4	93,1
Seebenstein	13,3	57,9	9,7	42,1	23,0	3,1	96,2
Gleißfeld	10,6	50,8	10,3	49,2	20,9	2,8	99,0
Petersbaumgarten	4,0	52,5	3,6	47,5	7,7	1,0	100,0
Gesamt	389,5	51,8%	362,8	48,2%	752,3		

Tabelle 27: Äußere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW).

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Arbeitsstätten sind Ausschlag-Zöbern, Bad Erlach und Aspang Markt die stärksten Haltestellen – wobei die absoluten Zahlen mit rund 32, 21 und 18 sehr bescheiden sind.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt	kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]	N	[%]		
Ausschlag-Zöbern	30,5	97,0	1,0	3,0	31,5	26,2	26,2	56,7
Bad Erlach	15,2	72,7	5,7	27,3	20,9	17,4	43,5	198,1
Aspang Markt	6,6	37,4	11,0	62,6	17,6	14,7	58,2	105,1
Pitten	11,8	70,0	5,1	30,0	16,9	14,1	72,2	119,6
Lanzekirchen	4,0	32,2	8,4	67,8	12,4	10,3	82,6	118,3
Edlitz-Grimmenstein	4,6	37,9	7,5	62,1	12,1	10,1	92,7	92,6
verbleibende 4	7,7	87,5	1,1	12,5	8,8	7,3	100,0	182,1
Gesamt	80,4	66,9	39,8	33,1	120,2			872,5

Tabelle 28: Äußere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.3.2 Pendelrouten an der Äußeren Aspangbahn

Tabelle 29 gibt die Eckdaten der Routing-Analysen wieder. Die durchschnittlichen gewichteten Pendlerpotenziale je Wohnhaltestelle aus Einpendler/-innensicht liegen mit 55 unter jenen der anderen Bahnachsen im Süden. Besonders aus Sicht der Auspendler werden sehr geringe gewichtete Pendlerpotenziale sichtbar.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	974,0	120,0
gewichtetes Pendlerpotenzial	663,9	81,8
Prozentsatz [%]	68,2	68,2
Anzahl Routen	261,0	73,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	12,0	33,0
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	50,0	9,0
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	55,3	2,5
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	13,3	9,1

Tabelle 29: Äußere Aspangbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Bei den gewichteten Einpendler/-innenpotenzialen zeigt sich, dass rund drei Viertel der Arbeitnehmer/-innenpotenziale für die Bahn auf die fünf Haltestellen Bad Erlach, Pitten, Lanzenkirchen, Aspang Markt und Edlitz-Grimmenstein entfallen.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Bad Erlach	151,8	22,9	22,9
Pitten	93,7	14,1	37,0
Lanzenkirchen	89,5	13,5	50,5
Aspang Markt	77,9	11,7	62,2
Edlitz-Grimmenstein	76,6	11,5	73,7
Scheiblingkirchen-Warth	39,5	5,9	79,7
Sautern-Schiltern	33,0	5,0	84,6
Brunn/Pitten	28,8	4,3	89,0
Ausschlag-Zöbern	25,0	3,8	92,7
Seebenstein	21,3	3,2	95,9
Gleißfeld	20,1	3,0	99,0
Petersbaumgarten	6,9	1,0	100,0
Summe	663,9	100,0	

Tabelle 30: Einpendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

In Bezug auf die Zielorte in Wien liegt der S-Bahn Kern mit über 40 Prozent der Pendler/-innen ganz vorne, 16 Prozent entfallen auf den Bereich der Südachse und rund 13 Prozent auf die Westachse. Betrachtet man die Haltestellen am S-Bahn Kern genauer, so zeigt sich, dass über 200 Pendler (also 30 Prozent des Potenzials des Routings) die Ziele Wien Mitte-Landstraße, Wien Praterstern und Wien Hauptbahnhof haben. Bei der Südachse dominieren die Bereiche Wien Meidling und Wien Liesing mit rund 90 Pendler/-innen (entspricht rund 14 Prozent des Potenzials auf der äußeren Aspengbahn). Bei der Westachse sind Destinationen im Bereich des Westbahnhofs im Vordergrund – über 11 Prozent oder rund 75 Pendler/-innen haben in diesem Gebiet ihre Arbeitsplätze. Die verbleibenden über 100 Pendler/-innen verteilen sich auf 35 Zielhalte im Wiener Stadtgebiet.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	88,6	13,3
Südachse	106,8	16,1
Pottendorfer Achse	30,8	4,6
Ostachse	0,7	0,1
Pressburgerbahn	28,8	4,3
Marchegger Ostbahn	11,6	1,7
Nordachse	31,1	4,7
Laaer Ostachse	27,6	4,2
Nordwestbahn	20,5	3,1
KFJ-Achse	46,7	7,0
S-Bahn-Kern	270,7	40,8
Summe	663,9	100,0

Tabelle 31: Einpendler/-innen an der äußeren Aspengbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	83,8	12,6	12,6
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	75,6	11,4	24,0
Westachse	Wien Westbahnhof	75,2	11,3	35,3
Südachse	Wien Meidling	61,8	9,3	44,7
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	45,8	6,9	51,6
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	40,3	6,1	57,6
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	30,8	4,6	62,3
Südachse	Wien Liesing	28,0	4,2	66,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	24,9	3,8	70,2
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	20,8	3,1	73,4
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	16,1	2,4	75,8
Nordachse	Wien Simmering	15,1	2,3	78,1
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	14,3	2,2	80,2
Westachse	Wien Hütteldorf	12,4	1,9	82,1
Südachse	Wien Atzgersdorf	10,4	1,6	83,7
	verbleibende 35 Haltestellen	108,5	16,3	100,0
	Summe	663,9	100,0	

Tabelle 32: Einpendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen entfallen nennenswerte gewichtete Wohnortpotenziale lediglich auf die Westachse (19 Pendler/-innen), namentlich betrifft dies den Westbahnhof mit rund 15 potenziellen Auspendler/-innen. Alle anderen Stationen haben gewichtete Pendlerpotenziale, die unter 10 liegen und daher nicht näher dargestellt werden.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	18,9	23,1
Südachse	7,9	9,7
Pottendorfer Achse	1,3	1,5
Pressburgerbahn	2,0	2,4
Marchegger Ostbahn	1,8	2,2
Nordachse	4,7	5,8
Laaer Ostachse	3,0	3,6
Nordwestbahn	1,4	1,7
KFJ-Achse	6,6	8,0
S-Bahn-Kern	34,4	42,0
Summe	81,8	100,0

Tabelle 33: Auspendler/-innen an der äußeren Aspangbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

Bei den Haltestellen am Arbeitsort in der Region zeigen sich nennenswerte gewichtete Pendlerpotenziale an vier Haltepunkten, nämlich in Ausschlag-Zöbern mit etwas über 31 gPP (entspricht 38,4 Prozent), Aspang Markt mit rund 16 (entspricht 19,1 Prozent), Pitten mit 15 (18,4 Prozent) sowie Bad Erlach mit 11 (entspricht 13,4 Prozent) an potenziellen Bahn-Auspendler/-innen.

4.4 Innere Aspangbahn

Die Analyse der Ein- und Auspendler/-innen und einer möglichen Nutzung der inneren Aspangbahn zeigt, dass aus Wohnsicht über 8.200 Arbeitnehmer/-innen an der inneren Aspangbahn wohnen, nach Gewichtung ergibt sich ein Pendler/-innenpotenzial von knapp 3.800 Bahn-Pendler/-innen. Dabei zeigt sich, dass weniger als die Hälfte der Pendler/-innen in Fahrraddistanzen von den Haltestellen entfernt wohnt, der Großteil benötigt den Pkw um die Bahn zu erreichen. Im Vergleich mit den gewichteten Pendlerpotenzialen am Wohnort der anderen südlichen Bahnachsen liegt die Innere Aspangbahn hinter der Südachse und der Pottendorfer Achse.

Aus Sicht der Arbeitsplätze zeigt sich, dass 5.173 Personen ihre Arbeitsplätze an der inneren Aspangbahn haben, nach Gewichtung bleibt ein Potenzial von 2.335. Im Gegensatz zu den Wohnsiedlungen ergibt sich hier allerdings, dass etwas mehr als 60 Prozent der Arbeitsstellen im Nahebereich der Bahn liegen. Solch günstige Rahmenbedingungen finden sich nur an der Südachse.

	Personen im Einzugsbereich	Gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	3.976	1.852,0	49
MIV Wohnort	4.288	1.929,7	51
Summe Wohnort	8.264	3.782	100
SLOW Arbeitsort	2.405	1.417,3	61
MIV Arbeitsort	2.768	918,0	39
Summe Arbeitsort	5.173	2.335	100

Tabelle 34: Innere Aspangbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.4.1 Potenziale an der Inneren Aspangbahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Aus Wohnortssicht sind die Haltestellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen Traiskirchen Aspangbahn, Maria Lanzendorf und Laxenburg-Biedermannsdorf. An diesen drei Haltestellen wurden gewichtete Pendlerpotenziale von über 1500 errechnet, damit entfallen alleine auf diese drei Stationen mehr als die Hälfte des gesamten Einpendler/-innenpotenzials auf der inneren Aspangbahn.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Traiskirchen Aspangbahn	367,1	50,1	364,9	49,9	732,0	19,4	19,4	
Maria Lanzendorf	360,9	54,6	300,4	45,4	661,3	17,5	36,8	
Laxenburg-Biedermannsdorf	359,3	61,9	221,3	38,1	580,6	15,4	52,2	
Guntramsdorf Kaiserau	165,8	32,3	347,0	67,7	512,8	13,6	65,8	
Oberwaltersdorf	234,2	59,9	157,0	40,1	391,2	10,3	76,1	
Trumau	105,2	28,3	266,4	71,7	371,7	9,8	85,9	
Teesdorf	60,4	27,1	162,7	72,9	223,1	5,9	91,8	
Möllersdorf Aspangbahn	115,2	58,9	80,3	41,1	195,5	5,2	97,0	
Tattendorf	83,9	73,9	29,6	26,1	113,6	3,0	100,0	
Gesamt	1.852,0	49,0	1.929,7	51,0	3.781,7			

Tabelle 35: Innere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Bike & Ride

Bei der Inneren Aspangbahn konnten keine Radabstellanlagen ermittelt werden, damit ergibt sich ein Bedarf an rund 760 neuen Abstellanlagen für Fahrräder. Allen voran betrifft dies Traiskirchen mit rund 150, Maria Lanzendorf mit rund 130 und Laxenburg-Biedermannsdorf mit rund 120 neuen Radabstellplätzen. Weiteren Bedarf ergeben die Berechnungen auch in Guntramsdorf Kaiserau, Oberwaltersdorf und Trumau, hier fehlen rund 100, 80 bzw. 70 Abstellplätze.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Bei den Haltestellen am Arbeitsort ist die Konzentration sogar noch größer, hier entfallen auf die stärksten drei Haltestellen mehr als zwei Drittel (1.373 Pendler/-innen) des gesamten Potenzials. Es zeigen sich auch hier regionale Unterschiede in den Einzugsbereichen, so liegen etwa in Trumau nur 25 Prozent der Betriebe im näheren Einzugsbereich, wogegen in Teesdorf 75 Prozent der Arbeitsplätze in Fahrraddistanz von der Bahnhofstabelle entfernt sind.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt	kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]	N	[%]	[%]	N
Maria Lanzendorf	666,2	75,9	211,1	24,1	877,3	37,6	37,6	1.538,6
Laxenburg-Biedermannsdorf	151,8	43,3	198,9	56,7	350,7	15,0	52,6	931,3
Guntramsdorf Kaiserau	139,0	47,8	151,5	52,2	290,5	12,4	65,0	803,3
Tattendorf	228,0	88,0	31,2	12,0	259,2	11,1	76,1	372,8
Oberwaltersdorf	77,3	39,6	118,0	60,4	195,3	8,4	84,5	586,4
Traiskirchen Aspangbahn	69,0	44,5	86,1	55,5	155,1	6,6	91,1	887,1
Trumau	26,7	27,7	69,7	72,3	96,4	4,1	95,3	468,1
Teesdorf	32,5	56,3	25,3	43,7	57,8	2,5	97,7	280,8
Möllersdorf Aspangbahn	26,8	50,7	26,2	49,3	53,0	2,3	100,0	248,5
Gesamt	1.417,3	60,7	918,0	39,3	2.335,3	100,0		6.116,9

Tabelle 36: Innere Aspangbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.4.2 Pendelrouten an der Inneren Aspangbahn

In die Routinganalysen wurden bei den Einpendler/-innen 4.288 Personen berücksichtigt, nach Gewichtung ergibt das 2.990 Pendler/-innen, bei den Auspendler/-innen sind es 2.093 und 1.486.

Besonders auffällig sind die hohen gewichteten Pendlerpotenziale je Wohnhaltestelle, sie liegen mit 382 um mehr als 60 Prozent höher als beispielsweise auf der Südachse. Auch bei den Auspendler/-innen sind die gewichteten Pendlerpotenziale je Haltestelle am Arbeitsort sehr hoch und liegen mit durchschnittlich je 165 im gleichen Rahmen wie die vergleichbaren Potenziale an der Südachse.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	4.288,0	2.093,0
gewichtetes Pendlerpotenzial	2.990,3	1.485,8
Prozentsatz [%]	69,7	71,0
Anzahl Routen	382,0	265,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	9,0	56,0
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	52,0	9,0
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	332,3	26,5
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	57,5	165,1

Tabelle 37: Innere Aspangbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Als häufigste Startpunkte beim Routing zeigen sich (wie auch oben) Traiskirchen an der Aspangbahn, Maria Lanzendorf und Laxenburg-Biedermansdorf. Hier beginnen über 50 Prozent der potenziellen Wege der Einpendler/-innen.

Bei den Zielen, also den Arbeitsplätzen in Wien, zeigt sich, dass über 37 Prozent ihren Arbeitsplatz an Haltestellen im S-Bahn Kern haben, rund 20 Prozent an der Südachse und rund 13 Prozent an der Westachse. Zu nennen ist auch die Pottendorfer Achse mit über 230 Arbeitnehmer/-innen.

Im Detail fallen im S-Bahn-Kern die Bahnhöfe Wien Mitte-Landstraße, Wien Praterstern und Wien Hauptbahnhof auf, hier haben rund 760 potenzielle Bahn-Pendler/-innen (das sind 25,4 Prozent) ihre Arbeitsplätze, auf der Südachse betrifft es hauptsächlich die Haltestellen Wien Meidling und Wien Liesing mit 500 Pendlerinnen (16,7 Prozent). Im Westen dominiert der Westbahnhof mit 280 bzw. 9,4 Prozent der potenziellen Einpendler/-innen.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Traiskirchen Aspangbahn	575,9	19,3	19,3
Maria Lanzendorf	520,1	17,4	36,7
Laxenburg-Biedermansdorf	437,2	14,6	51,3
Guntramsdorf Kaiserau	407,9	13,6	64,9
Oberwaltersdorf	316,2	10,6	75,5
Trumau	298,4	10,0	85,5
Teesdorf	190,8	6,4	91,8
Möllersdorf Aspangbahn	146,4	4,9	96,7
Tattendorf	97,4	3,3	100,0
Summe	2.990,3	100,0	

Tabelle 38: Einpendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die häufigsten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	380,4	12,7
Südachse	593,1	19,8
Pottendorfer Achse	234,3	7,8
Ostachse	5,4	0,2
Pressburgerbahn	109,7	3,7
Marchegger Ostbahn	25,2	0,8
Nordachse	169,8	5,7
Laaer Ostachse	84,7	2,8
Nordwestbahn	81,5	2,7
KFJ-Achse	186,4	6,2
S-Bahn-Kern	1.119,8	37,4
Summe	2.990,3	100,0

Tabelle 39: Einpendler/-innen an der inneren Aspengbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Südachse	Wien Meidling	342,4	11,5	11,5
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	316,2	10,6	22,0
Westachse	Wien Westbahnhof	280,4	9,4	31,4
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	251,4	8,4	39,8
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	234,3	7,8	47,6
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12 & 1-2)	191,4	6,4	54,0
Südachse	Wien Liesing	158,0	5,3	59,3
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	145,5	4,9	64,2
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	131,1	4,4	68,6
Nordachse	Wien Simmering	72,8	2,4	71,0
Westachse	Wien Hütteldorf	65,2	2,2	73,2
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	61,9	2,1	75,3
S-Bahn-Kern	Wien Speising	59,5	2,0	77,3
Südachse	Wien Atzgersdorf	56,5	1,9	79,1
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	48,9	1,6	80,8
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	38,2	1,3	82,1
Nordachse	Wien Haidestraße	36,9	1,2	83,3
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	33,3	1,1	84,4
Pressburgerbahn	Schwechat	28,8	1,0	85,4
Nordachse	Wien Stadlau	26,2	0,9	86,2
	Verbleibende 32 Haltestellen	411,4	13,8	100,0
	Summe	2.990,3	100,0	

Tabelle 40: Einpendler/-innen an der inneren Aspengbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Die Analyse der möglichen Bahn Auspendler/-innen zeigt für die Innere Aspangbahn, dass über 30 Prozent an Stationen des S-Bahn Kerns wohnen, über 17 Prozent entfallen auf die Südachse und über 12 Prozent auf die Westachse.

Tabelle 42 zeigt im Detail die konkreten gewichteten Pendlerpotenziale für die 20 stärksten Haltestellen. Die nicht näher dargestellten 330 Auspendler/-innen verteilen sich auf 36 Wohnhaltestellen in Wien.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	184,6	12,4
Südachse	258,5	17,4
Pottendorfer Achse	38,4	2,6
Ostachse	14,4	1,0
Pressburgerbahn	106,8	7,2
Marchegger Ostbahn	46,1	3,1
Nordachse	146,7	9,9
Laaer Ostachse	51,7	3,5
Nordwestbahn	104,9	7,1
KFJ-Achse	68,7	4,6
S-Bahn-Kern	465,0	31,3
Summe	1.485,8	100,0

Tabelle 41: Auspendler/-innen an der inneren Aspangbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	187,8	12,6	12,6
Südachse	Wien Meidling	130,4	8,8	21,4
Westachse	Wien Westbahnhof	125,1	8,4	29,8
Nordachse	Wien Simmering	99,1	6,7	36,5
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	70,4	4,7	41,2
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	67,4	4,5	45,8
Südachse	Wien Liesing	66,7	4,5	50,3
Westachse	Wien Hütteldorf	45,0	3,0	53,3
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	42,7	2,9	56,2
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	38,4	2,6	58,7
Südachse	Wien Atzgersdorf	34,6	2,3	61,1
Pressburgerbahn	Wien Geiselbergstraße	30,6	2,1	63,1
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	30,3	2,0	65,2
Pressburgerbahn	Schwechat	30,1	2,0	67,2
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	29,1	2,0	69,1
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	27,3	1,8	71,0
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	26,8	1,8	72,8
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	26,0	1,7	74,5
Pressburgerbahn	Wien Kaiserebersdorf	23,8	1,6	76,1
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	23,7	1,6	77,7
	Verbleibende 36 Bahnhöfe	330,9	22,3	100,0
	Summe	1.485,8	100,0	

Tabelle 42: Auspendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Bei den Zielen in Niederösterreich dominiert bei den Wiener Auspendler/-innen Maria Lanzendorf mit über 750 potenziellen Auspendler/-innen – das sind knapp über 50 Prozent des gesamten Auspendler/-innenpotenzials. Weitere Schwerpunkte sind Laxenburg-Biedermannsdorf, Tattendorf und Guntramsdorf Kaiserau.

Wie Tabelle 36 zeigt, dürften die Chancen die gewichteten Pendlerpotenziale auch tatsächlich umsetzen zu können insbesondere in Maria Lanzendorf, Laxenburg-Biedermannsdorf und vor allem Tattendorf grundsätzlich gut stehen, da über 76 bzw. in Tattendorf sogar über 92 Prozent der Arbeitsplätze im Nahebereich der Bahnhöfe liegen.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Maria Lanzendorf	751,2	50,6	50,6
Laxenburg-Biedermannsdorf	243,7	16,4	67,0
Tattendorf	217,6	14,6	81,6
Guntramsdorf Kaiserau	102,0	6,9	88,5
Oberwaltersdorf	92,1	6,2	94,7
Trumau	42,9	2,9	97,6
Traiskirchen Aspangbahn	26,2	1,8	99,3
Teesdorf	6,2	0,4	99,7
Möllersdorf Aspangbahn	4,0	0,3	100,0
Summe	1.485,8	100,0	

Tabelle 43: Auspendler/-innen an der inneren Aspangbahn – die aufkommenstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.5 Mattersburgerbahn

An der Mattersburgerbahn leben über 2.300 Arbeitnehmer/-innen die nach Wien pendeln im Einzugsbereich der Bahnhöfe, nach Gewichtung ergibt sich ein Potenzial von knapp 1.030 täglichen Bahn-Pendler/-innen. Immerhin knapp 690 Arbeitsplätze, in denen Wiener/-innen arbeiten, befinden sich entlang dieser Bahnstrecke. Nach Gewichtung bleiben 317 potenzielle Tagespendelfahrten mit der Bahn übrig. Auch hier zeigt sich, dass aus Wohnortssicht die Zugänglichkeit zur Bahn etwas schlechter ist als aus Arbeitsplatzsicht. Zum Vergleich: an der West- und an der Südachse leben 66 bzw. 68 Prozent im Nahebereich der Bahn, ihre Arbeitsplätze haben 62 bzw. sogar 74 Prozent nahe den Bahnhöfen. Bei der Mattersburger Bahn leben nur 44 Prozent der Wien Pendler/-innen im näheren Einzugsbereich und nur 52 Prozent der Arbeitsplätze sind im Nahebereich der Bahnhöfe.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	973	453,1	44
MIV Wohnort	1.335	575,8	56
Summe Wohnort	2.308	1.029	100
SLOW Arbeitsort	300	164,2	52
MIV Arbeitsort	389	153,2	48
Summe Arbeitsort	689	317	100

Tabelle 44: Mattersburgerbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.5.1 Potenziale an der Mattersburgerbahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Die drei stärksten Haltestellen aus Wohnortssicht sind Marz-Rohrbach, Bad Sauerbrunn und Mattersburg Nord. An diesen drei Haltestellen ergibt sich ein Pendler/-innenpotenzial von knapp 500 täglichen Pendelfahrten bzw. 48 Prozent des gesamten Potenzials. Auffallend ist, dass außer in Mattersburg (inkl. Nord) und Neudörfel der überwiegende Teil der Pendler/-innen die Bahnhöfe nur mit dem Pkw erreichen kann.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Marz-Rohrbach	79,8	45,0	97,7	55,0	177,6	17,3	17,3	
Bad Sauerbrunn	76,5	46,9	86,7	53,1	163,2	15,9	33,1	
Mattersburg Nord	108,7	70,5	45,5	29,5	154,2	15,0	48,1	
Wiesen-Sigleß	1,9	1,4	132,0	98,6	133,9	13,0	61,1	
Neudörfel im Bgld	75,4	61,5	47,3	38,5	122,7	11,9	73,0	
Mattersburg	53,5	51,3	50,8	48,7	104,3	10,1	83,2	
Katzelsdorf/Leitha	35,3	37,5	58,7	62,5	94,0	9,1	92,3	
Loipersbach-Schattendorf	22,0	27,9	57,0	72,1	79,0	7,7	100,0	
Gesamt	453,1	44,0	575,8	56,0	1.028,9			

Tabelle 45: Mattersburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Bike & Ride

Die Recherchen ergaben für die Mattersburgerbahn eine Verfügbarkeit von rund 100 Fahrrad Abstellplätzen. Anhand des Potenzials ergibt sich ein Mehrbedarf von 96 Fahrradabstellplätzen. Insgesamt scheinen die notwendigen Verbesserungen sehr überschaubar, so ergeben sich für Neudörfel im Bgld ein Bedarf an 25, für Marz-Rohrbach von 20 und für Loipersbach-Schattendorf einer von 16 Fahrradabstellplätzen. Weitere Details für die anderen Haltestellen finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Betriebsstandorte dominieren Mattersburg Nord und Marz-Rohrbach mit insgesamt 150 Arbeitsplätzen bzw. rund 47 Prozent des gesamten Potenzials an gewichteten Pendler/-innen am Arbeitsort. Jedoch befindet sich in Mattersburg Nord mit 55 Prozent ein Großteil der Arbeitsplätze nicht im Nahebereich der Bahn, diese sind nur mit Pkw oder ÖV Zubringern erreichbar.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt	kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]				
Mattersburg Nord	41,4	45,4	49,8	54,6	91,1	28,7	28,7	245,3
Marz-Rohrbach	45,5	76,7	13,8	23,3	59,3	18,7	47,4	236,9
Loipersbach-Schattendorf	10,8	26,0	30,7	74,0	41,5	13,1	60,5	120,5
Neudörfel im Bgld	32,2	82,3	6,9	17,7	39,1	12,3	72,8	161,8
Bad Sauerbrunn	13,2	46,3	15,3	53,7	28,6	9,0	81,8	191,7
Mattersburg	15,8	59,8	10,6	40,2	26,4	8,3	90,1	130,7
Wiesen-Sigleß	1,2	5,4	20,9	94,6	22,1	7,0	97,1	156,0
Katzelsdorf/Leitha	4,2	45,0	5,1	55,0	9,3	2,9	100,0	103,3
Summe	164,2	51,7	153,2	48,3	317,4			1.346,3

Tabelle 46: Mattersburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.5.2 Pendelrouten an der Mattersburgerbahn

In die Analysen der Routings wurden bei den Einpendler/-innen nach Wien 1.340 Personen einbezogen. Sie ergeben ein Potenzial von 855 Pendler/-innen. Bei den Auspendler/-innen waren es 303 Personen, nach Gewichtung ergibt sich ein Wert von rund 241 Bahnpendler/-innen. Die gewichteten Pendlerpotenziale je Wohnhaltestelle sind mit über 100 beträchtlich, aus Sicht der Arbeitsorte in der Region sind die gewichteten Pendlerpotenziale mit 30 je Haltestelle eher gering.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	1.340,0	303,0
gewichtetes Pendlerpotenzial	855,0	241,3
Prozentsatz [%]	63,8	79,6
Anzahl Routen	277,0	135,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	8,0	39,0
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	51,0	8,0
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	106,9	6,2
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	16,8	30,2

Tabelle 47: Mattersburgerbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Bei den Routings zeigen sich als stärkste Haltestellen Marz-Rohrbach, Bad Sauerbrunn und Wiesen-Sigleß. Hier haben über 400 Tagespendler/-innen den Ausgangspunkt ihrer Fahrten, das sind fast 50 Prozent des Routing-Potenzials.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Marz-Rohrbach	142,6	16,7	16,7
Bad Sauerbrunn	138,2	16,2	32,8
Wiesen-Sigleß	132,0	15,4	48,3
Mattersburg Nord	127,6	14,9	63,2
Neudörfel im Bgld	90,4	10,6	73,8
Mattersburg	85,7	10,0	83,8
Katzelsdorf/Leitha	72,6	8,5	92,3
Loipersbach-Schattendorf	65,8	7,7	100,0
Summe	855,0	100,0	

Tabelle 48: Einpendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

Die Analysen der Ziele in Wien zeigen, dass rund 43 Prozent gute Umsteigemöglichkeiten zum S-Bahn-Kern benötigen. Allen voran betrifft dies Verbindungen zu den Bahnhöfen Wien Mitte (Landstraße), Praterstern und Hauptbahnhof. Weitere wichtige Achsen sind der Süden und der Westen mit Meidling sowie Westbahnhof.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	116,0	13,6
Südachse	146,4	17,1
Pottendorfer Achse	40,9	4,8
Ostachse	3,2	0,4
Pressburgerbahn	20,1	2,4
Marchegger Ostbahn	15,4	1,8
Nordachse	40,8	4,8
Laaer Ostachse	20,3	2,4
Nordwestbahn	21,8	2,5
KFJ-Achse	64,7	7,6
S-Bahn-Kern	365,4	42,7
Summe	855,0	100,0

Tabelle 49: Einpendler/-innen an der Mattersburgerbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	95,2	11,1	11,1
Südachse	Wien Meidling	92,7	10,8	22,0
Westachse	Wien Westbahnhof	92,3	10,8	32,8
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	87,8	10,3	43,0
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12 & 1-2)	68,2	8,0	51,0
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	44,1	5,2	56,2
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	40,9	4,8	61,0
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	37,5	4,4	65,4
Südachse	Wien Liesing	33,0	3,9	69,2
Westachse	Wien Hütteldorf	17,7	2,1	71,3
Nordachse	Wien Simmering	17,4	2,0	73,3
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	16,2	1,9	75,2
Südachse	Wien Atzgersdorf	15,2	1,8	77,0
S-Bahn-Kern	Wien Speising	13,4	1,6	78,6
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	13,2	1,5	80,1
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	11,8	1,4	81,5
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	11,3	1,3	82,8
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	10,5	1,2	84,0
	Verbleibende 33 Bahnhöfe	136,6	16,0	100,0
	Summe	855,0	100,0	

Tabelle 50: Einpendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen zeigt sich, dass 43 Prozent an den Bahnhöfen des S-Bahn-Kerns wohnen, über 21 Prozent an der Westachse und rund 14 Prozent an der Südachse. Namentlich betrifft dies hauptsächlich den Hauptbahnhof den Praterstern sowie den Westbahnhof sowie Meidling an der Südachse.

Die nicht näher dargestellten über 100 Auspendler/-innen verteilen sich auf 33 Haltestellen in Wien (also durchschnittlich drei pro Haltestelle) und werden daher nicht näher dargestellt.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	51,1	21,2
Südachse	33,1	13,7
Pottendorfer Achse	4,3	1,8
Pressburgerbahn	6,6	2,7
Marchegger Ostbahn	4,9	2,0
Nordachse	15,2	6,3
Laaer Ostachse	1,2	0,5
Nordwestbahn	12,8	5,3
KFJ-Achse	8,2	3,4
S-Bahn-Kern	103,9	43,1
Summe	241,3	100,0

Tabelle 51: Auspendler/-innen an der Mattersburgerbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	41,6	17,2	17,2
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	34,3	14,2	31,4
Südachse	Wien Meidling	18,4	7,6	39,0
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	15,1	6,3	45,3
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	10,6	4,4	49,7
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	10,4	4,3	54,0
	Verbleibende 33 Bahnhöfe	110,9	46,0	100,0
	Summe	241,3	100,0	

Tabelle 52: Auspendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Als häufigste Zielorte zeigen sich Mattersburg Nord und Marz-Rohrbach. Hier haben rund 120 Arbeitnehmer/-innen bzw. fast 50 Prozent der potenziellen Bahn-Auspender/-innen ihre Arbeitsplätze.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Mattersburg Nord	63,5	26,3	26,3
Marz-Rohrbach	54,2	22,4	48,7
Neudörfel im Bgld	34,7	14,4	63,1
Loipersbach-Schattendorf	30,7	12,7	75,8
Mattersburg	21,0	8,7	84,5
Wiesen-Sigleß	15,8	6,6	91,1
Bad Sauerbrunn	14,3	5,9	97,0
Katzelsdorf/Leitha	7,2	3,0	100,0
Summe	241,3	100,0	

Tabelle 53: Auspendler/-innen an der Mattersburgerbahn – die aufkommenstärksten Zielhalttestellen in der Region.

4.6 Pottendorfer Achse

Die Analysen zur Pottendorfer Achse zeigen, dass an dieser Bahnachse über 12.400 Personen leben, die gewichteten Pendlerpotenziale ergeben einen Wert von über 5.500. Die Zahl der Arbeitsverhältnisse liegt bei 11.557 und die Gewichtung ergibt einen Wert von knapp 4.450 täglichen Bahnpendler/-innen. Damit hat die Pottendorfer Achse aktuell gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort die ca. einem Viertel der Südachse entsprechen und bei den Arbeitsplätzen etwa einem Fünftel. In Summe reiht sich die Pottendorfer Achse damit in die Größenordnung der Ostachse ein.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	5.041	2.686,9	49
MIV Wohnort	7.373	2.851,9	51
Summe Wohnort	12.414	5.539	100
SLOW Arbeitsort	4.862	1.863,1	42
MIV Arbeitsort	6.695	2.582,8	58
Summe Arbeitsort	11.557	4.446	100

Tabelle 54: Pottendorfer Achse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.6.1 Potenziale an der Pottendorfer Achse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Aus Wohnortsicht stechen besonders die Bahnhöfe Ebreichsdorf und Hennersdorf hervor, an denen sich jeweils Potenziale von 880 bzw. 815 täglichen Pendler/-innen feststellen lassen. In Summe decken diese beiden Bahnhöfe 30 Prozent des Gesamtpotenzials ab. Weitere Schwerpunkte sind Wien Blumental (475 Pendler/-innen), Pottendorf-Landegg (433) und Neufeld an der Leitha (432). Auch Münchendorf und Achau mit je rund 300 potenziellen Pendler/-innen sind hier noch zu nennen.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Ebreichsdorf	478,7	54,4	400,9	45,6	879,6	15,9	15,9	
Hennersdorf b. Wien	424,3	52,1	390,8	47,9	815,1	14,7	30,6	
Wien Blumental	64,2	13,5	411,0	86,5	475,2	8,6	39,2	
Pottendorf-Landegg	242,5	56,0	190,9	44,0	433,4	7,8	47,0	
Neufeld/Leitha	256,2	59,3	176,1	40,7	432,3	7,8	54,8	
Münchendorf	214,1	65,2	114,2	34,8	328,3	5,9	60,7	
Achau	90,2	30,5	205,5	69,5	295,7	5,3	66,1	
Neckenmarkt-Horitschon	77,1	31,9	164,9	68,1	242,0	4,4	70,4	
Wampersdorf	37,0	18,9	159,4	81,1	196,5	3,5	74,0	
Ebenfurth	131,0	69,4	57,7	30,6	188,7	3,4	77,4	
Wulkaprodersdorf	20,0	10,9	162,8	89,1	182,7	3,3	80,7	
Draßburg	73,9	41,9	102,7	58,1	176,6	3,2	83,9	
Deutschkreutz	139,4	79,8	35,3	20,2	174,7	3,2	87,0	
Weigelsdorf NÖ	138,6	88,6	17,8	11,4	156,4	2,8	89,9	
Wr. Neustadt Civitas Nova	113,4	80,9	26,8	19,1	140,1	2,5	92,4	
Müllendorf	85,5	65,8	44,4	34,2	129,8	2,3	94,7	
Obereggendorf	28,2	32,1	59,7	67,9	87,9	1,6	96,3	
Untereggendorf	37,2	48,2	40,0	51,8	77,2	1,4	97,7	
Baumgarten im Bgld	11,0	15,2	61,8	84,8	72,9	1,3	99,0	
Unterpetersdorf	24,4	45,4	29,4	54,6	53,8	1,0	100,0	
Gesamt	2.686,9	48,5	2.851,9	51,5	5.538,8			

Tabelle 55: Pottendorfer Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Betrachtet man die Einzugsbereiche bei den aufkommensstarken Haltestellen, so stellen sich besonders Ebenfurth und Münchendorf als vorteilhaft dar, denn hier leben 69 bzw. 65 Prozent der Einpendler/-innen in Raddistanz von den Bahnhöfen entfernt. Auch in Weigelsdorf und Wiener Neustadt Civitas Nova stellt sich die Lage mit rund 89 und rund 81 Prozent der Potenziale im Nahebereich sehr positiv dar. Wesentlich schwieriger zu erreichen sind den Analysen zufolge Wien Blumental, Achau, Neckenmarkt-Horitschon, Wampersdorf und vor allem Wulkaprodersdorf mit nur ca. 30 und letztere mit 10 Prozent der Pendler/-innen, die im Nahebereich der Haltestellen wohnen.

Bike & Ride

An der Pottendorfer Achse zeigen die Analysen in Bezug auf die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen, dass gegenüber dem Bestand das Angebot verdreifacht werden müsste. So standen zum Zeitpunkt der Erhebung rund 360 Plätze zur Verfügung, gemessen am Potenzial der Pendler/-innen im Nahebereich und einem Modal Split Ziel von 20 Prozent an Fahrrad-Nutzer/-innen müssten zusätzlich über 760 Fahrrad Abstellplätze errichtet werden. Der größte Handlungsbedarf wurde in Hennersdorf b. Wien und Ebreichsdorf mit rund 160 bzw. 120 fehlenden Abstellplätzen ermittelt. Weiters gibt es demnach auch Nachholbedarf in Neufeld/Leitha mit rund 90, in München-

dorf mit rund 70 und in Neckenmarkt-Horitschon mit rund 50 zu errichtenden Fahrrad Abstellanlagen. Die Details für die gesamte Achse, mit den weiteren Haltestellen finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Arbeitsplätze ist Wien Blumental das Betriebszentrum an der Pottendorfer Linie. Hier ergeben sich gewichtete Pendlerpotenziale von rund 2.500 Arbeitspendler/-innen, das sind fast 60 Prozent des Gesamtpotenzials. Nennenswerte gewichtete Pendlerpotenziale finden sich auch in Hennersdorf und Wiener Neustadt Civitas Nova mit rund 530 bzw. 440 potenziellen Pendler/-innen.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Wien Blumental	844,0	33,8	1.652,0	66,2	2.496,0	56,1	56,1	2.971,1
Hennersdorf b. Wien	197,3	37,4	329,8	62,6	527,1	11,9	68,0	1.342,3
Wr. Neustadt Civitas Nova	319,2	73,0	117,9	27,0	437,2	9,8	77,8	577,3
Ebreichsdorf	93,0	59,8	62,5	40,2	155,5	3,5	81,3	1.035,1
Achau	58,4	39,9	87,7	60,1	146,1	3,3	84,6	441,8
Neufeld/Leitha	43,9	35,1	81,3	64,9	125,2	2,8	87,4	557,5
Münchendorf	52,1	52,2	47,7	47,8	99,8	2,2	89,7	428,0
Ebenfurth	67,7	68,3	31,4	31,7	99,0	2,2	91,9	287,7
Draßburg	79,7	87,7	11,1	12,3	90,9	2,0	93,9	267,5
Wulkaprodersdorf	5,5	7,6	66,7	92,4	72,2	1,6	95,6	255,0
Pottendorf-Landegg	32,1	62,5	19,3	37,5	51,3	1,2	96,7	484,7
Müllendorf	25,4	58,0	18,4	42,0	43,8	1,0	97,7	173,7
Neckenmarkt-Horitschon	10,2	44,6	12,7	55,4	22,9	0,5	98,2	264,9
Obereggendorf	7,3	40,4	10,7	59,6	18,0	0,4	98,6	105,9
Unterpetersdorf	7,1	39,6	10,8	60,4	17,8	0,4	99,0	71,6
Wampersdorf	1,4	8,4	14,8	91,6	16,1	0,4	99,4	212,6
Weigelsdorf NÖ	8,1	66,1	4,1	33,9	12,2	0,3	99,7	168,6
Deutschkreutz	8,8	87,6	1,2	12,4	10,0	0,2	99,9	184,7
Untereggendorf	1,8	74,8	0,6	25,3	2,4	0,1	100,0	79,6
Baumgarten im Bgld	0,3	13,5	1,9	86,5	2,2	0,0	100,0	75,1
Gesamt	1.863,1	41,9	2.582,8	58,1	4.445,8			9.984,6

Tabelle 56: Pottendorfer Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Außer in Wiener Neustadt dürfte es sehr schwierig sein, die errechnete Zahl an potenziellen Pendler/-innen auch tatsächlich auf die Bahn zu bringen, da in Blumental und Hennersdorf nur 34 bzw. 37 Prozent der Arbeitsstellen im nahen Einzugsbereich angesiedelt sind, der weitaus größere Teil ist nur mit Pkw oder Bus zu erreichen.

4.6.2 Pendelrouten an der Pottendorfer Achse

In die Analysen der Routings flossen bei den Einpendler/-innen 6.463 Personen ein, bei den Auspendler/-innen waren es 1.876. Die gewichteten Pendlerpotenziale ergeben dabei Werte von rund 4.370 bei den Ein- und 1.251 bei den Auspendler/-innen. Bei den Einpendler/-innen sind die durchschnittlichen gewichteten Pendlerpotenziale je Haltestelle um rund sechs Prozent größer als auf der Südachse und bei den Haltestellen am Arbeitsort der Auspendler/-innen weniger als halb so groß.

	Einpendler nach Wien	Auspender aus Wien
Personen	6.463	1.876
gewichtetes Pendlerpotenzial	4.370,0	1.250,8
Prozentsatz [%]	67,6	66,7
Anzahl Routen	749	353
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	20	55
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	56	20
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	218,5	22,7
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	78,0	62,5

Tabelle 57: Pottendorfer Achse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Bei den Einpendler/-innen zeigen sich als Wohnschwerpunkte Ebreichsdorf und Hennersdorf. An diesen beiden Haltestellen beginnen die Routen von über 1.400 gewichteten Pendlerpotenzialen – das ist ein Drittel des Einpendler/-innenpotenzials auf dieser Achse. Wien Blumental, das bei den gewichteten Pendlerpotenzialen noch auf Platz drei war, spielt bei den Routings kaum eine Rolle. Ein Hauptgrund dürfte darin liegen, dass nur ein geringer Teil der Ansässigen im Nahebereich der Station wohnen. Weitere Schwerpunkte sind Pottendorf-Landegg mit fast 350 und Achau mit über 260 Tagespendler/-innen.

Bei den Zielachsen in Wien zeigt sich, dass nur vergleichsweise wenige ihren Arbeitsplatz an der Pottendorfer Linie haben (rund 8 Prozent). Der größte Teil mit rund 1.700 gewichteten Tagespendler/-innen entfällt auf den S-Bahn-Kern (39 Prozent), rund 19 Prozent auf die Südachse und 13 Prozent auf die Westachse. Im Detail befinden sich 490 Arbeitsplätze (11 Prozent) im Bereich Meidling, am Hauptbahnhof immerhin 318 (7,3 Prozent). Weitere wichtige Haltestellen im S-Bahn-Kern bzw. genauer gesagt auf der S-Bahn Stammstrecke sind Wien Mitte-Landstraße und Praterstern. Hier befinden sich rund 850 Arbeitsplätze bzw. 20 Prozent der Ziele der Einpendler/-innen. Weitere Details sind in der Tabelle zu finden. Aus diesen Ergebnissen ist eine Durchbindung auf die Stammstrecke eine spürbare Verbesserung für mehr als 20 Prozent der Pendler/-innen. Zumindest eine Durchbindung der Angebote bis zum Hauptbahnhof mit guten Umsteigeverknüpfungen sollten Standard sein. Zum Vergleich, bei der Südachse befinden sich die Ziele von über 5.700 Tagespendler/-innen am S-Bahn-Kern, alleine auf die Bahnhöfe Landstraße und Praterstern entfallen über 3.100 – also mehr als dreieinhalb Mal so viele. Ziele wie sie auf der derzeitigen S-80 Durchbindung zum Marchegger-Ast teilweise direkt angeboten werden spielen demgegenüber eine wesentlich geringere Rolle, wie auch Abbildung 45 und Abbildung 46 verdeutlichen. So haben bei den Einpendler/-innen der Pottendorfer Linie an den Haltestellen Simmering, Haidestraße, Praterkai, Stadlau, Erzherzog-Karl Straße und Hirschstetten gemeinsam nur rund 260 Pendler/-innen ihre Arbeitsorte.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Ebreichsdorf	776,9	17,8	17,8
Hennersdorf b. Wien	672,0	15,4	33,2
Neufeld/Leitha	417,5	9,6	42,7
Pottendorf-Landegg	348,0	8,0	50,7
Achau	266,3	6,1	56,8
Münchendorf	258,6	5,9	62,7
Neckenmarkt-Horitschon	213,5	4,9	67,6
Wulkaprodersdorf	171,9	3,9	71,5
Ebenfurth	171,0	3,9	75,4
Wampersdorf	170,8	3,9	79,3
Draßburg	162,5	3,7	83,0
Deutschkreutz	151,8	3,5	86,5
Wr. Neustadt Civitas Nova	111,4	2,6	89,1
Müllendorf	106,5	2,4	91,5
Weigelsdorf NÖ	84,4	1,9	93,4
Obereggendorf	73,8	1,7	95,1
Baumgarten im Bgld	63,7	1,5	96,6
Untereggendorf	56,2	1,3	97,9
Unterpetersdorf	47,6	1,1	99,0
Wien Blumental	45,6	1,0	100,0
Summe	4.370,0	100,00	

Tabelle 58: Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	582,6	13,3
Südachse	814,0	18,6
Pottendorfer Achse	342,9	7,8
Ostachse	6,6	0,2
Pressburgerbahn	137,2	3,1
Marchegger Ostbahn	40,5	0,9
Nordachse	245,9	5,6
Laaer Ostachse	151,0	3,5
Nordwestbahn	94,3	2,2
KFJ-Achse	293,7	6,7
S-Bahn-Kern	1661,3	38,0
Summe	4.370,0	100,0

Tabelle 59: Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Südachse	Wien Meidling	488,7	11,2	11,2
Westachse	Wien Westbahnhof	445,0	10,2	21,4
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	439,3	10,1	31,4
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	411,0	9,4	40,8
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	342,9	7,8	48,7
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	318,4	7,3	56,0
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	227,2	5,2	61,2
Südachse	Wien Liesing	190,0	4,3	65,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	159,4	3,6	69,2
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	106,5	2,4	71,6
Nordachse	Wien Simmering	105,2	2,4	74,0
Westachse	Wien Hütteldorf	93,1	2,1	76,1
Südachse	Wien Atzgersdorf	89,6	2,0	78,2
S-Bahn-Kern	Wien Speising	68,2	1,6	79,7
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	59,5	1,4	81,1
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	54,1	1,2	82,3
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	53,3	1,2	83,6
Nordachse	Wien Haidestraße	48,6	1,1	84,7
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	44,5	1,0	85,7
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	42,4	1,0	86,7
	Verbleibende 36 Haltestellen	583,2	13,3	100,0
	Summe	4.370,0	100,0	

Tabelle 60: Einpendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den rund 1.250 Auspendler/-innen zeigt sich, dass rund 36 Prozent im S-Bahn-Kern wohnen, rund 20 Prozent an der Westachse und 17 Prozent an der Südachse. Als wichtigste Ausgangspunkte im Stadtgebiet zeigen sich dabei Wien Westbahnhof, Wien Hauptbahnhof und Wien Meidling – an diesen drei Bahnhöfen beginnen insgesamt über 400 Tagespendelfahrten – das sind rund 35 Prozent der potenziellen Bahn-Auspendler/-innen.

Als Ziele ergeben sich hauptsächlich Hennersdorf und Wr Neustadt Civitas Nova.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	246,0	19,7
Südachse	211,0	16,9
Pottendorfer Achse	30,7	2,5
Ostachse	12,2	1,0
Pressburgerbahn	44,3	3,5
Marchegger Ostbahn	31,0	2,5
Nordachse	77,5	6,2
Laaer Ostachse	31,5	2,5
Nordwestbahn	49,6	4,0
KFJ-Achse	68,7	5,5
S-Bahn-Kern	448,2	35,8
Summe	1.250,8	100,0

Tabelle 61: Auspendler/-innen an der Pottendorfer Achse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	178,8	14,3	14,3
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	151,6	12,1	26,4
Südachse	Wien Meidling	106,4	8,5	34,9
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	88,9	7,1	42,0
Südachse	Wien Liesing	47,4	3,8	45,8
Westachse	Wien Hütteldorf	46,5	3,7	49,5
Nordachse	Wien Simmering	42,8	3,4	53,0
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	36,4	2,9	55,9
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	34,4	2,7	58,6
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	33,2	2,7	61,3
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	30,7	2,5	63,7
Südachse	Wien Atzgersdorf	29,5	2,4	66,1
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	28,3	2,3	68,4
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	27,2	2,2	70,5
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	21,6	1,7	72,3
Südachse	Wien Hetzendorf	21,3	1,7	74,0
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	19,7	1,6	75,5
S-Bahn-Kern	Wien Gersthof	19,1	1,5	77,1
S-Bahn-Kern	Wien Speising	18,8	1,5	78,6
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	17,8	1,4	80,0
	Verbleibende 35 Haltestellen	250,4	20,0	100,0
	Summe	1250,8	100,0	

Tabelle 62: Auspendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Hennersdorf b. Wien	468,4	37,4	37,4
Wr. Neustadt Civitas Nova	325,7	26,0	63,5
Achau	117,6	9,4	72,9
Draßburg	82,3	6,6	79,5
Ebreichsdorf	55,0	4,4	83,9
Neufeld/Leitha	43,9	3,5	87,4
Müllendorf	32,5	2,6	90,0
Ebenfurth	17,8	1,4	91,4
Münchendorf	17,8	1,4	92,8
Wulkaprodersdorf	17,6	1,4	94,2
Unterpetersdorf	13,3	1,1	95,3
Wien Blumental	11,7	0,9	96,2
Neckenmarkt-Horitschon	10,7	0,9	97,1
Verbleibende 7 Haltestellen	36,5	2,9	100,0
Summe	1.250,8	100,0	

Tabelle 63: Auspendler/-innen an der Pottendorfer Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.7 Pannonia Bahn

Bei der Pannonia Bahn zeigt sich, dass rund 2.400 Personen entlang der Bahn wohnen, als Potenzial ergibt sich ein Wert von 1.072. Rund 1.320 Arbeitsplätze liegen im Bereich dieser Bahn, die Gewichtung kommt auf einen Wert von 491.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	1.064	586,1	55
MIV Wohnort	1.335	486,2	45
Summe Wohnort	2.399	1.072	100
SLOW Arbeitsort	662	370,7	76
MIV Arbeitsort	661	120,1	24
Summe Arbeitsort	1.323	491	100

Tabelle 64: Pannonia Bahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

Aus Betriebssicht zeigt sich, dass mehr als drei Viertel der Arbeitsplätze im Nahebereich der Bahn liegen, bei den Wohnorten sind es etwas mehr als die Hälfte. Verglichen mit den anderen Bahnen in Osten Wiens (Ostachse und Pressburgerbahn) ließen sich an der Pannoniabahn die geringsten Ein- und Auspendler/-innenpotenziale ermitteln.

4.7.1 Potenziale an der Pannonia Bahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Als wichtigste Haltestellen am Wohnort zeigen sich Eisenstadt, Purbach/Neusiedler See und Breitenbrunn im Burgenland. Hier ergeben sich gewichtete Pendlerpotenziale von insgesamt knapp 600 Pendler/-innen bzw. rund 55 Prozent der gesamten Bahn.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert gesamt
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Eisenstadt	213,2	61,2	135,4	38,8	348,6	32,5	32,5	
Purbach/Neusiedler See	64,1	51,1	61,3	48,9	125,3	11,7	44,2	
Breitenbrunn im Bgld	28,7	25,3	84,5	74,7	113,2	10,6	54,7	
Schützen am Gebirge	24,5	28,5	61,5	71,5	86,0	8,0	62,8	
Donnerskirchen	22,9	30,0	53,7	70,0	76,6	7,1	69,9	
Jois	63,4	84,1	11,9	15,9	75,3	7,0	76,9	
Winden am See	54,5	80,5	13,2	19,5	67,7	6,3	83,2	
Eisenstadt Schule	63,0	97,2	1,8	2,8	64,8	6,0	89,3	
Schützen am Gebirge Bahnst	15,7	24,5	48,2	75,5	63,9	6,0	95,2	
Wulkaprodersdorf Bahnst	36,3	71,0	14,8	29,0	51,1	4,8	100,0	
Gesamt	586,1	54,7	486,2	45,3	1.072,4			

Tabelle 65: Pannonia Bahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Es zeigen sich regional sehr unterschiedliche Werte bei der Verteilung auf den Nah- bzw. Pkw-Einzugsbereich. Insbesondere Breitenbrunn, Schützen am Gebirge und Donnerskirchen fallen durch ihre geringen Werte bei den gewichteten Pendlerpotenzialen im Nahbereich auf. So leben bei den genannten Bahnstationen nur 25, 29 bzw. 30 Prozent in Radfahrdistanz zum Bahnhof. Weitaus besser stellt sich die Situation etwa in Jois, Winden am See und Wulkaprodersdorf Bahnstation dar, hier leben 84, 81 und 71 Prozent der Wien-Pendler/-innen in Raddistanz zum Bahnhof.

Bike & Ride

An der Pannonia Bahn standen an den Haltestellen zum Erhebungszeitpunkt knapp 50 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Den errechneten gewichteten Pendlerpotenzialen zufolge müssten die Kapazitäten verdreifacht werden. In absoluten Zahlen gesehen fallen die notwendigen Verbesserungen dennoch moderat aus. So müssten demnach in Eisenstadt rund 50, in Purbach/Neusiedler See 25 und in Schützen am Gebirge weitere rund 20 Stellplätze für Fahrräder errichtet werden. Informationen über den Bedarf an den weiteren Haltestellen finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Betriebe zeigt sich, dass Eisenstadt das weitaus größte Potenzial hat – über 70 Prozent der gewichteten Pendlerpotenziale am Arbeitsort befinden sich hier, wobei 85 Prozent auch im Nahbereich des Bahnhofs zu finden sind. Die weiteren Stationen wie Schützen am Gebirge oder Breitenbrunn im Burgenland weisen mit je rund 30 Pendler/-innen am Arbeitsort eher bescheidene gewichtete Pendlerpotenziale auf.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumu- liert	Ge- sam- fre- quenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Eisenstadt	302,0	85,0	53,4	15,0	355,4	72,4	72,4	703,9	
Eisenstadt Schule	35,6	100,0	0,0	0,0	35,6	7,3	79,7	100,4	
Schützen am Gebirge	2,1	6,8	28,4	93,2	30,5	6,2	85,9	116,4	
Breitenbrunn im Bgld	5,5	18,6	24,0	81,4	29,5	6,0	91,9	142,7	
Schützen am Gebirge Bahnst	6,5	63,1	3,8	36,9	10,3	2,1	94,0	74,2	
Jois	8,5	93,2	0,6	6,8	9,1	1,9	95,8	84,4	
Purbach/Neusiedler See	2,8	31,3	6,2	68,7	9,0	1,8	97,7	134,3	
Wulkaprodersdorf Bahnst	3,4	76,5	1,0	23,5	4,4	0,9	98,6	55,5	
Winden am See	3,0	86,7	0,5	13,3	3,5	0,7	99,3	71,2	
Donnerskirchen	1,3	38,0	2,2	62,0	3,5	0,7	100,0	80,1	
Gesamt	370,7	75,5	120,1	24,5	490,8			1.563,2	

Tabelle 66³: Pannonia Bahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.7.2 Pendelrouten an der Pannonia Bahn

Bei den Analysen zu den Routings wurden bei den Einpendler/-innen 1.345 Personen einbezogen, diese ergeben ein gewichtetes tägliches Potenzial von rund 884 Pendler/-innen. Das durchschnittliche Potenzial je Wohnhaltestelle ist mit rund 90 im Vergleich zur Ostachse und der Pressburgerbahn mit über 200 zwar geringer, bewegt sich jedoch nahezu im gleichen Bereich wie auf der Westachse. Bei den Auspendler/-innen flossen die Werte von 530 Personen ein, was ein Potenzial von 415 täglichen Bahn-Pendler/-innen ergibt.

³ ab Jois sind die Potenziale mit weniger als 10 Pendler/-innen bereits sehr gering – die Stationen wurde aber zur Darstellung der Gesamtfrequenzen in der Tabelle belassen

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	1.345	530
gewichtetes Pendlerpotenzial	883,5	415,0
Prozentsatz [%]	65,7	78,3
Anzahl Routen	297	137
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	10	53
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	50	9
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	88,3	7,8
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	17,7	46,1

Tabelle 67: Pannonia Bahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

In Kombination von Wohn und Zielort zeigt sich Eisenstadt als wesentlicher Startpunkt der Pendelwege, denn mit knapp 296 Pendler/-innen haben etwas mehr als ein Drittel hier ihren Ausgangspunkt. Weitere wichtige Stationen sind Purbach, Breitenbrunn und Schützen am Gebirge. Diese drei Stationen machen ebenfalls rund ein Drittel der gewichteten Einpendlerpotenziale aus, d.h. für 280 potenzielle Pendler/-innen würden hier ihre Arbeitswege beginnen.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Eisenstadt	296,0	33,5	33,5
Purbach/Neusiedler See	104,2	11,8	45,3
Breitenbrunn im Bgld	91,5	10,4	55,7
Schützen am Gebirge	82,5	9,3	65,0
Donnerskirchen	67,6	7,6	72,6
Schützen am Gebirge Bahnst	61,5	7,0	79,6
Winden am See	56,2	6,4	86,0
Eisenstadt Schule	44,8	5,1	91,0
Jois	43,5	4,9	96,0
Wulkaprodersdorf Bahnst	35,6	4,0	100,0
Summe	883,5	100,0	

Tabelle 68: Einpendler/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

Tabelle 69 gibt die Achsen der Zielhalte wieder. Neben dem S-Bahn-Kern als wichtigsten Zielbereich zeichnen sich vor allem Ziele an der West- und an der Südachse als wichtige Schwerpunkte aus. Im Detail ergeben sich der Westbahnhof, der Praterstern und Wien Mitte als wichtige Arbeitszentren. Hier haben knapp ein Drittel bzw. 280 der Einpendler/-innen der Pannoniabahn ihre Arbeitsplätze. Die 127 nicht näher dargestellten Einpendler/-innen haben ihre Ziele in 31 anderen Haltestellen im Wiener Stadtgebiet.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	125,0	14,1
Südachse	119,9	13,6
Pottendorfer Achse	46,8	5,3
Ostachse	0,7	0,1
Pressburgerbahn	44,5	5,0
Marchegger Ostbahn	11,8	1,3
Nordachse	60,3	6,8
Laaer Ostachse	27,8	3,1
Nordwestbahn	24,2	2,7
KFJ-Achse	77,1	8,7
S-Bahn-Kern	345,6	39,1
Summe	883,5	100,0

Tabelle 69: Einpendler/-innen an der Pannonia Bahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	100,9	11,4	11,4
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	99,1	11,2	22,6
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	81,3	9,2	31,8
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	66,7	7,6	39,4
Südachse	Wien Meidling	66,2	7,5	46,9
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	59,9	6,8	53,7
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	48,5	5,5	59,2
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	46,8	5,3	64,4
Südachse	Wien Liesing	27,1	3,1	67,5
Nordachse	Wien Simmering	24,2	2,7	70,3
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	20,9	2,4	72,6
Nordachse	Wien Haidestraße	18,6	2,1	74,7
Westachse	Wien Hütteldorf	17,0	1,9	76,6
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	16,8	1,9	78,6
Pressburgerbahn	Wien Geiselbergstraße	14,8	1,7	80,2
Südachse	Wien Hetzendorf	13,9	1,6	81,8
Südachse	Wien Atzgersdorf	11,3	1,3	83,1
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	11,2	1,3	84,3
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	10,9	1,2	85,6
	Verbleibende 31 Haltestellen	127,3	14,4	100,0
	Summe	883,5	100,0	

Tabelle 70: Einpendler/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den vorangegangenen Bahnachsen d.h. ein Großteil der Arbeitnehmer/-innen wohnt an Haltestellen am S-Bahn-Kern sowie an der West- und Südachse, wobei die absoluten Zahlen mit rund 150 am gesamten S-Bahn-Kern und je rund 70 an der gesamten West- und Südachse eher bescheiden sind.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	73,0	17,6
Südachse	65,9	15,9
Pottendorfer Achse	5,3	1,3
Ostachse	1,3	0,3
Pressburgerbahn	13,4	3,2
Marchegger Ostbahn	7,2	1,7
Nordachse	21,2	5,1
Laaer Ostachse	7,3	1,8
Nordwestbahn	28,9	7,0
KFJ-Achse	37,3	9,0
S-Bahn-Kern	154,3	37,2
Summe	415,0	100,0

Tabelle 71: Auspendler/-innen an der Pannonia Bahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	55,3	13,3	13,3
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	36,4	8,8	22,1
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	35,9	8,7	30,8
Südachse	Wien Meidling	34,2	8,2	39,0
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	20,5	4,9	44,0
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	18,9	4,6	48,5
Südachse	Wien Liesing	17,6	4,2	52,8
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	15,5	3,7	56,5
Nordachse	Wien Simmering	11,4	2,7	59,2
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	11,1	2,7	61,9
KFJ-Achse	Wien Spittelau	10,5	2,5	64,5
	verbleibende 42 Haltestellen	147,5	35,5	100,0
	Summe	415,0	100,0	

Tabelle 72: Auspendler/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Wie bereits bei den Wohnstätten zeigt sich auch bei den Arbeitsplätzen Eisenstadt als Zentrum. Hier enden fast 74 Prozent der Routings d.h. über 300 potenzielle Bahn-Auspendler/-innen haben hier ihre Ziele.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Eisenstadt	306,0	73,7	73,7
Eisenstadt Schule	34,6	8,3	82,1
Schützen am Gebirge	27,4	6,6	88,7
Breitenbrunn im Bgld	24,0	5,8	94,5
Verbleibende 5 Haltestellen	22,9	5,5	100,0
Summe	415,0	100,0	

Tabelle 73: Auspendler/-innen an der Pannonia Bahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.8 Ostachse

In Summe ergeben sich bei der Ostachse etwas höhere Zahlen bei den Anwohner/-innen und geringere Zahlen bei den Arbeitsplätzen als bei der Pottendorfer Achse. Im Einzugsbereich der Bahnhaltstellen wohnen über 14.500 Personen und knapp über 4.800 haben hier ihre Arbeitsplätze. Bei den Wohnorten sind die gewichteten Pendlerpotenziale eher nahe der Bahnachsen konzentriert, bei den Arbeitsorten befindet sich ein Großteil in Pkw-Distanzen von den Haltestellen entfernt. Auffallend ist, dass sich fast 80 Prozent des Gesamtpotenzials aus den Potenzialen am Wohnort ergeben und nur zu 20 Prozent aus jenem an den Arbeitsorten. Im Durchschnitt liegt das Verhältnis bei knapp 50:50. Das bedeutet, dass sich an der Ostachse im Verhältnis zu den dort wohnenden Arbeitnehmer/-innen wesentlich weniger Arbeitsplätze befinden als im Durchschnitt.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	6.055	3.572,90	54
MIV Wohnort	8.510	3.087,40	46
Summe Wohnort	14.565	6.660	100
SLOW Arbeitsort	1.918	913,5	47
MIV Arbeitsort	2.907	1.025,5	53
Summe Arbeitsort	4.825	1.939	100

Tabelle 74: Ostachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.8.1 Potenziale an der Ostachse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Als Haltestellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen aus Wohnortssicht zeigen sich Gramatneusiedl, Bruck/Leitha und Himberg bei Wien. Hier ergeben sich gewichtete Pendlerpotenziale von über 2.500 Pendler/-innen, sie machen knapp 38 Prozent des gesamten Potenzials der Haltestellen am Wohnort der Ostachse aus. Weitere Schwerpunkte liegen bei Lanzendorf-Rannersdorf und Götzendorf an der Leitha mit je über 400 Pendler/-innen sowie Neusiedl am See und Parndorf mit je über 300. Tabelle 75 verdeutlicht, dass es regional sehr große Unterschiede bei den Siedlungsschwerpunkten gibt. So sind etwa in Götzendorf, Wilfleinsdorf und Sarasdorf nur maximal 30 Prozent der potenziellen Pendler/-innen in Fahrraddistanz zu den Haltestellen angesiedelt. Demgegenüber sind es in Bruck/Leitha, Parndorf und Weiden etwa 70 Prozent.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Gramatneusiedl	381,2	32,9	778,7	67,1	1.160,0	17,4	17,4	
Bruck/Leitha	499,9	68,2	232,8	31,8	732,6	11,0	28,4	
Himberg b. Wien	456,8	72,1	176,9	27,9	633,7	9,5	37,9	
Lanzendorf-Rannersdorf	263,1	60,2	174,3	39,8	437,4	6,6	44,5	
Götzendorf/Leitha	122,8	28,6	306,4	71,4	429,2	6,4	50,9	
Neusiedl am See	184,9	56,0	145,5	44,0	330,4	5,0	55,9	
Parndorf	236,8	75,8	75,5	24,2	312,3	4,7	60,6	
Neusiedl am See Bad	198,3	77,4	57,8	22,6	256,2	3,8	64,4	
Trautmannsdorf/Leitha	105,4	50,3	104,3	49,7	209,7	3,1	67,6	
Gols	75,1	42,8	100,4	57,2	175,5	2,6	70,2	
Weiden am See	110,8	67,1	54,4	32,9	165,2	2,5	72,7	
Wien Grillgasse	120,0	73,2	43,9	26,8	163,8	2,5	75,2	
Kledering b. Wien	132,4	83,4	26,4	16,6	158,8	2,4	77,5	
Frauenkirchen	90,3	59,1	62,5	40,9	152,8	2,3	79,8	
Mönchhof-Halbturn	75,2	50,4	74,0	49,6	149,1	2,2	82,1	
Wilfleinsdorf	37,5	25,9	107,2	74,1	144,7	2,2	84,3	
Kittsee	55,5	39,1	86,6	60,9	142,1	2,1	86,4	
Sarasdorf	21,8	18,0	99,0	82,0	120,7	1,8	88,2	
Nickelsdorf	33,1	32,7	68,0	67,3	101,0	1,5	89,7	
St. Andrä/Zicksee	47,8	48,4	51,0	51,6	98,7	1,5	91,2	
Verbleibende 8 Haltestellen	324,3	55,3	262,0	44,7	586,3	8,8	100,0	
Gesamt	3.572,9	53,6	3.087,4	46,4	6.660,3			

Tabelle 75: Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Bike & Ride

Zum Erhebungszeitpunkt wurden an der Ostachse über 730 Stellplätze für Fahrräder ermittelt. Nach der unter 3.1.2 vorgestellten Berechnung müssten die Kapazitäten etwas mehr als verdoppelt werden, denn es fehlen rund 780 Abstellplätze. Allen voran betrifft dies Himberg bei Wien mit rund 130 Abstellplätzen und Lanzendorf-Rannersdorf mit rund 90. Weiteren Verbesserungsbedarf ergeben die Analysen an den Haltestellen Neusiedl am See, Parndorf und Neusiedl am See Bad, hier fehlen rund 70, 60 und 50 Abstellplätze. Details zu den Ergebnissen von weiteren 15 Haltestellen finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Arbeitsorte zeigen sich die größten gewichteten Pendlerpotenziale in Himberg, Götzendorf/Leitha, Lanzendorf-Rannersdorf und Gramatneusiedl. Diese vier Haltestellen bilden mehr als die Hälfte des Gesamtpotenzials ab. Gute Chancen, dass die gewichteten Pendlerpotenziale auch umgesetzt werden können bestehen am ehesten in den Bereichen Himberg, Bruck an der Leitha, Kledering, Gols, Neusiedl am See Bad und Parndorf Ort. Bei einem Großteil sind die Betriebe eher in Pkw-Distanzen von den Bahnhaltstellen entfernt und damit kaum fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeits- ort gesamt	Anteil an Arbeits- ort gesamt		kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Himberg b. Wien	220,6	52,2	202,1	47,8	422,7	21,8	21,8	1.056,4	
Götzendorf/Leitha	2,7	1,2	230,4	98,8	233,1	12,0	33,8	662,3	
Lanzendorf-Rannersdorf	92,8	42,0	128,2	58,0	220,9	11,4	45,2	658,3	
Gramatneusiedl	39,2	20,2	155,0	79,8	194,2	10,0	55,2	1.354,1	
Wien Grillgasse	151,6	94,8	8,3	5,2	159,9	8,2	63,5	323,8	
Bruck/Leitha	89,0	60,7	57,6	39,3	146,6	7,6	71,0	879,2	
Kledering b. Wien	93,3	91,7	8,4	8,3	101,7	5,2	76,3	260,5	
Parndorf	32,0	40,1	47,8	59,9	79,8	4,1	80,4	392,0	
Neusiedl am See	14,8	20,6	57,0	79,4	71,8	3,7	84,1	402,2	
Gols	38,8	66,1	19,9	33,9	58,7	3,0	87,1	234,2	
Neusiedl am See Bad	37,6	86,2	6,0	13,8	43,5	2,2	89,4	299,7	
Frauenkirchen	20,0	51,6	18,7	48,4	38,7	2,0	91,4	191,5	
Wilfleinsdorf	2,9	11,0	23,7	89,0	26,7	1,4	92,7	171,3	
Parndorf Ort	24,3	100,0	0,0	0,0	24,3	1,3	94,0	71,3	
Weiden am See	12,4	62,0	7,6	38,0	20,0	1,0	95,0	185,2	
Neudorf b. Parndorf	15,3	91,7	1,4	8,3	16,7	0,9	95,9	95,8	
Trautmannsdorf/Leitha	5,5	37,1	9,3	62,9	14,8	0,8	96,7	224,6	
Pamhagen	7,1	67,7	3,4	32,3	10,4	0,5	97,2	92,4	
St. Andrä/Zicksee	0,6	5,5	9,6	94,5	10,2	0,5	97,7	108,9	
verbleibende 9 Haltestellen	13,3	30,0	31,0	70,0	44,3	2,3	100,0	935,5	
Gesamt	913,5	47,1	1.025,5	52,9	1.939,0			8.599,3	

Tabelle 76: Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.8.2 Pendelrouten an der Ostachse

Bei den Analysen der potenziellen Pendler/-innen-Routen wurden bei den Einpendler/-innen 8.269 und bei den Auspendler/-innen 2.245 Personen einbezogen. Dabei ergaben sich gewichtete Pendlerpotenziale von 5.617 Ein- und 1.131 Auspendler/-innen bei denen die Verbindung zwischen Herkunfts- und Zielort genauer analysiert wurden.

Bei den Haltestellen am Wohnort zeigen sich im Durchschnitt enorm hohe gewichtete Pendlerpotenziale von 208 je Haltestelle (auf der Westachse lag der Wert bei 102 bei den Einpendler/-innen) Bei den Haltestellen am Arbeitsort bei den Auspendlern sind demgegenüber eher geringe Werte von 42 zu verzeichnen, bei der Südachse beispielsweise war der Wert mit 158 vier Mal so hoch. In Summe sind die gewichteten Pendlerpotenziale je Haltestelle mit jenen der Pottendorfer Achse vergleichbar.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	8.269	2.245
gewichtetes Pendlerpotenzial	5.616,8	1.131,4
Prozentsatz [%]	67,93	50,40
Anzahl Routen	949	508
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	27	57
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	53	27
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	208,0	19,8
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	106,0	41,9

Tabelle 77: Ostachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Aus Sicht der Einpendler/-innen zählen zu den Bahnhöfen am Wohnort mit den höchsten gewichteten Pendlerpotenzialen Gramatneusiedl, Bruck/Leitha und Himberg. Hier haben über 2.200 Tagespender/-innen und damit 40 Prozent des Gesamtpotenzials der Ostachse ihre Ausgangspunkte.

Bei den Zielachsen zeigt sich das bekannte Bild, dass ein Großteil an den Stationen des S-Bahn-Kerns seinen Arbeitsplatz hat, sowie an der Süd- und Westachse. Immerhin über 400 haben ihre Ziele an der Nordachse. Im Detail zählen zu den stärksten Zielen der Hauptbahnhof, Praterstern und Wien Mitte, hier haben zusammen über 1.600 Pendler/-innen ihre Arbeitsstätten, das sind 30 Prozent des Einpendler/-innenpotenzials. Weitere Schwerpunkte sind der Westbahnhof (530), Meidling (433) der Franz Josefs Bahnhof (294) und Wien Blumenthal mit über 280 potenziellen täglichen Bahn-Pendler/-innen, die hier ihre Arbeitsplätze haben.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Gramatneusiedl	1.093,6	19,5	19,5
Bruck/Leitha	629,8	11,2	30,7
Himberg b. Wien	523,2	9,3	40,0
Götzendorf/Leitha	395,9	7,0	47,0
Lanzendorf-Rannersdorf	362,5	6,5	53,5
Neusiedl am See	304,3	5,4	58,9
Parndorf	284,7	5,1	64,0
Trautmannsdorf/Leitha	193,9	3,5	67,4
Neusiedl am See Bad	184,7	3,3	70,7
Mönchhof-Halbturm	138,9	2,5	73,2
Gols	138,3	2,5	75,7
Wilfleinsdorf	131,9	2,3	78,0
Weiden am See	128,8	2,3	80,3
Frauenkirchen	125,3	2,2	82,5
Kittsee	120,5	2,1	84,7
Sarasdorf	120,5	2,1	86,8
Kledering b. Wien	101,7	1,8	88,6
Zurndorf	89,6	1,6	90,2
St. Andrä/Zicksee	86,5	1,5	91,8
Nickelsdorf	76,5	1,4	93,1
Verbleibende 7 Haltestellen	385,8	6,9	100,0
Summe	5.616,8	100,0	

Tabelle 78: Einpendler/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	657,9	11,7
Südachse	680,9	12,1
Pottendorfer Achse	283,3	5,0
Ostachse	19,6	0,3
Pressburgerbahn	302,9	5,4
Marchegger Ostbahn	109,9	2,0
Nordachse	439,3	7,8
Laaer Ostachse	243,5	4,3
Nordwestbahn	166,1	3,0
KFJ-Achse	383,9	6,8
S-Bahn-Kern	2.329,5	41,5
Summe	5.616,8	100,0

Tabelle 79: Einpendler/-innen an der Ostachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	638,2	11,4	11,4
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	591,7	10,5	21,9
Westachse	Wien Westbahnhof	530,3	9,4	31,3
Südachse	Wien Meidling	433,2	7,7	39,1
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	416,5	7,4	46,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	300,4	5,3	51,8
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	294,4	5,2	57,1
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	283,3	5,0	62,1
Nordachse	Wien Simmering	207,7	3,7	65,8
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	185,7	3,3	69,1
Südachse	Wien Liesing	143,2	2,6	71,7
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	107,9	1,9	73,6
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	93,4	1,7	75,2
Westachse	Wien Hütteldorf	91,9	1,6	76,9
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	88,2	1,6	78,4
Nordachse	Wien Haidestraße	87,5	1,6	80,0
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	85,1	1,5	81,5
Pressburgerbahn	Wien Geiselbergstraße	72,1	1,3	82,8
Nordachse	Wien Stadlau	69,7	1,2	84,0
Pressburgerbahn	Schwechat	61,8	1,1	85,1
	verbleibende 33 Haltestellen	834,6	14,9	100,0
	Summe	5.616,8	100,0	

Tabelle 80: Einpendler/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen, die die Ostachse nutzen könnten haben rund 35 Prozent ihren Wohnort im Einzugsbereich des S-Bahn-Kerns, 16 Prozent an der Westachse, 14 Prozent an der Süd- und 10 Prozent an der Nordachse. Die Schwerpunkte sind dabei der Westbahnhof, der Hauptbahnhof, Meidling, Praterstern und Simmering. Hier haben fast 44 Prozent bzw. 500 der Auspendler/-innen ihre Anfangshaltestellen.

Bei den Zielen auf der Ostachse stehen als Arbeitsplatzzentren Götzendorf, Himberg und Lanzendorf-Rannersdorf im Mittelpunkt. Über 500 bzw. knapp 47 Prozent der potenziellen Bahn-Auspendler/-innen haben hier ihre Arbeitsplätze.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	183,2	16,2
Südachse	162,2	14,3
Pottendorfer Achse	26,2	2,3
Ostachse	14,6	1,3
Pressburgerbahn	80,9	7,1
Marchegger Ostbahn	39,2	3,5
Nordachse	116,2	10,3
Laaer Ostachse	29,9	2,6
Nordwestbahn	45,1	4,0
KFJ-Achse	41,6	3,7
S-Bahn-Kern	392,4	34,7
Summe	1.131,4	100,0

Tabelle 81: Auspendler/-innen an der Ostachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	136,4	12,1	12,1
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	120,7	10,7	22,7
Südachse	Wien Meidling	90,1	8,0	30,7
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	74,0	6,5	37,2
Nordachse	Wien Simmering	73,9	6,5	43,8
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	39,1	3,5	47,2
Südachse	Wien Liesing	35,0	3,1	50,3
Westachse	Wien Hütteldorf	34,3	3,0	53,4
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	32,0	2,8	56,2
Pressburgerbahn	Schwechat	30,0	2,6	58,8
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	29,4	2,6	61,4
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	26,2	2,3	63,8
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	23,1	2,0	65,8
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	22,1	2,0	67,7
Südachse	Wien Atzgersdorf	21,6	1,9	69,7
Pressburgerbahn	Wien Kaiserebersdorf	21,6	1,9	71,6
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	21,3	1,9	73,4
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	19,6	1,7	75,2
Pressburgerbahn	Wien Geiselbergstraße	18,0	1,6	76,8
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	17,6	1,6	78,3
	Verbleibende 37 Haltestellen	245,2	21,7	100,0
	Summe	1.131,4	100,0	

Tabelle 82: Auspendler/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Götzendorf/Leitha	226,6	20,0	20,0
Himberg b. Wien	155,6	13,8	33,8
Lanzendorf-Rannersdorf	146,0	12,9	46,7
Gramatneusiedl	92,2	8,1	54,8
Kledering b. Wien	88,9	7,9	62,7
Bruck/Leitha	82,1	7,3	70,0
Parndorf	68,5	6,1	76,0
Neusiedl am See	66,6	5,9	81,9
Gols	40,9	3,6	85,5
Neusiedl am See Bad	33,4	3,0	88,5
Frauenkirchen	24,2	2,1	90,6
Neudorf b. Parndorf	15,7	1,4	92,0
Weiden am See	15,5	1,4	93,4
Trautmannsdorf/Leitha	14,8	1,3	94,7
Wilfleinsdorf	14,0	1,2	95,9
Verbleibende 12 Haltestellen	46,4	4,1	100,0
Summe	1.131,4	100,0	

Tabelle 83: Auspendler/-innen an der Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.9 Pressburgerbahn

Die Analysen der Verknüpfung der Pendlerwohnorte mit den Haltestellenstandorten der Pressburgerbahn zeigt, dass über 12.000 Arbeitnehmer/-innen entlang dieser Bahn wohnen und über 20.700 hier ihre Arbeitsplätze haben. Nach Gewichtung ergibt dies 5.422 Pendler/-innen am Wohn- und 10.378 am Arbeitsort. Interessant ist, dass 90 Prozent der Arbeitsplätze im Nahebereich der Bahnhaltstellen zu finden sind. Das heißt dass über 9.300 Pendler/-innen an der Pressburgerbahn ihre Arbeitsplätze in maximal drei Kilometer Entfernung von einer Bahnhaltstelle haben. Ungewöhnlich ist auch, dass die gewichteten Pendlerpotenziale am Arbeitsort um 90 Prozent höher – und damit fast doppelt so hoch sind – wie jene am Wohnort.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	5.934	3.566,4	66
MIV Wohnort	6.349	1.855,7	34
Summe Wohnort	12.283	5.422	100
SLOW Arbeitsort	11.745	9.337,5	90
MIV Arbeitsort	8.997	1.040,4	10
Summe Arbeitsort	20.742	10.378	100

Tabelle 84: Pressburgerbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.9.1 Potenziale an der Pressburgerbahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Bei den Wohnhaltestellen zeigen sich Schwechat, Fischamend und Kaiserebersdorf als stärkste Haltestellen. An diesen drei Bahnhöfen wohnen mit über 3.300 Pendler/-innen über 60 Prozent des Gesamtpotenzials der Pressburgerbahn. Wobei in Schwechat etwas mehr als die Hälfte der Wohnorte in Pkw-Distanzen zur Haltestelle situiert sind, in Fischamend sind es weniger als die Hälfte und in Kaiserebersdorf nur rund zwei Prozent. Das heißt an letzterer wohnt der weitaus größte Teil der Pendler/-innen in kurzen Distanzen bis zu drei Kilometern, die zu Fuß und mit dem Rad bewältigbar sind, von der Haltestelle entfernt.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert [%]
	N	[%]	N	[%]	N	[%]		
Schwechat	1.014,2	49,4	1.037,4	50,6	2.051,7	37,8	37,8	
Fischamend	379,7	55,2	308,6	44,8	688,2	12,7	50,5	
Wien Kaiserebersdorf	593,9	97,7	14,1	2,3	608,0	11,2	61,7	
Wien St. Marx	398,9	100,0	0,0	0,0	398,9	7,4	69,1	
Wien Geiselbergstraße	335,6	100,0	0,0	0,0	335,6	6,2	75,3	
Hainburg/Donau Ungartor	214,1	91,5	19,8	8,5	233,9	4,3	79,6	
Haslau/Donau	94,7	47,8	103,5	52,2	198,2	3,7	83,3	
Maria Ellend/Donau	105,0	64,9	56,8	35,1	161,8	3,0	86,2	
Bad Deutsch Altenburg	74,3	55,5	59,6	44,5	133,9	2,5	88,7	
Hainburg/Donau Kulturfabrik	80,5	62,0	49,3	38,0	129,8	2,4	91,1	
Petronell-Carnuntum	68,0	56,3	52,7	43,7	120,7	2,2	93,3	
Wildungsmauer	36,6	39,8	55,3	60,2	91,9	1,7	95,0	
Wolfsthal	49,5	69,1	22,2	30,9	71,7	1,3	96,4	
Regelsbrunn	32,8	47,4	36,3	52,6	69,1	1,3	97,6	
Mannswörth	38,8	61,9	23,9	38,1	62,7	1,2	98,8	
Wien Zentralfriedhof S-Bahn	21,0	57,1	15,8	42,9	36,8	0,7	99,5	
Hainburg/Donau Personenbahnhof	26,5	100,0	0,0	0,0	26,5	0,5	100,0	
Flughafen Wien	2,3		0,4		2,7	0,0	100,0	
Gesamt	3.566,4	65,8	1.855,7	34,2	5.422,0			

Tabelle 85: Pressburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Bike & Ride

Um die Kombination Bahn und Rad zu verbessern gibt es an der Pressburgerbahn enormen Nachholbedarf. Hier müssten den Berechnungen zufolge die Kapazitäten auf das dreieinhalbfache gegenüber dem Ist-Stand von rund 310 Abstellplätzen ausgebaut werden. Das bedeutet, es fehlen fast 800 Fahrradabstellplätze, wobei Schwechat mit rund 270 einen Hotspot darstellt. Weiteren Bedarf gibt es offenbar in Wien St. Marx mit 80 und in Wien Geiselbergstraße, in Wien Kaiserebersdorf sowie Fischamend mit je rund 70 fehlenden Abstellplätzen für Fahrräder. Die Details zu den weiteren Abstellanlagen finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der gewichteten Potenziale am Arbeitsort ist der Flughafen Wien mit knapp 4.900 gewichteten Pendler/-innen das mit Abstand größte Arbeitszentrum. Aber auch Schwechat und St. Marx haben mit jeweils knapp 1.700 Arbeitnehmer/-innen sehr hohe gewichtete Pendlerpotenziale aufzuweisen. Vor allem an den Bahnhöfen Flughafen und St. Marx sind so gut wie alle Arbeitsplätze im Nahebereich der Haltestellen, wobei betont werden muss, dass auch drei Kilometer nicht fußläufig erreichbar sind und zum Radfahren entsprechende Infrastrukturen vorhanden sein müssen. Interes-

sant ist, dass die Zahl der Arbeitsplätze an der Pressburgerbahn die Zahl der Anwohner/-innen um fast das Doppelte übersteigt.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Flughafen Wien	4.809,7	98,6	67,1	1,4	4.876,8	47,0	47,0	4.879,5	
Schwechat	859,4	51,6	807,5	48,4	1.666,9	16,1	63,1	3.718,6	
Wien St. Marx	1.666,0	100,0	0,0	0,0	1.666,0	16,1	79,1	2.064,9	
Wien Geiselbergstraße	1.022,7	100,0	0,0	0,0	1.022,7	9,9	89,0	1.358,2	
Wien Kaiserebersdorf	421,6	93,0	31,9	7,0	453,5	4,4	93,3	1.061,5	
Mannswörth	372,6	99,1	3,4	0,9	376,0	3,6	97,0	438,7	
Fischamend	82,6	63,5	47,5	36,5	130,1	1,3	98,2	818,3	
Wien Zentralfriedhof S-Bahn	30,1	46,9	34,1	53,1	64,2	0,6	98,8	101,0	
Hainburg/Donau Ungartor	25,5	90,7	2,6	9,3	28,1	0,3	99,1	262,1	
Haslau/Donau	3,7	18,2	16,6	81,8	20,3	0,2	99,3	218,4	
Hainburg/Donau Kulturfabrik	11,5	58,0	8,3	42,0	19,8	0,2	99,5	149,6	
Maria Ellend/Donau	7,0	53,9	6,0	46,1	13,0	0,1	99,6	174,8	
Petronell-Carnuntum	5,5	53,3	4,8	46,7	10,3	0,1	99,7	131,0	
Verbleibende 5 Haltestellen	19,6	65,0	10,6	35,0	30,2	0,3	100,0	423,2	
Gesamt	9.337,5	90,0	1.040,4	10,0	10.377,8			15.799,9	

Tabelle 86: Pressburgerbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommenstärksten Haltestellen am Arbeitsort

4.9.2 Pendelrouten an der Pressburgerbahn

Die Pressburgerbahn ist die einzige Bahn bzw. Bahnachse bei der beim Routing sowohl bei den Personenzahlen als auch bei den gewichteten Pendlerpotenzialen die Auspendler/-innenzahlen jene der Einpendler/-innen übertreffen. So zeigen sich bei den Einpendler/-innen gewichtete Pendlerpotenziale von 3.067, bei den Auspendler/-innen sind es 6.421 und damit mehr als doppelt so viele. Die durchschnittlichen gewichteten Pendlerpotenziale je Haltestelle sind vor allem am Wohnort bei den Einpendler/-innen mit rund 205 und am Arbeitsort bei den Auspendler/-innen mit fast 430 außerordentlich hoch.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	4.858	7.196
gewichtetes Pendlerpotenzial	3.067,7	6.421,1
Prozentsatz [%]	63,1	89,2
Anzahl Routen	504	324,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	15	58
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	55	15
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	204,5	110,7
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	55,8	428,1

Tabelle 87: Pressburgerbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Aus Einpendler/-innensicht ist die mit Abstand stärkste Haltestelle Schwechat. Hier haben die potenziellen Arbeitswege von über 1.200 Pendler/-innen ihren Ausgangspunkt, gemeinsam mit Fischamend bilden diese beiden Haltestellen bereits 60 Prozent des Einpendler/-innenpotenzials ab. In Summe sind das fast 1.900 Arbeitnehmer/-innen.

	gewichtetes Pendlertpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Schwechat	1245,0	40,6	40,6
Fischamend	602,4	19,6	60,2
Hainburg/Donau Ungartor	218,1	7,1	67,3
Haslau/Donau	158,3	5,2	72,5
Maria Ellend/Donau	136,8	4,5	76,9
Hainburg/Donau Kulturfabrik	127,3	4,1	81,1
Bad Deutsch Altenburg	107,4	3,5	84,6
Petronell-Carnuntum	101,2	3,3	87,9
Wien Kaiserebersdorf	99,3	3,2	91,1
Wildungsmauer	76,7	2,5	93,6
Wolfsthal	71,7	2,3	96,0
Regelsbrunn	63,4	2,1	98,0
Mannswörth	31,2	1,0	99,1
Hainburg/Donau Personenbahnhof	26,5	0,9	99,9
Flughafen Wien	2,4	0,1	100,0
Summe	3.067,7	100,0	

Tabelle 88: Einpendler/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	309,7	10,1
Südachse	293,3	9,6
Pottendorfer Achse	137,9	4,5
Ostachse	6,6	0,2
Pressburgerbahn	203,3	6,6
Marchegger Ostbahn	64,8	2,1
Nordachse	316,4	10,3
Laaer Ostachse	143,3	4,7
Nordwestbahn	106,6	3,5
KFJ-Achse	207,9	6,8
S-Bahn-Kern	1.277,9	41,7
Summe	3.067,7	100,0

Tabelle 89: Einpendler/-innen an der Pressburgerbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt	Anteil Kumuliert
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	366,8	12,0	12,0
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	350,7	11,4	23,4
Westachse	Wien Westbahnhof	260,7	8,5	31,9
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	178,8	5,8	37,7
Südachse	Wien Meidling	178,0	5,8	43,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	169,4	5,5	49,0
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	150,0	4,9	53,9
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	137,9	4,5	58,4
Nordachse	Wien Simmering	130,7	4,3	62,7
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	105,9	3,5	66,1
Südachse	Wien Liesing	69,6	2,3	68,4
Nordachse	Wien Stadlau	66,9	2,2	70,6
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	66,4	2,2	72,7
Pressburgerbahn	Wien Kaiserebersdorf	62,0	2,0	74,8
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	59,1	1,9	76,7
Nordachse	Wien Haidestraße	50,7	1,7	78,4
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	48,5	1,6	79,9
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	41,2	1,3	81,3
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	37,4	1,2	82,5
Pressburgerbahn	Wien Geiselbergstraße	37,1	1,2	83,7
	verbleibende 35 Bahnhöfe	499,8	16,3	100,0
	Summe	3.067,7	100,0	

Tabelle 90: Einpendler/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommenstärksten Zielhaltestellen in Wien

Als Zielachsen stehen, wie Tabelle 89 verdeutlicht, der S-Bahn-Kern, die Nordachse sowie die West- und Südachse im Mittelpunkt.

Alleine ein Viertel und damit über 700 Einpendler/-innen auf der Pressburgerbahn haben Wien Mitte und den Praterstern als Zieldestination. Immerhin 260 arbeiten im Bereich des Westbahnhof und in Summe knapp 360 in den Bereichen Meidling und Hauptbahnhof.

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen auf der Pressburgerbahn zeigen sich als Wohnzentren neben dem S-Bahn-Kern als Schwerpunkt auch die Nord-, die West und die Südachse als Hotspots.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	803,9	12,5
Südachse	681,5	10,6
Pottendorfer Achse	160,1	2,5
Ostachse	40,3	0,6
Pressburgerbahn	512,5	8,0
Marchegger Ostbahn	301,6	4,7
Nordachse	843,4	13,1
Laaer Ostachse	246,6	3,8
Nordwestbahn	418,0	6,5
KFJ-Achse	346,0	5,4
S-Bahn-Kern	2.067,2	32,2
Summe	6.421,1	100,0

Tabelle 91: Auspendler/-innen an der Pressburgerbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

Fast 10 Prozent der Auspendler/-innen (das sind rund 600) kommen aus dem Bereich des Westbahnhofs, über 900 und damit rund 14 Prozent aus den Einzugsbereichen Hauptbahnhof und Meidling. Auch die Bahnhöfe Simmering und Praterstern haben diesbezüglich gewichtete Pendlerpotenziale von je rund 500 Auspendler/-innen.

Als Zielhaltestellen zeigen sich der Flughafen und Schwechat als besondere Schwerpunkte. Da der Flughafen solch enorm große gewichtete Pendlerpotenziale aufweist, erfolgt hier auf Haltestellenebene die Darstellung der Herkunftsbereiche zu dieser Station.

Dabei zeigt sich, dass vor allem mit guten Verbindungen ab Hauptbahnhof und Meidling Verbesserungen für die Pendler/-innen möglich sind.

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	602,8	9,4	9,4
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	523,0	8,1	17,5
Nordachse	Wien Simmering	513,4	8,0	25,5
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	496,6	7,7	33,3
Südachse	Wien Meidling	400,0	6,2	39,5
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	281,4	4,4	43,9
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	211,9	3,3	47,2
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	188,3	2,9	50,1
Pressburgerbahn	Wien Kaiserebersdorf	175,8	2,7	52,8
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	166,3	2,6	55,4
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	160,1	2,5	57,9
Pressburgerbahn	Schwechat	154,9	2,4	60,3
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	150,1	2,3	62,7
Westachse	Wien Hütteldorf	142,7	2,2	64,9
Südachse	Wien Liesing	141,6	2,2	67,1
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	137,3	2,1	69,2
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	125,0	1,9	71,2
Nordachse	Wien Stadlau	124,6	1,9	73,1
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	106,1	1,7	74,8
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	104,5	1,6	76,4
Südachse	Verbleibende 38 Bahnhöfe	1.514,8	24	100,0
	Summe	6.421,1	100,0	

Tabelle 92: Auspendler/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Flughafen Wien	4873,3	75,9	75,9
Schwechat	918,7	14,3	90,2
Mannswörth	359,3	5,6	95,8
Wien Kaiserebersdorf	158,0	2,5	98,3
Fischamend	44,8	0,7	99,0
Hainburg/Donau Ungartor	20,1	0,3	99,3
Hainburg/Donau Kulturfabrik	15,2	0,2	99,5
Verbleibende 8 Haltestellen	31,7	0,5	100,0
Summe	6.421,1	100,0	

Tabelle 93: Auspendler/-innen an der Pressburgerbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

Haltestelle am Wohnort	Haltestelle am Arbeitsort	gewichtetes Pendlerpotenzial
Wien Westbahnhof	Flughafen Wien	463,5
Wien Hbf. (Bahnsteige 3-12)	Flughafen Wien	397,6
Wien Praterstern	Flughafen Wien	380,7
Wien Simmering	Flughafen Wien	366,9
Wien Meidling	Flughafen Wien	304,9
Wien Floridsdorf	Flughafen Wien	213,8
Wien Rennweg	Flughafen Wien	165,0
Wien Hausfeldstraße	Flughafen Wien	144,2
Schwechat	Flughafen Wien	138,6
Wien Leopoldau	Flughafen Wien	119,9
Wien Blumental	Flughafen Wien	115,6
Wien Hütteldorf	Flughafen Wien	114,5
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	Flughafen Wien	113,4
Wien Kaiserebersdorf	Flughafen Wien	112,2
Wien Liesing	Flughafen Wien	102,7
Wien Stadlau	Flughafen Wien	102,5
Wien Erzherzog-Karl-Straße	Flughafen Wien	99,2
Wien Traisengasse	Flughafen Wien	81,0
Wien St. Marx	Flughafen Wien	69,2
Wien Hernals	Flughafen Wien	69,4
Wien Spittelau	Flughafen Wien	68,5
Wien Ottakring	Flughafen Wien	65,5
Wien Heiligenstadt	Flughafen Wien	60,5
Wien Siemensstraße	Flughafen Wien	57,5
Wien Atzgersdorf	Flughafen Wien	57,5
Wien Jedlersdorf	Flughafen Wien	56,0
Wien Geiselbergstraße	Flughafen Wien	52,0
Wien Hetzendorf	Flughafen Wien	50,0
Wien Breitensee	Flughafen Wien	49,5

Tabelle 94: Auspendler/-innen an der Pressburgerbahn – Haltestellen am Wohnort im Detail für den Arbeitsort Flughafen Wien

4.10 Marchegger Ostbahn

In die Analysen der Potenzialberechnungen flossen aus Wohnungssicht die Daten von knapp 7.400 Personen ein, aus Sicht des Arbeitsortes waren es rund 5.100. Nach Gewichtung ergaben sich gewichtete Pendlerpotenziale in der Höhe von 2.851 täglichen Pendler/-innen am Wohnort und 1.835 am Arbeitsort. Im Vergleich zur Nordachse und zur Laaer Ostachse finden sich hier die geringsten gewichteten Pendlerpotenziale. Auffallend ist, dass sowohl aus Wohnungs- als auch aus Arbeitsplatzsicht der Großteil der gewichteten Pendlerpotenziale nur mit dem Pkw lukriert werden kann. Im Nahebereich befinden sich nur 23 Prozent der Arbeitsplätze und 37 Prozent der Wohnstandorte.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	2.087	1.054,0	37
MIV Wohnort	5.307	1.797,1	63
Summe Wohnort	7.394	2.851	100
SLOW Arbeitsort	1.938	430,8	23
MIV Arbeitsort	3.157	1.404,0	77
Summe Arbeitsort	5.095	1.835	100

Tabelle 95: Marchegger Ostbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.10.1 Potenziale an der Marchegger Ostbahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Aus Wohnungssicht bestehen die größten gewichteten Pendlerpotenziale an den Haltestellen Wien Hausfeldstraße, Raasdorf und Siebenbrunn-Leopoldsdorf. An diesen drei Haltestellen ergeben die Gewichtungen über 1.700 tägliche Pendler/-innen, das sind über 60 Prozent des Potenzials an der gesamten Bahnachse.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt	kumuliert
	N	[%]	N	[%]			
Wien Hausfeldstraße	464,8	57,4	344,8	42,6	809,5	28,4	28,4
Raasdorf	20,2	3,9	505,0	96,1	525,2	18,4	46,8
Siebenbrunn- Leopoldsdorf	82,4	19,8	333,1	80,2	415,5	14,6	61,4
Schönfeld-Lasse	47,9	20,8	182,9	79,2	230,8	8,1	69,5
Wien Hirschstetten	154,5	72,5	58,6	27,5	213,1	7,5	77,0
Marchegg	115,9	54,6	96,5	45,4	212,4	7,4	84,4
Untersiebenbrunn	105,2	50,8	102,0	49,2	207,2	7,3	91,7
Glinzendorf	41,8	25,6	121,3	74,4	163,1	5,7	97,4
Breitensee b. Marchegg	21,3	28,7	53,1	71,3	74,4	2,6	100,0
Gesamt	1.054,0	37,0	1.797,1	63,0	2.851,2		

Tabelle 96: Marchegger Ostbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW

Allerdings bedarf es Lösungen zur Gewährleistung der Verbindung zwischen Wohnort und Haltestelle, da außer in Wien (hier sind es bei der Hausfeldstraße nur 43 und in Hirschstetten nur 28 Prozent) 80 oder sogar 96 Prozent der gewichteten Potenziale am Wohnort in Pkw-Distanz zur Haltestelle wohnen, wie Tabelle 96 verdeutlicht.

Bike & Ride

An der Marchegger Ostbahn wurde ein Bedarf an zusätzlichen 410 Fahrradabstellplätzen ermittelt. Dies entspricht einer Ausweitung der Kapazitäten im Vergleich zum Ist-Stand auf das sechsfache, denn aktuell stehen nur rund 80 Plätze zur Verfügung. Den größten Bedarf gibt es demnach in Wien Hausfeldstraße mit über 160 Stellplätzen. Weitere Kapazitätsausweitungen sollten in Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Schönfeld-Lasseer und Wien Hirschstetten mit rund 70, 50 und 40 zusätzlich angebotenen Fahrradabstellplätzen erfolgen. Weitere Details finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Arbeitsplätze steht die Haltestelle Hausfeldstraße im Vordergrund, hier haben über 1.084 und damit über 59 Prozent der täglichen Pendler/-innen an der Marchegger Ostbahn ihre Arbeitsplätze. Auffallend ist, dass trotz Haltestelle im städtischen Bereich bei der Hausfeldstraße nur 19 Prozent ihre Arbeitsplätze im Nahebereich haben. In Tabelle 97 sind auch die Gesamtfrequenzen, die sich aus den gewichteten Pendlerpotenzialen am Wohn- plus jener am Arbeitsort ergeben, abgebildet. Dieses zeigen etwa für Raasdorf eine Gesamtfrequenz von über 860 Pendler/-innen pro Tag.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Wien Hausfeldstraße	208,9	19,3	875,2	80,7	1.084,0	59,1	59,1	1.893,6	
Raasdorf	42,7	12,7	293,6	87,3	336,3	18,3	77,4	861,5	
Wien Hirschstetten	94,0	42,2	128,7	57,8	222,7	12,1	89,5	435,8	
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	13,5	19,6	55,4	80,4	68,9	3,8	93,3	484,4	
Glinzendorf	54,0	80,7	12,9	19,3	66,9	3,6	96,9	230,0	
Schönfeld-Lasseer	7,0	31,7	15,1	68,3	22,1	1,2	98,1	252,9	
Untersiebenbrunn	5,0	29,3	12,1	70,7	17,1	0,9	99,1	224,3	
Marchegg	5,7	34,0	11,1	66,0	16,9	0,9	100,0	229,2	
Breitensee b. Marchegg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	74,4	
Gesamt	430,8	23,5	1.404,0	76,5	1.834,8	59,1	59,1	4.686,0	

Tabelle 97: Marchegger Ostbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.10.2 Pendelrouten an der Marchegger Ostbahn

Bei den Routing Analysen flossen bei den Einpendler/-innen die Daten von 3.315 und bei den Auspendler/-innen die Werte von 740 Personen ein. Nach Gewichtung ergeben sich dabei gewichtete Pendlerpotenziale von 1.551 bzw. 316 Pendler/-innen. Die durchschnittlichen gewichteten Pendlerpotenziale je Wohnhaltestelle bei den Einpendler/-innen sind überaus hoch und übertreffen sogar die Westachse.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	3.315	740
gewichtetes Pendlerpotenzial	1.551,2	316,3
Prozentsatz [%]	46,8	42,7
Anzahl Routen	284,0	149,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	7	52
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	53	6
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	221,6	6,1
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	29,3	52,7

Tabelle 98: Marchegger Ostbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Aus Sicht der Einpendler/-innen stellen vor allem Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Raasdorf und Schönfeld-Lassee Wohnschwerpunkte dar. Hier haben über 60 Prozent (das sind knapp 1.000) der potenziellen Bahn-Einpendler/-innen den Beginn ihrer täglichen Pendelrouten.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	379,2	24,4	24,4
Raasdorf	361,7	23,3	47,8
Schönfeld-Lassee	217,9	14,0	61,8
Marchegg	206,3	13,3	75,1
Untersiebenbrunn	170,3	11,0	86,1
Glinzendorf	162,8	10,5	96,6
Breitensee b. Marchegg	53,1	3,4	100,0
Summe	1.551,2	100,0	

Tabelle 99: Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

Als Ziele der Einpendler/-innen gelten nicht nur Haltestellen am S-Bahn-Kern (34 Prozent) sondern auch an der Nordachse (15 Prozent) sowie an der West- (8,9 Prozent) der Laaer Ostachse (8,6 Prozent) und der Marchegger Ostbahn selbst (8,4 Prozent bzw. 130 Pendler/-innen).

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	137,9	8,9
Südachse	104,6	6,7
Pottendorfer Achse	35,1	2,3
Ostachse	0,8	0,0
Pressburgerbahn	49,4	3,2
Marchegger Ostbahn	130,1	8,4
Nordachse	232,7	15,0
Laaer Ostachse	133,1	8,6
Nordwestbahn	95,7	6,2
KFJ-Achse	101,2	6,5
S-Bahn-Kern	530,7	34,2
Summe	1.551,2	100,0

Tabelle 100: Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	160,7	10,4	10,4
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	159,6	10,3	20,6
Nordachse	Wien Stadlau	122,0	7,9	28,5
Westachse	Wien Westbahnhof	109,9	7,1	35,6
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	96,1	6,2	41,8
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	76,2	4,9	46,7
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	72,9	4,7	51,4
Südachse	Wien Meidling	66,8	4,3	55,7
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12) & 1-2	66,5	4,3	60,0
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	64,4	4,1	64,1
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	60,2	3,9	68,0
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	55,6	3,6	71,6
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	42,5	2,7	74,3
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	35,1	2,3	76,6
Nordachse	Wien Simmering	35,1	2,3	78,9
Marchegger Ostbahn	Wien Hirschstetten	24,8	1,6	80,5
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	23,9	1,5	82,0
Westachse	Wien Hütteldorf	21,8	1,4	83,4
Südachse	Wien Liesing	19,6	1,3	84,7
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	19,2	1,2	85,9
	Verbleibende 33 Haltestellen	218,4	14,1	100,0
	Summe	1.551,2	100,0	

Tabelle 101: Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Im Detail zählen neben Wien Mitte und Praterstern, wo über 20 Prozent (das sind rund 320 Pendler/-innen) ihre Arbeitsplätze haben, auch Stadlau (122 Pendler/-innen) und Hausfeldstraße (96 Pendler/-innen), sowie der Westbahnhof (110 Pendler/-innen) zu den wichtigsten Zielen der Einpendler/-innen an der Marchegger Ostbahn.

Auspendler/-innen aus Wien

Im Unterschied zu den anderen Bahnachsen zeigen sich bei den Wohnorten der Auspendler/-innen neben dem S-Bahn-Kern, der bei rund 28 Prozent der Auspendler/-innen relevant ist, vor allem auch die Marchegger Ostbahn selbst (16,3 Prozent), die Nordachse und die Nordwestbahn (beide rund 12 Prozent) als Schwerpunkte. In absoluten Zahlen dargestellt, sind die gewichteten Pendlerpotenziale allerdings als eher gering zu bezeichnen. So entfallen auf den gesamten S-Bahn-Kern rund 90 Auspendler/-innen auf den Marchegger Ast rund 50, bei der Nordachse und der Nordwestbahn sind es jeweils knapp unter 40 Pendler/-innen.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	31,4	9,9
Südachse	23,2	7,3
Pottendorfer Achse	3,4	1,1
Ostachse	1,5	0,5
Pressburgerbahn	8,5	2,7
Marchegger Ostbahn	51,5	16,3
Nordachse	37,0	11,7
Laaer Ostachse	16,0	5,1
Nordwestbahn	37,1	11,7
KFJ-Achse	18,5	5,8
S-Bahn-Kern	88,4	27,9
Summe	316,3	100,0

Tabelle 102: Auspendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

Im Detail sind als Wohnschwerpunkte am Marchegger Ast die Haltestellen Hausfeldstraße, Stadlau und Erzherzog Karl Straße zu nennen. An diesen drei Haltestellen beginnen die Arbeitswege von 65 Auspendler/-innen. Weitere Schwerpunkte sind Floridsdorf und Praterstern. In absoluten Zahlen gesehen sind die gewichteten Pendlerpotenziale mit Zahlen zwischen 20 und 40 potenziellen Bahn-Auspendler/-innen jedoch eher überschaubar.

Als Ziele gelten insbesondere Raasdorf und Glinzendorf, hier haben fast 250 und damit 78 Prozent der Auspendler/-innen an der Marchegger Ostbahn ihre Arbeitsplätze.

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	39,4	12,4	12,4
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	26,0	8,2	20,7
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	25,3	8,0	28,7
Westachse	Wien Westbahnhof	24,0	7,6	36,2
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 3-12)	21,1	6,7	42,9
Nordachse	Wien Stadlau	15,5	4,9	47,8
Südachse	Wien Meidling	14,1	4,5	52,2
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	11,6	3,7	55,9
	verbleibende 44 Bahnhöfe	139,5	18,7	100,0
	Summe	316,3	100,0%	

Tabelle 103: Auspendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Raasdorf	182,0	57,5	57,5
Glinzendorf	66,9	21,1	78,7
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	30,4	9,6	88,3
Schönfeld-Lasse	22,1	7,0	95,3
Marchegg	14,4	4,5	99,8
Untersiebenbrunn	0,6	0,2	100,0
Summe	316,3	100,0	

Tabelle 104: Auspendler/-innen an der Marchegger Ostbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.11 Nordachse

Die Analysen der Daten der Arbeitnehmer/-innen an der Nordachse ergeben gewichtete Pendlerpotenziale von 9.348 Pendler/-innen aus Wohnortssicht und aus Sicht der Betriebsstandorte welche von 7.154. Basis sind die Daten von rund 20.200 Personen am Wohn- und von über 16.600 am Arbeitsort. Im Vergleich mit den anderen beiden Achsen im Nordosten (Marchegger Ostbahn und Laaer Ostachse) wurden an der Nordachse die größten gewichteten Pendlerpotenziale identifiziert. Zusätzlich sind an dieser Achse, etwa im Gegensatz zur benachbarten Marchegger Ostbahn, sowohl bei den Wohn- als auch bei den Arbeitsplatzstandorten rund zwei Drittel im Nahebereich der Haltestellen verortet. Insgesamt – die Potenziale am Wohn- und am Arbeitsort gemeinsam betrachtet – zählt die Nordachse zur sechststärksten Pendlerachse der 14 betrachteten Linien und Bahnachsen.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	8.727	5.881,8	63
MIV Wohnort	11.456	3.466,2	37
Summe Wohnort	20.183	9.348	100
SLOW Arbeitsort	7.018	4.739,1	66
MIV Arbeitsort	9.613	2.414,8	34
Summe Arbeitsort	16.631	7.154	100

Tabelle 105: Nordachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.11.1 Potenziale an der Nordachse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Als Haltestellen mit den stärksten gewichteten Pendlerpotenzialen am Wohnstandort zeigen sich Simmering, Silberwald und Deutsch Wagram mit über 4.200 potenziellen Bahnpendler/-innen.

Bei der Erreichbarkeit der Haltestellen fallen Silberwald und Hohenau/March besonders negativ auf, da sich nur 33 bzw. 39 Prozent der Wohnstandorte im Nahebereich der Bahn befinden. Auch in Dürnkrot, Drösing und Prottes sind die Wohnstandorte diesbezüglich nicht optimal an der Bahn ausgerichtet. Weitaus positiver ist die Situation an den Bahnhöfen Gänserndorf und Straßhof. Hier gibt es einerseits mit jeweils über 700 Tagespendler/-innen sehr hohe Potenziale, darüber hinaus sind fast 60 bzw. in Gänserndorf sogar 90 Prozent der Wohnorte im Umkreis von drei Kilometern angesiedelt.

Bike & Ride

Den Recherchen zufolge umfassen die Angebote an Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen der Nordachse bereits über 1.700 Plätze. Die Analysen ergeben eine empfehlenswerte Aufstockung um knapp 60 Prozent oder rund 1.000 Stellplätze. Auffallend ist, dass bei der Nordachse der größte Nachholbedarf innerhalb der Wiener Stadtgrenzen gefunden wurde. Denn während etwa in Strasshof über 400 und in Hohenau an der March über 270 Stellplätze angeboten werden, konnten für Simmering und Wien Stadlau keine entsprechenden Angebote eruiert werden. Damit ergeben sich an diesen beiden Haltestellen rund 380 und 130 fehlende Abstellplätze für Fahrräder. Weiteren Bedarf zeigen die Analysen in Wien Erzherzog-Karl-Straße mit rund 90 und Wien Haidestraße mit rund 40 fehlenden Abstellplätzen. In der Region wurde Verbesserungsbedarf in Silberwald und Matzen im Weinviertel mit 160 und 40 fehlenden Fahrradabstellplätzen gefunden. Weitere Details finden sich in Anhang drei.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Wien Simmering	1.507,2	79,0	401,7	21,0	1.908,8	20,4	20,4	
Silberwald	455,3	39,5	696,7	60,5	1.152,0	12,3	32,7	
Deutsch Wagram	622,6	54,5	519,4	45,5	1.141,9	12,2	45,0	
Strasshof/Nordbahn	423,6	57,5	313,6	42,5	737,3	7,9	52,8	
Gänserndorf	650,7	90,1	71,4	9,9	722,1	7,7	60,6	
Wien Stadlau	322,6	49,3	331,3	50,7	653,9	7,0	67,6	
Wien Erzherzog-Karl-Straße	320,8	70,7	133,0	29,3	453,8	4,9	72,4	
Helmahof	239,9	79,5	61,9	20,5	301,9	3,2	75,6	
Angern/March	150,4	55,3	121,4	44,7	271,8	2,9	78,6	
Hohenau/March	78,5	33,0	159,4	67,0	237,8	2,5	81,1	
Dürnkrut	90,9	42,2	124,7	57,8	215,6	2,3	83,4	
Matzen im Weinviertel	99,1	49,3	101,9	50,7	201,0	2,2	85,6	
Wien Haidestraße	177,0	100,0	0,0	0,0	177,0	1,9	87,5	
Drösing	75,9	43,8	97,3	56,2	173,2	1,9	89,3	
Prottes	74,7	43,2	98,4	56,8	173,1	1,9	91,2	
Rabensburg	70,8	65,9	36,6	34,1	107,4	1,1	92,3	
Stillfried	49,8	49,8	50,2	50,2	100,0	1,1	93,4	
Weikendorf-Dörfles	85,3	92,0	7,4	8,0	92,7	1,0	94,4	
Jedenspeigen	70,6	87,7	9,9	12,3	80,5	0,9	95,2	
Weikendorf	54,1	67,8	25,7	32,2	79,8	0,9	96,1	
verbleibende 8 Bahnhöfe	262,2	71,6	104,2	28,4	366,3	3,9	100,0	
Gesamt	5.881,8	62,9	3.466,2	37,1	9.348,0			

Tabelle 106: Nordachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Arbeitsplätze sind vor allem Simmering und Stadlau als Zentren erkennbar, hier haben zusammen fast 4.300 Personen ihre Arbeitsplätze – das sind rund 60 Prozent des gesamten Potenzials an dieser Achse. In Tabelle 107 ist als zusätzliche Information auch die Gesamtfrequenz dargestellt, die sich für jede Haltestelle aus den gewichteten Pendlerpotenzialen der Haltestellen am Arbeitsort und jenen am Wohnort ergeben.

Auffallend ist, dass in Simmering U-Bahn, Bus- und Bim wesentlich zur Erreichung der Arbeitsplätze sein dürften, da nur 45 Prozent der Arbeitsstellen im Nahebereich des Bahnhofs verortet sind.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt	kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]	N	[%]		
Wien Simmering	1.027,3	45,3	1.238,0	54,7	2.265,3	31,7	31,7	4.174,2
Wien Stadlau	1.471,9	73,3	536,4	26,7	2.008,3	28,1	59,7	2.662,2
Wien Haidestraße	930,8	99,0	9,4	1,0	940,2	13,1	72,9	1.117,2
Wien Erzherzog-Karl-Straße	247,2	51,4	233,8	48,6	481,0	6,7	79,6	934,8
Wien Praterkai	333,7	89,7	38,2	10,3	371,9	5,2	84,8	399,6
Gänserndorf	166,3	68,1	77,7	31,9	244,0	3,4	88,2	966,1
Deutsch Wagram	115,0	48,1	123,9	51,9	238,9	3,3	91,6	1.380,9
Wien Süßenbrunn	202,3	96,5	7,4	3,5	209,7	2,9	94,5	277,2
Strasshof/Nordbahn	134,9	71,0	55,0	29,0	189,9	2,7	97,1	927,2
Helmahof	36,9	69,0	16,6	31,0	53,4	0,7	97,9	355,3
Angern/March	19,5	58,7	13,7	41,3	33,2	0,5	98,4	305,0
Silberwald	10,3	32,8	21,1	67,2	31,5	0,4	98,8	1.183,5
Dürnkrot	6,4	23,6	20,7	76,4	27,1	0,4	99,2	242,8
Hohenau/March	11,2	76,5	3,4	23,5	14,6	0,2	99,4	252,4
Wien Lobau	5,3	39,1	8,2	60,9	13,4	0,2	99,6	65,5
verbleibende 13 Haltestellen	20,3	64,6	11,1	35,4	31,4	0,4	100,0	1.258,2
Gesamt	4.739,1	66,2	2.414,8	33,8	7.153,9			16.501,9

Tabelle 107: Nordachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.1.2 Pendelrouten an der Nordachse

Bei der Bestimmung möglicher Pendelrouten ergeben sich gewichtete Pendlerpotenziale und Verbindungen für fast 5.200 Ein- sowie 615 Auspendler/-innen. Dem lagen Daten von nahezu 6.700 bzw. rund 750 Personen zugrunde. Die gewichteten Pendlerpotenziale je Wohnhaltestelle bei den Einpendler/-innen sind enorm und übertreffen die Vergleichswerte von West- und Südachse.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	6.895	749
gewichtetes Pendlerpotenzial	5.196,8	615,1
Prozentsatz [%]	75,4	82,1
Anzahl Routen	744,0	227,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	22	49
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	55	18
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	236,2	12,6
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	94,5	34,2

Tabelle 108: Nordachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Die Routings ergeben, dass für über 40 Prozent bzw. über 2.100 potenzielle Bahn-Einpendler/-innen die Einstiegshaltstellen Deutsch Wagram und Silberwald sind.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Deutsch Wagram	1.055,6	20,3	20,3
Silberwald	1.045,9	20,1	40,4
Gänserndorf	674,3	13,0	53,4
Strasshof/Nordbahn	600,2	11,5	65,0
Angern/March	247,1	4,8	69,7
Hohenau/March	187,1	3,6	73,3
Dürnkrut	182,9	3,5	76,8
Matzen im Weinviertel	164,8	3,2	80,0
Drösing	152,8	2,9	82,9
Prottes	143,0	2,8	85,7
Helmahof	127,4	2,5	88,2
Stillfried	89,9	1,7	89,9
Rabensburg	88,6	1,7	91,6
Weikendorf-Dörfles	84,8	1,6	93,2
Jedenspeigen	71,8	1,4	94,6
Weikendorf	65,7	1,3	95,9
Oberweiden	60,9	1,2	97,0
Bernhardsthal	47,6	0,9	98,0
Sierndorf/March	39,7	0,8	98,7
Tallesbrunn	33,5	0,6	99,4
Raggendorf	18,7	0,4	99,7
Wien Süßenbrunn	14,6	0,3	100,0
Summe	5.196,8	100,0	

Tabelle 109: Einpendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

Zusätzlich zum S-Bahn-Kern als Schwerpunkt zeigen die Routings als Zielachsen die Westachse (für rund 12 Prozent), sowie die Nord- (10 Prozent), sowie die KFJ- (rund 9 Prozent) und die Laaer Ostachse (für 8,2 Prozent).

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	595,5	11,5
Südachse	378,3	7,3
Pottendorfer Achse	110,3	2,1
Ostachse	3,4	0,1
Pressburgerbahn	149,3	2,9
Marchegger Ostbahn	236,9	4,6
Nordachse	521,2	10,0
Laaer Ostachse	424,2	8,2
Nordwestbahn	375,4	7,2
KFJ-Achse	453,7	8,7
S-Bahn-Kern	1.948,6	37,5
Summe	5.196,8	100,0

Tabelle 110: Einpendler/-innen an der Nordachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

Fast ein Viertel der Einpendler/-innen haben den Praterstern und die Landstraße als Ziel (das sind rund 1.170 Pendler/-innen), knapp 500 den Westbahnhof und 335 den Franz Josefs Bahnhof. Floridsdorf und Siemensstraße sind für insgesamt über 470 potenzielle Bahn-Pendler/-innen die Zieldestinationen. Beim Bahnhof Simmering wird deutlich, dass die Nicht-Berücksichtigung des städtischen öffentlichen Verkehrs zu einer Unterschätzung des Pendlerpotenzials führt, denn von dem oben dargestellten gewichteten Potenzial am Arbeitsort von 2.265,3 bleiben beim Routing nur rund 122 übrig. (da ein Großteil der Arbeitsorte nicht in Fahrraddistanz zum Bahnhof liegen, führen die Gewichtungen zu entsprechend geringeren Werten; erwähnt werden muss an dieser Stelle jedoch, dass bei den Routings auch die Haltestellen am Wohnort eine Rolle spielen).

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	650,6	12,5	12,5
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	522,7	10,1	22,6
Westachse	Wien Westbahnhof	494,5	9,5	32,1
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	335,2	6,4	38,5
Südachse	Wien Meidling	248,0	4,8	43,3
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	244,1	4,7	48,0
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	231,1	4,4	52,5
Nordachse	Wien Stadlau	208,6	4,0	56,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	199,7	3,8	60,3
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	193,1	3,7	64,0
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	192,6	3,7	67,7
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	170,2	3,3	71,0
Nordachse	Wien Simmering	121,8	2,3	73,4
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	110,3	2,1	75,5
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	88,7	1,7	77,2
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	88,0	1,7	78,9
Südachse	Wien Liesing	73,2	1,4	80,3
Nordwestbahn	Wien Strebersdorf	67,2	1,3	81,6
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	64,6	1,2	82,8
Westachse	Wien Hütteldorf	64,5	1,2	84,1
	Verbleibende 35 Haltestellen	828,0	15,9	100,0
	Summe	5.196,8	100,0	

Tabelle 111: Einpendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Bei den Auspendler/-innen zeigen sich als Wohnschwerpunkte (zusätzlich zum S-Bahn-Kern für rund 34 Prozent) die Westachse (15 Prozent), die Marchegger Ostbahn (rund 11 Prozent) sowie für rund 11 Prozent die Nordwestbahn.

Im Detail sind die Wohnschwerpunkte der Auspendler/-innen zusätzlich zu Westbahnhof (rund 77) und Praterstern (rund 70) auch Floridsdorf (46), Hausfeldstraße und Leopoldau, wobei die absoluten Zahlen für letztere mit rund 32 und 34 sehr bescheiden ausfallen.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	92,4	15,0
Südachse	37,1	6,0
Pottendorfer Achse	7,0	1,1
Ostachse	1,0	0,2
Pressburgerbahn	21,0	3,4
Marchegger Ostbahn	64,3	10,5
Nordachse	47,0	7,6
Laaer Ostachse	41,1	6,7
Nordwestbahn	64,7	10,5
KFJ-Achse	31,1	5,1
S-Bahn-Kern	208,4	33,9
Summe	615,1	100,0

Tabelle 112: Auspendler/-innen an der Nordachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	76,6	12,5	12,5
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	70,3	11,4	23,9
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	46,3	7,5	31,4
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	42,6	6,9	38,3
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	34,2	5,6	43,9
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	31,5	5,1	49,0
Südachse	Wien Meidling	21,2	3,4	52,5
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	20,0	3,2	55,7
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	18,8	3,1	58,8
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	16,8	2,7	61,5
Marchegger Ostbahn	Raasdorf	16,1	2,6	64,1
Marchegger Ostbahn	Wien Hirschstetten	14,1	2,3	66,4
Nordachse	Wien Simmering	13,9	2,3	68,7
Westachse	Wien Hütteldorf	12,1	2,0	70,6
Nordwestbahn	Wien Jedlersdorf	11,7	1,9	72,5
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	11,5	1,9	74,4
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	11,3	1,8	76,2
KFJ-Achse	Wien Spittelau	10,6	1,7	78,0
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	10,6	1,7	79,7
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	9,7	1,6	81,3
	verbleibende 29 Bahnhöfe	115,3	18,7	100,0
	Summe	615,1	100,0	

Tabelle 113: Auspendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Als Ziele stehen bei den Auspendler/-innen Süßenbrunn, Strasshof, Deutsch Wagram und Gänserndorf im Vordergrund. An diesen vier Bahnhöfen haben 84 Prozent bzw. in Summe über 500 Auspendler/-innen ihre Arbeitsplätze.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Wien Süßenbrunn	185,6	30,2	30,2
Strasshof/Nordbahn	128,7	20,9	51,1
Deutsch Wagram	110,9	18,0	69,1
Gänserndorf	91,6	14,9	84,0
Angern/March	30,2	4,9	88,9
Dürnkrot	20,6	3,4	92,3
Silberwald	18,0	2,9	95,2
Hohenau/March	10,1	1,6	96,9
Verbleibende 10 Haltestellen	19,4	3,1	100,0
Summe	615,1	100,0	

Tabelle 114: Auspendler/-innen an der Nordachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.12 Laaer Ostachse

Die Analysen der Laaer Ostachse zeigen, dass an dieser fast 17.000 Personen wohnen und knapp 13.500 ihre Arbeitsplätze haben. Als gewichtete Pendlerpotenziale ergeben sich Werte von 7.332 am Wohn- und 5.896 am Arbeitsort. Auffallend ist, dass 76 Prozent der Arbeitsorte im Nahebereich der Bahn angesiedelt sind. Zum Vergleich: an der Marchegger Ostbahn sind es nur 23 Prozent. Bei den Wohnorten sind es an der Laaer Ostachse immerhin 57 Prozent und damit nur knapp unter dem Durchschnitt der Gesamten Ostregion mit rund 64 Prozent.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	7.079	4.167,50	57
MIV Wohnort	9.918	3.164,80	43
Summe Wohnort	16.997	7.332	100
SLOW Arbeitsort	6.420	4.463,60	76
MIV Arbeitsort	7.049	1.432,2	24
Summe Arbeitsort	13.469	5.896	100

Tabelle 115: Laaer Ostachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.12.1 Potenziale an der Laaer Ostachse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Die stärksten Haltestellen aus Wohnortssicht sind Leopoldau und Wolkersdorf. An diesen Haltestellen haben über 2.300 bzw. rund 32 Prozent der potenziellen täglichen Pendler/-innen ihre Wohnorte. Aber auch Kapellerfeld, Siemensstraße, Schleinbach und Bad Pirawarth verfügen über beträchtliche gewichtete Pendlerpotenziale von teilweise weit über 350 Pendler/-innen je Haltestelle.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt		kumuliert
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Wien Leopoldau	708,0	49,0	738,3	51,0	1.446,3	19,7	19,7	
Wolkersdorf im Weinviertel	607,0	68,9	273,9	31,1	880,9	12,0	31,7	
Kapellerfeld	419,9	84,1	79,5	15,9	499,4	6,8	38,6	
Wien Siemensstraße	310,6	70,5	129,9	29,5	440,4	6,0	44,6	
Schleinbach	106,2	27,3	282,7	72,7	388,9	5,3	49,9	
Bad Pirawarth	117,0	33,6	231,6	66,4	348,6	4,8	54,6	
Mistelbach/Zaya	145,5	52,2	133,0	47,8	278,4	3,8	58,4	
Seyring	198,1	76,8	59,9	23,2	258,1	3,5	61,9	
Niederkreuzstetten	117,1	48,3	125,4	51,7	242,4	3,3	65,2	
Gerasdorf b. Wien	184,8	77,0	55,1	23,0	239,9	3,3	68,5	
Ulrichskirchen	98,5	44,3	123,7	55,7	222,2	3,0	71,5	
Laa/Thaya	119,1	57,4	88,4	42,6	207,5	2,8	74,4	
Mistelbach/Zaya Stadt	135,3	68,2	63,1	31,8	198,4	2,7	77,1	
Hautzendorf NÖ	52,0	29,5	124,0	70,5	176,1	2,4	79,5	
Großengersdorf	145,3	83,1	29,5	16,9	174,7	2,4	81,9	
Bockfließ	139,9	81,9	31,0	18,1	170,9	2,3	84,2	
Auersthal	75,3	44,8	92,8	55,2	168,1	2,3	86,5	
Ladendorf	81,1	59,9	54,2	40,1	135,3	1,8	88,3	
Pillichsdorf	109,9	83,8	21,3	16,2	131,2	1,8	90,1	
Groß Schweinbarth	103,0	82,4	22,0	17,6	125,0	1,7	91,8	
verbleibende 11 Bahnhöfe	194,0	32,4	405,7	67,6	599,7	8,2	100,0	
Gesamt	4.167,5	56,8	3.164,8	43,2	7.332,3			

Tabelle 116: Laaer Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Auffallend ist, dass in Leopoldau – anders als in Wolkersdorf, Kapellerfeld oder etwa Siemensstraße – weniger als die Hälfte der Pendler/-innen im Nahebereich der Haltestelle wohnt. Besonders ungünstig ist die Siedlungsstruktur aus dieser Warte auch am Bahnhof Schleinbach, hier befinden sich nur 27 Prozent der potenziellen Pendler/-innen im Nahebereich - also in Fahrraddistanz - zur Bahn. Besonders hoch ist der Anteil mit über 80 Prozent im Nahebereich an den Haltestellen Kapellerfeld, Großengersdorf, Bockfließ, Pillichsdorf und Groß Schweinbarth.

Bike & Ride

Auch an der Laaer Ostachse ergibt sich ein – im Vergleich zu anderen Achsen – moderater Ausbaubedarf der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen von 60 Prozent. Das heißt, die bestehenden rund 1.200 müssten den Berechnungen zufolge um rund 740 Stellplätze ausgebaut werden. Hauptsächlich betrifft das die Haltestellen Kapellerfeld mit 100, sowie Bad Pirawarth und Niederkreuzstetten mit je rund 50 neuen Fahrrad Abstellplätzen. In Wien ergibt sich an der Haltestelle Siemensstraße ein Ausbaubedarf von rund 90 Abstellplätzen. Details für weitere 20 Haltestellen an der Laaer Ostachse finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Wien Siemensstraße	3.070,8	99,5	16,2	0,5	3.087,0	52,4	52,4	3.527,5
Wien Leopoldau	538,6	36,6	932,3	63,4	1.470,8	24,9	77,3	2.917,2
Wolkersdorf im Weinviertel	333,8	87,5	47,7	12,5	381,5	6,5	83,8	1.262,4
Gerasdorf b. Wien	140,5	68,4	65,0	31,6	205,5	3,5	87,3	445,4
Obersdorf NÖ (Bahnsteige 1-2)	27,9	15,1	157,2	84,9	185,1	3,1	90,4	247,3
Mistelbach/Zaya	92,7	92,3	7,8	7,7	100,4	1,7	92,1	378,9
Kapellerfeld	50,9	62,2	31,0	37,8	81,8	1,4	93,5	581,2
Großengersdorf	26,4	34,9	49,2	65,1	75,5	1,3	94,8	250,2
Niederkreuzstetten	4,0	8,8	41,3	91,2	45,3	0,8	95,5	287,8
Groß Schweinbarth	44,2	99,3	0,3	0,7	44,5	0,8	96,3	169,5
Bad Pirawarth	36,1	89,1	4,4	10,9	40,5	0,7	97,0	389,0
Mistelbach/Zaya Stadt	31,3	82,9	6,5	17,1	37,7	0,6	97,6	236,1
Seyring	7,5	28,2	19,2	71,8	26,7	0,5	98,1	284,8
Auersthal	17,4	69,8	7,6	30,2	25,0	0,4	98,5	193,1
Schleinbach	4,2	33,0	8,5	67,0	12,8	0,2	98,7	401,6
Neubau-Kreuzstetten	10,7	93,9	0,7	6,1	11,4	0,2	98,9	111,3
Pillichsdorf	4,7	43,5	6,1	56,5	10,9	0,2	99,1	142,0
Laa/Thaya	5,8	60,7	3,7	39,3	9,5	0,2	99,3	217,0
Ulrichskirchen	2,8	36,1	4,9	63,9	7,6	0,1	99,4	229,9
Bockfließ	5,5	73,1	2,0	26,9	7,5	0,1	99,5	178,4
Verbleibende 11 Bahnhöfe	8,0	27,7	20,8	72,3	28,7	0,5	100,0	777,6
Gesamt	4.463,6	75,7	1.432,2	24,3	5.895,8			13.228,1

Tabelle 117: Laaer Ostachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Bei den Betriebsstandorten stellt Wien Siemensstraße mit fast 3.100 Personen einen Arbeitsplatzschwerpunkt dar, hier finden sich 55 Prozent des gesamten Potenzials an dieser Achse. Enorm

hoch ist hier mit 99,5 Prozent auch der Anteil der Arbeitsplätze in Fahrraddistanz zur Haltestelle. Ein weiterer Schwerpunkt ist Wien Leopoldau mit nahezu 1.470 täglichen Pendler/-innen am Arbeitsort, das sind mehr als ein Viertel des Achsenpotenzials. Es dürfte hier allerdings schwieriger sein, dass diese potenziellen Bahnpendler/-innen auch tatsächlich die Bahn nutzen, da nur rund 37 Prozent ihre Arbeitsplätze im Nahebereich der Bahn haben und in peripheren Bezirken die ÖV Anbindung zwischen Betriebsgebieten und Schnellbahn nicht so dicht ist wie in inneren Lagen. In Niederösterreich sind Wolkersdorf und Gerasdorf wichtige Arbeitszentren. Hier befinden sich immerhin fast 600 Arbeitsplätze, an beiden Stationen befindet sich ein Großteil der Arbeitsplätze im Nahebereich der Bahnstationen.

4.12.2 Pendelrouten an der Laaer Ostachse

In die Routing Analysen flossen bei den Einpendler/-innen die Daten von etwas über 8.100 und bei den Auspendler/-innen von mehr als 2.030 Personen ein. Die gewichteten Pendlerpotenziale liegen bei den Einpendler/-innen bei 5.115 und bei 1.098 für die Auspendler/-innen.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	8.103	2.035
gewichtetes Pendlerpotenzial	5.115,5	1.098,4
Prozentsatz [%]	63,1	54,0
Anzahl Routen	1.052,0	435,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	30	56
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	56	28
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	170,5	19,6
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	91,3	39,2

Tabelle 118: Laaer Ostachse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Als Wohnzentrum der Einpendler/-innen zeigt sich ganz klar Wolkersdorf. Hier wohnen über 800 potenzielle Bahnpendler/-innen bzw. 16 Prozent des gesamten Potenzials. Zu nennen sind weiters auch Kapellerfeld mit über 400 sowie Schleimbach, Wien Leopoldau und Bad Pirawarth mit jeweils mehr als 300 potentiell werktäglichen Pendler/-innen.

Bei der Verteilung in Wien zeigt sich, dass neben den hauptsächlichen Zielen im S-Bahn-Kern, diese machen rund 37 Prozent der Pendler/-innen aus, sehr vielfältige Bereiche in Wien als Zielorte angefahren werden. Zu jeweils rund 10 Prozent sind das Ziele an der West-, der KFJ-, der Laaer Ostachse und an der Nordwestbahn. Für ein Fünftel bzw. über 1.100 Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse sind der Praterstern und Wien Mitte relevant. Bereiche um den Franz-Josefs-Bahnhof sind für über 360 Pendler/-innen Ziele. Einen weiteren Schwerpunkt stellt der Westbahnhof für rund 440 Arbeitnehmer/-innen dar.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Wolkersdorf im Weinviertel	813,7	15,9	15,9
Kapellerfeld	429,1	8,4	24,3
Schleinbach	353,5	6,9	31,2
Wien Leopoldau	339,1	6,6	37,8
Bad Pirawarth	325,3	6,4	44,2
Mistelbach/Zaya	241,5	4,7	48,9
Niederkreuzstetten	240,3	4,7	53,6
Seyring	229,8	4,5	58,1
Ulrichskirchen	185,6	3,6	61,7
Mistelbach/Zaya Stadt	182,5	3,6	65,3
Laa/Thaya	176,7	3,5	68,8
Gerasdorf b. Wien	166,6	3,3	72,0
Hautzendorf NÖ	160,5	3,1	75,1
Großengersdorf	152,7	3,0	78,1
Bockfließ	140,4	2,7	80,9
Auersthal	135,7	2,7	83,5
Ladendorf	124,8	2,4	86,0
Enzersdorf b. Staats	116,0	2,3	88,2
Groß Schweinbarth	103,0	2,0	90,2
Neubau-Kreuzstetten	84,8	1,7	91,9
verbleibende 10 Bahnhöfe	414,2	8,1	100,0
Summe	5.115,5	100,0	

Tabelle 119: Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	522,0	10,2
Südachse	330,8	6,5
Pottendorfer Achse	88,0	1,7
Ostachse	4,2	0,1
Pressburgerbahn	179,2	3,5
Marchegger Ostbahn	224,8	4,4
Nordachse	420,8	8,2
Laaer Ostachse	463,5	9,1
Nordwestbahn	501,7	9,8
KFJ-Achse	501,9	9,8
S-Bahn-Kern	1.878,8	36,7
Summe	5.115,5	100,0

Tabelle 120: Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	603,4	11,8	11,8
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	506,1	9,9	21,7
Westachse	Wien Westbahnhof	441,5	8,6	30,3
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	363,2	7,1	37,4
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	310,6	6,1	43,5
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	294,5	5,8	49,2
Südachse	Wien Meidling	229,3	4,5	53,7
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	197,9	3,9	57,6
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	175,8	3,4	61,0
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	172,7	3,4	64,4
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	165,0	3,2	67,6
Nordachse	Wien Stadlau	145,9	2,9	70,5
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	106,7	2,1	72,6
Nordachse	Wien Simmering	106,2	2,1	74,7
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	104,9	2,0	76,7
Nordwestbahn	Wien Strebersdorf	92,4	1,8	78,5
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	88,0	1,7	80,2
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	71,3	1,4	81,6
Nordwestbahn	Wien Brünner Straße	68,7	1,3	83,0
KFJ-Achse	Wien Heiligenstadt	67,8	1,3	84,3
	Verbleibende 36 Bahnhöfe	803,6	15,7	100,0
	Summe	5.115,5	100,0	

Tabelle 121: Einpendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Die Analysen der Auspendler/-innen zeigen, dass sich die Wohnorte zu einem großen Teil in Bereichen des S-Bahn-Kerns (bei rund 36 Prozent) und darüber hinaus auch an der Nordwestbahn (rund 14 Prozent), der West- (rund 11 Prozent) und der Laaer Ostachse (rund 10 Prozent) befinden. Im Detail sind der Westbahnhof, der Hauptbahnhof, der Praterstern und Floridsdorf Schwerpunkte – hier haben fast ein Drittel der Auspendler/-innen (das sind gemeinsam rund 360) ihre Wohnorte.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	125,2	11,4
Südachse	56,8	5,2
Pottendorfer Achse	8,7	0,8
Ostachse	3,7	0,3
Pressburgerbahn	24,9	2,3
Marchegger Ostbahn	74,6	6,8
Nordachse	76,8	7,0
Laaer Ostachse	107,7	9,8
Nordwestbahn	155,9	14,2
KFJ-Achse	72,6	6,6
S-Bahn-Kern	391,6	35,6
Summe	1.098,4	100,0

Tabelle 122: Auspendler/-innen an der Laaer Ostachse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	103,5	9,4	9,4
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	95,2	8,7	18,1
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	94,3	8,6	26,7
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	68,5	6,2	32,9
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	59,4	5,4	38,3
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	51,9	4,7	43,0
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	47,3	4,3	47,4
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	44,1	4,0	51,4
Südachse	Wien Meidling	38,5	3,5	54,9
Nordwestbahn	Wien Jedlersdorf	33,9	3,1	58,0
Nordachse	Wien Simmering	31,6	2,9	60,8
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	29,8	2,7	63,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	26,3	2,4	65,9
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	24,6	2,2	68,2
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	24,6	2,2	70,4
Nordwestbahn	Wien Strebersdorf	24,2	2,2	72,6
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	21,8	2,0	74,6
KFJ-Achse	Wien Spittelau	21,5	2,0	76,6
Nordachse	Wien Stadlau	21,0	1,9	78,5
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	20,0	1,8	80,3
	verbleibende 36 Bahnhöfe	216,5	19,7	100,0
	Summe	1.098,4	100,0	

Tabelle 123: Auspendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Als Arbeitszentrum der Auspendler/-innen ist klar Wolkersdorf zu bezeichnen, hier haben 355 Personen ihren Arbeitsplatz, das sind ein Drittel der potenziellen Bahn Auspendler/-innen. Weitere Schwerpunkte sind Obersdorf, Gerasdorf und Leopoldau, hier haben in Summe rund 35 Prozent bzw. rund 390 Pendler/-innen ihre Ziele.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Wolkersdorf im Weinviertel	355,1	32,3	32,3
Obersdorf NÖ (Bahnsteige 1-2)	157,2	14,3	46,6
Gerasdorf b. Wien	129,7	11,8	58,4
Wien Leopoldau	100,0	9,1	67,5
Mistelbach/Zaya	88,1	8,0	75,6
Kapellerfeld	64,7	5,9	81,5
Groß Schweinbarth	43,5	4,0	85,4
Bad Pirawarth	38,5	3,5	88,9
Mistelbach/Zaya Stadt	34,8	3,2	92,1
Seyring	23,1	2,1	94,2
verbleibende 18 Bahnhöfe	63,8	5,8	100,0
Summe	1.098,4	100,0	

Tabelle 124: Auspendler/-innen an der Laaer Ostachse – die aufkommenstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.13 Nordwestbahn

Die Analysen der Bahnpotenziale kommen für die Nordwestbahn zu dem Ergebnis, dass an dieser Bahnlinie 24.350 Personen leben und knapp 17.200 hier ihre Arbeitsplätze haben. Nach Gewichtung ergeben sich hier rund 11.200 Pendler/-innen am Wohn- und rund 7.700 am Arbeitsplatz. Im Nahebereich der Bahnhöfe wohnen 60 Prozent der pendelnden Arbeitnehmer/-innen und über 60 Prozent der Arbeitsorte befinden sich ebenfalls in Raddistanz zu den Haltestellen. In Bezug auf das Gesamtpotenzial (Wohnort + Arbeitsort) gehört diese Achse zur fünftstärksten – mit gewichteten Pendlerpotenzialen von in Summe rund 18.500 befindet sich an dieser Achse ein in etwa halb so großes Potenzial wie an der Westachse. Im Vergleich zur benachbarten KFJ-Achse fallen die gewichteten Pendlerpotenziale der Nordwestbahn um über 5.200 geringer aus.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	10.525	6.682,7	60
MIV Wohnort	13.825	4.502,2	40
Summe Wohnort	24.350	11.185	100
SLOW Arbeitsort	7.886	4.827,6	63
MIV Arbeitsort	9.312	2.824,7	37
Summe Arbeitsort	17.198	7.652	100

Tabelle 125: Nordwestbahn – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.13.1 Potenziale an der Nordwestbahn

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Als Wohnortzentren zeigen sich Floridsdorf, Korneuburg und Stockerau. Hier haben über 6.200 Tagespendler/-innen ihre Wohnorte, das sind mehr als die Hälfte des gesamten Potenzials an der Nordwestbahn. Außer in Korneuburg, hier sind es 56 Prozent, wohnen an den anderen genannten Stationen rund zwei Drittel im näheren Einzugsbereich der Bahnhöfe. Weitere hohe gewichtete Pendlerpotenziale zeigen mit rund 755 und 615 Pendler/-innen Langenzersdorf und Hollabrunn. Auch hier wohnen über 63 bzw. 66 Prozent in Radentfernungen vom Bahnhof. Ungünstig zeigt sich diesbezüglich die Situation in Leobendorf-Burg Kreuzenstein. Hier wohnen zwar etwas mehr als 450 Pendler/-innen, allerdings über 80 Prozent benötigen den Pkw oder einen anderen Zubringer, da sie mehr als drei Kilometer vom Bahnhof entfernt wohnen.

Bike & Ride

Die Analysen legen nahe, dass zur besseren Kombinierbarkeit von Bahn und Rad an der Nordwestbahn die Kapazitäten der bestehenden rund 1.300 Abstellplätze mit weiteren rund 1.150 nahezu verdoppelt werden müssten. Großer Handlungsbedarf besteht offensichtlich in Wien Floridsdorf, hier fehlen 415 Abstellanlagen, auch in Wien Strebersdorf müssten 90 neue Abstellplätze geschaffen werden. Außerhalb Wiens gibt es den Berechnungen zufolge Verbesserungsbedarf in Langenzersdorf, hier fehlen etwa 150 Fahrradabstellplätze, sowie in Stockerau mit rund 120. Weiteren Handlungsbedarf gibt es in Leobendorf-Burg Kreuzenstein mit rund 80 und Hausleiten b. Stockerau mit rund 60 fehlenden Stellplätzen für Fahrräder. Informationen zur Situation bei weiteren zwölf Haltestellen an der Nordwestbahn finden sich im Anhang.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt	kumuliert
	N	[%]	N	[%]			
Wien Floridsdorf	1.560,7	67,1	763,8	32,9	2.324,5	20,8	20,8
Korneuburg	1.260,0	56,1	986,5	43,9	2.246,4	20,1	40,9
Stockerau	1.079,2	66,0	556,8	34,0	1.636,0	14,6	55,5
Langenzersdorf	503,6	66,8	250,7	33,2	754,3	6,7	62,2
Hollabrunn	388,8	63,2	226,2	36,8	615,0	5,5	67,7
Leobendorf-Burg Kreuzenstein	74,9	16,5	377,6	83,5	452,4	4,0	71,8
Wien Strebersdorf	253,0	55,9	199,3	44,1	452,3	4,0	75,8
Wien Jedlersdorf	360,3	94,3	22,0	5,7	382,2	3,4	79,2
Hausleiten b. Stockerau	171,8	53,4	150,2	46,6	322,0	2,9	82,1
Spillern	164,5	58,1	118,6	41,9	283,1	2,5	84,7
Sierndorf b. Stockerau	113,7	53,8	97,6	46,2	211,3	1,9	86,5
Göllersdorf	87,4	48,9	91,3	51,1	178,7	1,6	88,1
Bisamberg	131,5	75,5	42,7	24,5	174,2	1,6	89,7
Zellerndorf	89,5	56,3	69,5	43,7	159,0	1,4	91,1
Hetzmannsdorf-Wullersdorf	14,9	10,3	130,3	89,7	145,2	1,3	92,4
Breitenwaida	91,9	69,8	39,7	30,2	131,6	1,2	93,6
Retz	63,1	48,4	67,2	51,6	130,3	1,2	94,8
Wien Brünner Straße	116,7	100,0	0,0	0,0	116,7	1,0	95,8
Guntersdorf	30,5	32,0	64,7	68,0	95,2	0,9	96,7
Gaisruck b. Stockerau	16,9	18,8	72,8	81,2	89,7	0,8	97,5
Verbleibende 5 Bahnhöfe	110,0	38,6	174,8	61,4	284,7	2,5	100,0
Gesamt	6.682,7	59,7	4.502,2	40,3	11.184,8		

Tabelle 126: Nordwestbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Als Arbeitsplatzzentren zeigen sich Floridsdorf, Korneuburg und Strebersdorf. Im Bereich dieser drei Haltestellen haben fast 70 Prozent der Pendler/-innen ihre Arbeitsplätze, das sind über 5.300 tägliche Pendler/-innen. Für Korneuburg zeigt sich allerdings, dass nur rund 44 Prozent der Arbeitsplätze der täglichen Pendler/-innen im näheren Einzugsbereich zur Bahn verortet sind.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
Wien Floridsdorf	1.591,7	59,0	1.105,5	41,0	2.697,3	35,2	35,2	5.021,7	
Korneuburg	618,6	44,1	785,5	55,9	1.404,0	18,3	53,6	3.650,5	
Wien Strebersdorf	864,5	71,5	344,6	28,5	1.209,1	15,8	69,4	1.661,4	
Wien Brünner Straße	687,4	100,0	0,0	0,0	687,4	9,0	78,4	804,1	
Leobendorf-Burg Kreuzenstein	208,4	46,1	243,6	53,9	451,9	5,9	84,3	904,4	
Stockerau	245,9	60,3	161,8	39,7	407,7	5,3	89,6	2.043,7	
Wien Jedlersdorf	274,8	99,7	0,9	0,3	275,7	3,6	93,2	657,9	
Langenzersdorf	76,2	51,4	72,2	48,6	148,4	1,9	95,2	902,7	
Hollabrunn	105,6	89,7	12,1	10,3	117,6	1,5	96,7	732,7	
Spillern	48,1	61,2	30,5	38,8	78,6	1,0	97,7	361,7	
Bisamberg	44,1	90,9	4,4	9,1	48,5	0,6	98,4	222,8	
Retz	23,6	83,3	4,7	16,7	28,3	0,4	98,7	158,5	
Oberolberndorf	3,8	19,3	15,8	80,7	19,5	0,3	99,0	78,6	
Hausleiten b. Stockerau	8,6	57,7	6,3	42,3	14,9	0,2	99,2	336,8	
Sierndorf b. Stockerau	8,7	62,0	5,3	38,0	14,0	0,2	99,4	225,3	
Göllersdorf	4,4	42,6	5,9	57,4	10,4	0,1	99,5	189,1	
Verbleibende 9 Bahnhöfe	13,3	34,0	25,7	66,0	39,0	0,5	100,0	885,4	
Gesamt	4.827,6	63,1	2.824,7	36,9	7.652,3			18.837,2	

Tabelle 127: Nordwestbahn – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

4.13.2 Pendelrouten an der Nordwestbahn

Im Detail wurden bei den Routings die Daten von 9.885 Personen bei den Ein- und jene von 2.198 bei den Auspendler/-innen zu weiteren Analysen herangezogen. Es ergaben sich dabei Potenzialwerte von täglich 6.772 Ein- und 1.443 Auspendler/-innen.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	9.885	2.198
gewichtetes Pendlerpotenzial	6.772,0	1.443,0
Prozentsatz [%]	68,5	65,6
Anzahl Routen	828,0	352,0
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	22	58
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	56	21
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	307,8	24,9
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	120,9	68,7

Tabelle 128: Nordwestbahn – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Vor allem bei den Einpendler/-innen sind die gewichteten Pendlerpotenziale an den Haltestellen am Wohnort mit durchschnittlich über 300 Personen je Bahnhof enorm hoch (zum Vergleich: an der Westachse waren es rund 90 und an der Südachse rund 200).

Einpendler/-innen nach Wien

Als Startpunkte bei den Einpendler/-innen sind den Analysen zufolge vor allem Korneuburg und Stockerau zu nennen. Hier haben fast 3.400 potenzielle Bahn-Einpendler/-innen ihre Wohnorte und bilden damit fast 50 Prozent des gesamten Einpendler/-innenpotenzials an dieser Route. Auch Langenzersdorf und Hollabrunn sowie Leobendorf-Burg Kreuzenstein haben mit je über 500 bzw. über 400 bei letzterer große gewichtete Pendlerpotenziale – das entspricht weiteren rund 22 Prozent des Gesamtpotenzials.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Korneuburg	1.993,0	29,4	29,4
Stockerau	1.381,6	20,4	49,8
Langenzersdorf	546,9	8,1	57,9
Hollabrunn	536,8	7,9	65,8
Leobendorf-Burg Kreuzenstein	412,7	6,1	71,9
Hausleiten b. Stockerau	258,4	3,8	75,7
Spillern	221,4	3,3	79,0
Sierndorf b. Stockerau	163,2	2,4	81,4
Göllersdorf	151,1	2,2	83,7
Zellerndorf	150,5	2,2	85,9
Hetzmannsdorf-Wullersdorf	132,2	2,0	87,8
Breitenwaida	116,2	1,7	89,5
Retz	112,3	1,7	91,2
Bisamberg	111,6	1,6	92,8
Höbersdorf	81,6	1,2	94,1
Guntersdorf	79,1	1,2	95,2
Gaisruck b. Stockerau	78,9	1,2	96,4
Wien Strebersdorf	73,0	1,1	97,5
Oberolberndorf	49,9	0,7	98,2
Unterretzbach	47,5	0,7	98,9
Platt b. Zellerndorf	37,4	0,6	99,5
Schönborn-Mallebarn	36,8	0,5	100,0
Summe	6.772,0	100,0	

Tabelle 129: Einpendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

Bei den Zielachsen steht auch hier für rund 42 Prozent der Einpendler/-innen der S-Bahn-Kern im Vordergrund (das sind über 2.800 Pendler/-innen), darüber hinaus spielen auch die West-, die KFJ-

Achse und die Nordwestbahn für je ca. 10 Prozent und damit für je ca. 600 bis 800 Einpendler/-innen eine Rolle.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	790,1	11,7
Südachse	461,6	6,8
Pottendorfer Achse	132,7	2,0
Ostachse	3,5	0,1
Pressburgerbahn	222,1	3,3
Marchegger Ostbahn	118,7	1,8
Nordachse	438,5	6,5
Laaer Ostachse	394,0	5,8
Nordwestbahn	614,8	9,1
KFJ-Achse	787,9	11,6
S-Bahn-Kern	2808,1	41,5
Summe	6.772,0	100,0

Tabelle 130: Einpendler/-innen an der Nordwestbahn – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	928,7	13,7	13,7
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	716,9	10,6	24,3
Westachse	Wien Westbahnhof	658,6	9,7	34,0
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	576,7	8,5	42,5
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 1-2) & 9-12	315,6	4,7	47,2
Südachse	Wien Meidling	304,2	4,5	51,7
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	300,8	4,4	56,1
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	268,4	4,0	60,1
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	245,4	3,6	63,7
Nordwestbahn	Wien Strebersdorf	202,4	3,0	66,7
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	148,6	2,2	68,9
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	132,7	2,0	70,9
Nordachse	Wien Simmering	129,4	1,9	72,8
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	128,4	1,9	74,7
Nordachse	Wien Stadlau	120,2	1,8	76,4
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	103,8	1,5	78,0
KFJ-Achse	Wien Spittelau	99,4	1,5	79,4
Westachse	Wien Hütteldorf	93,2	1,4	80,8
Nordwestbahn	Wien Brünner Straße	90,2	1,3	82,2
KFJ-Achse	Wien Heiligenstadt	86,4	1,3	83,4
	verbleibende 36 Bahnhöfe	1.122,3	16,6	100,0
	Summe	6.772,0	100,0	

Tabelle 131: Einpendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Im Detail zeigen sich als wesentliche Zieldestinationen die Bahnhöfe Praterstern (rund 930 Pendler/-innen) und Wien Mitte. An diesen beiden Bahnhöfen haben in Summe über 1.600 Pendler/-innen ihre Arbeitsplätze, das sind fast ein Viertel aller potenziellen Bahn-Einpendler/-innen der Nordwestbahn. Weitere Ziele sind der Westbahnhof (rund 660 Pendler/-innen), der Franz-Josefs-Bahnhof (rund 580), sowie Floridsdorf und Strebersdorf (zusammen rund 470).

Auspendler/-innen aus Wien

Die Analysen der Auspendler/-innen zeigen, dass für 33 Prozent des Gesamtpotenzials als Wohnschwerpunkte ebenfalls die Bereiche um den S-Bahn-Kern im Mittelpunkt stehen. Darüber hinaus sind auch noch die Westachse und die Nordwestbahn (jeweils rund 14 Prozent) zu nennen. In absoluten Zahlen sind das für den S-Bahn-Kern fast 500 Pendler/-innen, an der Westachse und Nordwestbahn jeweils rund 200 Pendler/-innen.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	194,2	13,5
Südachse	106,0	7,3
Pottendorfer Achse	16,9	1,2
Ostachse	5,5	0,4
Pressburgerbahn	43,5	3,0
Marchegger Ostbahn	67,9	4,7
Nordachse	111,5	7,7
Laaer Ostachse	119,3	8,3
Nordwestbahn	197,5	13,7
KFJ-Achse	98,7	6,8
S-Bahn-Kern	482,1	33,4
Summe	1.443,0	100,0

Tabelle 132: Auspendler/-innen an der Nordwestbahn – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

Im Detail liegen die Wohnschwerpunkte bei den Auspendler/-innen im Bereich des Bahnhofs Wien Praterstern (rund 100 Pendler/-innen), beim Westbahnhof und Floridsdorf (150 sowie rund 120 Pendler/-innen), sowie beim Hauptbahnhof mit rund 100 potenziellen Pendler/-innen, die hier ihre Fahrtrouten aus Wien beginnen könnten.

Hauptsächliches Arbeitszentrum der Auspendler/-innen ist mit rund 720 Personen Korneuburg, damit haben hier fast die Hälfte des gesamten Auspendler/-innenpotenzials ihre Arbeitsplätze. Ebenfalls relevant sind Stockerau und Strebersdorf, an diesen Zielen haben rund ein Viertel der Auspendler/-innen auf der Nordwestbahn ihre Arbeitsplätze. Absolut gesehen sind das rund 200 Auspendler/-innen nach Stockerau und rund 170 nach Wien Strebersdorf.

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	150,5	10,4	10,4
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	117,9	8,2	18,6
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	105,7	7,3	25,9
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	100,9	7,0	32,9
Südachse	Wien Meidling	72,6	5,0	38,0
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	66,1	4,6	42,5
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	52,1	3,6	46,1
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	50,2	3,5	49,6
Nordachse	Wien Simmering	46,9	3,2	52,9
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	45,0	3,1	56,0
Marchegger Ostbahn	Wien Hausfeldstraße	38,9	2,7	58,7
Nordwestbahn	Wien Strebersdorf	38,2	2,6	61,3
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	35,8	2,5	63,8
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	34,5	2,4	66,2
Nordwestbahn	Wien Jedlersdorf	31,5	2,2	68,4
Nordachse	Wien Erzherzog-Karl-Straße	30,6	2,1	70,5
Westachse	Wien Hütteldorf	30,2	2,1	72,6
S-Bahn-Kern	Wien Gersthof	30,2	2,1	74,7
Nordachse	Wien Stadlau	25,9	1,8	76,5
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	24,5	1,7	78,2
	verbleibende 38 Bahnhöfe	314,7	21,8	100,0
	Summe	1.443,0	100,0	

Tabelle 133: Auspendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	AnteilKumuliert [%]
Korneuburg	719,4	49,9	49,9
Stockerau	195,3	13,5	63,4
Wien Strebersdorf	167,5	11,6	75,0
Langenzersdorf	125,1	8,7	83,7
Hollabrunn	99,9	6,9	90,6
Leobendorf-Burg Kreuzenstein	61,4	4,3	94,8
Bisamberg	17,0	1,2	96,0
Retz	16,3	1,1	97,2
Verbleibende 13 Haltestellen	41,1	2,8	100,0
Summe	1.443,0	100,0%	

Tabelle 134: Auspendler/-innen an der Nordwestbahn – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in der Region

4.14 KFJ-Achse

An der Achse der Franz-Josefs-Bahn leben rund 25.800 Menschen, die Gewichtung ergibt einen Wert von rund 12.200 potenziellen Bahn-Pendler/-innen. Bei den Arbeitsplätzen wurden 24.044 Personen ermittelt und es ergibt sich eine gewichtete Pendler/-innenzahl von 11.863. Damit ist an der KFJ-Achse die Anzahl der gewichteten Potenziale am Wohnort nahezu gleich groß wie jene am Arbeitsort. Insgesamt ergeben sich damit gewichtete Potenziale von über 24.000 Tagespendler/-innen – damit ist diese Achse nach dem S-Bahn-Kern, der Süd- und der Westachse die viertstärkste Pendlerachse.

	Personen im Einzugsbereich	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
SLOW Wohnort	11.123	7.840,1	64
MIV Wohnort	14.632	4.338,2	36
Summe Wohnort	25.755	12.178	100
SLOW Arbeitsort	14.343	10.402,2	88
MIV Arbeitsort	9.701	1.460,7	12
Summe Arbeitsort	24.044	11.863	100

Tabelle 135: KFJ-Achse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

4.14.1 Potenziale an der KFJ-Achse

gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Aus Sicht der Wohnorte sind vor allem Klosterneuburg Kierling und der Franz-Josefs-Bahnhof in Wien die Bahnhöfe mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen. Hier wohnen fast 3.100 Pendler/-innen, das ist ein Viertel des gesamten Potenzials der KFJ-Achse. Weitere Zentren sind Spittelau, Klosterneuburg Weidling, Wien Heiligenstadt und St. Andrä-Wördern mit in Summe über 2.900 Pendlerinnen. Wie Tabelle 136 zeigt gibt es noch eine Reihe weiterer Bahnhöfe mit gewichteten Pendlerpotenzialen von mehr als drei- bzw. vierhundert Pendler/-innen. Auffallend viele Pendler/-innen im nahen Einzugsbereich weisen mit rund 90 Prozent die Bahnhöfe Tulln und Kritzendorf auf. Am ungünstigsten zeigt sich diesbezüglich der Bahnhof Muckendorf-Wipfing, hier wohnen nur rund 40 Prozent im näheren Umkreis zum Bahnhof.

Erwähnt werden soll, dass die restlichen rund 18 Prozent über 2.100 Pendler/-innen umfassen. Die Potenziale der verbleibenden 40 Haltestellen sind in Anhang zwei aufgelistet. So haben beispielsweise Horn und Limberg-Maissau gewichtete Potenziale am Wohnort von rund 150 bzw. 130 Pendler/-innen.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt	
	N	[%]	N	[%]	N	[%]	[%]
Klosterneuburg Kierling	800,6	47,8	875,5	52,2	1.676,1	13,8	13,8
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	1.290,4	92,7	101,0	7,3	1.391,5	11,4	25,2
Wien Spittelau	699,2	81,9	154,9	18,1	854,1	7,0	32,2
Klosterneuburg Weidling	402,7	55,8	319,4	44,2	722,1	5,9	38,1
Wien Heiligenstadt	599,5	89,6	69,6	10,4	669,1	5,5	43,6
St. Andrä-Wördern	351,2	52,9	312,1	47,1	663,3	5,4	49,1
Tulln/Donau	440,2	89,6	51,0	10,4	491,2	4,0	53,1
Unterkritzendorf	251,3	51,3	238,2	48,7	489,5	4,0	57,1
Tulln/Donau Stadt	449,8	97,2	12,7	2,8	462,6	3,8	60,9
Krems/Donau	275,9	73,8	98,1	26,2	374,0	3,1	64,0
Zeiselmauer-Königstetten	187,8	53,9	160,4	46,1	348,2	2,9	66,9
Langenlebarndorf	118,3	49,5	120,6	50,5	238,9	2,0	68,8
Kritzendorf	204,6	88,5	26,7	11,5	231,3	1,9	70,7
Absdorf-Hippersdorf	175,4	77,6	50,8	22,4	226,2	1,9	72,6
Muckendorf-Wipfing	90,6	40,9	130,9	59,1	221,5	1,8	74,4
Großweikersdorf	119,4	55,7	94,9	44,3	214,4	1,8	76,2
Ziersdorf	129,1	60,6	84,1	39,4	213,2	1,8	77,9
Eggenburg	127,1	63,2	73,9	36,8	201,0	1,7	79,6
Kirchberg am Wagram	115,5	68,3	53,7	31,7	169,2	1,4	80,9
Greifenstein-Altenberg	73,7	44,9	90,3	55,1	164,0	1,3	82,3
Verbleibende 40 Bahnhöfe	937,4	43,5	1.219,4	56,5	2.156,9	17,7	100,0
Summe	7.840,1	64,4	4.338,2	35,6	12.178,2	100,0	

Tabelle 136: KFJ-Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Bike & Ride

Mit über 1.900 Abstellplätzen gibt es an der KFJ-Achse ein beinahe gleich großes Angebot wie an den Pendlerbahnhöfen an der Südachse. Um den Pendler/-innen in den näheren Einzugsbereichen die Kombination von Fahrrad und Bahn zu erleichtern und damit die gewichteten Pendlerpotenziale besser umzusetzen müssten die Kapazitäten an der KFJ-Achse um rund 90 Prozent ausgeweitet werden. In absoluten Zahlen sind somit rund 1.650 Fahrrad-Abstellplätze zu errichten. In Wien betrifft das den Franz-Josefs-Bahnhof, die Spittelau und Heiligenstadt. An diesen Bahnhöfen fehlen rund 280, rund 170 und rund 130 Fahrrad-Abstellplätze. In Niederösterreich wurde der größte Handlungsbedarf in Klosterneuburg eruiert. Hier fehlen in Klosterneuburg Kierling etwa 260 und in Klosterneuburg Weidling rund 90 Abstellanlagen für Fahrräder. Weiteren Handlungsbedarf gibt es in St. Andrä-Wördern mit ca. 130 und in Unterkritzendorf mit rund 100 fehlenden Fahrradabstellanlagen. Details zum Stellplatzbedarf für Fahrräder bei weiteren 29 Haltestellen finden sich in Anhang drei.

gewichtete Pendlerpotenziale am Arbeitsort

Als Arbeitszentren ergeben die Analysen den Franz-Josefs-Bahnhof, Spittelau und Heiligenstadt in Wien. Hier befinden sich über 8.400 gewichtete Arbeitsplätze, das sind rund 71 Prozent des gesamten Potenzials der KFJ-Achse. In Niederösterreich sind als Arbeitszentren vor allem Klosterneuburg (Weidling und Kierling) mit über 1.400 sowie Krems mit fast 400 Arbeitspendler/-innen zu nennen.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeits- ort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]	
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	6.096,3	98,5	90,7	1,5	6.187,0	52,2	52,2	7.578,5
Wien Spittelau	1.045,1	88,5	135,4	11,5	1.180,5	10,0	62,1	2.034,6
Wien Heiligenstadt	1.011,6	94,8	55,9	5,2	1.067,4	9,0	71,1	1.736,6
Klosterneuburg Weidling	682,6	90,5	71,3	9,5	753,9	6,4	77,5	1.476,0
Klosterneuburg Kierling	285,7	42,8	381,6	57,2	667,2	5,6	83,1	2.343,3
Krems/Donau	297,2	80,8	70,8	19,2	368,1	3,1	86,2	742,1
Unterkritzendorf	125,1	52,8	112,0	47,2	237,2	2,0	88,2	726,7
Tulln/Donau Stadt	154,3	91,7	14,0	8,3	168,3	1,4	89,6	630,9
Wien Nußdorf	148,1	97,9	3,1	2,1	151,2	1,3	90,9	282,1
Eggenburg	42,5	31,2	93,8	68,8	136,3	1,1	92,0	337,3
Tulln/Donau	99,7	79,2	26,2	20,8	125,9	1,1	93,1	617,1
Rohrendorf b. Krems	15,1	12,1	109,6	87,9	124,7	1,1	94,1	179,7
Greifenstein-Altenberg	5,5	5,4	96,1	94,6	101,5	0,9	95,0	265,5
St. Andrä-Wördern	66,1	81,1	15,4	18,9	81,6	0,7	95,7	744,9
Kritzendorf	67,8	92,6	5,4	7,4	73,2	0,6	96,3	304,5
Zeiselmauer-Königstetten	37,9	61,1	24,1	38,9	62,1	0,5	96,8	410,3
Gmünd NÖ	48,6	82,3	10,4	17,7	59,1	0,5	97,3	128,4
Horn NÖ	27,5	53,7	23,7	46,3	51,1	0,4	97,8	198,9
Langenlois	26,6	70,2	11,3	29,8	37,9	0,3	98,1	147,9
Pürbach-Schrems	0,3	1,5	22,4	98,5	22,7	0,2	98,3	55,0
Verbleibende 32 Bahnhöfe	118,7	57,6	87,4	42,4	206,1	1,7	100,0	3.100,8
Gesamt	10.402,2	87,7	1.460,7	12,3	11.862,9			24.041,2

Tabelle 137: KFJ-Achse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

Auffallend ist, dass sich in Klosterneuburg Weidling und Krems über 90 bzw. über 80 Prozent der Arbeitsstätten im Nahebereich der Bahn befinden und damit diesbezüglich vergleichbar hohe Werte wie in Wien erreicht werden. Einzig in Klosterneuburg Kierling sind weniger als die Hälfte der Arbeitsplätze im Nahebereich der Bahn verortet. Auch bei den gewichteten Potenzialen von fast 6.200 Pendler/-innen mit ihrem Arbeitsplatz am Franz-Josefs-Bahnhof befinden sich nahezu 99 Prozent der Arbeitsorte im Umkreis von drei Kilometern rund um den Bahnhof.

4.14.2 Pendelrouten an der KFJ-Achse

In die Analysen möglicher Pendler/-innenrouten wurden bei den Einpendler/-innen die Daten von 11.113 und bei den Auspendler/-innen jene von 2.650 Personen herangezogen. Dabei ergeben sich gewichtete werktägliche Pendler/-innenzahlen von 8.017 bei den Ein- und 1.993 bei den Auspendler/-innen.

	Einpendler nach Wien	Auspendler aus Wien
Personen	11.113,0	2.650,0
gewichtetes Pendlerpotenzial	8.017,2	1.992,9
Prozentsatz [%]	72,1	75,2
Anzahl Routen	1.584	676
Anzahl der Haltestellen am Wohnort	56	57
Anzahl der Haltestellen am Arbeitsort	56	46
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Wohnort	143,2	35,0
Durchschnittliches gPP je Haltestelle am Arbeitsort	143,2	43,3

Tabelle 138: KFJ-Achse – Überblick über Anzahl an Ein- und Auspendler/-innen, Routen sowie Haltestellen am Wohn- und am Arbeitsort

Einpendler/-innen nach Wien

Als wesentliches Wohnzentrum der Einpendler/-innen zeigt sich allen voran Klosterneuburg Kierling. Hier haben über 1.500 potenzielle Bahn-Pendler/-innen den Ausgangspunkt ihrer Arbeitswege, das sind rund ein Fünftel des gesamten Einpendler/-innenpotenzials. Weitere Schwerpunkte sind St. Andrä Wördern und Klosterneuburg Weidling mit jeweils über 500 Pendler/-innen. Gewichtete Pendlerpotenziale von über 400 täglich pendelnden Arbeitnehmer/-innen sind auch in den Bereichen Tulln und Tulln Stadt sowie Unterkritzendorf gegeben. Weitere Details finden sich in der folgenden Tabelle.

Auf der Ebene der Zielachsen ist der S-Bahn-Kern für nahezu 3.500 Einpendler/-innen ein wesentlicher Schwerpunkt (rund 43 Prozent), weiters auch die Westachse, an der über 1.200 bzw. 16 Prozent ihre Arbeitsplätze haben. Immerhin fast 15 Prozent bzw. 1.161 Einpendler/-innen haben ihre Arbeitsplätze an der KFJ-Achse in Wien, also an den Bahnhöfen Heiligenstadt, Spittelau und Franz-Josefs-Bahnhof.

Im Detail enden für fast 25 Prozent der Pendler/-innen an der KFJ-Achse die Arbeitswege in den Bereichen Praterstern und Wien Mitte (rund 1.980) sowie für über 1.000 Pendler/-innen (12,7 Prozent) am Westbahnhof.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Klosterneuburg Kierling	1.532,5	19,1	19,1
St. Andrä-Wördern	536,4	6,7	25,8
Klosterneuburg Weidling	507,1	6,3	32,1
Tulln/Donau	485,0	6,0	38,2
Tulln/Donau Stadt	460,7	5,7	43,9
Unterkritzendorf	423,5	5,3	49,2
Krems/Donau	320,6	4,0	53,2
Zeiselmauer-Königstetten	302,0	3,8	57,0
Absdorf-Hippersdorf	222,3	2,8	59,7
Langenlebar	213,4	2,7	62,4
Muckendorf-Wipfing	202,1	2,5	64,9
Ziersdorf	200,0	2,5	67,4
Großweikersdorf	198,6	2,5	69,9
Eggenburg	182,1	2,3	72,2
Kritzendorf	180,5	2,3	74,4
Kirchberg am Wagram	152,6	1,9	76,3
Greifenstein-Altenberg	132,1	1,6	78,0
Horn NÖ	127,1	1,6	79,6
Limberg-Maissau	119,2	1,5	81,1
Wagram-Grafenegg	108,6	1,4	82,4
verbleibende 36 Bahnhöfe	1410,7	17,6	100,0
Summe	8.017,2	100,0	

Tabelle 139: Einpendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in der Region

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	1.253,1	15,6
Südachse	543,7	6,8
Pottendorfer	144,0	1,8
Ostachse	3,6	0,0
Pressburgerbahn	241,5	3,0
Marchegger	90,0	1,1
Nordachse	427,0	5,3
Laaer Ostachse	316,1	3,9
Nordwestbahn	356,5	4,4
KFJ-Achse	1.161,9	14,5
S-Bahn-Kern	3.479,9	43,4
Summe	8.017,2	100,0

Tabelle 140: Einpendler/-innen an der KFJ-Achse – Achsenzuordnung der Ziele in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	1.108,9	13,8	13,8
Westachse	Wien Westbahnhof	1.015,9	12,7	26,5
S-Bahn-Kern	Wien Mitte-Landstraße	866,4	10,8	37,3
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	799,1	10,0	47,3
Südachse	Wien Meidling	370,1	4,6	51,9
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 1-2 & 9-12)	369,9	4,6	56,5
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	323,2	4,0	60,5
Laaer Ostachse	Wien Siemensstraße	216,2	2,7	63,2
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	192,1	2,4	65,6
KFJ-Achse	Wien Heiligenstadt	171,0	2,1	67,8
Nordachse	Wien Simmering	150,7	1,9	69,6
Westachse	Wien Hütteldorf	148,8	1,9	71,5
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	147,1	1,8	73,3
KFJ-Achse	Wien Spittelau	146,2	1,8	75,2
Pottendorfer Achse	Wien Blumental	144,0	1,8	77,0
Pressburgerbahn	Wien St. Marx	128,4	1,6	78,6
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	105,9	1,3	79,9
Nordachse	Wien Stadlau	104,1	1,3	81,2
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	99,9	1,2	82,4
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	96,5	1,2	83,6
	verbleibende 36 Bahnhöfe	1.312,7	16,4	100,0
	Summe	8.017,2	100,00	

Tabelle 141: Einpendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Zielhaltestellen in Wien

Auspendler/-innen aus Wien

Als Wohnzentren ergeben sich bei den Auspendler/-innen auf Achsenebene sowohl der S-Bahn-Kern für rund 37 Prozent als auch die Westachse für 18 Prozent und die KFJ-Achse für rund 13 Prozent. Das heißt am S-Bahn-Kern haben etwa 730 Auspendler/-innen, an der Westachse rund 360 und an der KFJ-Achse ca. 250 Pendler/-innen ihre Wohnorte.

Im Detail handelt es sich vor allem um die Stationen Praterstern, Hauptbahnhof und Floridsdorf, sowie den West- und den Franz-Josefs-Bahnhof. An diesen fünf Bahnhöfen haben fast 800 Auspendler/-innen der KFJ-Achse ihre Wohnorte, das sind fast 40 Prozent des gesamten Auspendler/-innenpotenzials.

	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]
Westachse	359,3	18,0
Südachse	177,2	8,9
Pottendorfer Achse	11,6	0,6
Ostachse	6,4	0,3
Pressburgerbahn	60,2	3,0
Marchegger Ostbahn	50,9	2,6
Nordachse	103,0	5,2
Laaer Ostachse	79,1	4,0
Nordwestbahn	168,7	8,5
KFJ-Achse	249,6	12,5
S-Bahn-Kern	726,8	36,5
Summe	1.992,9	100,0

Tabelle 142: Auspendler/-innen an der KFJ-Achse – Achsenzuordnung der Haltestellen am Wohnort in Wien

	Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Westachse	Wien Westbahnhof	272,9	13,7	13,7
S-Bahn-Kern	Wien Praterstern	162,8	8,2	21,9
S-Bahn-Kern	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	120,3	6,0	27,9
Nordwestbahn	Wien Floridsdorf	113,6	5,7	33,6
KFJ-Achse	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	105,0	5,3	38,9
Südachse	Wien Meidling	102,8	5,2	44,0
KFJ-Achse	Wien Heiligenstadt	66,7	3,3	47,4
Westachse	Wien Hütteldorf	66,0	3,3	50,7
S-Bahn-Kern	Wien Hernals	61,1	3,1	53,8
KFJ-Achse	Wien Spittelau	57,0	2,9	56,6
S-Bahn-Kern	Wien Gersthof	54,7	2,7	59,4
Laaer Ostachse	Wien Leopoldau	52,8	2,6	62,0
Nordachse	Wien Simmering	49,9	2,5	64,5
S-Bahn-Kern	Wien Ottakring	48,9	2,5	67,0
S-Bahn-Kern	Wien Traisengasse	46,1	2,3	69,3
S-Bahn-Kern	Wien Rennweg	42,8	2,1	71,4
S-Bahn-Kern	Wien Breitensee	36,9	1,9	73,3
S-Bahn-Kern	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	34,7	1,7	75,0
Südachse	Wien Liesing	31,7	1,6	76,6
S-Bahn-Kern	Wien Oberdöbling	30,7	1,5	78,2
	Verbleibende 37 Bahnhöfe	435,4	21,8	100,0
	Summe	1.992,9	100,0	

Tabelle 143: Auspendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Wien

Als Ziele der Auspendler/-innen stehen Klosterneuburg Weidling und Kierling, sowie Krems an der Donau im Vordergrund. Hier haben fast 1.100 Auspendler/-innen ihre Arbeitsplätze, das sind mehr als die Hälfte (54,4 Prozent) der potenziellen Bahn-Auspendler/-innen an der KFJ-Achse.

Name Hst.	gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil an Gesamt [%]	Anteil Kumuliert [%]
Klosterneuburg Weidling	516,0	25,9	25,9
Krems/Donau	314,9	15,8	41,7
Klosterneuburg Kierling	252,5	12,7	54,4
Tulln/Donau Stadt	129,6	6,5	60,9
Rohrendorf b. Krems	110,5	5,5	66,4
Eggenburg	100,1	5,0	71,4
Greifenstein-Altenberg	94,0	4,7	76,2
Tulln/Donau	76,9	3,9	80,0
Kritzendorf	52,9	2,7	82,7
St. Andrä-Wördern	52,6	2,6	85,3
Unterkritzendorf	46,1	2,3	87,6
Gmünd NÖ	41,1	2,1	89,7
Pürbach-Schrems	22,2	1,1	90,8
Absdorf-Hippersdorf	22,0	1,1	91,9
Zeiselmauer-Königstetten	20,6	1,0	92,9
Horn NÖ	19,6	1,0	93,9
Langenlois	19,0	1,0	94,9
Kirchberg am Wagram	11,2	0,6	95,4
Königsbrunn-Unterstockstall	11,0	0,6	96,0
Limberg-Maissau	10,5	0,5	96,5
verbleibende 26 Bahnhöfe	69,5	3,5	3,5
Summe	1.992,9	100,0	

Tabelle 144: Auspendler/-innen an der KFJ-Achse – die aufkommensstärksten Zielhalte-
stellen in der Region

5 EMPFEHLUNGEN

5.1 Bike & Ride

Als notwendige Bedingung für das Abschöpfen des Potenzials in den nahen Einzugsbereichen im Gesamtnetz erscheint die Errichtung von vermehrt hochqualitativen Fahrradabstellplätzen notwendig – bis zum Ausmaß von mehr als dem Doppelten des heutigen Levels. Aktuell stehen rund 13.800 Fahrradabstellplätze zur Verfügung, die Analysen, wie sie in 3.1.2 näher dargestellt werden, ergeben einen Bedarf von zusätzlich 17.286 Abstellplätzen. Zusätzlich sind verbesserte Zugangsmöglichkeiten in Form von bequemen und sicheren Radverbindungen notwendig, um die Erreichbarkeiten in Fahrraddistanz zu verbessern.

5.2 Durchbindungen

Die Analysen der bestehenden Durchbindungen des Wiener Ballungsraumverkehrs (Regionalzüge R, Regionalexpresse REX und Schnellbahnen S) der ÖBB gemäß Fahrplan 2012/13 mit Bezug zum Hauptbahnhof ergaben folgende Verbindungen (siehe Abbildung 47):

- S60: Rekawinkel ↔ Bruck a.d. Leitha
- S1, S2, R: Mödling, Leobersdorf, Wiener Neustadt, Payerbach-Reichenau ↔ Retz, Znojmo, Wolkersdorf, Mistelbach, Laa a.d. Thaya, Gänserndorf, Bernhardsthal, Breclav
- R, REX: Wien Hbf. ↔ Marchegg, Bratislava
- S3: Wien Meidling ↔ Stockerau, Absdorf-Hippersdorf
- REX: Sopron, Deutschkreuz ↔ Bratislava
- S80: Wien Hirschstetten ↔ Wiener Neustadt
- REX: Wien Hbf. ↔ Győr, Neusiedl, Pamhagen
- S7: Floridsdorf ↔ Flughafen Wien

Die S7 tangiert den Hauptbahnhof nicht direkt, berührt aber die Schnellbahnstammstrecke und den Ostbahnast. Sie ist daher zur besseren Übersicht in Abbildung 47 enthalten. Gut ersichtlich ist, dass alle Durchbindungen einfache Durchbindungen sind, also von einem Ast zu einem Ast laufen. Die große Ausnahme ist die Durchbindung des Südbahnachsen-Verkehrs, der sich nördlich von Floridsdorf auf die drei Achsen des Weinviertels (Nordachse in Richtung Breclav, Laaer Ostachse in Richtung Mistelbach und Nordwestbahn in Richtung Znojmo) auffächert.

Die Ergebnisse der als Streckenbelastung dargestellten gesamten Routen der gewichteten Pendlerpotenziale (siehe Abbildung 40 bis Abbildung 42) zeigen die am stärksten belasteten Abschnitte des Netzes, es sind dies die Südbahn und die Schnellbahnstammstrecke. Filtert man hier diejenigen

Routen heraus, die den Hbf. Bahnsteig 03-12 berühren (Abbildung 43 und Abbildung 44), so zeigen sich die am stärksten belasteten Abschnitte: Südbahn in Wien (5.850), Ostbahn bis Kledering (7.630) und der Ostbahnast über die Donau (1.947). Filtert man die Routen heraus, die die Pottendorfer Linie und den Hauptbahnhof Bahnsteig 01-02 berühren, so ergeben sich maximale Belastungen von 2.971 westlich des Hauptbahnhofs (Abbildung 46).

Die ermittelten Werte und räumlichen Zusammenhänge legen im Rahmen der getroffenen Annahmen und der verwendeten Methode folgende Durchbindungen im Raum Wien nahe (siehe auch Abbildung 48):

Südbahn \leftrightarrow Hbf. Bahnsteig 03-12 \leftrightarrow Ostbahn/Pressburgerbahn/Nordbahn (1).

S-Bahn-Stammstrecke \leftrightarrow Pottendorfer Linie (3). Die gPP-Werte sind hier deutlich kleiner als auf der Durchbindungsrelation Südbahn – Ostbahn, erreichen aber dennoch einen maximalen Wert von 2.971.

Und zusätzlich ein Lückenschluss des S-Bahn-Ringes (3): Wien Speising \leftrightarrow Donauländebahn \leftrightarrow Wien Kaisererbersdorf \leftrightarrow Freudenauer Hafnbrücke \leftrightarrow Wien Praterkai \leftrightarrow Wien Handelskai 11-12. Hier sind auch im Vergleich zu anderen Netzabschnitten beachtliche gPP-Werte (d.h. Potenzialwerte von täglichen Pendler/-innen) von 4.700 bis 6.860 anzutreffen – gut doppelt so groß wie die Potenzialbelastung der Pottendorferliniendurchbindung.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Möglichkeiten zur Durchbindung von Zugsverkehren eröffnet, die signifikanten Werten an gewichteten Pendlerpotenzialen aus der Pendlerstandortuntersuchung entgegenkommen würden und die im Bestandsfahrplan noch nicht vorhanden sind.

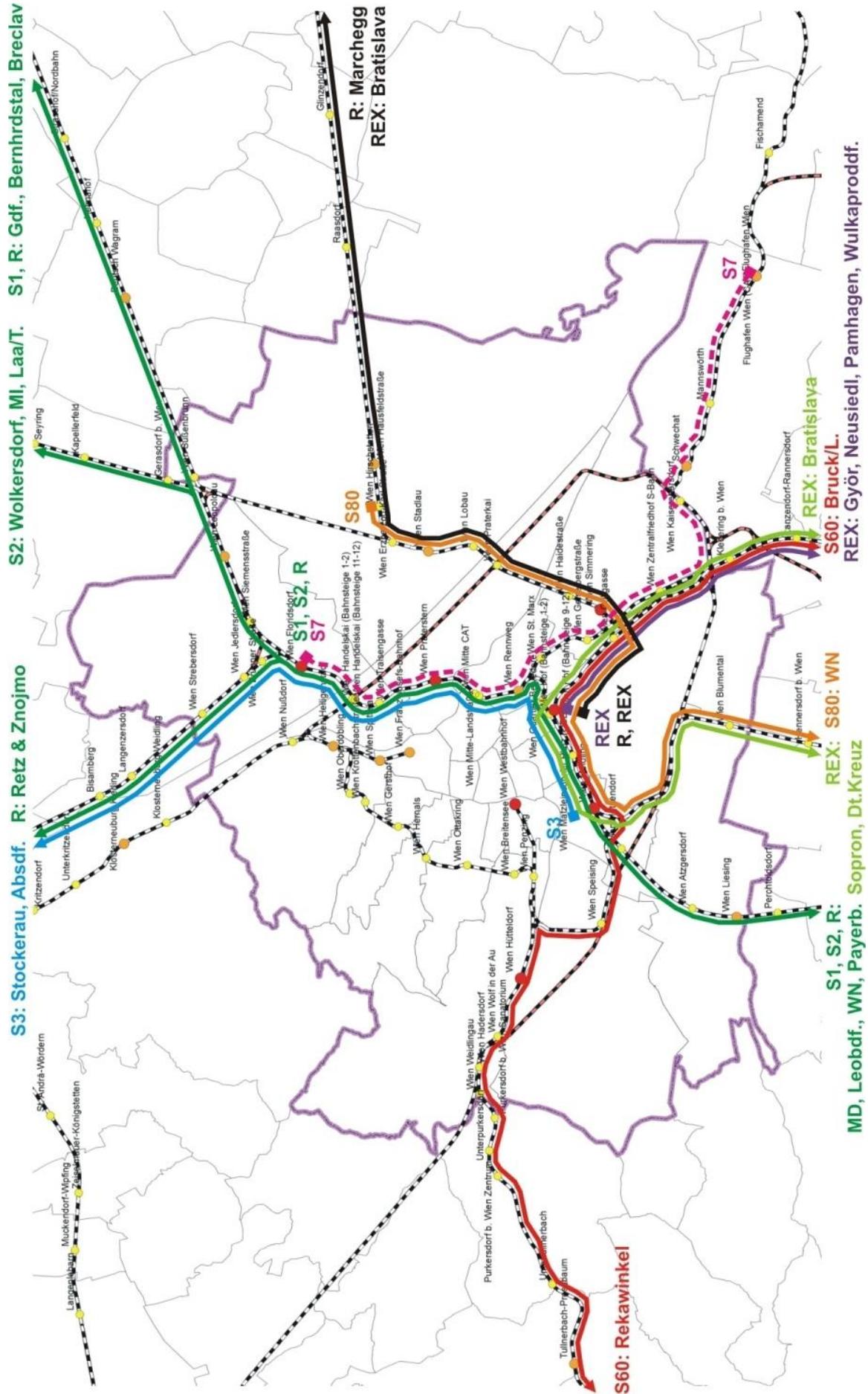


Abbildung 47: Karte der bestehenden Durchbindungen durch Wien, Fahrplan 2012/2013; Ausschnitt Wien; Quelle: ÖBB-Fahrplantabellen.

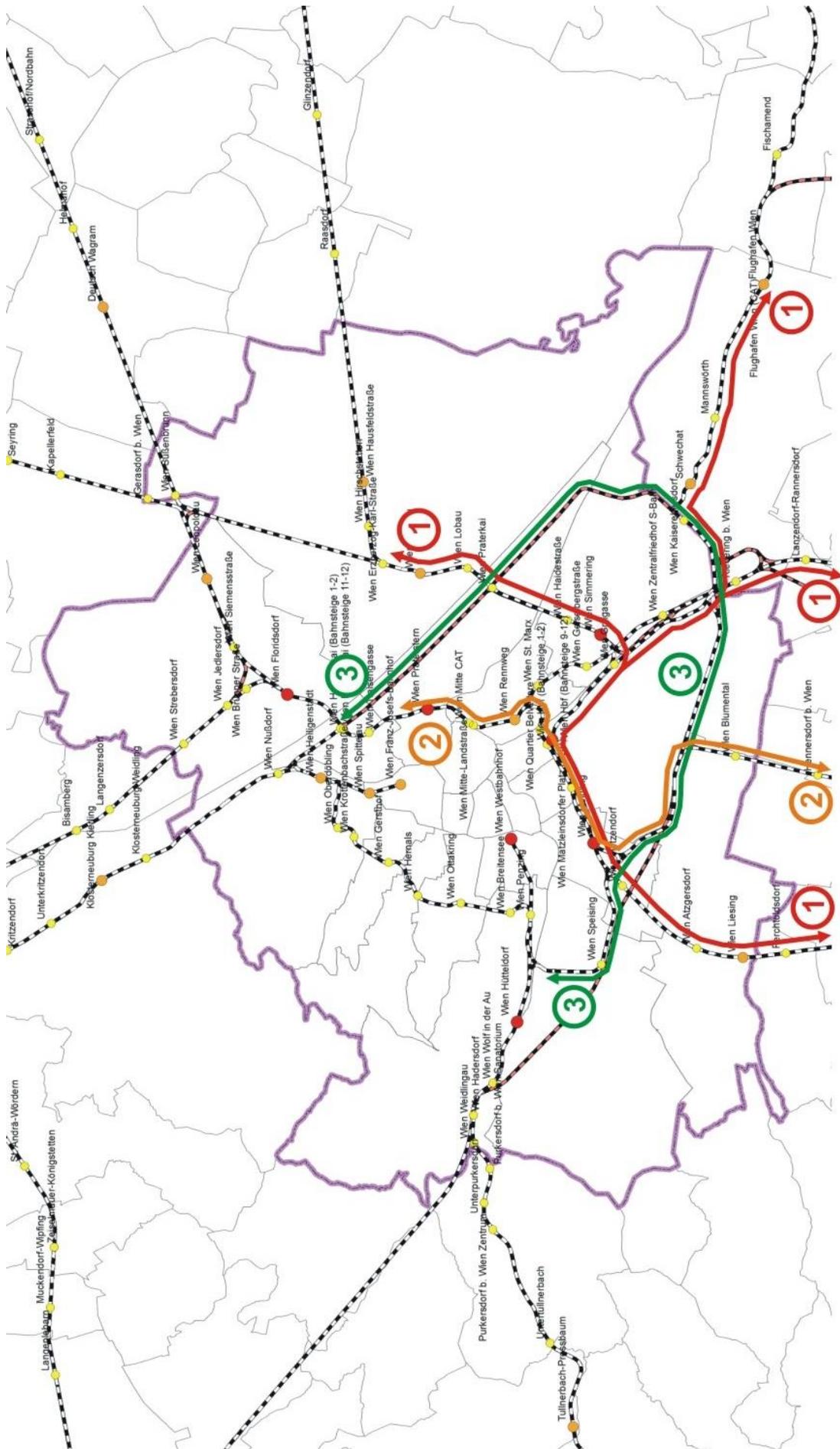


Abbildung 48: Potenzielle Durchbindungen auf den Relationen (1) Südbahn ↔ Ostbahn/Pressburger Bahn/Wien Stadlau und weiter (rot), (2) Potentendorfer Linie ↔ S-Bahn Stammstrecke (orange) und (3) S-Bahn-Ring Westbahn – Donauländebahn – Wien Freudenu – Wien Handelskai (grün); Ausschnitt Wien.

6 VERWENDETE QUELLEN & LITERATUR

- Amtmann, Gerhard, Brezina, Tadej, Deußner, Reinhold, Ebner, Chrysanth, Emberger, Günter, Faber, Claus, Höfler, Leonhard, Klementsitz, Roman, Lung, Ernst, Mösl, Thomas, Müller, Reinhard, Novy, Manfred, Rauh, Wolfgang, Rollinger, Wolfgang, Schmidt, Martin, Spanner, Christian, Sticklberger, Herbert, Weinzinger, Gerhard, Wolf, Helmut und Zipfel, Christoph (2009) *Handbuch Öffentlicher Verkehr - Schwerpunkt Österreich*, Bohmann Verlag, Wien.
- FSV (2008) *RVS 03.07.11: Merkblatt: Nebenanlagen - Parkplätze - Organisation und Anzahl der Stellplätze*, FSV - Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr; Arbeitsgruppe "Stadtverkehr"; Arbeitsausschuss "Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich", Wien.
- Gutierrez, Javier, Cardozo, Osvaldo Daniel und Garcia-Palomares, Juan Carlos (2011) *Transit ridership forecasting at station level: an approach based on distance-decay weighted regression*, Journal of Transport Geography (Special section on Alternative Travel futures), 19, 6, 1081-1092.
- ÖIR, TU-Wien, FACTUM (2009). *PENDO – Wirkungen von innovativer Technologie auf die Pendler/-innen der Ostregion*, Wissenschaftlicher Endbericht. Wien
- Peperna, Otto (1982) *Die Einzugsbereiche von Haltestellen öffentlicher Nahverkehrsmittel im Straßenbahn- und Busverkehr*, Fakultät für Bauingenieurwesen, TU Wien, Wien.
- Rittler, Christian (2011) *Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 - 2010*, Planungsgemeinschaft Ost, Wien, pp. 118.

7 ANHÄNGE

1 – Liste der Gewichtungen der Arbeitsverhältnisse der drei Arbeiterkammern

2 – Gewichtete Pendlerpotenziale

3 – P&R und B&R-Stellplätze an den Haltestellen, basierend auf den Angaben von www.oebb.at

4 – Top-Destinationen der Unique Routes, 30 – 100 % der Maximalroute.

5 – Pendlerzahlen, gewichtete Pendlerzahlen und gewichtete Pendlerpotenziale für Wohn- und Betriebsadressen nach Eisenbahnachsen.

7.1 Anhang 1 - Arbeitsverhältnisse, Gewicht G_{DVA} und Häufigkeiten nach Arbeiterkammern

7.1.1 AK Burgenland

DVA_StatusID	Anmerkung	G_{DVA}	Häufigkeit	[%]	kumuliert [%]
ANG	Angestellter	1,00	1.085	35,89	35,89
ARB	Arbeiter	1,00	1.348	44,59	80,48
ARBLOS	Arbeitslos	0,00	80	2,65	83,13
Beamte	Beamter	1,00	1	0,03	83,16
FREIANG	Freier Angestellter	0,50	31	1,03	84,19
GFANG	Geringfügig Angestellter	0,50	203	6,72	90,90
GFARB	Geringfügig Arbeiter	0,50	196	6,48	97,39
GFREIANG	Geringfügig Freier Angestellter	0,20	37	1,22	98,61
GREIARB	Geringfügig Freier Arbeiter	0,20	4	0,13	98,74
KARANG	Angestellter Karenz	0,00	18	0,60	99,34
KARARB	Arbeiter Karenz	0,00	5	0,17	99,50
LEHRANG	Lehrling Angestellter	1,00	2	0,07	99,57
LEHRARB	Lehrling Arbeiter	1,00	12	0,40	99,97
Wochengeld	Wochengeldbezieher	0,20	1	0,03	100,00
Summe			3.023	100,00	

7.1.2 AK Niederösterreich

DVA_StatusID	Anmerkung	G_{DVA}	Häufigkeit	[%]	kumuliert [%]
ANG	Angestellter	1,00	23.722	47,80	47,80
ANGFHKAR	Angestellter Familienhospiz-Karenz	0,30	2	0,00	47,80
ARB	Arbeiter	1,00	18.381	37,04	84,84
ARBFHKAR	Arbeiter Familienhospiz-Karenz	0,30	4	0,01	84,84
ARBHAUSB	Arbeiter Hausbesorger	1,00	30	0,06	84,90
ARBLOS	Arbeitslos	0,00	15	0,03	84,93
BEAMTER	Beamter	1,00	58	0,12	85,05
BIKARENZ	Bildungskarenz	0,50	1	0,00	85,05
FERANG	Ferial-Angestellter	0,20	25	0,05	85,10
FERARB	Ferial-Arbeiter	0,20	2	0,00	85,11
FREIANG	Freier Angestellter	0,50	310	0,62	85,73
FREIARB	Freier Arbeiter	0,50	78	0,16	85,89
GFANG	Geringfügig Angestellter	0,50	2.320	4,67	90,56
GFARB	Geringfügig Arbeiter	0,50	2.382	4,80	95,36
GFREIANG	Geringfügig Freier Angestellter	0,20	372	0,75	96,11
GFREIARB	Geringfügig Freier Arbeiter	0,20	91	0,18	96,30
KARENZ	Karenz	0,00	772	1,56	97,85

DVA_StatusID	Anmerkung	G _{DVA}	Häufigkeit	[%]	kumuliert [%]
KG	Krankengeld-Bezieher	0,00	167	0,34	98,19
KPFSANG	Krankenpflegeschüler, Angestellter	1,00	22	0,04	98,23
LEHRANG	Lehrling Arbeiter	1,00	243	0,49	98,72
LEHRARB	Lehrling Angestellter	1,00	454	0,91	99,64
NZ	Nullzeit	0,00	3	0,01	99,64
PRANG	Praktikant Angestellt	1,00	19	0,04	99,68
WG	Wochengeldbezieher	0,20	157	0,32	100,00
ZIVIL	Zivildienstler	1,00	1	0,00	100,00
Summe			49.631	100,00	

7.1.3 AK Wien

DVA_StatusID	Anmerkung	G _{DVA}	Häufigkeit	[%]	kumuliert [%]
ANG	Angestellter	1,00	125.371	71,64	71,64
Ang NSchichtSchw	Ang NSchichtSchw	1,00	1	0,00	71,64
ANGBTRKAR	Angestellter Betriebskarenz	0,50	374	0,21	71,85
ANGKIGLD	Angestellter Kindergeldbezug	0,50	3.271	1,87	73,72
ANGVORR	Angestellter Vorruhestand	0,00	114	0,07	73,79
ARB	Arbeiter	1,00	28.101	16,06	89,84
ARB BetriebsKAR	Arbeiter Betriebskarenz	0,50	9	0,01	89,85
ARB Übergangsgeld BUAk	Arbeiter Übergangsgeld	1,00	236	0,13	89,98
ARB_Fürsorge	Arbeiter Fürsorge	1,00	4	0,00	89,99
ARB_Fürsorge R	Arbeiter Fürsorge Rehabilitierung	1,00	1	0,00	89,99
ARBHB	Arbeiter Hausbesorger	1,00	43	0,02	90,01
ARBKIGLD	Arbeiter Kindergeldbezug	0,50	253	0,14	90,15
ARBLOS	Arbeitslos	0,00	71	0,04	90,20
ARBVORR	Arbeiter Vorruhestand	0,00	1	0,00	90,20
BEAMTER	Angestellter Beamter	1,00	2.209	1,26	91,46
Beamter BetriebsKAR	Beamter in Betriebskarenz	1,00	21	0,01	91,47
Beamter VORR	Beamter Vorruhestand	0,00	71	0,04	91,51
BEAMTER_2	Arbeiter Beamter	1,00	609	0,35	91,86
Bildungskarenz	Bildungskarenz	0,50	1	0,00	91,86
FREIANG	Freier Angestellter	0,50	1.287	0,74	92,59
FREIARB	Freier Arbeiter	0,50	48	0,03	92,62
GFANG	Geringfügig Angestellter	0,50	5.128	2,93	95,55
GFARB	Geringfügig Arbeiter	0,50	2.526	1,44	97,00
GFREIANG	Geringfügig Freier Angestellter	0,20	1.097	0,63	97,62
GFREIARB	Geringfügig Freier Arbeiter	0,20	163	0,09	97,72
SCH_KPF	Krankenpflegeschüler allgemeine Krankenpflege	1,00	430	0,25	97,96
Lehrling ANG	Lehrling Angestellter	1,00	1.605	0,92	98,88
Lehrling ANG Üb	Lehrling Angestellter Überbetrieblich	1,00	15	0,01	98,89

DVA_StatusID	Anmerkung	G _{DVA}	Häufigkeit	[%]	kumuliert [%]
Lehrling ARB	Lehrling Arbeiter	1,00	1.732	0,99	99,88
Lehrling ARB Üb	Lehrling Arbeiter Überbetrieblich	1,00	31	0,02	99,89
Präsenzdiener	Präsenzdiener	0,20	27	0,02	99,91
SCH_MTD	SchülerIn Medizinisch technischer Dienst	1,00	32	0,02	99,93
Wochengeld	Wochengeldbezieher	0,20	106	0,06	99,99
Zivildieneer	Zivildieneer	1,00	20	0,01	100,00
ANG	Angestellter	1,00	125.371	71,64	71,64
Ang NSchichtSchw	Ang NSchichtSchw	1,00	1	0,00	71,64
ANGBTRKAR	Angestellter Betriebskarenz	0,50	374	0,21	71,85
ANGKIGLD	Angestellter Kindergeldbezug	0,50	3.271	1,87	73,72
ANGVORR	Angestellter Vorruhestand	0,00	114	0,07	73,79
ARB	Arbeiter	1,00	28.101	16,06	89,84
ARB BetriebsKAR	Arbeiter Betriebskarenz	0,50	9	0,01	89,85
ARB Übergangsgeld BUAK	Arbeiter Übergangsgeld	1,00	236	0,13	89,98
ARB Fürsorge	Arbeiter Fürsorge	1,00	4	0,00	89,99
ARB Fürsorge R	Arbeiter Fürsorge Rehabilitation	1,00	1	0,00	89,99
ARBHB	Arbeiter Hausbesorger	1,00	43	0,02	90,01
ARBKIGLD	Arbeiter Kindergeldbezug	0,50	253	0,14	90,15
ARBLOS	Arbeitslos	0,00	71	0,04	90,20
ARBVORR	Arbeiter Vorruhestand	0,00	1	0,00	90,20
BEAMTER	Angestellter Beamter	1,00	2.209	1,26	91,46
Beamter BetriebsKAR	Beamter in Betriebskarenz	1,00	21	0,01	91,47
Beamter VORR	Beamter Vorruhestand	0,00	71	0,04	91,51
BEAMTER_2	Arbeiter Beamter	1,00	609	0,35	91,86
Bildungskarenz	Bildungskarenz	0,50	1	0,00	91,86
FREIANG	Freier Angestellter	0,50	1.287	0,74	92,59
FREIARB	Freier Arbeiter	0,50	48	0,03	92,62
GFANG	Geringfügig Angestellter	0,50	5.128	2,93	95,55
GFARB	Geringfügig Arbeiter	0,50	2.526	1,44	97,00
GFREIANG	Geringfügig Freier Angestellter	0,20	1.097	0,63	97,62
GFREIARB	Geringfügig Freier Arbeiter	0,20	163	0,09	97,72
SCH_KPF	Krankenpflegeschüler allgemeine Krankenpflege	1,00	430	0,25	97,96
Lehrling ANG	Lehrling Angestellter	1,00	1.605	0,92	98,88
Lehrling ANG Üb	Lehrling Angestellter Überbetrieblich	1,00	15	0,01	98,89
Lehrling ARB	Lehrling Arbeiter	1,00	1.732	0,99	99,88
Lehrling ARB Üb	Lehrling Arbeiter Überbetrieblich	1,00	31	0,02	99,89
Präsenzdiener	Präsenzdiener	0,20	27	0,02	99,91
SCH_MTD	SchülerIn Medizinisch technischer Dienst	1,00	32	0,02	99,93
Wochengeld	Wochengeldbezieher	0,20	106	0,06	99,99
Zivildieneer	Zivildieneer	1,00	20	0,01	100,00
Summe			175.008	100,00	

7.2 Anhang 2 – Gewichtete Pendlerpotenziale⁴

Summe (Anzahl* G_{DVA} * G_{AKZ}) = gPP

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
1	Amstetten NÖ	119,8	19,2	85,1	10,2
1	Aschbach NÖ	14,8	12,6	3,2	5,8
1	Atzenbrugg	20,2	49,1	2,8	7,8
1	Böheimkirchen	95,4	88,1	28,8	36,4
1	Böhlerwerk	5,8	1,2	0,7	0,3
1	Dorf/Enns	1,7	1,0	1,0	0,0
1	Dürrwien	151,8	21,5	20,7	6,8
1	Eichgraben-Altengbach	441,2	314,6	31,2	33,0
1	Ennsdorf	0,0	0,0	1,4	0,6
1	Erlauf	5,7	6,8	0,0	0,0
1	Ernsthofen/Enns	0,6	0,1	0,0	0,0
1	Furth-Göttweig	34,6	15,0	2,0	8,4
1	Furth-Palt	49,7	95,2	0,6	15,9
1	Gemeinlebarn	30,2	22,8	3,0	0,0
1	Getzersdorf ob der Traisen	4,9	39,5	7,1	3,2
1	Göblasbruck	8,1	6,9	5,9	0,1
1	Greinsfurth	6,4	2,2	1,5	0,9
1	Großsierning	11,6	17,7	0,5	0,5
1	Haag im Mostviertel	1,0	5,0	0,0	0,0
1	Hainfeld NÖ	38,1	26,0	6,7	7,5
1	Hart-Wörth	6,7	0,0	0,0	0,0
1	Herzogenburg	33,1	30,6	42,1	19,2
1	Herzogenburg Stadt	10,9	15,4	8,4	0,7
1	Herzogenburg-Wielandsthal	25,5	0,9	2,2	0,0
1	Herzograd	0,0	0,0	20,7	0,0
1	Hilm-Kematen	8,0	4,4	2,8	1,7
1	Hofstatt/Anzbach	112,0	5,2	4,0	1,3
1	Kirchstetten b. Neulengbach	41,2	61,3	2,9	8,8
1	Klein Wien	1,0	0,0	0,0	0,0
1	Kreisbach	52,2	20,3	28,5	10,8
1	Krenstetten-Biberbach	0,3	6,6	0,3	0,9
1	Kröllendorf	3,0	18,1	3,0	3,0
1	Krummfußbaum an der Westbahn	20,9	33,2	4,3	1,9
1	Lilienfeld	16,5	1,6	7,0	0,0
1	Lilienfeld Krankenhaus	3,0	0,7	0,0	0,0
1	Loosdorf b. Melk	37,4	77,2	11,9	27,1
1	Maria Anzbach	100,6	48,9	3,8	63,5

⁴ Nummerierungen der Bahnachsen siehe Tabelle 1 auf Seite 10

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
1	Markersdorf/Pielach	26,1	27,5	16,5	7,7
1	Markt/Traisen	12,6	3,0	5,5	2,8
1	Mauer-Öhling	11,5	5,6	1,7	0,3
1	Meidling im Tal	5,1	13,6	0,0	2,1
1	Melk	74,5	71,1	21,0	10,9
1	Michelhausen	39,6	94,8	27,3	25,4
1	Moosbierbaum-Heiligeneich	42,1	40,7	18,1	16,4
1	Mühling/Erlauf	2,4	4,3	6,0	0,7
1	Mühling-Plaika	2,5	9,2	0,0	2,8
1	Neulengbach	74,0	21,6	3,3	3,4
1	Neulengbach Stadt	229,7	257,2	45,6	16,2
1	Oberradlberg	6,7	8,1	1,4	1,1
1	Ollersbach	53,8	43,9	2,9	2,0
1	Paudorf	21,0	9,2	4,0	1,4
1	Petzenkirchen	12,2	8,2	11,0	1,1
1	Pöchlarn	72,9	49,0	15,6	8,6
1	Pottenbrunn	11,0	16,3	3,2	2,2
1	Pressbaum	127,4	166,9	3,8	45,6
1	Prinzersdorf	33,2	56,1	9,3	8,8
1	Purgstall/Erlauf	26,0	25,9	9,2	6,6
1	Purkersdorf b. Wien Sanatorium	312,2	4,8	121,9	0,3
1	Purkersdorf b. Wien Zentrum	495,6	302,3	87,7	66,2
1	Rainfeld-Klein Zell	20,9	9,4	4,6	1,9
1	Ramingdorf-Haidershofen	2,3	5,9	1,0	0,0
1	Rekawinkel	72,2	48,4	8,4	0,9
1	Rohrbach/Gölsen	15,6	7,8	116,3	2,2
1	Rosenau/Ybbs	5,7	7,2	1,7	0,8
1	Rotheau-Eschenau	6,2	3,1	0,5	0,0
1	Saffen	3,4	8,2	0,1	0,4
1	Säusenstein	10,7	34,4	0,0	2,4
1	Schauboden	6,7	13,0	0,0	1,7
1	Scheibbs	19,9	17,8	16,2	1,4
1	Schrambach	8,5	3,1	1,0	1,5
1	Sitzenberg-Reidling	19,3	41,5	7,8	0,6
1	Sölling b. Purgstall	2,1	4,1	0,0	0,1
1	Sonntagberg NÖ	3,4	2,4	2,0	0,0
1	Spratzern	14,0	18,7	24,0	3,6
1	Spratzern Bahnst	34,6	0,0	120,8	0,0
1	St. Georgen am Steinfelde	40,8	3,4	35,0	0,0
1	St. Johann-Weistrach	0,3	4,5	0,3	0,2
1	St. Pantaleon NÖ	0,0	0,0	1,3	0,7
1	St. Peter-Seitenstetten	6,0	14,7	1,4	5,1

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
1	St. Pölten Alpenbahnhof (Traisentalbahn)	116,4	0,0	209,6	0,0
1	St. Pölten Hbf.	359,7	135,8	1.605,3	53,2
1	St. Pölten Porschestraße	106,1	15,0	341,1	2,2
1	St. Pölten Traisenpark	77,2	0,0	39,8	0,0
1	St. Valentin	0,0	0,0	9,6	4,9
1	St. Veit/Gölsen	12,2	4,8	2,2	0,3
1	Stadt Haag	10,0	2,6	8,9	1,6
1	Statzendorf	7,8	39,5	1,6	4,1
1	Traisen	9,8	22,1	1,0	4,3
1	Traisen Markt	17,6	2,1	10,3	0,0
1	Traismauer	62,0	49,1	7,4	33,9
1	Trasdorf	28,8	67,0	1,7	9,5
1	Tullnerbach-Pressbaum	597,3	419,6	69,5	77,9
1	Tullnerfeld	93,1	343,7	20,7	48,0
1	Ulmerfeld-Hausmening	18,1	8,1	2,8	1,1
1	Unteroberndorf	69,0	112,5	3,6	7,7
1	Unterpurkersdorf	314,3	48,9	93,4	8,7
1	Unterradlberg	12,8	6,4	13,7	1,9
1	Untertullnerbach	99,0	36,0	11,3	2,3
1	Viehofen	36,3	11,9	5,1	2,0
1	Waidhofen/Ybbs	11,8	2,0	3,3	0,7
1	Waidhofen/Ybbs Stadt	13,2	31,1	9,5	20,9
1	Wien Hadersdorf	68,8	9,9	404,0	18,4
1	Wien Hütteldorf	892,4	502,9	1.568,1	840,9
1	Wien Penzing	416,6	0,0	686,1	0,0
1	Wien Weidlingau	52,0	13,5	118,0	16,5
1	Wien Westbahnhof	4.473,8	1.497,4	8.461,2	3.508,3
1	Wien Wolf in der Au	35,0	0,9	22,3	0,1
1	Wieselburg/Erlauf	44,1	16,4	23,4	7,6
1	Wiesenfeld-Schwarzenbach	9,2	2,9	1,4	0,6
1	Wilhelmsburg/Traisen	13,8	8,3	6,5	2,5
1	Ybbs/Donau	15,2	82,5	5,7	17,2
2	Bad Fischau	60,3	9,4	0,6	0,9
2	Bad Fischau-Brunn	15,5	0,0	0,0	6,2
2	Bad Vöslau	595,9	253,4	138,3	31,7
2	Baden b. Wien	1.268,6	816,9	461,3	129,9
2	Berndorf/Triesting Fabrik	35,8	19,5	31,3	15,9
2	Berndorf/Triesting Stadt	150,6	90,1	8,9	3,8
2	Breitenstein am Semmering	2,3	16,5	0,0	6,7
2	Brunn/Schneebergbahn	43,3	31,0	1,0	6,2
2	Brunn-Maria Enzersdorf	1.022,5	413,5	621,8	791,4
2	Dreistetten	3,5	22,1	2,1	1,9

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
2	Eichberg am Semmering	4,6	4,9	0,3	0,7
2	Enzesfeld-Lindabrunn	177,3	67,5	48,1	25,2
2	Felixdorf	369,3	207,8	81,3	15,5
2	Feuerwerksanstalt	14,3	25,2	83,6	32,9
2	Gloggnitz	110,1	59,0	18,7	10,3
2	Grünbach am Schneeberg	9,1	6,4	2,7	35,3
2	Grünbach am Schneeberg Kohlenwerk	4,0	5,8	0,0	0,0
2	Grünbach am Schneeberg Schule	24,2	8,5	1,4	2,0
2	Gumpoldskirchen	318,6	46,1	344,0	155,5
2	Guntramsdorf Thallern	74,7	323,5	101,0	2.857,9
2	Gutenstein	2,6	13,6	0,7	2,9
2	Hirtenberg	72,4	43,7	38,9	19,1
2	Klamm-Schottwien	4,9	12,7	2,1	13,0
2	Kottingbrunn	167,5	0,0	71,6	0,7
2	Küb	8,2	0,7	0,0	0,0
2	Leobersdorf	364,4	235,6	83,0	170,8
2	Markt Piesting	31,5	2,2	6,0	0,0
2	Markt Piesting Harzwerk	43,8	9,7	18,1	0,4
2	Miesenbach-Waidmannsfeld	2,0	11,6	0,5	0,3
2	Mödling	2.511,4	976,5	1.483,9	987,6
2	Neunkirchen NÖ	219,9	144,8	45,6	21,0
2	Oberpiesting	34,6	26,4	0,3	0,2
2	Oed/Piesting	0,7	3,1	0,0	0,0
2	Ortmann	0,0	4,3	0,0	0,0
2	Payerbach-Reichenau	51,7	36,5	14,5	6,2
2	Perchtoldsdorf	611,4	101,9	731,6	165,9
2	Pernitz Raimundviertel	4,3	7,0	2,5	0,7
2	Pernitz Wipfelhofstraße	22,5	2,8	9,5	0,0
2	Pernitz-Muggendorf	22,9	9,6	1,7	0,3
2	Pfaffstätten	304,1	53,4	30,3	16,8
2	Pfennigbach b. Puchberg	3,6	4,4	1,0	0,0
2	Pottenstein/Triesting	58,2	30,7	25,7	0,8
2	Pottschach	87,4	55,1	9,5	1,6
2	Puchberg am Schneeberg	12,6	12,6	8,7	1,3
2	Rothengrub	12,5	18,9	0,0	3,5
2	Schlöglmühl	6,4	12,1	0,8	2,4
2	Semmering	0,1	3,7	2,1	1,2
2	Sollenau	179,8	2,7	8,9	7,9
2	St. Egyden am Steinfeld	5,0	23,1	0,0	29,7
2	St. Veit/Triesting	39,9	47,8	18,6	8,7
2	Ternitz	113,3	71,0	18,8	18,0
2	Theresienfeld	96,6	29,0	7,5	3,4

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
2	Unterhöflein	11,3	11,4	0,0	0,0
2	Urschendorf am Steinfeld	10,6	43,1	1,4	0,6
2	Waldegg/Piesting	6,5	4,8	0,0	0,3
2	Waldegg-Dürnbach	9,0	2,8	1,0	0,0
2	Weissenbach-Neuhaus	27,0	87,0	29,9	10,7
2	Wien Atzgersdorf	604,9	165,9	700,4	172,9
2	Wien Hetzendorf	450,6	35,1	613,9	31,5
2	Wien Liesing	1.301,0	1.355,2	1.241,4	1.865,3
2	Wien Meidling	2.634,2	902,6	6.720,7	1.058,7
2	Willendorf am Steinfeld	25,7	30,7	1,3	0,7
2	Winzendorf b. Wr. Neustadt	33,8	63,0	4,6	6,8
2	Wittmannsdorf NÖ	89,5	15,2	7,4	0,0
2	Wolfsbergkogel	6,4	0,0	4,2	0,0
2	Wöllersdorf/Piesting	52,1	98,1	3,0	7,4
2	Wöllersdorf/Piesting Marchgraben	14,2	0,3	6,0	0,0
2	Wopfing	11,9	1,3	16,7	0,8
2	Wr. Neustadt Anemonensee	106,7	0,0	16,0	0,0
2	Wr. Neustadt Hbf.	1.034,9	245,6	287,9	132,7
2	Wr. Neustadt Nord	73,6	9,3	52,7	4,8
3	Aspang Markt	50,6	36,9	6,6	11,0
3	Ausschlag-Zöbern	1,3	24,0	30,5	1,0
3	Bad Erlach	108,3	68,9	15,2	5,7
3	Brunn/Pitten	31,9	0,0	1,4	0,0
3	Edlitz-Grimmenstein	31,8	48,7	4,6	7,5
3	Gleißfeld	10,6	10,3	0,0	0,0
3	Lanzenkirchen	46,3	59,7	4,0	8,4
3	Petersbaumgarten	4,0	3,6	0,0	0,1
3	Pitten	46,9	55,8	11,8	5,1
3	Sautern-Schiltern	28,3	13,8	0,3	0,0
3	Scheiblingkirchen-Warth	16,3	31,4	3,4	1,0
3	Seebenstein	13,3	9,7	2,7	0,0
4	Guntramsdorf Kaiserau	165,8	347,0	139,0	151,5
4	Laxenburg-Biedermannsdorf	359,3	221,3	151,8	198,9
4	Maria Lanzendorf	360,9	300,4	666,2	211,1
4	Möllersdorf Aspangbahn	115,2	80,3	26,8	26,2
4	Oberwaltersdorf	234,2	157,0	77,3	118,0
4	Tattendorf	83,9	29,6	228,0	31,2
4	Teesdorf	60,4	162,7	32,5	25,3
4	Traiskirchen Aspangbahn	367,1	364,9	69,0	86,1
4	Trumau	105,2	266,4	26,7	69,7
5	Bad Sauerbrunn	76,5	86,7	13,2	15,3
5	Katzelsdorf/Leitha	35,3	58,7	4,2	5,1

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
5	Loipersbach-Schattendorf	22,0	57,0	10,8	30,7
5	Marz-Rohrbach	79,8	97,7	45,5	13,8
5	Mattersburg	53,5	50,8	15,8	10,6
5	Mattersburg Nord	108,7	45,5	41,4	49,8
5	Neudörfel im Bgld	75,4	47,3	32,2	6,9
5	Wiesen-Sigleß	1,9	132,0	1,2	20,9
6	Achau	90,2	205,5	58,4	87,7
6	Baumgarten im Bgld	11,0	61,8	0,3	1,9
6	Deutschkreutz	139,4	35,3	8,8	1,2
6	Draßburg	73,9	102,7	79,7	11,1
6	Ebenfurth	131,0	57,7	67,7	31,4
6	Ebreichsdorf	478,7	400,9	93,0	62,5
6	Hennersdorf b. Wien	424,3	390,8	197,3	329,8
6	Müllendorf	85,5	44,4	25,4	18,4
6	Münchendorf	214,1	114,2	52,1	47,7
6	Neckenmarkt-Horitschon	77,1	164,9	10,2	12,7
6	Neufeld/Leitha	256,2	176,1	43,9	81,3
6	Obereggendorf	28,2	59,7	7,3	10,7
6	Pottendorf-Landegg	242,5	190,9	32,1	19,3
6	Untereggendorf	37,2	40,0	1,8	0,6
6	Unterpetersdorf	24,4	29,4	7,1	10,8
6	Wampersdorf	37,0	159,4	1,4	14,8
6	Weigelsdorf NÖ	138,6	17,8	8,1	4,1
6	Wien Blumental	64,2	411,0	844,0	1.652,0
6	Wr. Neustadt Civitas Nova	113,4	26,8	319,2	117,9
6	Wulkaprodersdorf	20,0	162,8	5,5	66,7
7	Breitenbrunn im Bgld	28,7	84,5	5,5	24,0
7	Donnerskirchen	22,9	53,7	1,3	2,2
7	Eisenstadt	213,2	135,4	302,0	53,4
7	Eisenstadt Schule	63,0	1,8	35,6	0,0
7	Jois	63,4	11,9	8,5	0,6
7	Purbach/Neusiedler See	64,1	61,3	2,8	6,2
7	Schützen am Gebirge	24,5	61,5	2,1	28,4
7	Schützen am Gebirge Bahnst	15,7	48,2	6,5	3,8
7	Winden am See	54,5	13,2	3,0	0,5
7	Wulkaprodersdorf Bahnst	36,3	14,8	3,4	1,0
8	Bruck/Leitha	499,9	232,8	89,0	57,6
8	Frauenkirchen	90,3	62,5	20,0	18,7
8	Gattendorf	62,8	32,4	0,6	0,9
8	Gols	75,1	100,4	38,8	19,9
8	Götzendorf/Leitha	122,8	306,4	2,7	230,4
8	Gramatneusiedl	381,2	778,7	39,2	155,0

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
8	Himberg b. Wien	456,8	176,9	220,6	202,1
8	Kittsee	55,5	86,6	0,8	2,9
8	Kledering b. Wien	132,4	26,4	93,3	8,4
8	Lanzendorf-Rannersdorf	263,1	174,3	92,8	128,2
8	Mönchhof im Bgld Bahnst	18,0	8,0	2,3	2,2
8	Mönchhof-Halbturm	75,2	74,0	0,8	2,6
8	Neudorf b. Parndorf	31,7	47,4	15,3	1,4
8	Neusiedl am See	184,9	145,5	14,8	57,0
8	Neusiedl am See Bad	198,3	57,8	37,6	6,0
8	Nickelsdorf	33,1	68,0	1,7	4,8
8	Pama	48,1	25,9	2,6	1,5
8	Pamhagen	57,1	24,9	7,1	3,4
8	Parndorf	236,8	75,5	32,0	47,8
8	Parndorf Ort	47,0	0,0	24,3	0,0
8	Sarasdorf	21,8	99,0	2,6	5,1
8	St. Andrä/Zicksee	47,8	51,0	0,6	9,6
8	Trautmannsdorf/Leitha	105,4	104,3	5,5	9,3
8	Wallern im Bgld	55,8	33,7	1,6	6,2
8	Weiden am See	110,8	54,4	12,4	7,6
8	Wien Grillgasse	120,0	43,9	151,6	8,3
8	Wilfleinsdorf	37,5	107,2	2,9	23,7
8	Zurndorf	3,9	89,6	0,3	4,7
9	Bad Deutsch Altenburg	74,3	59,6	5,0	1,7
9	Fischamend	379,7	308,6	82,6	47,5
9	Flughafen Wien	2,3	0,4	4.809,7	67,1
9	Hainburg/Donau Kulturfabrik	80,5	49,3	11,5	8,3
9	Hainburg/Donau Personenbahnhof	26,5	0,0	5,0	0,0
9	Hainburg/Donau Ungartor	214,1	19,8	25,5	2,6
9	Haslau/Donau	94,7	103,5	3,7	16,6
9	Mannswörth	38,8	23,9	372,6	3,4
9	Maria Ellend/Donau	105,0	56,8	7,0	6,0
9	Petronell-Carnuntum	68,0	52,7	5,5	4,8
9	Regelsbrunn	32,8	36,3	3,1	2,0
9	Schwechat	1.014,2	1.037,4	859,4	807,5
9	Wien Geiselbergstraße	335,6	0,0	1.022,7	0,0
9	Wien Kaiserebersdorf	593,9	14,1	421,6	31,9
9	Wien St. Marx	398,9	0,0	1.666,0	0,0
9	Wien Zentralfriedhof S-Bahn	21,0	15,8	30,1	34,1
9	Wildungsmauer	36,6	55,3	1,6	4,7
9	Wolfsthal	49,5	22,2	5,0	2,2
10	Breitensee b. Marchegg	21,3	53,1	0,0	0,0
10	Glinzendorf	41,8	121,3	54,0	12,9

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
10	Marchegg	115,9	96,5	5,7	11,1
10	Raasdorf	20,2	505,0	42,7	293,6
10	Schönfeld-Lasse	47,9	182,9	7,0	15,1
10	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	82,4	333,1	13,5	55,4
10	Untersiebenbrunn	105,2	102,0	5,0	12,1
10	Wien Hausfeldstraße	464,8	344,8	208,9	875,2
10	Wien Hirschstetten	154,5	58,6	94,0	128,7
11	Angern/March	150,4	121,4	19,5	13,7
11	Bernhardsthal	27,8	29,2	1,7	0,8
11	Deutsch Wagram	622,6	519,4	115,0	123,9
11	Drösing	75,9	97,3	1,3	1,4
11	Dürnkrut	90,9	124,7	6,4	20,7
11	Gänserndorf	650,7	71,4	166,3	77,7
11	Helmahof	239,9	61,9	36,9	16,6
11	Hohenau/March	78,5	159,4	11,2	3,4
11	Jedenspeigen	70,6	9,9	0,5	0,0
11	Matzen im Weinviertel	99,1	101,9	2,5	2,7
11	Oberweiden	43,5	21,4	0,0	0,3
11	Prottes	74,7	98,4	3,6	4,9
11	Rabensburg	70,8	36,6	0,0	0,3
11	Raggendorf	18,7	5,3	0,0	0,0
11	Sierndorf/March	39,2	0,5	0,0	0,0
11	Silberwald	455,3	696,7	10,3	21,1
11	Stillfried	49,8	50,2	0,3	0,5
11	Strasshof/Nordbahn	423,6	313,6	134,9	55,0
11	Tallesbrunn	24,5	9,0	1,0	0,0
11	Weikendorf	54,1	25,7	1,3	0,2
11	Weikendorf-Dörfles	85,3	7,4	8,0	0,0
11	Wien Erzherzog-Karl-Straße	320,8	133,0	247,2	233,8
11	Wien Haidestraße	177,0	0,0	930,8	9,4
11	Wien Lobau	37,0	15,0	5,3	8,2
11	Wien Praterkai	25,9	1,8	333,7	38,2
11	Wien Simmering	1.507,2	401,7	1.027,3	1.238,0
11	Wien Stadlau	322,6	331,3	1.471,9	536,4
11	Wien Süßenbrunn	45,5	22,0	202,3	7,4
12	Auersthal	75,3	92,8	17,4	7,6
12	Bad Pirawarth	117,0	231,6	36,1	4,4
12	Bockfließ	139,9	31,0	5,5	2,0
12	Enzersdorf b. Staatz	14,3	110,5	0,0	0,7
12	Frättingsdorf	8,3	15,2	0,0	0,1
12	Gerasdorf b. Wien	184,8	55,1	140,5	65,0
12	Groß Schweinbarth	103,0	22,0	44,2	0,3

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
12	Großengersdorf	145,3	29,5	26,4	49,2
12	Hautzendorf NÖ	52,0	124,0	0,7	4,9
12	Hörersdorf	17,9	19,4	0,7	0,3
12	Kapellerfeld	419,9	79,5	50,9	31,0
12	Kottingneusiedl	14,5	7,4	0,0	6,5
12	Laa/Thaya	119,1	88,4	5,8	3,7
12	Ladendorf	81,1	54,2	1,8	3,8
12	Mistelbach/Zaya	145,5	133,0	92,7	7,8
12	Mistelbach/Zaya Stadt	135,3	63,1	31,3	6,5
12	Neubau-Kreuzstetten	36,2	63,8	10,7	0,7
12	Niederkreuzstetten	117,1	125,4	4,0	41,3
12	Obersdorf NÖ (Bahnsteig 3)	11,2	0,0	4,4	0,0
12	Obersdorf NÖ (Bahnsteige 1-2)	3,0	59,2	27,9	157,2
12	Paasdorf	41,8	32,7	0,4	0,8
12	Pillichsdorf	109,9	21,3	4,7	6,1
12	Raggendorf Markt	29,6	8,8	0,0	0,0
12	Schleinbach	106,2	282,7	4,2	8,5
12	Seyring	198,1	59,9	7,5	19,2
12	Siebenhirten NÖ	17,1	34,1	0,0	2,8
12	Staatz	0,0	54,7	0,0	0,8
12	Ulrichskirchen	98,5	123,7	2,8	4,9
12	Wien Leopoldau	708,0	738,3	538,6	932,3
12	Wien Siemensstraße	310,6	129,9	3.070,8	16,2
12	Wolkersdorf im Weinviertel	607,0	273,9	333,8	47,7
13	Bisamberg	131,5	42,7	44,1	4,4
13	Breitenwaida	91,9	39,7	3,2	1,6
13	Gaisruck b. Stockerau	16,9	72,8	0,8	2,9
13	Göllersdorf	87,4	91,3	4,4	5,9
13	Guntersdorf	30,5	64,7	2,4	1,3
13	Hausleiten b. Stockerau	171,8	150,2	8,6	6,3
13	Hetzmannsdorf-Wullersdorf	14,9	130,3	1,0	6,8
13	Höbersdorf	36,8	52,3	0,5	1,9
13	Hollabrunn	388,8	226,2	105,6	12,1
13	Korneuburg	1.260,0	986,5	618,6	785,5
13	Langenzersdorf	503,6	250,7	76,2	72,2
13	Leobendorf-Burg Kreuzenstein	74,9	377,6	208,4	243,6
13	Oberolberndorf	22,2	36,9	3,8	15,8
13	Platt b. Zellerndorf	20,9	17,2	0,3	1,4
13	Retz	63,1	67,2	23,6	4,7
13	Schönborn-Mallebarn	14,1	29,1	1,6	4,0
13	Sierndorf b. Stockerau	113,7	97,6	8,7	5,3
13	Spillern	164,5	118,6	48,1	30,5

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
13	Stockerau	1.079,2	556,8	245,9	161,8
13	Unterretzbach	15,8	39,4	3,5	2,9
13	Wien Brünner Straße	116,7	0,0	687,4	0,0
13	Wien Floridsdorf	1.560,7	763,8	1.591,7	1.105,5
13	Wien Jedlersdorf	360,3	22,0	274,8	0,9
13	Wien Strebersdorf	253,0	199,3	864,5	344,6
13	Zellerndorf	89,5	69,5	0,0	3,0
14	Absberg	26,8	7,2	2,4	1,1
14	Absdorf-Hippersdorf	175,4	50,8	22,0	0,0
14	Allentsteig	5,1	23,5	0,3	4,9
14	Altenhof am Kamp	0,8	2,3	0,0	1,4
14	Breiteneich b. Horn	4,1	1,9	0,0	0,7
14	Buchberg/Kamp	3,5	12,6	0,0	0,0
14	Eggenburg	127,1	73,9	42,5	93,8
14	Etsdorf-Straß	59,1	33,1	1,2	0,0
14	Fels am Wagram	30,4	92,3	0,8	2,5
14	Gars-Thunau	35,7	19,3	14,3	2,2
14	Gedersdorf	20,1	30,1	0,0	1,9
14	Glaubendorf-Wetzdorf	22,7	48,1	0,0	0,0
14	Gmünd NÖ	40,0	29,4	48,6	10,4
14	Gobelsburg	22,5	2,4	2,6	0,0
14	Göpfritz an der Wild	12,4	19,7	13,8	6,9
14	Greifenstein-Altenberg	73,7	90,3	5,5	96,1
14	Großweikersdorf	119,4	94,9	3,3	1,2
14	Großwiesendorf-Tiefenthal	13,9	20,2	0,0	0,0
14	Hadersdorf/Kamp	5,3	108,7	0,8	5,9
14	Hirschbach b. Gmünd	7,4	8,7	1,4	1,4
14	Höflein/Donau	87,4	24,7	8,6	3,8
14	Horn NÖ	39,6	108,2	27,5	23,7
14	Hötzelsdorf-Geras	1,0	22,0	0,3	1,1
14	Imfritz	11,9	25,4	0,0	0,1
14	Kamegg	12,2	13,0	0,0	0,0
14	Kirchberg am Wagram	115,5	53,7	10,8	0,9
14	Kleinmeiseldorf-Maria Dreieichen	20,6	5,9	0,8	2,2
14	Klosterneuburg Kierling	800,6	875,5	285,7	381,6
14	Klosterneuburg Weidling	402,7	319,4	682,6	71,3
14	Königsbrunn-Unterstockstall	30,9	43,8	0,4	12,2
14	Krems/Donau	275,9	98,1	297,2	70,8
14	Kritzendorf	204,6	26,7	67,8	5,4
14	Langenlebarn	118,3	120,6	5,2	9,7
14	Langenlois	69,1	41,0	26,6	11,3
14	Limberg-Maissau	31,8	93,5	8,0	4,0

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	Wohnort		Arbeitsort	
		SLOW	MIV	SLOW	MIV
14	Muckendorf-Wipfing	90,6	130,9	4,1	7,8
14	Plank/Kamp	8,1	7,2	0,0	0,8
14	Pürbach-Schrems	2,3	30,0	0,3	22,4
14	Ravelsbach	3,1	85,9	0,1	2,1
14	Rohrendorf b. Krems	32,0	23,1	15,1	109,6
14	Rosenburg im Kamptal	5,0	6,5	0,0	0,0
14	Schönberg/Kamp	28,1	17,4	2,4	0,7
14	Schwarzenau im Waldviertel	12,2	30,0	0,0	2,5
14	Sigmundsherberg	31,7	25,9	3,5	0,0
14	St. Andrä-Wördern	351,2	312,1	66,1	15,4
14	Stallegg	1,2	6,2	0,0	0,1
14	Stiefen	4,5	2,2	0,0	0,0
14	Straning	15,9	19,8	0,0	0,0
14	Tulln/Donau	440,2	51,0	99,7	26,2
14	Tulln/Donau Stadt	449,8	12,7	154,3	14,0
14	Unterkritzendorf	251,3	238,2	125,1	112,0
14	Vitis	7,0	28,3	4,3	2,4
14	Wagram-Grafenegg	24,4	89,1	3,4	5,6
14	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	1.290,4	101,0	6.096,3	90,7
14	Wien Heiligenstadt	599,5	69,6	1.011,6	55,9
14	Wien Nußdorf	129,2	1,7	148,1	3,1
14	Wien Spittelau	699,2	154,9	1.045,1	135,4
14	Zeiselmauer-Königstetten	187,8	160,4	37,9	24,1
14	Ziersdorf	129,1	84,1	3,9	1,3
14	Zöbing/Kamp	18,5	9,6	0,0	0,0
15	Wien Breitensee	733,7	0,0	432,3	0,0
15	Wien Gersthof	535,8	68,0	511,6	54,7
15	Wien Handelskai (Bahnsteige 11-12)	142,6	0,0	739,3	0,0
15	Wien Handelskai (Bahnsteige 1-2)	276,0	0,0	219,9	0,0
15	Wien Hbf. (Bahnsteige 1-2)	85,1	0,0	87,0	0,0
15	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	3.710,6	899,5	4.594,7	1.529,7
15	Wien Hernals	748,0	136,4	626,5	120,4
15	Wien Krottenbachstraße	221,7	26,5	430,0	6,5
15	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	967,2	1,4	506,6	0,0
15	Wien Mitte-Landstraße	258,9	0,0	8.673,9	0,0
15	Wien Oberdöbling	206,3	16,6	403,7	19,5
15	Wien Ottakring	785,2	22,6	1.084,7	29,2
15	Wien Praterstern	2.588,6	701,8	8.961,0	5.801,4
15	Wien Quartier Belvedere	111,4	0,0	283,9	0,0
15	Wien Rennweg	1.086,0	0,0	4.243,7	0,0
15	Wien Speising	304,3	113,2	857,8	270,6
15	Wien Traisengasse	710,0	0,0	1.427,2	0,0

7.3 Anhang 3 - P&R- und B&R-Stellplätze

MR-Stpl...Motorradstellplatz, FR-Stpl...Fahrradstellplatz, CS-Stpl...Car-Sharing-Stellplatz, FR-Stpl-Bedarf...Bedarf an Fahrradstellplätzen aus dem Potenzial ermittelt.

Leere Bestandzeilen: Haltestelle ist nicht Bestandteil der ÖBB Infrastruktur Datenbank auf www.oebb.at.

Nr. Bahn-achse	Name Hst.	PKW-Stpl.	MR-Stpl.	FR-Stpl.	CS-Stpl.	FR-Stpl.-Bedarf
1	Wien Westbahnhof	498	0	66	5	1.128
1	Melk	107	0	284	0	
1	Pöchlarn	118	23	432	0	
1	Ybbs/Donau	515	22	118	0	
1	St. Pölten Hbf	1096	20	528	2	
1	St. Valentin	506	10	306	0	
1	Amstetten NÖ	1073	37	247	5	
1	Furth-Göttweig	0	0	0	0	10
1	Herzogenburg	78	17	151	0	
1	Statzendorf	24	0	92	0	
1	Traismauer	64	4	144	0	
1	Wieselburg/Erlauf	20	0	24	0	
1	Moosbierbaum-Heiligeneich					17
1	Waidhofen/Ybbs	89	0	30	0	
1	Wien Hütteldorf	20	0	20	2	259
1	Wien Penzing	32	0	0	0	83
1	Scheibbs	70	0	0	0	8
1	Markt/Traisen	0	0	0	0	3
1	Aschbach NÖ	50	0	40	0	
1	Atzenbrugg	13	0	18	0	
1	Böheimkirchen	222	12	124	0	
1	Böhlerwerk	15	0	0	0	1
1	Dorf/Enns	8	0	24	0	
1	Dürnwien	0	0	0	0	35
1	Ernsthofen/Enns	10	2	20	0	
1	Eichgraben-Altlangbach	223	8	15	0	136
1	Ennsdorf	52	10	60	0	
1	Erlauf	20	0	12	0	
1	Furth-Palt	75	4	45	0	
1	Gemeinlebarn					11
1	Getzersdorf ob der Traisen	9	0	0	0	5
1	Greinsfurth	0	0	16	0	
1	Göblasbruck					3
1	Großsierning					6

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
1	Haag im Mostviertel	79	10	48	0	
1	Wien Hadersdorf	112	16	60	0	
1	Hofstatt/Anzbach	0	0	0	0	23
1	Hilm-Kematen	5	5	8	0	
1	Hainfeld NÖ	28	0	21	0	
1	Herzograd					
1	Herzogenburg Stadt	0	0	13	0	
1	Herzogenburg-Wielandsthal	0	0	18	0	
1	Kirchstetten b. Neulengbach					20
1	Kreisbach					14
1	Kröllendorf					3
1	Krummnußbaum an der Westbahn					11
1	Krenstetten-Biberbach					0
1	Klein Wien					0
1	Lilienfeld					4
1	Loosdorf b. Melk					23
1	Maria Anzbach					30
1	Markersdorf/Pielach					11
1	Meidling im Tal	0	0	0	0	4
1	Michelhausen					27
1	Mühling/Erlauf					1
1	Mauer-Öhling					3
1	Neulengbach					19
1	Neulengbach Stadt					97
1	Ollersbach					20
1	Oberradlberg					3
1	Paudorf					6
1	Purkersdorf b. Wien Sanatorium	14	0	20	0	43
1	St. Pölten Alpenbahnhof (Traisentalbahn)	21	10	0	0	23
1	Pressbaum					59
1	Prinzersdorf					18
1	Purgstall/Erlauf					10
1	Pottenbrunn					5
1	Purkersdorf b. Wien Zentrum	159	0	28	0	132
1	Petzenkirchen					4
1	Ramingdorf-Haidershofen					2
1	Rainfeld-Klein Zell					6
1	Rotheau-Eschenau					2
1	Rekawinkel					24
1	Rohrbach/Gölsen					5
1	Rosenau/Ybbs					3
1	Saffen					2

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
1	Säusenstein					9
1	Schauboden	0	0	0	0	4
1	St. Georgen am Steinfeld	4	0	40	0	
1	Stadt Haag	79	10	48	0	
1	St. Johann-Weistrach	12	0	0	0	0
1	Sonntagberg NÖ	0	0	0	0	1
1	St. Pantaleon NÖ	0	0	0	0	
1	Spratzern	0	0	11	0	
1	Schrambach					2
1	Sitzenberg-Reidling					12
1	St. Peter-Seitenstetten					4
1	Lilienfeld Krankenhaus					1
1	St. Veit/Gölsen	25	0	17	0	
1	Waidhofen/Ybbs Stadt	0	0	0	0	9
1	Spratzern Bahnst	0	0	7	0	
1	Traisen	21	0	18	0	
1	Traisen Markt	0	0	0	0	4
1	Tullnerbach-Pressbaum	203	0	0	0	203
1	Trasdorf					19
1	Ulmerfeld-Hausmehring					5
1	Unteroberndorf					36
1	Unterradlberg	0	0	0	0	4
1	Unterpurkersdorf	48	0	10	0	63
1	Untertullnerbach	0	0	0	0	27
1	Viehofen					10
1	Wien Weidlingau	12	0	34	0	
1	Wilhelmsburg/Traisen	6	0	14	0	
1	Wiesenfeld-Schwarzenbach	15	0	22	0	
1	Mühling-Plaika					2
1	St. Pölten Porschestraße	81	0	0	0	24
1	Sölling b. Purgstall					1
1	Hart-Wörth					1
1	St. Pölten Traisenpark	37	3	32	0	
1	Wien Wolf in der Au	125	0	12	0	
1	Tullnerfeld	500	0	100	0	
2	Baden b. Wien	522	33	314	1	103
2	Gloggnitz	185	5	0	0	34
2	Payerbach-Reichenau	56	0	56	0	
2	Semmering	22	0	0	0	0
2	Wien Meidling	0	0	0	3	707
2	Wr. Neustadt Hbf	1303	28	559	1	
2	Gutenstein	13	0	0	0	3

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
2	Oed/Piesting	0	0	0	0	1
2	Schlöglmühl	5	0	15	0	
2	Wien Atzgersdorf	0	0	0	0	154
2	Berndorf/Triesting Fabrik	0	0	0	0	11
2	Berndorf/Triesting Stadt	0	0	14	0	34
2	Bad Fischau-Brunn	8	0	24	0	
2	Bad Fischau	0	0	0	0	14
2	Breitenstein am Semmering	10	0	0	0	2
2	Brunn-Maria Enzersdorf	132	0	30	0	257
2	Brunn/Schneebergbahn	0	0	5	0	10
2	Bad Vöslau	290	5	217	0	
2	Dreistetten	0	0	0	0	4
2	Eichberg am Semmering	4	0	0	0	2
2	Enzesfeld-Lindabrunn	11	3	16	0	33
2	Felixdorf	287	0	176	0	
2	Feuerwerksanstalt					8
2	Guntramsdorf Thallern	15	0	0	0	75
2	Grünbach am Schneeberg Kohlenwerk	0	0	0	0	2
2	Gumpoldskirchen	27	0	6	0	67
2	Grünbach am Schneeberg	10	0	10	0	
2	Wien Hetzendorf	0	0	0	0	97
2	Hirtenberg					23
2	Kottingbrunn	52	0	30	0	4
2	Klamm-Schottwien	0	0	0	0	4
2	Küb					2
2	Wien Liesing	365	0	59	1	472
2	Leobersdorf					120
2	Miesenbach-Waidmannsfeld					2
2	Mödling	862	23	454	1	244
2	Neunkirchen NÖ					73
2	Oberpiesting	20	0	4	0	8
2	Ortmann					
2	Perchtoldsdorf	0	0	18	0	125
2	Pfennigbach b. Puchberg					2
2	Pfaffstätten	0	0	0	0	72
2	Pernitz-Muggendorf	46	0	28	0	
2	Pottschach					29
2	Markt Piesting	30	0	12	0	
2	Pottenstein/Triesting					18
2	Puchberg am Schneeberg					5
2	St. Egyden am Steinfeld	107	0	10	0	
2	Sollenau	52	4	52	0	

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
2	St. Veit/Triesting	0	0	0	0	18
2	Ternitz					37
2	Theresienfeld					25
2	Unterhöflein					5
2	Urschendorf am Steinfeld					11
2	Waldegg/Piesting	18	0	0	0	2
2	Weissenbach-Neuhaus					23
2	Willendorf am Steinfeld					11
2	Winzendorf b. Wr. Neustadt					19
2	Wittmannsdorf NÖ					21
2	Wr. Neustadt Nord	0	0	6	0	11
2	Wolfsbergkogel					1
2	Wöllersdorf/Piesting	17	0	0	0	30
2	Wopfing	6	0	20	0	
2	Grünbach am Schneeberg Schule	0	0	0	0	7
2	Pernitz Wipfelhofstraße	0	0	0	0	5
2	Rothengrub					6
2	Markt Piesting Harzwerk	0	0	0	0	11
2	Pernitz Raimundviertel	0	0	0	0	2
2	Waldegg-Dürnbach	0	0	0	0	2
2	Wr. Neustadt Anemonensee	0	0	13	0	8
2	Wöllersdorf/Piesting Marchgraben	0	0	0	0	3
3	Aspang Markt	141	0	62	0	
3	Edlitz-Grimmenstein	81	5	28	0	
3	Seebenstein	33	0	48	0	
3	Pitten	26	2	40	0	
3	Bad Erlach	38	0	94	0	
3	Ausschlag-Zöbern	5	0	0	0	1
3	Brunn/Pitten	0	0	8	0	
3	Gleißfeld					4
3	Lanzenkirchen					21
3	Petersbaumgarten	0	0	0	0	2
3	Scheiblingkirchen-Warth	18	6	38	0	
3	Sautern-Schiltern					8
4	Guntramsdorf Kaiserau	0	0	0	0	103
4	Laxenburg-Biedermannsdorf					116
4	Maria Lanzendorf					132
4	Möllersdorf Aspangbahn	0	0	0	0	39
4	Oberwaltersdorf					78
4	Traiskirchen Aspangbahn	0	0	0	0	146
4	Tattendorf					23
4	Teesdorf					45

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
4	Trumau					74
5	Katzelsdorf/Leitha	7	0	6	0	13
5	Wiesen-Sigleß	151	3	6	0	
5	Loipersbach-Schattendorf					16
5	Mattersburg	158	0	28	0	
5	Marz-Rohrbach	38	0	16	0	20
5	Bad Sauerbrunn	68	0	18	0	15
5	Neudörfli im Bgld	21	0	0	0	25
5	Mattersburg Nord	0	0	24	0	7
6	Achau	19	0	16	0	43
6	Baumgarten im Bgld					11
6	Draßburg					35
6	Ebenfurth	160	0	75	0	
6	Ebreichsdorf	50	0	54	0	122
6	Untereggendorf	17	0	15	0	0
6	Wampersdorf	5	0	17	0	20
6	Weigelsdorf NÖ					31
6	Wulkaprodersdorf	0	0	0	0	20
6	Münchendorf					66
6	Müllendorf					26
6	Obereggendorf					18
6	Neufeld/Leitha					86
6	Pottendorf-Landegg	118	11	98	0	
6	Deutschkreutz	138	0	54	0	
6	Hennersdorf b. Wien	0	0	0	0	163
6	Wien Blumental	65	2	28	0	36
6	Neckenmarkt-Horitschon					48
6	Unterpetersdorf					11
6	Wr. Neustadt Civitas Nova	0	0	0	0	28
7	Donnerskirchen	31	0	10	0	5
7	Eisenstadt	40	0	24	0	46
7	Jois	0	0	0	0	15
7	Winden am See	0	0	0	0	14
7	Breitenbrunn im Bgld	20	0	14	0	9
7	Schützen am Gebirge					17
7	Purbach/Neusiedler See	27	0	0	0	25
7	Eisenstadt Schule	0	0	0	0	13
7	Schützen am Gebirge Bahnst					13
7	Wulkaprodersdorf Bahnst	0	0	0	0	10
8	Bruck/Leitha	387	0	176	0	
8	Frauenkirchen					31
8	Götzendorf/Leitha	248	6	100	0	

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
8	Gols					35
8	Gattendorf	46	2	43	0	
8	Wallern im Bgld					18
8	Weiden am See					33
8	Gramatneusiedl	688	12	206	0	26
8	Kittsee	51	5	40	0	
8	Neudorf b. Parndorf					16
8	St. Andrä/Zicksee					20
8	Neusiedl am See	299	0	0	0	66
8	Pamhagen					16
8	Neusiedl am See Bad					51
8	Mönchhof-Halbturn					30
8	Nickelsdorf	70	8	47	0	
8	Parndorf Ort	439	24	28	0	
8	Pama	67	0	46	0	
8	Himberg b. Wien					127
8	Kledering b. Wien	0	0	0	0	32
8	Lanzendorf-Rannersdorf					87
8	Mönchhof im Bgld Bahnst					5
8	Parndorf					62
8	Sarasdorf					22
8	Wien Grillgasse	0	0	0	0	33
8	Trautmannsdorf/Leitha					42
8	Wilfleinsdorf					29
8	Zurndorf	72	0	48	0	
9	Fischamend	106	6	72	0	66
9	Schwechat	216	0	140	0	270
9	Hainburg/Donau Personenbahnhof	93	0	0	0	5
9	Flughafen Wien	0	0	0	2	1
9	Wolfsthal	55	0	0	0	14
9	Wien Kaiserebersdorf	66	2	56	0	66
9	Petronell-Carnuntum	48	0	0	0	24
9	Maria Ellend/Donau	0	0	0	0	32
9	Bad Deutsch Altenburg	102	0	44	0	
9	Hainburg/Donau Kulturfabrik	0	0	0	0	26
9	Hainburg/Donau Ungartor	0	0	0	0	47
9	Haslau/Donau					40
9	Regelsbrunn					14
9	Wien Geiselbergstraße	0	0	0	0	67
9	Wildungsmauer					18
9	Wien St. Marx	0	0	0	0	80
9	Wien Zentralfriedhof S-Bahn	0	0	0	0	7

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
9	Mannswörth					13
10	Marchegg	87	0	25	0	17
10	Breitensee b. Marchegg	20	0	23	0	
10	Glinzendorf					33
10	Wien Hirschstetten	0	0	0	0	43
10	Wien Hausfeldstraße	0	0	0	0	162
10	Raasdorf					20
10	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	64	10	14	0	68
10	Schönfeld-Lasse	73	0	0	0	46
10	Untersiebenbrunn	0	0	20	0	21
11	Hohenau/March	330	15	272	0	
11	Drösing	143	5	107	0	
11	Gänserndorf	633	10	188	0	
11	Bernhardsthal	76	5	40	0	
11	Silberwald	138	0	70	0	160
11	Angern/March	83	10	96	0	
11	Deutsch Wagram	404	0	210	0	18
11	Dürnkrut	220	0	152	0	
11	Wien Erzherzog-Karl-Straße	0	0	0	0	91
11	Wien Haidestraße	0	0	0	0	35
11	Helmahof	0	0	76	0	
11	Jedenspeigen					16
11	Wien Lobau	0	0	0	0	10
11	Matzen im Weinviertel					40
11	Oberweiden	0	0	0	0	13
11	Prottes					35
11	Rabensburg					21
11	Raggendorf					5
11	Sierndorf/March	15	0	48	0	
11	Stillfried	12	0	69	0	
11	Wien Praterkai	0	0	0	0	6
11	Wien Simmering	0	0	0	0	382
11	Strasshof/Nordbahn	383	4	404	0	
11	Wien Süßenbrunn	20	0	20	0	
11	Tallesbrunn					7
11	Weikendorf					16
11	Weikendorf-Dörfles					19
11	Wien Stadlau	0	0	0	0	131
12	Auersthal	22	0	0	0	34
12	Bockfließ	12	0	17	0	17
12	Enzersdorf b. Staatz					14
12	Wien Siemensstraße	0	0	0	0	88

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
12	Frättingsdorf					5
12	Großengersdorf					35
12	Gerasdorf b. Wien	49	0	30	0	18
12	Groß Schweinbarth	35	0	86	0	
12	Hörersdorf					7
12	Hautzendorf NÖ					35
12	Kapellerfeld	12	0	0	0	100
12	Kottingneusiedl	0	0	10	0	
12	Ladendorf					27
12	Wien Leopoldau	48	0	360	0	
12	Laa/Thaya					41
12	Mistelbach/Zaya	694	0	194	0	
12	Neubau-Kreuzstetten					20
12	Niederkreuzstetten					48
12	Obersdorf NÖ (Bahnsteig 3)					2
12	Obersdorf NÖ (Bahnsteige 1-2)					3
12	Paasdorf					15
12	Bad Pirawarth	14	0	16	0	54
12	Pillichsdorf	0	0	18	0	8
12	Raggendorf Markt					8
12	Seyring	6	0	16	0	36
12	Siebenhirten NÖ	0	0	19	0	
12	Schleinbach	64	0	34	0	44
12	Staatz					
12	Ulrichskirchen					44
12	Wolkersdorf im Weinviertel	883	17	424	0	
12	Mistelbach/Zaya Stadt	0	0	0	0	40
13	Wien Floridsdorf	116	0	50	0	415
13	Hollabrunn	551	12	155	0	
13	Korneuburg	483	30	468	0	
13	Zellerndorf					32
13	Retz	294	5	125	0	
13	Stockerau	987	0	206	0	121
13	Bisamberg	23	0	0	0	35
13	Wien Brünner Straße	17	0	15	0	8
13	Breitenwaida	0	0	0	19	26
13	Gaisruck b. Stockerau					17
13	Göllersdorf					36
13	Guntersdorf	188	0	48	0	
13	Hetzmannsdorf-Wullersdorf	185	0	48	0	
13	Höbersdorf					18
13	Hausleiten b. Stockerau					64

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
13	Wien Jedlersdorf	0	0	78	0	
13	Leobendorf-Burg Kreuzenstein					75
13	Langenzersdorf					151
13	Oberolberndorf					12
13	Platt b. Zellerndorf	0	0	0	0	8
13	Sierndorf b. Stockerau	35	0	27	0	15
13	Schönborn-Mallebarn	0	0	10	0	
13	Spillern	42	0	45	0	12
13	Wien Strebersdorf	0	0	0	0	90
13	Unterretzbach	0	0	0	0	11
14	Gmünd NÖ	176	3	71	0	
14	Schwarzenau im Waldviertel	49	0	48	0	
14	Göpfritz an der Wild	169	0	24	0	
14	Eggenburg	182	0	61	0	
14	Absdorf-Hippersdorf	245	6	136	0	
14	Tulln/Donau	754	18	517	0	
14	Allentsteig	6	0	12	0	
14	Gars-Thunau	28	0	40	0	
14	Greifenstein-Altenberg	26	0	30	0	3
14	Hadersdorf/Kamp	352	4	148	0	
14	Wien Heiligenstadt	0	0	0	0	134
14	Hötzelsdorf-Geras	64	0	8	0	
14	Horn NÖ	74	5	24	0	6
14	Kirchberg am Wagram	349	4	61	0	
14	Krems/Donau	607	0	112	0	
14	Langenlois	13	0	44	0	
14	Vitis	35	0	7	0	
14	Irnfritz					7
14	Rosenburg im Kamptal					2
14	St. Andrä-Wördern					133
14	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	0	0	0	5	278
14	Klosterneuburg Kierling	198	8	80	0	255
14	Schönberg/Kamp	5	0	4	0	5
14	Sigmundsherberg	231	0	48	0	
14	Pürbach-Schrems	21	0	9	0	
14	Fels am Wagram	126	4	44	0	
14	Absberg	0	0	10	0	
14	Breiteneich b. Horn	0	0	6	0	
14	Buchberg/Kamp	0	0	0	0	3
14	Etsdorf-Straß	36	0	64	0	
14	Gedersdorf					10
14	Glaubendorf-Wetzdorf					14

Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn

Nr. Bahn- achse	Name Hst.	PKW- Stpl.	MR- Stpl.	FR- Stpl.	CS- Stpl.	FR-Stpl.- Bedarf
14	Gobelsburg					5
14	Großwiesendorf-Tiefenthal	0	0	31	0	
14	Großweikersdorf	96	10	106	0	
14	Hirschbach b. Gmünd					3
14	Höflein/Donau					22
14	Kamegg					5
14	Kleinmeiseldorf-Maria Dreieichen					5
14	Kritzendorf					46
14	Königsbrunn-Unterstockstall					15
14	Klosterneuburg Weidling	16	6	52	0	92
14	Limberg-Maissau					25
14	Langenlebarn					48
14	Muckendorf-Wipfing					44
14	Wien Nußdorf	0	0	0	0	26
14	Plank/Kamp					3
14	Ravelsbach					3
14	Rohrendorf b. Krems					11
14	Stiefen	0	0	11	0	
14	Straning	0	0	0	0	7
14	Tulln/Donau Stadt	0	0	20	0	73
14	Unterkritzendorf					98
14	Wagram-Grafeneegg					23
14	Ziersdorf	368	0	81	0	
14	Zeiselmayer-Königstetten	31	0	0	0	70
14	Zöbing/Kamp	0	0	5	0	1
14	Altenhof am Kamp					1
14	Stallegg					1
14	Wien Spittelau	0	0	0	0	171
15	Wien Gersthof	0	0	0	0	121
15	Wien Hernals	0	0	0	0	177
15	Wien Krottenbachstraße	0	0	0	0	50
15	Wien Praterstern	0	0	0	0	658
15	Wien Breitensee	0	0	0	0	147
15	Wien Oberdöbling	0	0	0	0	45
15	Wien Mitte-Landstraße	100	0	0	5	52
15	Wien Ottakring	0	0	0	0	162
15	Wien Matzleinsdorfer Platz (ÖBB)	38	0	0	0	194
15	Wien Rennweg	0	0	0	0	217
15	Wien Quartier Belvedere	0	0	0	0	22
15	Wien Hbf (Bahnsteige 1-2)	0	0	90	0	
15	Wien Traisengasse	0	0	0	0	142
15	Wien Speising	0	0	0	0	84

Nr. Bahn-achse	Name Hst.	PKW-Stpl.	MR-Stpl.	FR-Stpl.	CS-Stpl.	FR-Stpl.-Bedarf
15	Wien Handelskai (Bahnsteige 1-2)	0	0	0	0	55
15	Wien Handelskai (Bahnsteige 11-12)	0	0	0	0	29
15	Wien Hbf (Bahnsteige 1-12)	125	0	12	0	910
	Gesamtsumme	27.577	609	13.761	52	17.289

7.4 Anhang 4 - Top-Destinationen der Unique Routes

Die folgenden drei Tabellen enthalten nach Arbeiterkammern getrennt die Relationen zwischen Haltestellen, die die oberen 70 % der Werte des gewichteten Pendlerpotenzials, $gPP = (\sum \text{Anzahl} * G_{WHG} * G_{DVA})$

7.4.1 AK Burgenland

Hst. Wohnort	Hst. Arbeitsort	$\sum GDVA$	$\sum GWHG$	$\sum Pers$	$\sum (\text{Anzahl} * GWHG * GDVA)$
Wien Westbahnhof	Eisenstadt	48,0	46,7	54	41,5
Wien Praterstern	Eisenstadt	34,4	34,1	39	30,4
Wien Meidling	Eisenstadt	33,0	30,4	35	28,7
Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	Eisenstadt	24,9	25,7	29	21,9
Wien Westbahnhof	Draßburg	19,0	17,8	19	17,8
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	Eisenstadt	18,0	20,1	21	17,1
Wien Floridsdorf	Eisenstadt	17,5	13,5	18	13,0
Wien Rennweg	Eisenstadt	13,5	14,1	15	12,6

7.4.2 AK Niederösterreich

Hst. Wohnort	Hst. Arbeitsort	$\sum GDVA$	$\sum GWHG$	$\sum Pers$	$\sum (\text{Anzahl} * GWHG * GDVA)$
Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	Guntramsdorf Thallern	469,7	413,8	481	404,6
Wien Westbahnhof	Flughafen Wien	466,2	409,7	474	402,1
Wien Westbahnhof	Guntramsdorf Thallern	440,1	397,1	451	387,4
Wien Meidling	Guntramsdorf Thallern	424,1	369,1	437	358,4
Wien Praterstern	Flughafen Wien	383,8	346,9	394	338,0
Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	Flughafen Wien	403,7	350,3	420	336,3
Wien Simmering	Flughafen Wien	371,5	327,2	383	316,9
Wien Meidling	Brunn-Maria Enzersdorf	344,4	302,6	365	286,1
Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	Mödling	304,0	290,1	333	263,9
Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	Brunn-Maria Enzersdorf	293,7	270,7	315	253,1
Wien Westbahnhof	Mödling	295,5	272,2	317	252,9
Wien Meidling	Flughafen Wien	306,4	256,9	314	250,4
Wien Westbahnhof	Brunn-Maria Enzersdorf	279,8	266,1	302	246,4
Wien Westbahnhof	St. Pölten Hbf.	268,5	251,4	288	234,4
Wien Meidling	Mödling	256,1	220,7	266	212,5

Hst. Wohnort	Hst. Arbeitsort	Σ GDVA	Σ GWHG	Σ Pers	Σ (Anzahl*GWHG*GDVA)
Wien Praterstern	Guntramsdorf Thallern	199,4	184,5	204	179,9
Wien Liesing	Guntramsdorf Thallern	236,6	178,1	245	171,6
Wien Floridsdorf	Flughafen Wien	215,3	173,7	221	168,9
Wien Liesing	Brunn-Maria Enzersdorf	221,0	165,7	234	156,4
Wien Rennweg	Flughafen Wien	166,9	158,0	171	153,9
Wien Liesing	Mödling	195,2	152,7	212	141,9
Wien Atzgersdorf	Guntramsdorf Thallern	197,7	142,6	202	139,9
Wien Simmering	Guntramsdorf Thallern	164,9	143,9	170	139,4
Wien Hütteldorf	Guntramsdorf Thallern	151,6	131,5	156	128,0
Wien Meidling	Perchtoldsdorf	150,9	129,6	159	123,4
Wien Westbahnhof	Perchtoldsdorf	138,6	128,3	146	121,5

Guntramsdorf Thallern kommt deshalb so häufig unter den Relationen mit stark ausgeprägtem gewichteten Pendlerpotenzial vor, weil die Arbeitsplätze des IZ NÖ Süd in Guntramsdorf in den äußeren Haltestellenpotenzialringen zu liegen kommen und die näher gelegene Badener Bahn (Haltestelle Wiener Neudorf Griesfeld) nicht Bestandteil dieser Analyse war.

7.4.3 AK Wien

Hst. Wohnort	Hst. Arbeitsort	Σ GDV A	Σ GWHG	Σ Pers	Σ (Anzahl*GWHG*GDVA)
Mödling	Wien Praterstern	421,5	345,3	442	329,2
Mödling	Wien Mitte-Landstraße	411,9	337,3	436	319,2
Mödling	Wien Westbahnhof	366,2	306,1	402	279,4
Mödling	Wien Meidling	372,6	287,0	388	276,0
Korneuburg	Wien Praterstern	373,2	281,7	387	270,1
Klosterneuburg Kierling	Wien Praterstern	272,5	249,0	286	237,8
Baden b. Wien	Wien Mitte-Landstraße	269,8	244,9	286	230,6
Baden b. Wien	Wien Westbahnhof	249,7	232,9	274	212,4
Korneuburg	Wien Mitte-Landstraße	287,9	216,5	301	207,3
Klosterneuburg Kierling	Wien Westbahnhof	225,4	219,2	246	200,1
Baden b. Wien	Wien Meidling	222,9	192,4	229	186,9
Stockerau	Wien Praterstern	228,5	191,3	234	186,8
Baden b. Wien	Wien Praterstern	217,9	199,3	233	185,8
Korneuburg	Wien Westbahnhof	247,6	190,8	261	180,4
Klosterneuburg Kierling	Wien Mitte-Landstraße	197,6	185,1	208	175,7
Korneuburg	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	244,1	180,8	257	170,9
Mödling	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	216,4	184,8	234	170,1
Mödling	Wien Liesing	227,8	181,1	244	168,6
Mödling	Wien Blumental	212,0	170,8	220	164,3
Mödling	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	209,1	170,3	228	156,6
Stockerau	Wien Mitte-Landstraße	177,2	149,6	182	145,6

Hst. Wohnort	Hst. Arbeitsort	Σ GDV A	Σ GWHG	Σ Pers	Σ (Anzahl*GWHG*GDVA)
Klosterneuburg Kierling	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	159,9	153,2	171	143,1
Brunn-Maria Enzersdorf	Wien Mitte-Landstraße	227,7	148,6	239	141,5
Wr. Neustadt Hbf.	Wien Westbahnhof	158,4	154,8	175	139,9
Schwechat	Wien Praterstern	188,0	143,9	194	139,4
Schwechat	Wien Mitte-Landstraße	192,0	143,5	199	138,3
Stockerau	Wien Westbahnhof	164,0	140,3	170	135,0
Deutsch Wagram	Wien Praterstern	148,0	137,7	155	131,7
Tullnerbach-Pressbaum	Wien Westbahnhof	216,5	142,1	233	131,7
Brunn-Maria Enzersdorf	Wien Praterstern	231,9	136,0	240	131,4
Wr. Neustadt Hbf.	Wien Mitte-Landstraße	152,7	141,7	165	131,4
Brunn-Maria Enzersdorf	Wien Meidling	224,2	131,3	228	128,5
Wr. Neustadt Hbf.	Wien Praterstern	142,6	135,1	152	127,1
Baden b. Wien	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	148,4	130,2	155	124,6
Mödling	Wien Rennweg	166,9	134,5	180	124,5
Stockerau	Wien Franz-Josefs-Bahnhof	146,2	127,7	153	122,3
Silberwald	Wien Praterstern	150,4	127,8	157	122,3
Gramatneusiedl	Wien Mitte-Landstraße	175,7	125,9	181	122,3
Baden b. Wien	Wien Hbf. (Bahnsteige 9-12)	140,0	130,5	151	121,1
Deutsch Wagram	Wien Mitte-Landstraße	133,0	119,5	136	117,1
Schwechat	Wien Westbahnhof	154,1	124,1	165	116,3
Brunn-Maria Enzersdorf	Wien Westbahnhof	198,4	118,4	216	109,7
Gramatneusiedl	Wien Westbahnhof	145,1	114,8	152	109,4
Gramatneusiedl	Wien Praterstern	153,4	109,8	159	105,2
Gramatneusiedl	Wien Meidling	148,0	103,4	150	101,9
Baden b. Wien	Wien Rennweg	116,4	106,5	122	101,4
Eichgraben-Altengbach	Wien Westbahnhof	140,0	106,2	147	101,3
Silberwald	Wien Mitte-Landstraße	125,0	104,3	130	100,6
Deutsch Wagram	Wien Westbahnhof	115,2	107,0	123	100,1

7.5 Anhang 5 - Pendlerzahlen, gewichtete Pendlerzahlen und gewichtete Pendlerpotenziale für Wohn- und Betriebsadressen nach Eisenbahnachsen

Summe (Anzahl)

Nr. Achse	Bahnachse	SLOW Wohnort	MIV Wohnort	SLOW Arbeitsort	MIV Arbeitsort
1	Westachse	15.765	24.370	19.208	25.679
2	Südachse	24.425	28.394	22.008	29.743
3	Äußere Aspangbahn	630	974	116	167
4	Innere Aspangbahn	3.976	4.288	2.405	2.768
5	Mattersburgerbahn	973	1.335	300	389
6	Pottendorfer Achse	5.041	7.373	4.862	6.695
7	Pannonia Bahn	1.064	1.335	662	661
8	Ostachse	6.055	8.510	1.918	2.907
9	Pressburgerbahn	5.934	6.349	11.745	8.997
10	Marchegger Ostbahn	2.087	5.307	1.938	3.157
11	Nordachse	8.727	11.456	7.018	9.613
12	Laaer Ostachse	7.079	9.918	6.420	7.049
13	Nordwestbahn	10.525	13.825	7.886	9.312
14	KFJ-Achse	11.123	14.632	14.343	9.701
15	S-Bahn-Kern	18.401	15.556	44.727	45.675
Summe		121.805	153.622	145.556	162.513

Summe (Anzahl*G_{AKZ})

Nr. Achse	Bahnachse	SLOW Wohnort	MIV Wohnort	SLOW Arbeitsort	MIV Arbeitsort
1	Westachse	12.521,5	6.470,8	16.605,5	5.565,4
2	Südachse	16.880,5	7.970,5	15.002,6	9.347,5
3	Äußere Aspangbahn	406,7	380,1	89,8	44,2
4	Innere Aspangbahn	1.927,8	2.006,9	1.467,2	968,3
5	Mattersburgerbahn	470,1	595,7	170,0	158,0
6	Pottendorfer Achse	2.783,4	2.981,6	1.970,7	2.698,5
7	Pannonia Bahn	610,4	507,3	483,7	159,8
8	Ostachse	3.699,5	3.185,7	972,7	1.107,7
9	Pressburgerbahn	3.735,9	1.931,1	9.689,8	1.090,1
10	Marchegger Ostbahn	1.124,5	1.883,9	465,1	1.457,1
11	Nordachse	6.192,4	3.618,1	4.924,1	2.514,6
12	Laaer Ostachse	4.349,4	3.300,2	4.572,5	1.499,6
13	Nordwestbahn	7.050,4	4.720,9	5.098,6	2.974,9
14	KFJ-Achse	8.402,7	4.581,6	11.025,7	1.618,6
15	S-Bahn-Kern	14.757,7	2.160,7	35.714,6	8.182,1
Summe		84.912,9	46.295,1	108.252,6	39.386,4

Summe (Anzahl*G_{DVA}*G_{AKZ})

Nr. Achse	Bahnachse	SLOW Wohnort	MIV Wohnort	SLOW Arbeitsort	MIV Arbeitsort
1	Westachse	11.591,7	6.048,5	14.869,6	5.229,3
2	Südachse	15.904,6	7.505,8	14.297,2	8.907,5
3	Äußere Aspangbahn	389,5	362,8	80,4	39,8
4	Innere Aspangbahn	1.852,0	1.929,7	1.417,3	918,0
5	Mattersburgerbahn	453,1	575,8	164,2	153,2
6	Pottendorfer Achse	2.686,9	2.851,9	1.863,1	2.582,8
7	Pannonia Bahn	586,1	486,2	370,7	120,1
8	Ostachse	3.572,9	3.087,4	913,5	1.025,5
9	Pressburgerbahn	3.566,4	1.855,7	9.337,5	1.040,4
10	Marchegger Ostbahn	1.054,0	1.797,1	430,8	1.404,0
11	Nordachse	5.881,8	3.466,2	4.739,1	2.414,8
12	Laaer Ostachse	4.167,5	3.164,8	4.463,6	1.432,2
13	Nordwestbahn	6.682,7	4.502,2	4.827,6	2.824,7
14	KFJ-Achse	7.840,1	4.338,2	10.402,2	1.460,7
15	S-Bahn-Kern	13.471,3	1.985,9	34.083,7	7.831,8
Summe		79.700,6	43.958,1	102.260,6	37.384,6

VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- | | | | |
|-----|--|----|--|
| 13a | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002</i> | 24 | <i>Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005</i> |
| 14 | <i>Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001</i> | 25 | <i>Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006</i> |
| 15 | <i>Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003</i> | 26 | <i>Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen?, 2006</i> |
| 16 | <i>EU-Erweiterung und Alpentransit Tagungsband, 2003</i> | 27 | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge 2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006</i> |
| 17 | <i>Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003</i> | 28 | <i>Weichenstellung für Europas Bahnen Wem nützt der Wettbewerb? Tagungsband, 2006</i> |
| 18 | <i>Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit? 2003</i> | 29 | <i>LKW-Roadpricing abseits der Autobahn Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz. Tagungsband, 2006</i> |
| 19 | <i>Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe Eine Branche im Wandel? 2004</i> | 30 | <i>LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2006</i> |
| 20 | <i>Werbung für Bus, Bahn und Bim soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004</i> | 31 | <i>Legal – Illegal – Egal? Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau Tagungsband, 2007</i> |
| 21 | <i>Speiseplan und Transportaufkommen Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004</i> | 32 | <i>Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr Analyse Verkehrsmarkt 2005; 2007</i> |
| 22 | <i>Die unterschlagene Arbeitszeit Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004</i> | 33 | <i>Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt Tagungsband, 2007</i> |
| 23 | <i>Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004</i> | 34 | <i>Neue Aus- und Weiterbildungsstandards für Bus- und LKW-LenkerInnen Was kommt auf LenkerInnen, UnternehmerInnen, AusbilderInnen und PrüferInnen zu?, Tagungsband, 2008</i> |

- 35 *LKW-Maut für die Umwelt?*
Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand, Tagungsband, Franz Greil (Hrsg), 2009
- 36 *Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion*
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“
Thomas Hader, 2009
- 37 *Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur*
Erfahrungen mit Public Private Partnership (PPP) in Österreich und Europa
Tagungsband, 2009
- 38 *Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr*
Qualitäts- und Sozialkriterien, 2009
- 39 *Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse*
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“ – Teil 2
Thomas Hader, 2009
- 40 *LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz*
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2010
- 41 *PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion*
Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010
Thomas Hader, 2010
- 42 *Mangelware LKW-Parkplatz*
Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn
Tagungsband, 2010
- 43 *Tourismus in Österreich 2011*
mit einer Sonderauswertung des Österreichischen Arbeitsklimaindex
Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg), 2011
- 44 *Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen*
Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen
Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011
- 45 *Die Lkw-Maut als Öko-Steuer*
Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 *BerufslenkerInnen am Wort*
Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung
Greil, Hader, Ruziczka, 2012
- 47 *Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit*
Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen
Johanna Schaupp, 2012
- 48 *Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautsystem*
Verfassungsrechtliche Analyse
Nicolas Raschauer, 2012
- 49 *Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!*
Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich
Tagungsband, 2013
- 50 *Volkswirtschaftliche Aspekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich*
Fjodor Gütermann, 2013
- 51 *Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt*
Konstellationen zwischen Straße und Schiene
Ronald Scheucher, 2014
- 52 *Modal Split im Güterverkehr*
Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
Max Herry, Norbert Sedlacek, 2014
- 53 *Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen*
Edwin Mächler, 2014
- 54 *Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit*
Eine Analyse in den niederösterreichischen Regionen Triestingtal und Schneebergland
Wiebke Unbehaun et.al., 2014
- 55 *Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung*
Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum
Josef Baum, Reinhold Deußner, Sebastian Beiglböck, Johannes Hofinger, 2015