

EinpendlerInnen nach Wien

Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale



Schlussbericht

18. März 2013

im Auftrag der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland



im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost





DI CHRISTIAN RITTLER
TECHNISCHES BÜRO FÜR VERKEHRSWESEN UND VERKEHRSWIRTSCHAFT

Projekt: EinpendlerInnen nach Wien
Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale

Auftraggeber: Planungsgemeinschaft Ost
Rockhgasse 6/3
1010 Wien

Auftragnehmer: Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft
DI Rittler Christian
Heinrich-Collin-Straße 60-5
1140 Wien
Tel.: 01/990 24 33, Fax: 01/990 24 33-15
e-mail: tb.rittler@inode.at

Bearbeitung: Christian RITTLER

Wien, im März 2013



INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangssituation	1
2. Aufgabenstellung.....	2
3. Datengrundlagen und Methode.....	3
4. Ergebnisse.....	7
4.1. P&R-Situation – Ost-Region	7
4.2. P&R-Datenbank für Wien, NÖ und Bgld	21
4.3. P&R-Analyse – Parkraumbewirtschaftung in Wien.....	23
4.3.1. Parkraumbewirtschaftung Wien - Pendlerrelevanz	24
4.3.2. Parkraumbewirtschaftung Wien - Betroffenheit.....	28
4.4. Bedienungshäufigkeit und Auslastung entlang der ÖV–Hauptachsen.....	32
4.5. P&R-Erschließungspotenzial entlang der Einfahrtskorridore	41
4.6. P&R-Detailanalyse	52
5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen.....	63
TABELLENVERZEICHNIS.....	67
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	68
QUELLEN.....	70

1. Ausgangssituation

Insgesamt überqueren täglich mehr als eine halbe Million Menschen die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts. Fast 200.000 davon fahren zur Arbeit und rund 20.000 Personen zur Schule oder Ausbildung. Rund 55.000 ErwerbspendlerInnen nutzen ein öffentliches Verkehrsmittel auf der täglichen Fahrt zu ihrer Arbeitsstelle (siehe **Tabelle 1**). Darin enthalten sind rd. 8.800 PendlerInnen (1.100 ÖV / 7.700 MIV), die im Zuge ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsweges Wien durchfahren.

Personen pro Werktag		ÖV	MIV	Σ
Erwerbs- pendlerInnen zur Arbeit	mind. 3-4 mal pro Woche	51.300	108.900	160.200
	weniger als 3 mal pro Woche	4.150	19.400	23.550
	Σ	55.450	128.300	183.750
	in %	30,2%	69,8%	
Ausbildungs- pendlerInnen zur Schule / Ausbildung	mind. 3-4 mal pro Woche	8.850	6.250	15.100
	weniger als 3 mal pro Woche	1.800	3.250	5.050
	Σ	10.650	9.500	20.150
	in %	52,9%	47,1%	
Σ	66.100	137.800	203.900	
in %	32,4%	67,6%		

Tabelle 1: PendlerInnen über Stadtgrenze Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts (Quelle: Kordonenerhebung Wien 2008–10)

Annähernd 29.000 nach Wien fahrende Personen steigen täglich außerhalb der Wiener Stadtgrenze im Wege von Park&Ride (P&R) vom Kfz auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) um. Die Zahl jener Personen im Wiener Umland, die mit dem Fahrrad im Wege von Bike&Ride zum Bahnhof bzw. zur ÖV-Haltestelle kommen, um von dort öffentlich nach Wien weiter zu fahren, liegt immerhin bei fast 9.000 Personen täglich.

Eine positive Wirkung des außerhalb Wiens eingerichteten P&R- und Bike&Ride- Angebots auf die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) ist aus den Ergebnissen der Kordonenerhebung Wien 2008 - 2010 deutlich nachweisbar. Es ist daher ein wichtiges Stadt-Umland-Thema und war immer wieder auch ein wichtiges Thema für die Planungsgemeinschaft Ost (PGO). Neben der Verknüpfung von Pkw- bzw. Fahrrad- und ÖV-Nutzung sind



aber auch attraktive Verknüpfungen innerhalb des ÖV im Umland von Wien ein Qualitätsfaktor und stellen damit ebenfalls einen sehr wichtigen Teilaspekt der EinpendlerInnenproblematik dar.

In der derzeitigen Diskussion um die Stärkung und Förderung nachhaltiger umweltfreundlicher Verkehrssysteme im Agglomerationsraum Wien und auch in der Diskussion um die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien rücken P&R und Bike&Ride wieder stärker in den Vordergrund des politischen Interesses, mit dem Ziel, diese Angebote weiter zu fördern und in ihrer Wirkung auf den Modal Split weiter zu stärken.

2. Aufgabenstellung

Im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) wurde eine externe Studie beauftragt, in welcher die angeführte Thematik in den nachfolgenden Bearbeitungsschritten zu behandeln war:

- Analyse der bestehenden und geplanten P&R-Standorte in der Ost-Region (Niederösterreich, Burgenland) bzw. in Wien nach Stellplatzangebot, -auslastung und Ausbaupotenzialen, unterschieden nach einzelnen Einfahrtskorridoren in Richtung Wien. Bike&Ride war dabei jeweils mit zu betrachten.
- Analyse der P&R-Situation innerhalb Wiens im Hinblick auf bisher erfolgte Aktivitäten, geplante zusätzliche Anlagen, Auslastungen der bestehenden Anlagen zu unterschiedlichen Zeitpunkten, nach Verfügbarkeit der entsprechenden Daten.
- Analyse weiterer P&R- bzw. Bike&Ride- relevanter Daten aus der Kordonenerhebung im Zusammenhang mit von einer möglichen räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien betroffenen EinpendlerInnen.
- Bedienungshäufigkeit und Auslastung entlang der ÖV-Hauptachsen (Zug bzw. Linienbus).
- Analyse des P&R-Erschließungspotenzials entlang der einzelnen Einfahrtskorridore nach Wien.
- Detailanalyse zur selektiven Ermittlung von Verlagerungspotenzialen vom MIV hin zu P&R für die ausgewählten Einfahrtskorridore St. Pölten, Mödling und Stockerau, in Abhängigkeit von den einzelnen Quell- / Ziel- Relationen der MIV-EinpendlerInnen nach Wien. Basis für die Potenzialermittlung bildet dabei die Qualität des P&R- bzw. ÖV-Angebots hinsichtlich der Erreichbarkeit lukrativer P&R-Standorte vom jeweiligen Ausgangsort in NÖ bzw. im Bgld bzw. die zumutbare Erreichbarkeit der zugehörigen Fahrtziele in Wien mit dem hochrangigen ÖV (U-Bahn, S-Bahn und WLB).



3. Datengrundlagen und Methode

Die aktuelle P&R- und Bike&Ride- Situation in Niederösterreich, Burgenland und Wien (siehe **Kapitel 4.1**) wurde anhand von Zahlen der Länder zum Stellplatzangebot und, soweit vorhanden, zur zugehörigen Stellplatznachfrage an den einzelnen P&R-Standorten in Übersichtskarten und Tabellen dargestellt. Zusätzlich wurden in gleicher Weise auch die geplanten Stellplatzausbaumaßnahmen für P&R und Bike&Ride gemeinsam mit aktuell errichteten P&R-Provisorien aufbereitet.

Als akkordierte Basis für aktuelle und künftige Maßnahmen im P&R und Bike&Ride wurden die Angaben der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland zum Stellplatzangebot, der Stellplatznachfrage und dem Stellplatzausbau in einer eigenen Excel-basierten P&R-Datenbank (siehe **Kapitel 4.2**) zusammengefasst, welche den Ländern mit Projektabschluss zur Verfügung gestellt wird.

Als Grundlage für die weiterführenden Analysen im Rahmen der vorliegenden Studie wurden das aktuelle Aufkommen und die zugehörigen Verkehrsrelationen (Ausgangsort – Zielort) im Erwerbs- und Ausbildungspendlerverkehr nach Wien mit Hilfe nachstehender Datengrundlagen ermittelt:

- *Kordonerhebung Wien für den MIV und ÖV aus den Jahren 2008 bis 2010 – Wien, NÖ und Bgld*
- *Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 – STATISTIK AUSTRIA*
- *PendlerInnenstatistik aus der VZ 2001 – STATISTIK AUSTRIA*

Für die Ermittlung von Relevanz und in weiterer Folge Betroffenheit der EinpendlerInnen nach Wien, aufgrund der mit Oktober 2012 bzw. mit Jänner 2013 umgesetzten Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, wurden seitens der Stadt Wien GIS-Daten, zum Zwecke einer Abgrenzung der bewirtschafteten Bereiche, zur Verfügung gestellt (siehe **Kapitel 4.3**). Zusätzlich wurden im Zuge der Projektarbeiten gemeinsam mit den Auftraggebern die Bearbeitung möglicher Ausweitungsszenarien der Parkraumbewirtschaftung für die Wiener Bezirke 13., 18. und 19. vereinbart, welche ebenfalls hinsichtlich P&R-Relevanz untersucht wurden. Zur Abschätzung der primär von der aktuellen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung betroffenen EinpendlerInnen wurden Ergebnisse der *Pendlerstudie 2005 - FESSEL-GfK / Wolf-Eberl Marktforschung*, der *Sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung für Wien 2008* sowie der Studie *Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, ZIS+P Verkehrsplanung Sammer&Partner ZT GmbH im Auftrag der Magistratsabteilung 18, 2012* verwendet.



Bedienungshäufigkeit und Auslastung des in Richtung stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze querenden ÖV in Linienbus und Bahn wurde anhand von, seitens der VOR GmbH zur Verfügung gestellten, Daten zum Zugs- bzw. Linienbusangebot sowie zum entsprechenden Sitzplatzangebot im ÖV für 2011 und den Fahrgastzahlen aus der ÖV-Kordonenerhebung Wien 2009/10 ermittelt (siehe **Kapitel 4.4**).

Die Abgrenzung der P&R-Einzugsbereiche nach politischen Gemeinden für die einzelnen Einfahrtskorridore nach Wien (siehe **Kapitel 4.5**) erfolgte mittels einer Auswertung der ÖV-Kordonenerhebung Wien 2009/10 unter Berücksichtigung des bestehenden P&R-Angebots entlang des pendlerrelevanten Bahn- und Busnetzes. Als Bearbeitungsgrundlagen wurden dazu GIS-Daten zum Linien- und Haltestellennetz der VOR GmbH verwendet. Anhand der MIV-EinpendlerInnen nach Wien aus den Gemeinden im P&R-Einzugsbereich des jeweiligen Korridors wurden die Erschließungspotenziale ermittelt. Die Auswertungen zu den Einwohnern mit Hauptwohnsitz im P&R-, Bike&Ride- und fußläufigen Einzugsbereich der P&R-Standorte wurden mit Hilfe der *Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu Einwohnern in Hauptwohnsitzen (Stand 2011) – STATISTIK AUSTRIA* erstellt.

In Abstimmung mit den Auftraggebern wurde die P&R-Situation für die Einfahrtskorridore St. Pölten, Mödling und Stockerau detailliert analysiert (siehe **Kapitel 4.6**). Dabei wurden korridorspezifische Verlagerungspotenziale vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu P&R ermittelt. Basis bildeten die einzelnen Verkehrsrelationen der MIV-EinpendlerInnen (Quell- / Ziel – Matrix). Das gesamte Verkehrsaufkommen im MIV-Pendlerverkehr nach Wien aus den Gemeinden im P&R-Einzugsbereich des jeweiligen Korridors wurde, anhand der Lage der Zielorte in Wien, auf jenes im fußläufigen Einzugsbereich (300m) des hochrangigen ÖV (U-Bahn, S-Bahn und WLB) reduziert. Dabei wurde zur exakten Bestimmung von Abminderungsfaktoren die *Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu den Beschäftigten (Stand 2001) – STATISTIK AUSTRIA* verwendet. Darüber hinaus wurden sowohl die Umsteigesituation innerhalb des ÖV in Wien als auch die P&R-Situation außerhalb von Wien klassifiziert und bei der Ermittlung des Verlagerungspotenzials entsprechend berücksichtigt.

Zur differenzierten Darstellung der Analyseergebnisse wurde die im Rahmen der Kordonenerhebung Wien, auf Basis der Hauptverkehrsachsen, getroffene Einteilung in neun Einfahrtskorridore entlang des Gesamtkordons Wiener Stadtgrenze angewandt. Die genaue Abgrenzung der Einfahrtskorridore nach Wien zeigen die nachstehende Auflistung bzw. die **Abbildungen 1 bis 3**.

- St. Pölten:** A1 West Autobahn bzw. zwischen Exelbergstraße und B1 Wiental Straße
Westbahn
- Breitenfurt:** zwischen B13 Breitenfurter Straße und Hochstraße
- Mödling:** A2 Süd Autobahn bzw. zwischen B12 Brunner Straße und B230 Laxenburger Straße
Südbahn, Badner Bahn, Pottendorfer Linie
- Bruck / Leitha:** A4 Ost Autobahn bzw. zwischen B16 Himberger Straße und Alberner Hafenzufahrtsstraße
Innere Aspangbahn, Ostbahn, City Airport Train, Pressburgerbahn
- Marchegg:** zwischen B3 Eßlinger Hauptstraße und Breitenleer Straße
Marchegger Ostbahn
- Gänserndorf:** zwischen Süßenbrunner Straße und Leopoldauer Straße
Nordbahn
- Mistelbach:** zwischen Gerasdorfer Straße und Hagenbrunner Straße
Laaer Ostbahn
- Stockerau:** A22 Donauufer Autobahn bzw. zwischen Langenzersdorfer Straße und B3 Prager Straße
Nordwestbahn
- Klosterneuburg:** zwischen B14 Heiligenstädter Straße und Sieveringer Straße
Franz-Josef-Bahn

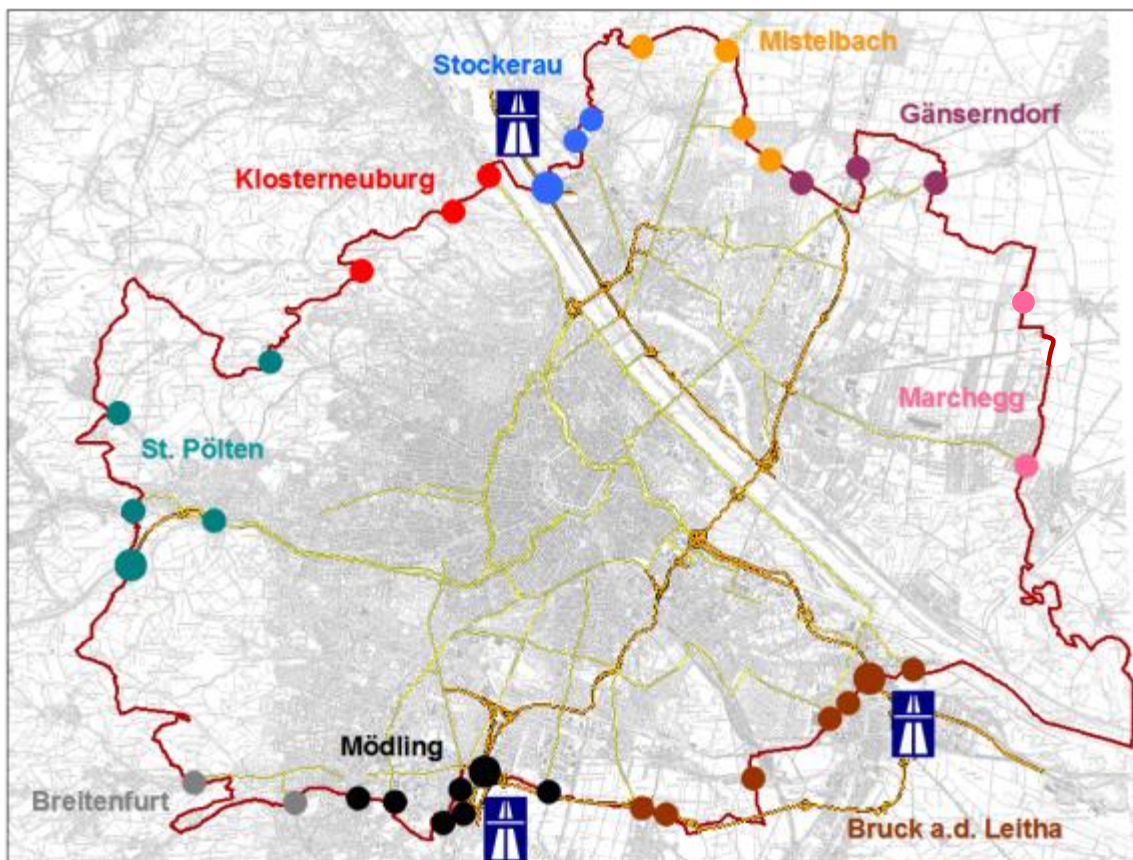


Abbildung 1: Einfahrtskorridore nach Wien im MIV

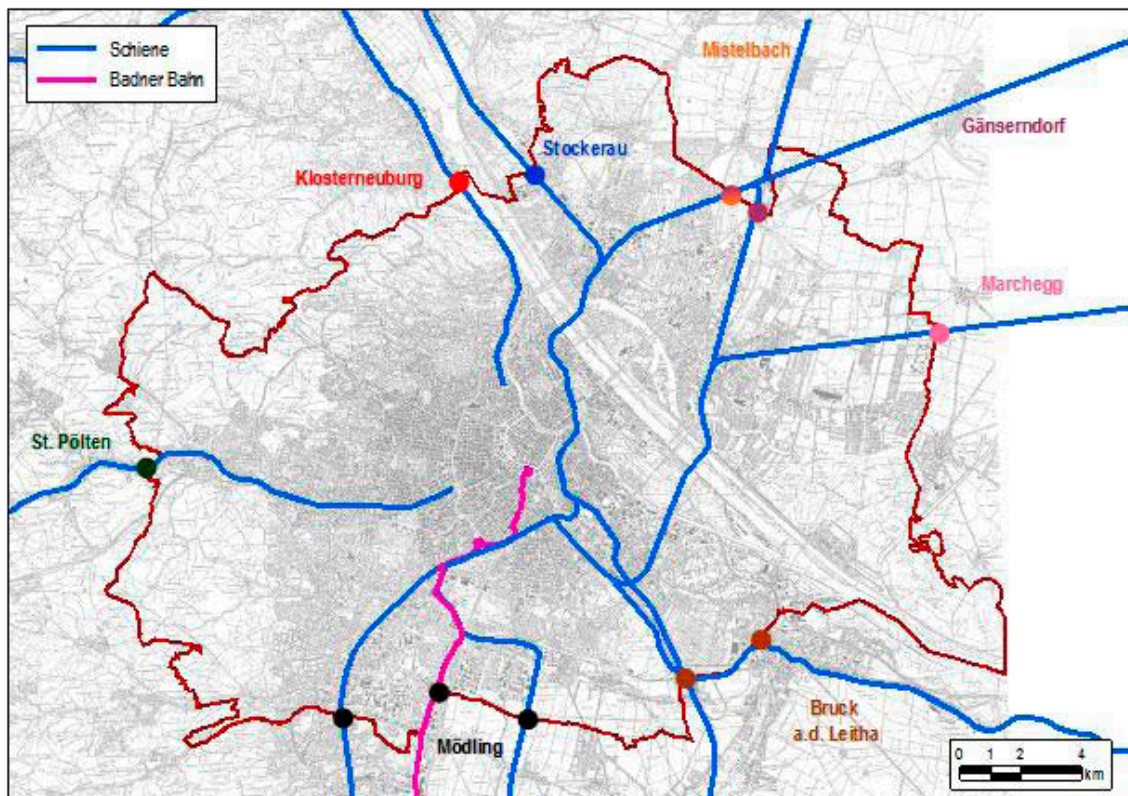


Abbildung 2: Einfahrtskorridore nach Wien im ÖV – Bahnlinien

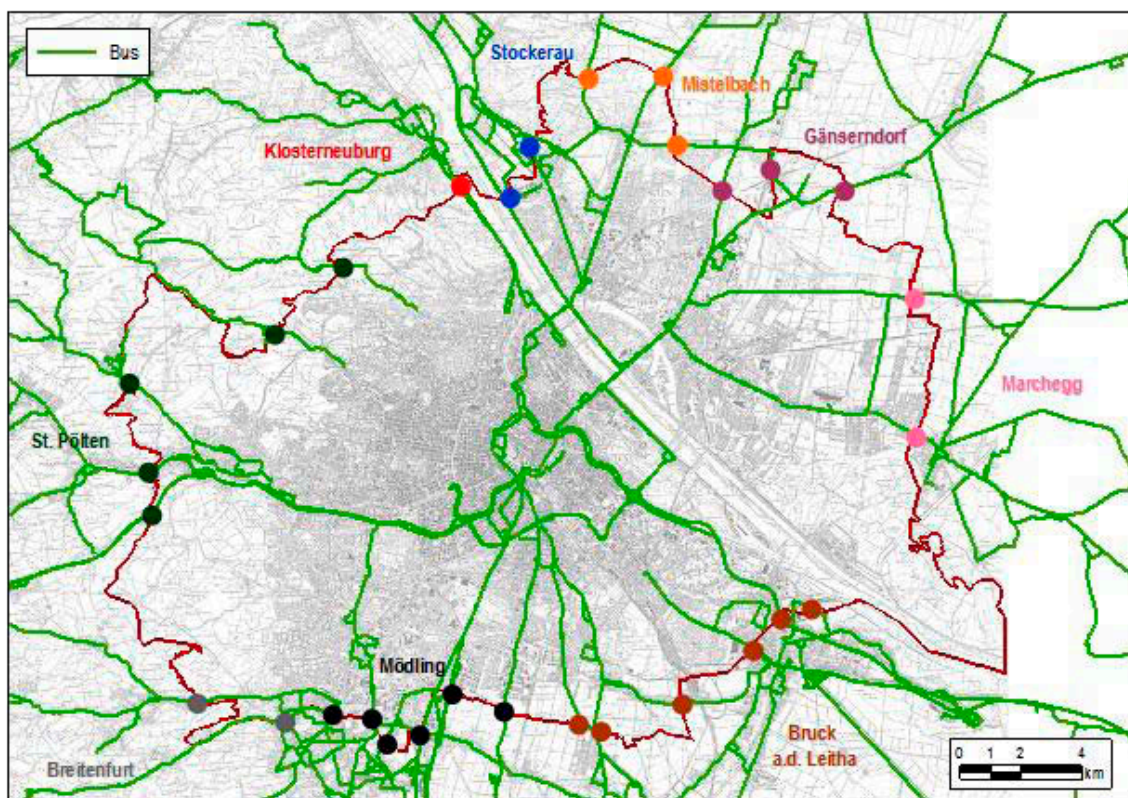


Abbildung 3: Einfahrtskorridore nach Wien im ÖV – Buslinien

4. Ergebnisse

4.1. P&R-Situation – Ost-Region

In diesem Kapitel wird die aktuelle Situation im P&R und im Bike&Ride im Hinblick auf das aktuelle Stellplatzangebot, die Stellplatznachfrage und den geplanten Stellplatzausbau in der Ost-Region (Wien, Niederösterreich und Burgenland) behandelt. Aus Darstellungsgründen wurde bei der Erstellung der Ergebnistabellen und Kartendarstellungen zwischen Wien und dem Bereich außerhalb Wiens (Niederösterreich und Burgenland) unterschieden. Im Rahmen der einzelnen tabellarischen Auswertungen wurde jeweils nach Einfahrtskorridoren differenziert. In den Auswertungen wurden P&R- bzw. Bike&Ride- Standorte im pendlerrelevanten Bahn- und Busnetz berücksichtigt.

Tabelle 2 zeigt den aktuellen Stand (Mitte Jänner 2013) des P&R- Stellplatzangebots für die Ost-Region (ohne Wien). Insgesamt ergibt sich eine Gesamtanzahl von rd. 37.000 P&R- Stellplätzen, wobei sich der überwiegende Teil mit 91% (rd. 33.700) auf niederösterreichischem Gebiet befindet. Rd. 3.100 P&R- Stellplätze (8%) liegen im Burgenland und rd. 200 P&R- Stellplätze in der Steiermark. Einen Sonderfall stellt der Bahnhof Bruck an der Leitha dar, der unmittelbar an der Landesgrenze zwischen Niederösterreich und Burgenland liegt. Hier wurde die Länderzuordnung auf Basis der Finanzierung der Stellplätze vorgenommen.

Einfahrtskorridor nach Wien	P&R- Stellplatzangebot			Σ
	NÖ	Bgld	Stmk	
St. Pölten	8.906	–	52	8.958
Breitenfurt	–	–	–	–
Mödling	7.292	1.406	181	8.879
Bruck / Leitha *	2.336	1.685		4.021
Marchegg	182	–	–	182
Gänserndorf	2.916	–	–	2.916
Mistelbach	2.586	–	–	2.586
Klosterneuburg	5.634	–	–	5.634
Stockerau	3.831	–	–	3.831
Gesamt	33.683	3.091	233	37.007

* Bhf Bruck a.d. Leitha (443 NÖ / 40 Bgld)

Tabelle 2: P&R- Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien)

Betrachtet man die Einfahrtskorridore nach Wien, so zeigt sich, dass sich mit 48% das weitaus größte P&R-Stellplatzangebot entlang der Korridore St. Pölten (rd. 8.950) und Mödling (rd. 8.900) befindet. Danach folgen die Korridore Klosterneuburg mit rd. 5.650 und Bruck an der Leitha mit rd. 4.000 P&R-Stellplätzen. In der **Abbildung 4** ist die gesamte P&R-Stellplatzsituation außerhalb Wiens mit mengenproportionalen Piktogrammen in einer Karte dargestellt.

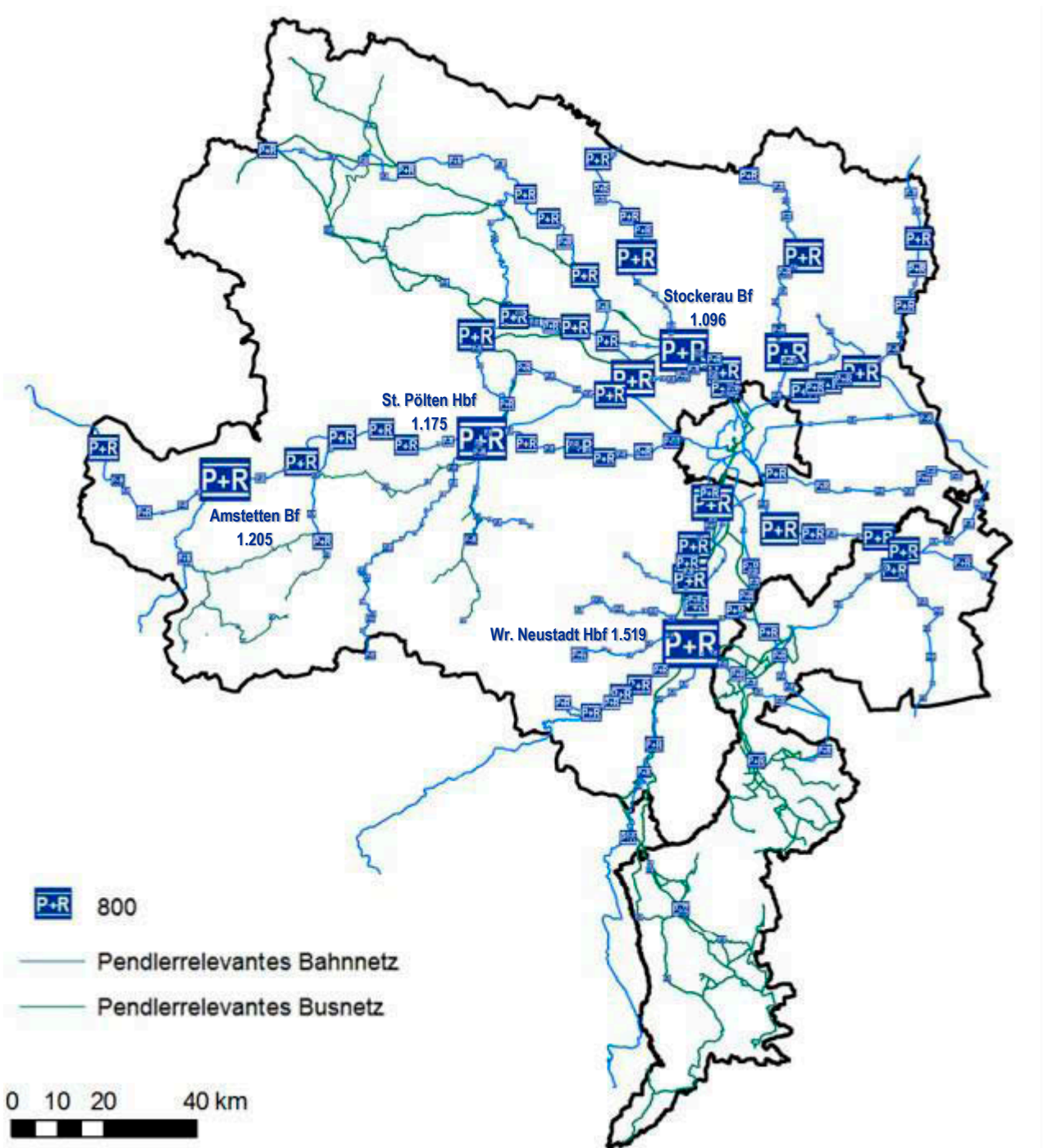


Abbildung 4: P&R- Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien)

Tabelle 3 zeigt den aktuellen Stand (Mitte Jänner 2013) des Bike&Ride- Stellplatzangebots für die Ost-Region (ohne Wien). Insgesamt ergibt sich eine Gesamtanzahl von rd. 22.700 Stellplätzen, wobei sich der überwiegende Teil mit 95% (rd. 21.600) auf niederösterreichischem Gebiet befindet. Rd. 1.100 Stellplätze (5%) liegen im Burgenland, lediglich 25 in der Steiermark. In dieser Bike&Ride- Auswertung nicht berücksichtigt sind rd. 1.100 zusätzliche Stellplätze für einspurige Kfz, wovon sich 98% in Niederösterreich befinden. Generell zeigt auch die Kordonenerhebung Wien, dass P&R mit einspurigen Kfz bei einem Anteil von unter 1% keine große Bedeutung hat.

Betrachtet man die Einfahrtkorridore nach Wien so ergibt sich, dass sich beinahe die Hälfte des Bike&Ride- Stellplatzangebots entlang der Korridore St. Pölten (rd. 5.650) und Mödling (rd. 5.600) befindet. Danach folgen die Korridore Klosterneuburg mit rd. 3.150 und Gänserndorf mit rd. 2.450 Stellplätzen. In der **Abbildung 5** ist die gesamte Bike&Ride- Stellplatzsituation außerhalb Wiens mit mengenproportionalen Piktogrammen in einer Karte dargestellt.

Einfahrtkorridor nach Wien	Bike&Ride- Stellplatzangebot			
	NÖ	Bgld	Stmk	Σ
St. Pölten	5.663	–	–	5.663
Breitenfurt	–	–	–	–
Mödling	5.246	353	25	5.624
Bruck / Leitha	1.281	736	–	2.017
Marchegg	167	–	–	167
Gänserndorf	2.445	–	–	2.445
Mistelbach	1.516	–	–	1.516
Klosterneuburg	3.159	–	–	3.159
Stockerau	2.122	–	–	2.122
Gesamt	21.599	1.089	25	22.713

Tabelle 3: Bike&Ride- Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien)

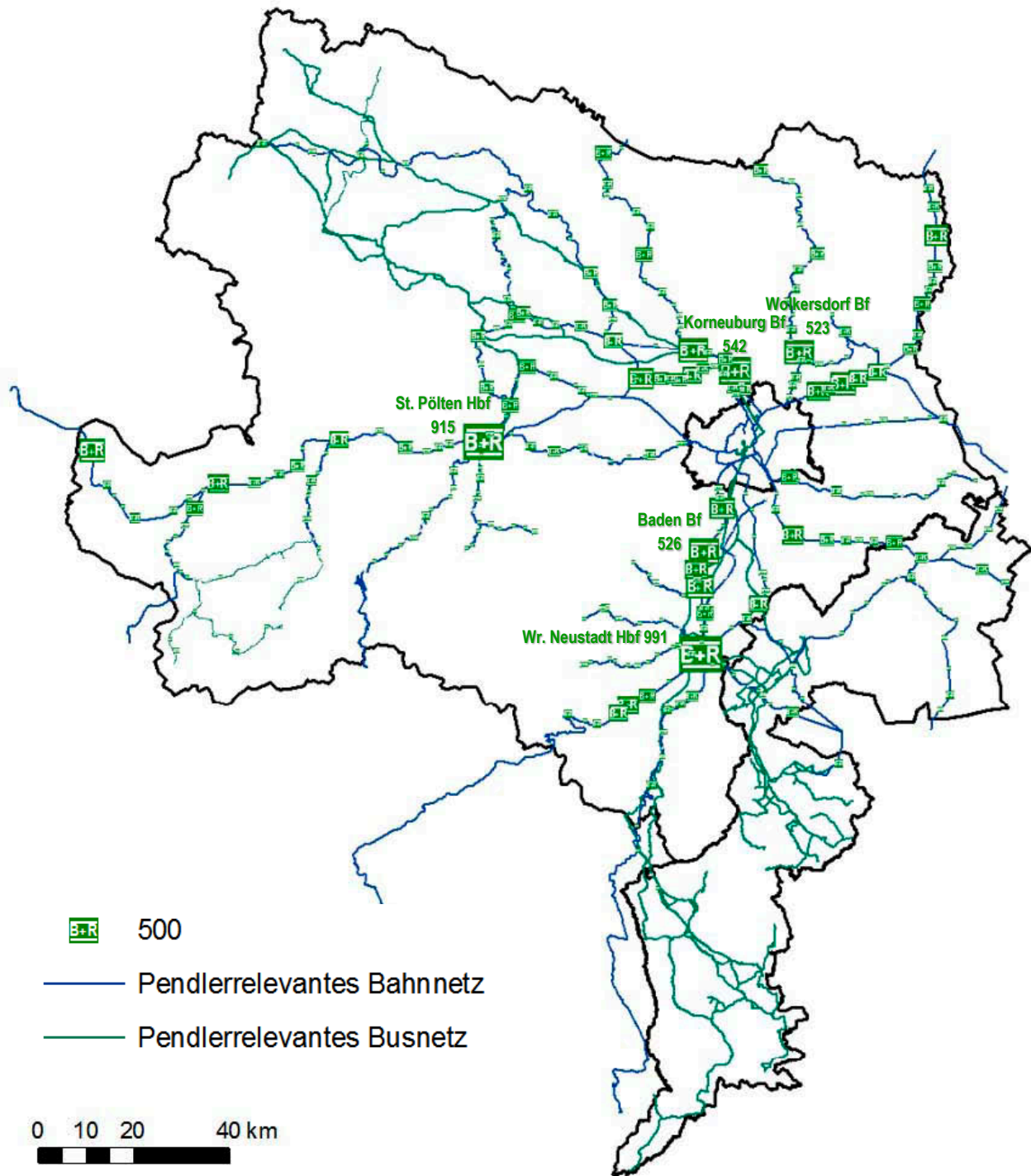


Abbildung 5: Bike&Ride- Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien)

Eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung etwaiger Ausbaumaßnahmen im P&R ist die Stellplatzauslastung. In der Kartendarstellung in **Abbildung 6** ist das Stellplatzangebot der zugehörigen Stellplatznachfrage außerhalb Wiens gegenübergestellt. Die Angaben zur Stellplatznachfrage stammen dabei aus Erhebungen in den Jahren 2011 und 2012, wobei insbesondere die P&R-Standorte im Nahbereich von Wien im Herbst und Winter 2012 neu erhoben wurden. Die genauen Erhebungszeitpunkte sind in der P&R-Datenbank im **Kapitel 4.2** ausgewiesen.

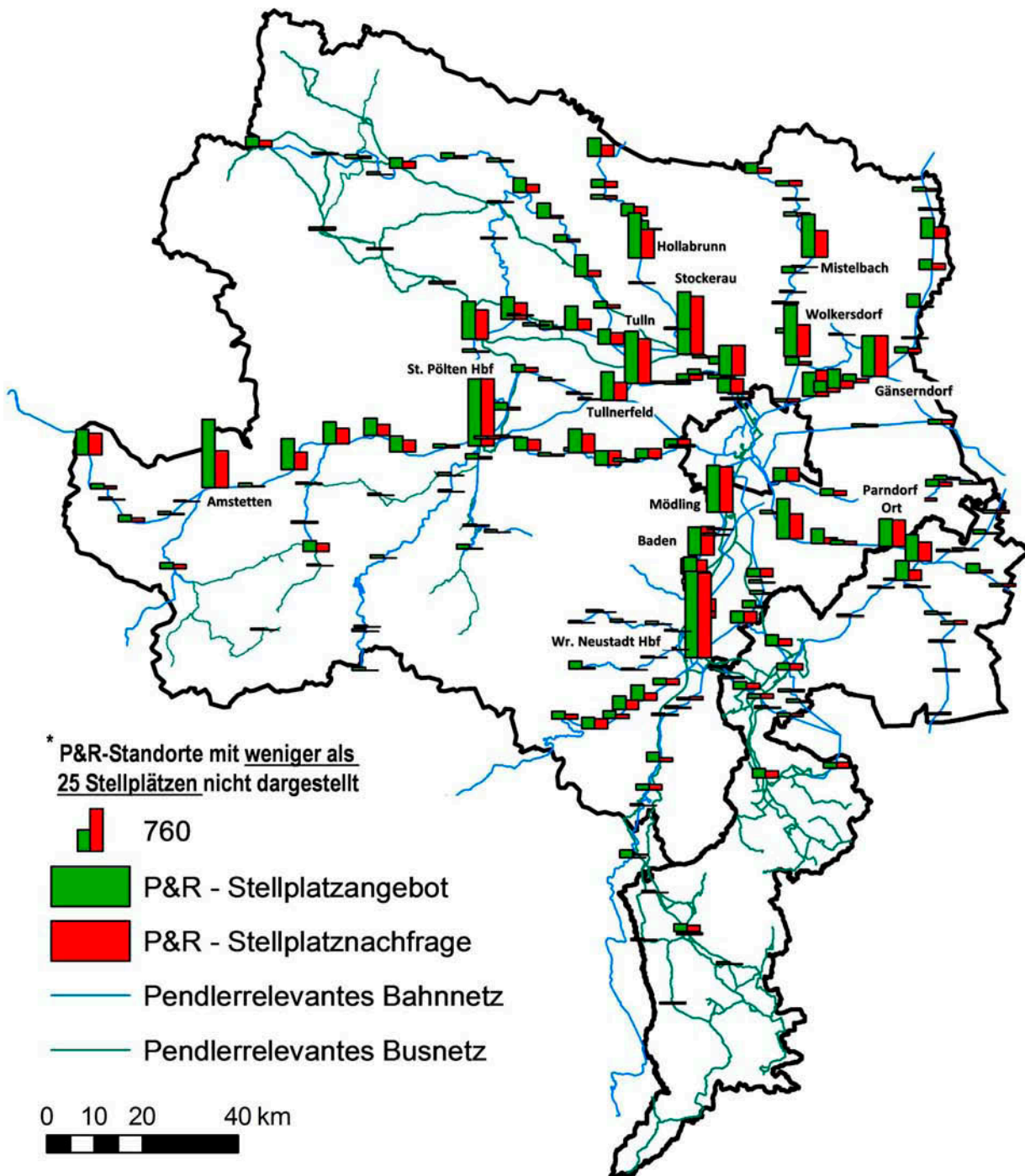


Abbildung 6: P&R- Stellplatzauslastung in der Ost-Region (ohne Wien)

Das P&R- Angebot in der Ost-Region wird vor allem in Niederösterreich laufend ausgebaut. Neben diesem geplanten Stellplatzzuwachs wurden in den letzten Monaten, im Zusammenhang mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, zusätzliche provisorische P&R-Stellflächen an neuralgischen Standorten errichtet. Die nachfolgende **Tabelle 4** zeigt die Ausbaumaßnahmen in Niederösterreich und im Burgenland bis 2015, unterschieden nach den einzelnen Einfahrtskorridoren nach Wien. Im P&R beläuft sich der Ausbau in Niederösterreich auf insgesamt rd. 3.600 P&R-Stellplätze, wovon rd. 900 provisorische Stellflächen bereits fertiggestellt sind. Der Ausbauschwerpunkt liegt in den Korridoren Mödling mit rd. 1.600 und St. Pölten mit 1.050 Stellplätzen. Auf burgenländischer Seite sind 60 P&R-Stellplätze im Korridor Mödling geplant.

Einfahrtskorridor nach Wien	P&R- Stellplatzausbau			Σ
	NÖ geplant	NÖ provisorisch	Bgld geplant	
St. Pölten	795	262	–	1.057
Breitenfurt	–	–	–	–
Mödling	540	1.063	60	1.663
Bruck / Leitha	–	25	–	25
Marchegg	50	50	–	100
Gänserndorf	350	170	–	520
Mistelbach	–	21	–	21
Klosterneuburg	80	30	–	110
Stockerau	100	85	–	185
Gesamt	1.915	1.706	60	3.681

Tabelle 4: P&R- Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien)

Die nachstehende **Abbildung 7** zeigt in einer Kartendarstellung den aktuellen Stand des P&R- Stellplatzausbaus in Niederösterreich und Burgenland, wobei die geplanten und provisorischen Stellflächen für den jeweiligen Standort in mengenproportionalen Diagrammen getrennt ausgewiesen sind.

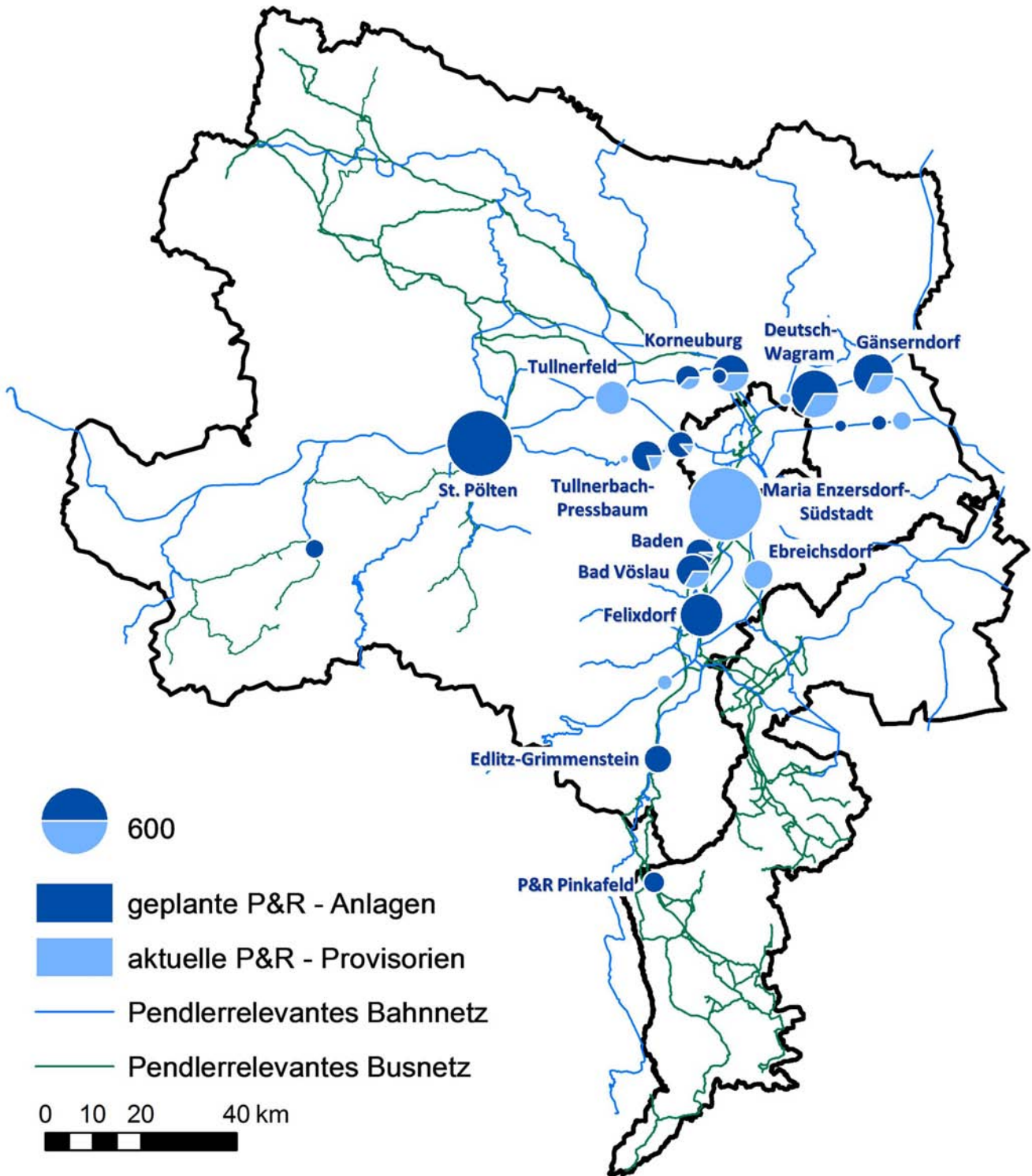


Abbildung 7: P&R- Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien)

Ausbaumaßnahmen im Bike&Ride- Angebot sind aktuell nur in Niederösterreich geplant. Insgesamt sollen dabei in den nächsten Jahren bis 2015 rd. 1.050 zusätzliche Bike&Ride- Stellplätze errichtet werden. Die Schwerpunkte liegen hier in den Korridoren Stockerau (500), Mödling (300) und Gänserndorf (170).

Einfahrtskorridor nach Wien	Bike&Ride- Stellplatzausbau	
	NÖ	
St. Pölten		49
Breitenfurt		–
Mödling		300
Bruck / Leitha		–
Marchegg		–
Gänserndorf		170
Mistelbach		–
Klosterneuburg		35
Stockerau		500
Gesamt		1.054

Tabelle 5: Bike&Ride- Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien)

Die nachstehende **Abbildung 8** zeigt in einer Kartendarstellung den aktuellen Stand des Bike&Ride-Stellplatzausbaus in Niederösterreich und Burgenland.

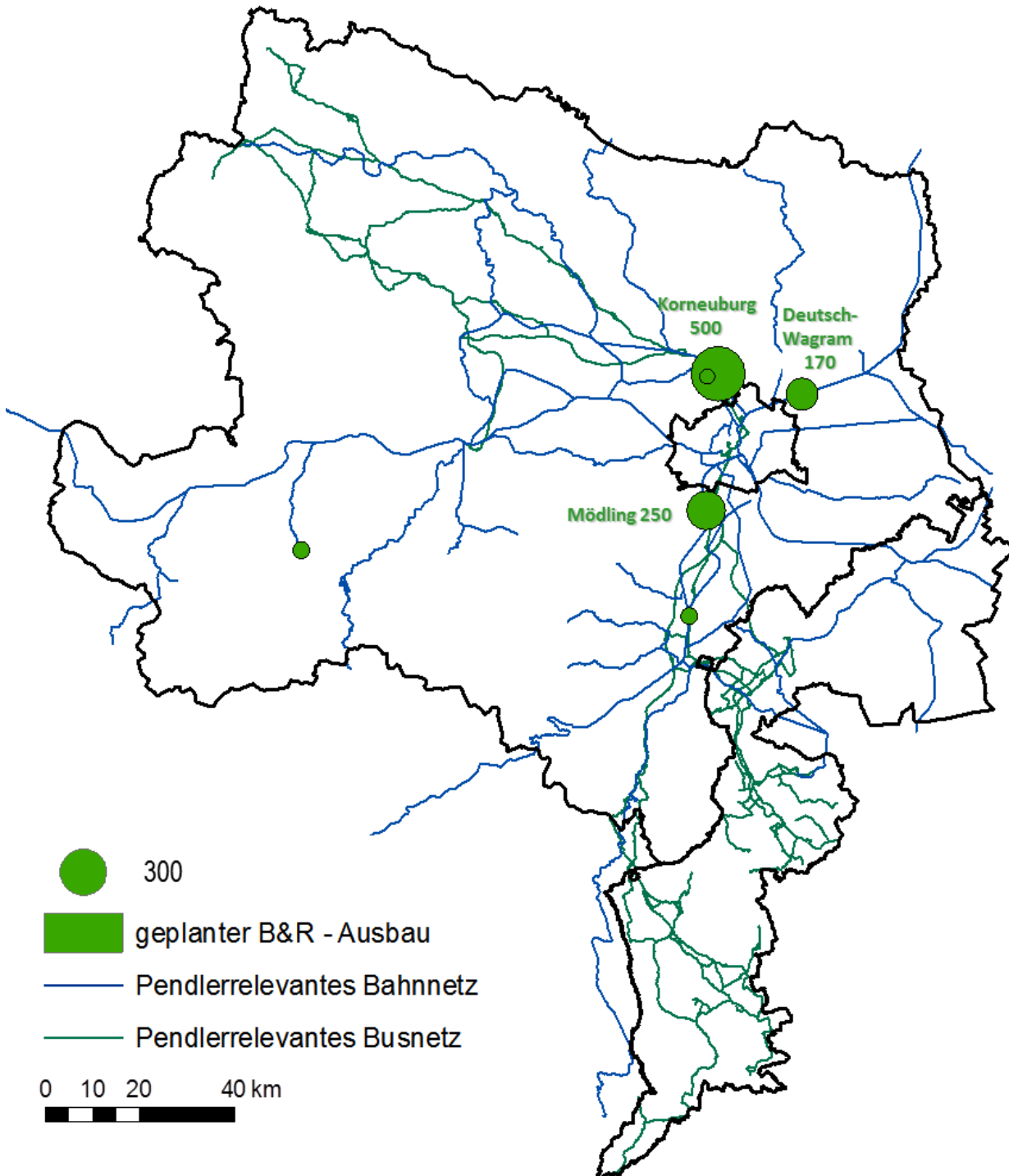


Abbildung 8: Bike&Ride- Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien)

Das P&R- Angebot in Wien unterscheidet sich substantiell von jenem in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland. In Wien handelt es sich bei den P&R- Standorten vorwiegend um bewirtschaftete Parkdecks an neuralgischen Stadteinfahrten. Lediglich drei flächige P&R- Anlagen Hadersdorf, Wolf in der Au und Siemensstraße sind derzeit nicht bewirtschaftet. Insgesamt befinden sich in Wien aktuell rd. 8.900 P&R-Stellplätze, 95% davon bewirtschaftet. Ordnet man das P&R- Angebot den jeweiligen Einfahrtskorridoren zu, so liegen die meisten Stellplätze im Korridor St. Pölten (rd. 2.200) bzw. im Bereich der Korridore Gänserndorf und Mistelbach (gemeinsam rd. 2.700), wo eine Differenzierung zwischen diesen beiden Korridoren aufgrund der Streckenführung der relevanten Bahnlinien nicht möglich ist. Weitere 1.800 P&R-Stellplätze befinden sich im Korridor Bruck/Leitha und zusätzliche rd. 1.100 im Korridor Mödling. Geplant ist in Wien das P&R-Stellplatzangebot in den nächsten Jahren um rd. 4.900 zu erhöhen. Die Schwerpunkte liegen hier in den Korridoren Mödling (rd. 2.200) und Marchegg (rd. 1.500). Einen Sonderfall stellt die vorgesehene P&R- Anlage in Rothneusiedl dar, da hier aufgrund der aktuell geänderten Linienführung der geplanten U1-Verlängerung noch zu prüfen sein wird, ob dieser Standort realisiert wird. In diesem Falle kämen zu den 4.900 noch weitere 2.500 Stellplätze hinzu. Die nachstehende **Abbildung 9** zeigt die aktuelle und geplante P&R- Stellplatzsituation in Wien, unterlegt mit den Bereichen der derzeit gültigen Parkraumbewirtschaftung.

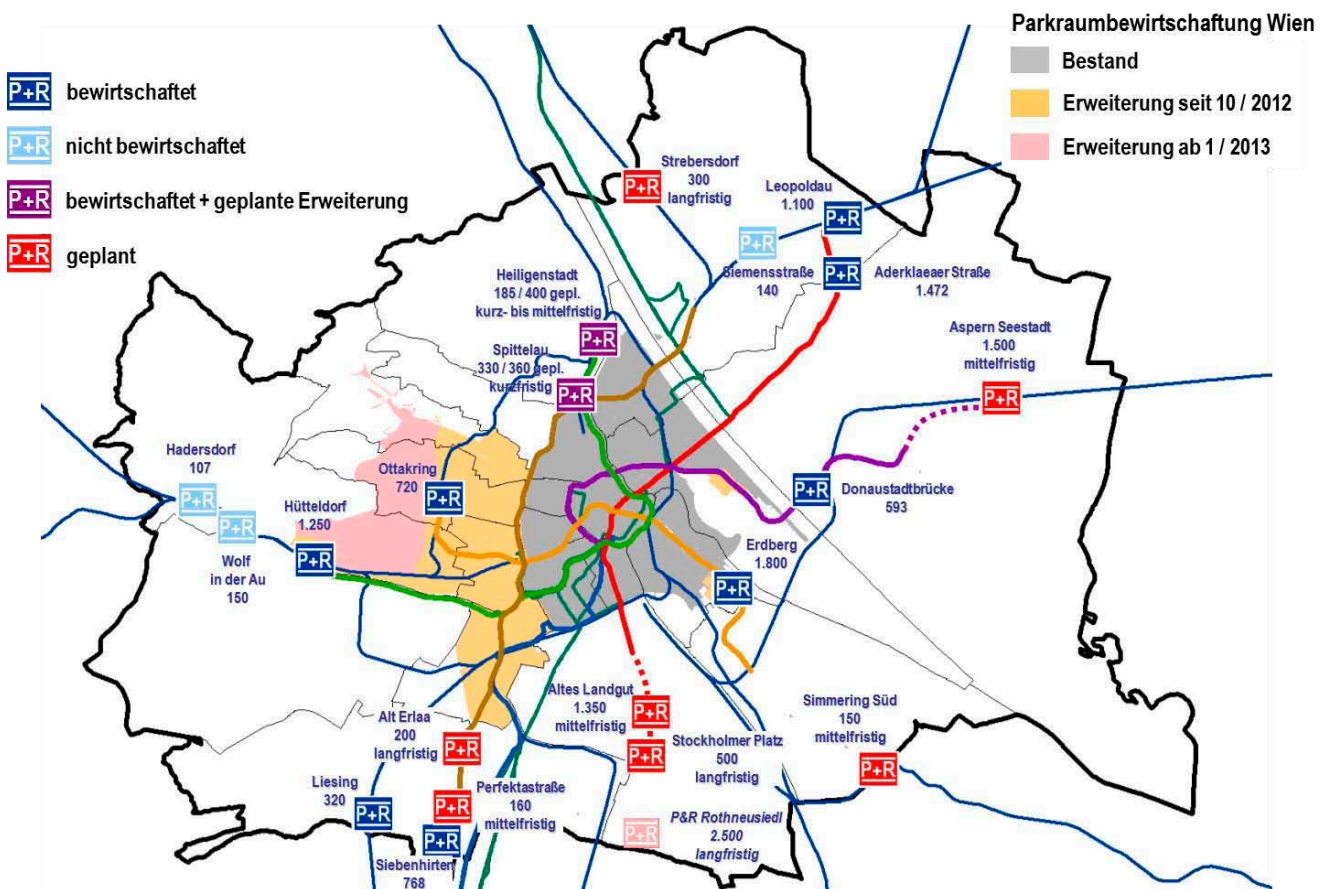


Abbildung 9: P&R- Stellplatzsituation in Wien

Ergänzend zur **Abbildung 9** ist in der nachfolgenden **Tabelle 6** die Wiener P&R- Stellplatzsituation tabellarisch dargestellt.

Einfahrtskorridor(e) nach Wien	P&R- Standort	Bestand	Planung	
		Stellplatzanzahl	Stellplatzanzahl	Realisierung
St. Pölten	Hütteldorf	1.250	0	–
	Ottakring	720	0	–
	Wolf in der Au	150	0	–
	Hadersdorf	107	0	–
	Σ	2.227	0	
Mödling	Siebenhirten	768	0	–
	Liesing	320	0	–
	Alt Erlaa	0	200	langfristig
	Altes Landgut	0	1.350	mittelfristig
	Perfektastraße	0	160	mittelfristig
	Stockholmer Platz	0	500	langfristig
	Rothneusiedl *	0	2.500 *	langfristig
Σ	1.088	2.210 *		
Bruck / Leitha	Erdberg	1.800	0	–
	Simmering Süd	0	150	mittelfristig
	Σ	1.800	150	
Marchegg	Donaustadtbrücke	593	0	–
	Aspern Seestadt	0	1.500	mittelfristig
	Σ	593	1.500	
Gänserndorf / Mistelbach	Aderklaaer Straße	1.472	0	–
	Leopoldau	1.100	0	–
	Siemensstraße	140	0	–
	Σ	2.712	0	
Stockerau	Strebersdorf	0	300	langfristig
Klosterneuburg	Spittelau	330	361	kurzfristig
	Heiligenstadt	185	400	kurz- bis mittelfristig
	Σ	515	760	
Gesamt		8.935	4921 *	

* im Zusammenhang mit der dzt. nicht aktuellen U1–Verlängerung 2.500 Stellplätze am P&R- Standort Rothneusiedl geplant; in der Summe nicht enthalten

Tabelle 6: P&R- Stellplatzsituation in Wien

Im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien wurde aktuell die Auslastung der P&R- Anlagen in Wien erhoben. Es zeigt sich, dass in Anlagen im unmittelbaren bzw. näheren Einzugsbereich der bewirtschafteten Gebiete praktisch keine freien Stellplätze mehr verfügbar sind. Lediglich die P&R- Anlage in Liesing hat hier noch Reserven. Ein deutlich anderes Bild zeigt sich für die Anlagen Leopoldau und Aderklaaer Straße. Die hier angebotenen beinahe 2.600 P&R- Stellplätze sind nur zu einem Viertel ausgelastet. In der folgenden **Abbildung 10** ist für die einzelnen P&R- Standorte in Wien das Stellplatzangebot der zugehörigen Stellplatznachfrage grafisch gegenübergestellt.

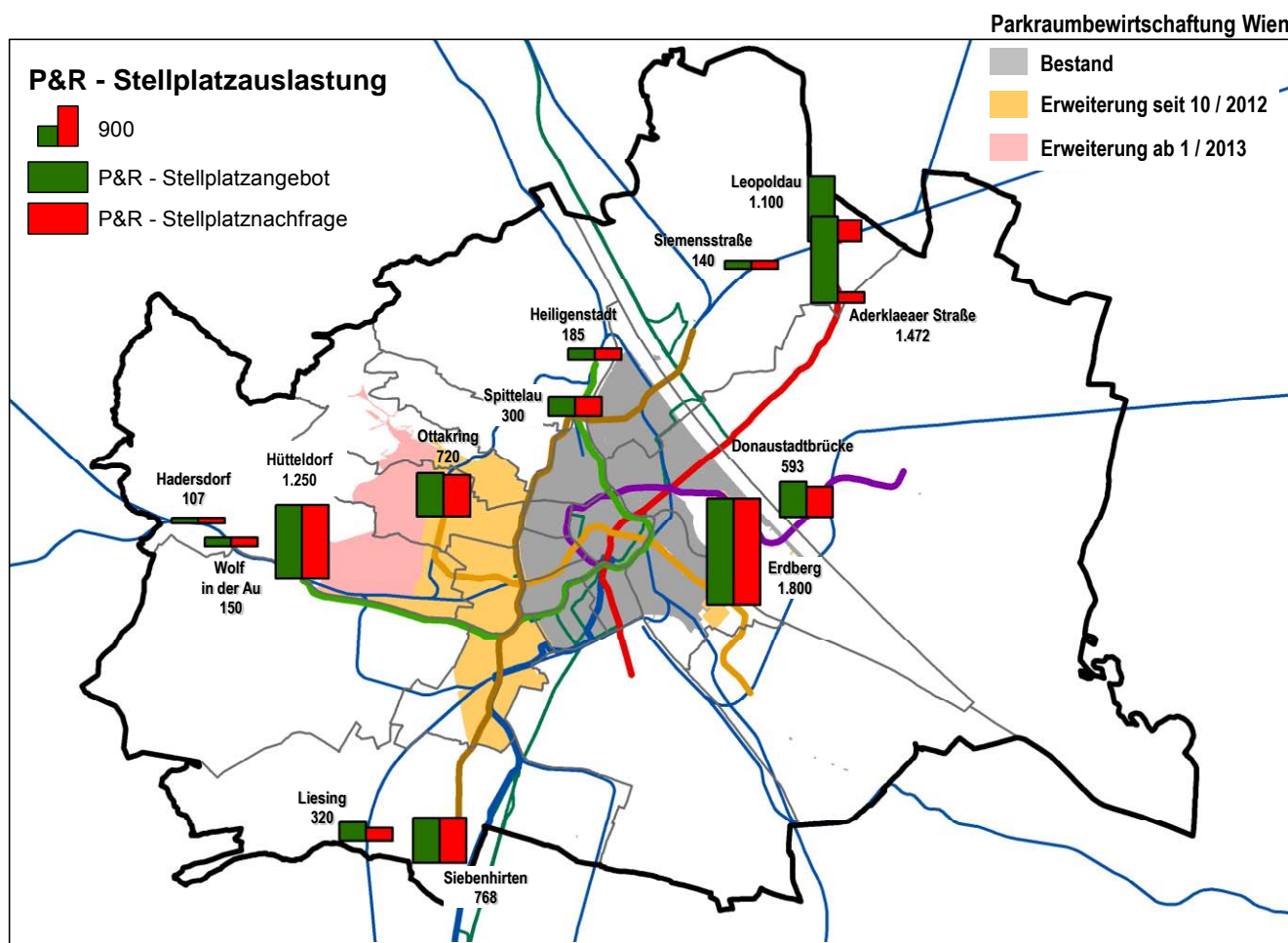


Abbildung 10: P&R- Stellplatzauslastung in Wien

Ergänzend zur obigen Abbildung wurde in **Tabelle 7** die Auslastung der P&R- Standorte in Wien differenziert nach den einzelnen Einfahrtskorridoren ausgewertet. Neben den bereits angesprochenen freien Kapazitäten im Bereich der Korridore Gänserndorf und Mistelbach bestehen noch im Korridor Marchegg Stellplatzreserven.

Einfahrtskorridor(e) nach Wien	P&R- Stellplatzauslastung
St. Pölten	98,4%
Breitenfurt	–
Mödling	90,6%
Bruck / Leitha	100,0%
Marchegg	85,0%
Gänserndorf	25,0%
Mistelbach	
Klosterneuburg	100,0%
Stockerau	–
Gesamt	74,7%

Tabelle 7: P&R- Stellplatzauslastung in Wien

Betreffend das ausgelastete P&R- Angebot im Korridor Klosterneuburg ist anzumerken, dass bei den betroffenen P&R- Standorten in diesem Korridor an der U-Bahnlinie U4 Heiligenstadt und Spittelau seitens der Stadt Wien kurz- bis mittelfristig, mit der Errichtung von 760 neuen Stellplätzen, das Angebot mehr als verdoppelt wird.

Die Ergebnisdaten der Kordonenerhebung Wien 2008-10 zum Pendlerverkehr ermöglichen gemeinsam mit den P&R- Angebotsdaten eine vergleichende Analyse der Einfahrtskorridore nach Wien. Dazu wurde die Anzahl der, entlang des jeweiligen Korridors, außerhalb von Wien liegenden Wien-affinen P&R- Stellplätze (inkl. der bis Mitte Jänner 2013 fertiggestellten P&R- Provisorien) auf die EinpendlerInnen nach Wien in diesem Korridor bezogen. Das Wien-affine P&R- Stellplatzangebot setzt sich in der Regel aus dem gesamten P&R- Stellplatzangebot im Korridor zusammen. Eine Ausnahme bilden die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg und Stockerau. Im Korridor St. Pölten wurden nur jene P&R- Standorte, von Wien ausgehend, bis einschließlich St. Pölten Hbf und in den Korridoren Klosterneuburg und Stockerau alle bis einschließlich Göpfritz Bf in den Berechnungen berücksichtigt.

Abbildung 11 liefert einen groben relativen Vergleich der Einfahrtskorridore im Hinblick auf die P&R- Versorgung. Demnach ergibt sich für die Korridore Klosterneuburg, Mistelbach und St. Pölten die vergleichsweise beste Angebotssituation. Am schlechtesten schneiden die Korridore Marchegg und Mödling ab. In der Darstellung wurde differenziert nach P&R- Standorten außerhalb von Wien bzw. in Wien. Anzumerken ist, dass P&R- Standorte in Wien in starkem Maße auch von BinnenpendlerInnen genutzt werden und, aus verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen, P&R- Stellplätze für EinpendlerInnen überwiegend außerhalb von Wien und möglichst nahe am jeweiligen Wohnort zu situieren sind. Genauere Analysen zu den einzelnen Korridoren finden sich in den **Kapiteln 4.3, 4.5 und 4.6**.

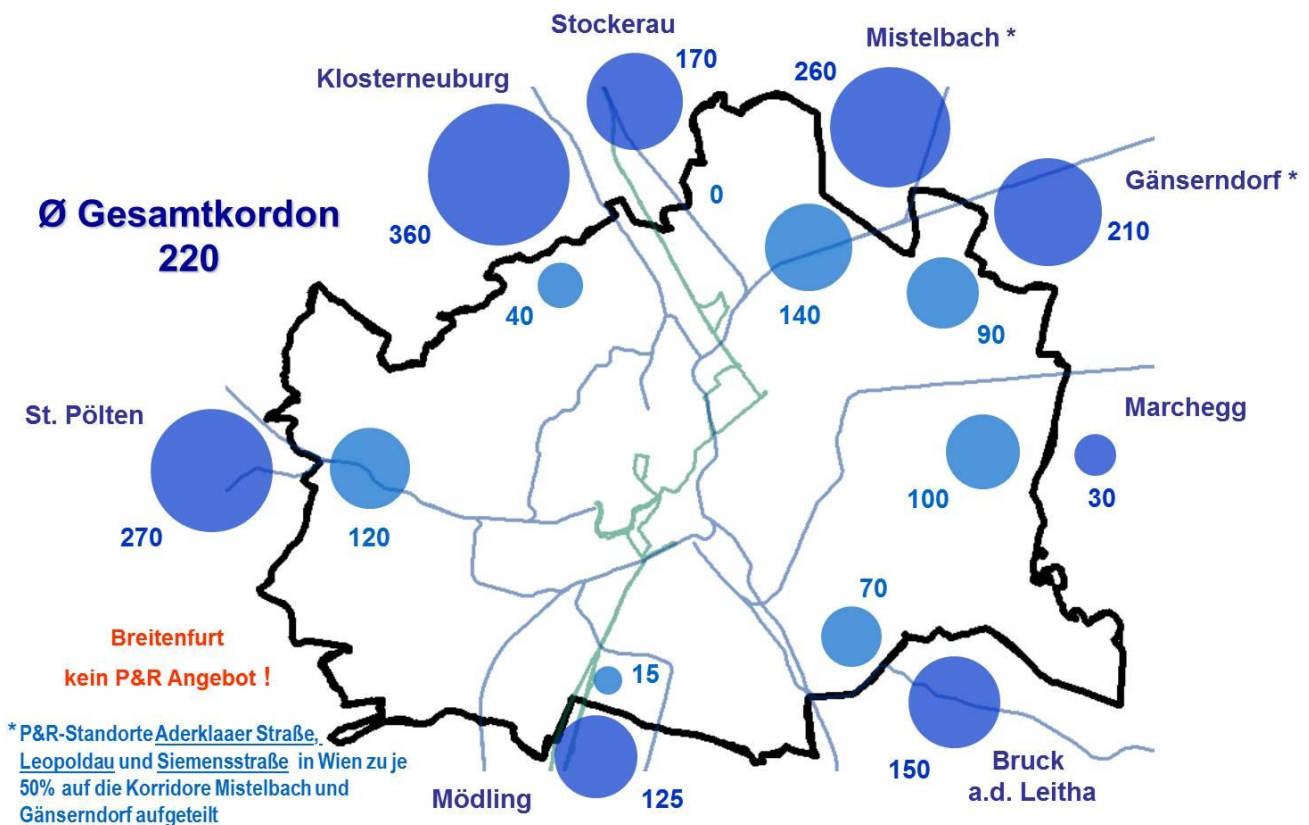


Abbildung 11: Korridorvergleich – Wien-affines P&R- Stellplatzangebot* pro 1.000 EinpendlerInnen
* inkl. aktueller P&R-Provisorien



4.2. P&R- Datenbank für Wien, NÖ und Bgld

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde vereinbart aus den gesammelten aktualisierten P&R- Daten eine zwischen den drei Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland akkordierte Datenbank als Basis für aktuelle und künftige Maßnahmen im P&R und Bike&Ride zu erstellen. Aus Gründen der Praktikabilität wurde als Format Microsoft Excel gewählt.

Die Datenbank enthält Daten zu insgesamt 508 P&R- Standorten, wovon sich 426 in Niederösterreich (inkl. Bruck/Leitha), 54 im Burgenland, 20 in Wien, 5 in der Steiermark und 3 in Oberösterreich befinden. Für jeden einzelnen Standort ist darin die jeweilige P&R- Situation anhand unterschiedlicher Merkmale ausgewiesen. Neben Basisinformationen, wie Bundesland, Bezirk, Gemeinde, Bahn- bzw. Buslinie und Einfahrtskorridor nach Wien, beschreiben diese das standortspezifische Stellplatzangebot, die Stellplatznachfrage und den aktuellen Stand des geplanten Stellplatzausbaus sowie etwaiger provisorischer P&R- Anlagen. Die in der Datenbank enthaltenen Angaben zur Stellplatznachfrage stammen dabei aus Erhebungen in den Jahren 2011 und 2012, wobei insbesondere die P&R- Standorte im Nahbereich von Wien im Herbst bzw. Winter 2012 neu erhoben wurden. Sofern vorhanden, ist in der Datenbank das genaue Erhebungsdatum angeführt.

Bei Abschluss des Projekts wird die P&R- Datenbank, mit Stand Mitte Jänner 2013, den Auftraggebern in EDV-mäßiger Form übergeben. Das wesentlichste Qualitätsmerkmal einer solchen Datenbank ist die Aktualität. Es empfiehlt sich demnach diese, seitens der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, laufend auf Stand zu halten und periodisch auszutauschen um diese gemeinsam zu aktualisieren.

Die nachstehende **Abbildung 12** gibt einen Überblick zur Struktur der Datenbank mit den Bezeichnungen der einzelnen Merkmale sowie den zugehörigen Merkmalsinhalten.

Merkmal - Bezeichnung	Merkmal - Inhalt
land	Bundesland
bez_code	Politischer Bezirk - codiert
gem_code	Standortgemeinde - codiert
vm	Bahn bzw./ Bus
korr	Einfahrtskorridor Wien
strecke	Bahn- bzw. Buslinie
bhf_hast	Bahnhof bzw. Haltestelle (Name)
bhf_code	Bahnhof bzw. Haltestelle (VOR-Code)
pr_sum	P&R- Stellplatzanzahl (Pkw)
br_sum	Bike&Ride- Stellplatzanzahl
mo_sum	P&R- Stellplatzanzahl (einspurige Kfz)
beh_sum	P&R- Stellplatzanzahl (Behindertenstellplätze)
pr_nachf	P&R- Stellplatznachfrage (Pkw)
br_nachf	Bike&Ride- Stellplatznachfrage
mo_nachf	P&R- Stellplatznachfrage (einspurige Kfz)
beh_nachf	P&R- Stellplatznachfrage (Behindertenstellplätze)
pr_na_st	Stand P&R- Stellplatznachfrage (Pkw)
br_na_st	Stand Bike&Ride- Stellplatznachfrage
mo_na_st	Stand P&R- Stellplatznachfrage (einspurige Kfz)
be_na_st	Stand P&R- Stellplatznachfrage (Behindertenstellplätze)
pr_diff	P&R - freie Stellplätze (Pkw)
br_diff	Bike&Ride - freie Stellplätze
mo_diff	P&R - freie Stellplätze (einspurige Kfz)
beh_diff	P&R - freie Stellplätze (Behindertenstellplätze)
pr_gepl	P&R - geplante Stellplätze
br_gepl	Bike&Ride - geplante Stellplätze
gef_wann	Fertigstellung - geplante Stellplätze
pr_prov	P&R - provisorische Stellplätze
pro_wann	Fertigstellung - Provisorien
prov_na	P&R- Stellplatznachfrage (Pkw) - Provisorien
prov_na_st	Stand P&R- Stellplatznachfrage (Pkw) - Provisorien
aufgel	aufgelassene Bahnhaltstellen
bew_wien	bewirtschaftete P&R- Standorte

Abbildung 12: P&R- Datenbank – Merkmalsbezeichnungen

4.3. P&R- Analyse – Parkraumbewirtschaftung in Wien

Die Parkraumbewirtschaftung in Wien war im abgelaufenen Jahr 2012 gekennzeichnet durch eine hohe Dynamik. So wurde diese mit 1. Oktober auf den 15. Bezirk und Teile des 12., 14., 16. und 17. Bezirks ausgeweitet. Seit dem 1. Jänner 2013 sind nun weitere Teile des 14., 16. und 17. Bezirks bewirtschaftet. In einem eigenen Arbeitspaket war zu ermitteln, für wie viele MIV-EinpendlerInnen diese Maßnahmen grundsätzlich relevant sind und wie hoch, daraus abgeleitet, die Anzahl der unmittelbar davon Betroffenen ist. Zusätzlich sollten diese Analysen zur Pendlerrelevanz auch auf mögliche Ausweitungsszenarien bei der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 13., 18. und 19. ausgedehnt werden. **Abbildung 13** zeigt in einer Kartendarstellung die derzeit bewirtschafteten Bereiche in Wien, wobei die jüngst erfolgten Ausweitungen separat ausgewiesen sind. Darüber hinaus sind die Ausweitungsszenarien, welche in den nachfolgenden Berechnungen analysiert wurden, dargestellt.

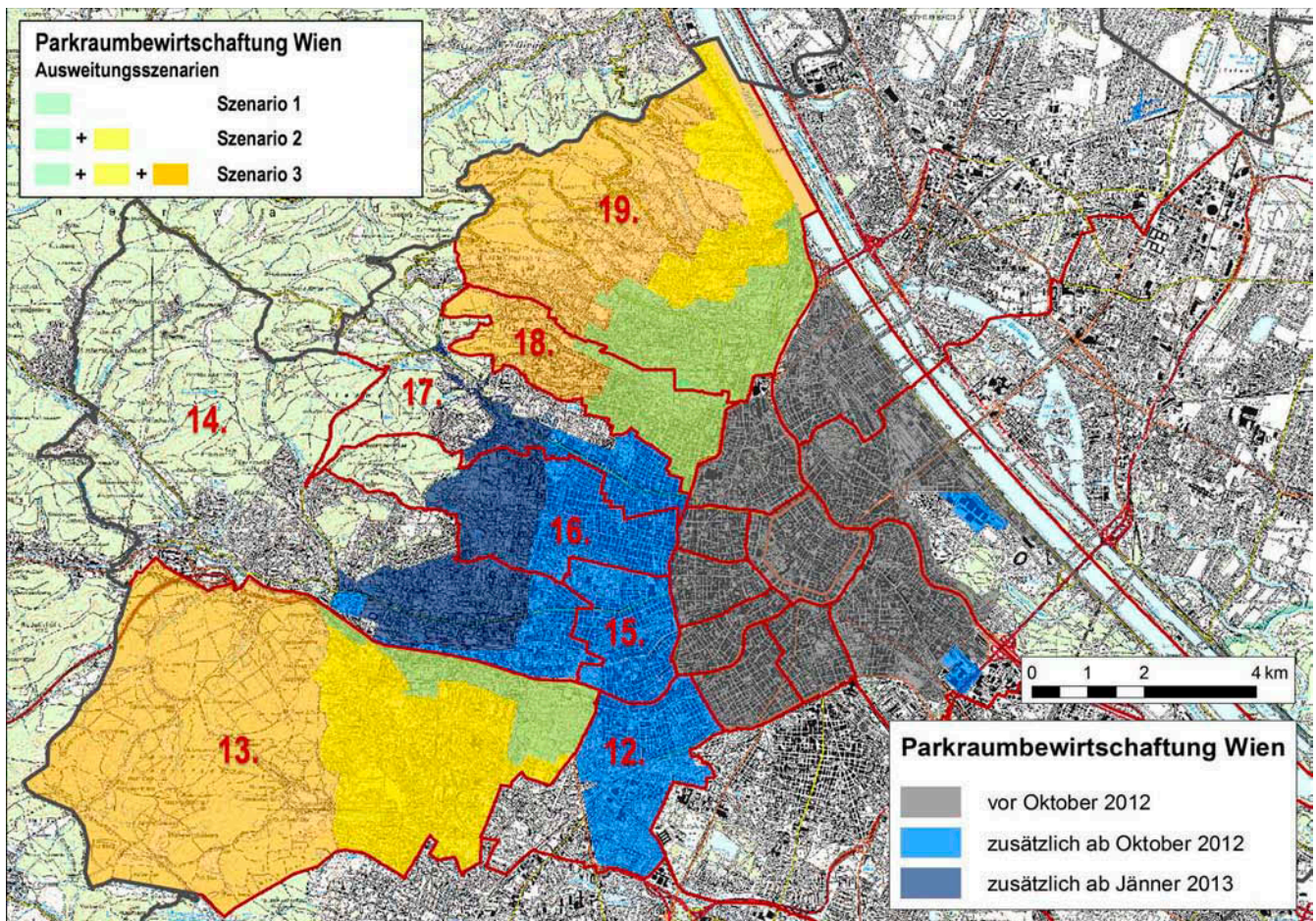


Abbildung 13: Parkraumbewirtschaftung Wien aktuell / Ausweitungsszenarien – Übersicht

4.3.1. Parkraumbewirtschaftung Wien - Pendlerrelevanz

Aus den in **Kapitel 3** angeführten Verkehrsdatengrundlagen wurden Quell- / Ziel – Matrizen für den Einpendlerverkehr aus Niederösterreich und Burgenland ermittelt. Diese liefern die Zielzählgebiete der MIV-EinpendlerInnen in Wien. Je nach Lage des Zählgebiets wurde die zugehörige Anzahl der MIV-EinpendlerInnen in dieses Gebiet, nach der dortigen Parkraumbewirtschaftungssituation, einer bestimmten Klasse zugeordnet. **Tabelle 8** zeigt die so ermittelte Pendlerrelevanz der aktuellen Parkraumbewirtschaftung in Wien, differenziert nach Erwerbs- und AusbildungspendlerInnen bzw. nach Weghäufigkeitsklassen. Demnach haben an einem Werktag (Mo bis Fr) insgesamt rd. 44% der MIV-EinpendlerInnen (56.800) ihr Fahrtziel in einem parkraumbewirtschafteten Bereich. 30% (38.750) in Bereichen, die bereits vor Oktober 2012 bewirtschaftet waren, 12% (15.900) in Bereichen, die seit Oktober 2012 und 2% (2.150) in Bereichen, die seit Jänner 2013 bewirtschaftet sind (siehe auch **Abbildung 14**). Neben der Personenanzahl wurde, auf Basis des im Rahmen der MIV-Kordonerhebung Wien 2008 ermittelten Besetzungsgrades im pendlerrelevanten Zeitsegment 5 bis 9 Uhr, die entsprechende Anzahl der Pkw berechnet.

Parkraumbewirtschaftung Wien - Pendlerrelevanz		Personen pro Werktag (Mo bis Fr)			Pkw * pro Tag	%
		mind. 3-4 mal pro Woche	weniger als 3 mal pro Woche	Σ		
Fahrtziel in Bereichen mit vor 10-2012 bestehender Parkraumbewirtschaftung ohne Sondersituation 15. Bezirk	zur Arbeit	31.251	6.192	37.443	33.124	29,78%
	zur Schule / Ausbildung	843	469	1.312		
	Σ	32.094	6.661	38.755		
Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung neu ab 10-2012	zur Arbeit	12.956	1.957	14.913	13.556	12,19%
	zur Schule / Ausbildung	548	400	948		
	Σ	13.504	2.357	15.861		
Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung neu ab 01-2013	zur Arbeit	1.695	280	1.975	1.838	1,65%
	zur Schule / Ausbildung	115	61	176		
	Σ	1.810	341	2.151		
Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung neu gesamt	zur Arbeit	14.651	2.237	16.888	15.395	13,84%
	zur Schule / Ausbildung	663	461	1.124		
	Σ	15.314	2.698	18.012		
Fahrtziel in Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung	zur Arbeit	57.759	9.439	67.198	62.707	56,38%
	zur Schule / Ausbildung	4.374	1.795	6.169		
	Σ	62.133	11.234	73.367		
MIV - EinpendlerInnen mit Fahrtziel in Wien insgesamt	zur Arbeit	103.661	17.868	121.529		
	zur Schule / Ausbildung	5.880	2.725	8.605		
	Σ	109.541	20.593	130.134		

* Besetzungsgrad = 1,17 (5 bis 9 Uhr)

Tabelle 8: Parkraumbewirtschaftung Wien aktuell – Pendlerrelevanz im MIV

Analog zur Pendlerrelevanz im Zusammenhang mit der aktuellen Situation der Parkraumbewirtschaftung in Wien, wurden entsprechende Berechnungen ebenso für mögliche Ausweitungsszenarien in den Bezirken 13., 18. und 19. gemacht. Die Ergebnisse zeigt **Tabelle 9**. Eine Parkraumbewirtschaftung gemäß Ausweitungsszenario 1 in allen drei Bezirken (siehe **Abbildung 13**) wäre für insgesamt rd. 4.800, eine im gesamten Areal der drei Bezirke (Ausweitungsszenario 3) für insgesamt rd. 8.100 EinpendlerInnen relevant. Die differenzierten Berechnungen in drei Szenarien für den 13. bzw. 19. Bezirk und zwei Szenarien für den 18. Bezirk erlauben die Beurteilung unterschiedlich abgegrenzter Ausweigungsvarianten.

Parkraumbewirtschaftung Wien Ausweitungsszenarien - Pendlerrelevanz			Personen pro Werktag (Mo bis Fr)			Pkw * pro Tag	% von MIV- EinpendlerInnen mit Fahrtziel in Wien
			mind. 3-4 mal pro Woche	weniger als 3 mal pro Woche	Σ		
13. Bezirk - Hietzing	Szenario 1	zur Arbeit	1.078	176	1.254	1.187	1,07%
		zur Schule / Ausbildung	32	103	135		
		Σ	1.110	279	1.389		
	Szenario 2	zur Arbeit	3.148	323	3.471	3.369	3,03%
		zur Schule / Ausbildung	348	123	471		
		Σ	3.496	446	3.942		
Szenario 3	zur Arbeit	3.161	323	3.484	3.380	3,04%	
	zur Schule / Ausbildung	348	123	471			
	Σ	3.509	446	3.955			
18. Bezirk - Währing	Szenario 1	zur Arbeit	856	250	1.106	1.135	1,02%
		zur Schule / Ausbildung	222	0	222		
		Σ	1.078	250	1.328		
	Szenario 3	zur Arbeit	989	270	1.259	1.282	1,15%
zur Schule / Ausbildung		241	0	241			
Σ		1.230	270	1.500			
19. Bezirk - Döbling	Szenario 1	zur Arbeit	1.456	337	1.793	1.776	1,60%
		zur Schule / Ausbildung	285	0	285		
		Σ	1.741	337	2.078		
	Szenario 2	zur Arbeit	1.750	368	2.118	2.151	1,93%
		zur Schule / Ausbildung	399	0	399		
		Σ	2.149	368	2.517		
Szenario 3	zur Arbeit	1.768	470	2.238	2.265	2,04%	
	zur Schule / Ausbildung	412	0	412			
	Σ	2.180	470	2.650			
Σ	Szenario 1	zur Arbeit	3.390	763	4.153	4.098	3,68%
		zur Schule / Ausbildung	539	103	642		
		Σ	3.929	866	4.795		
	Szenario 3	zur Arbeit	5.918	1.063	6.981	6.927	6,23%
zur Schule / Ausbildung		1.001	123	1.124			
Σ		6.919	1.186	8.105			

* Besetzungsgrad = 1,17 (5 bis 9 Uhr)

Tabelle 9: Ausweitungsszenarien Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV

Eine zusammengefasste Veranschaulichung der Gesamtsituation der Parkraumbewirtschaftung in Wien, im Hinblick auf die Relevanz für MIV-EinpendlerInnen, zeigt das nachstehende Diagramm in **Abbildung 14**. Neben dem aktuellen Stand wurde darin auch das aus funktioneller Sicht realistischste Ausweitungsszenario 1 in den Bezirken 13., 18. und 19. dargestellt. Es zeigt sich, dass 52% der MIV-EinpendlerInnen auch bei Realisierung des Ausweitungsszenarios 1 ihr Fahrtziel auch künftig in nicht parkraumbewirtschafteten Bereichen Wiens haben. Für 4% der MIV-EinpendlerInnen wäre das Ausweitungsszenario relevant.

MIV-EinpendlerInnen mit Fahrtzielen in Bereichen mit:

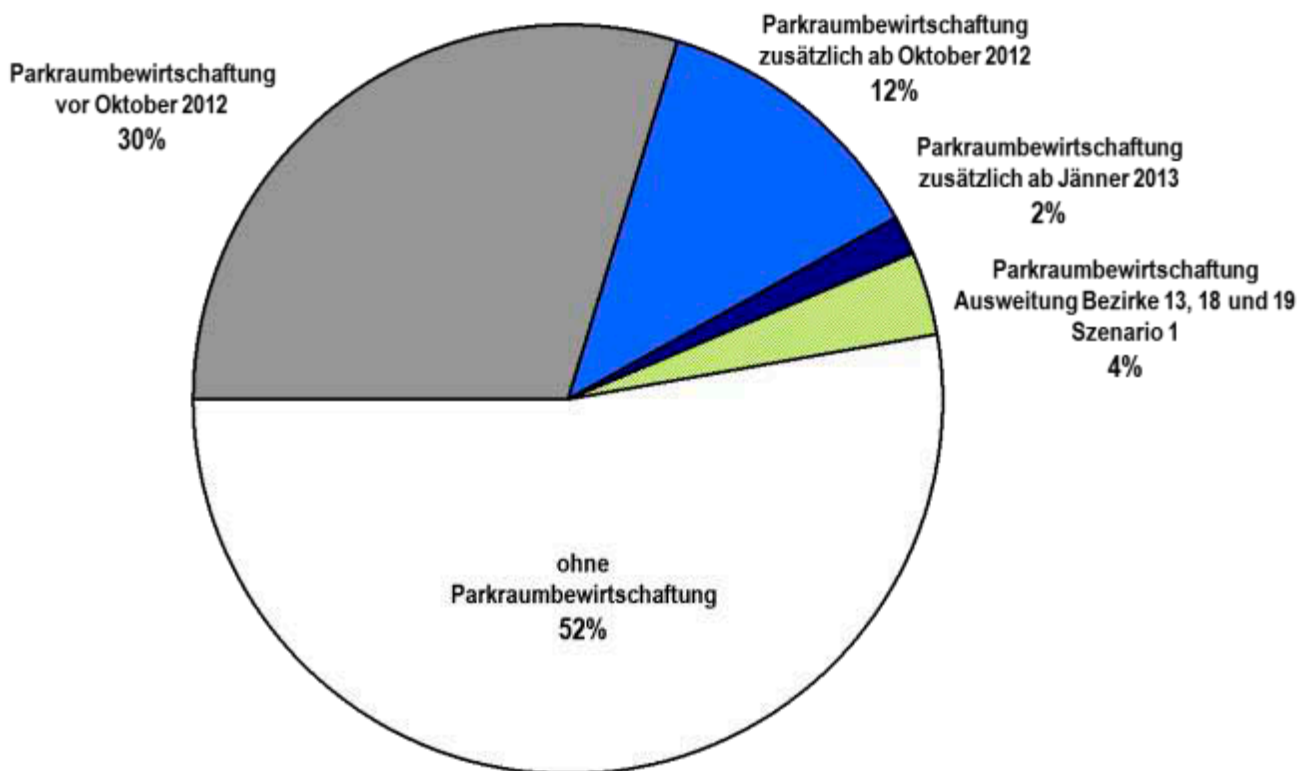


Abbildung 14: Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV (Diagramm)

Ausgehend von jenen MIV-EinpendlerInnen, für die aktuelle Parkraumbewirtschaftungserweiterungen in Wien seit Oktober 2012 **grundsätzlich relevant** sind, dargestellt in der nachstehenden **Tabelle 10** bzw. der **Abbildung 15**, wurden nun in weiterer Folge die von dieser Maßnahme **betroffenen** MIV-EinpendlerInnen aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Wien ermittelt (siehe **Kapitel 4.3.2**).

Parkraumbewirtschaftung Wien - Pendlerrelevanz		Personen pro Werktag (Mo bis Fr)			Pkw * pro Tag			%
		NÖ	Bgld	Σ	NÖ	Bgld	Σ	
Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung neu ab 10-2012	zur Arbeit	12.676	1.167	13.843	11.550	1.043	12.593	9,68%
	zur Schule / Ausbildung	838	53	891				
	Σ	13.514	1.220	14.734				
Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung neu ab 01-2013	zur Arbeit	1.797	130	1.927	1.624	111	1.735	1,33%
	zur Schule / Ausbildung	103	0	103				
	Σ	1.900	130	2.030				
Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung neu gesamt	zur Arbeit	14.473	1.297	15.770	13.174	1.154	14.328	11,01%
	zur Schule / Ausbildung	941	53	994				
	Σ	15.414	1.350	16.764				
Fahrtziel in Bereichen Parkraumbewirtschaftung Ausweitungsszenario 1	zur Arbeit	3.275	518	3.793	3.066	468	3.534	2,72%
	zur Schule / Ausbildung	312	30	342				
	Σ	3.587	548	4.135				

Tabelle 10: Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV für NÖ und Bgld (Ost-Region)

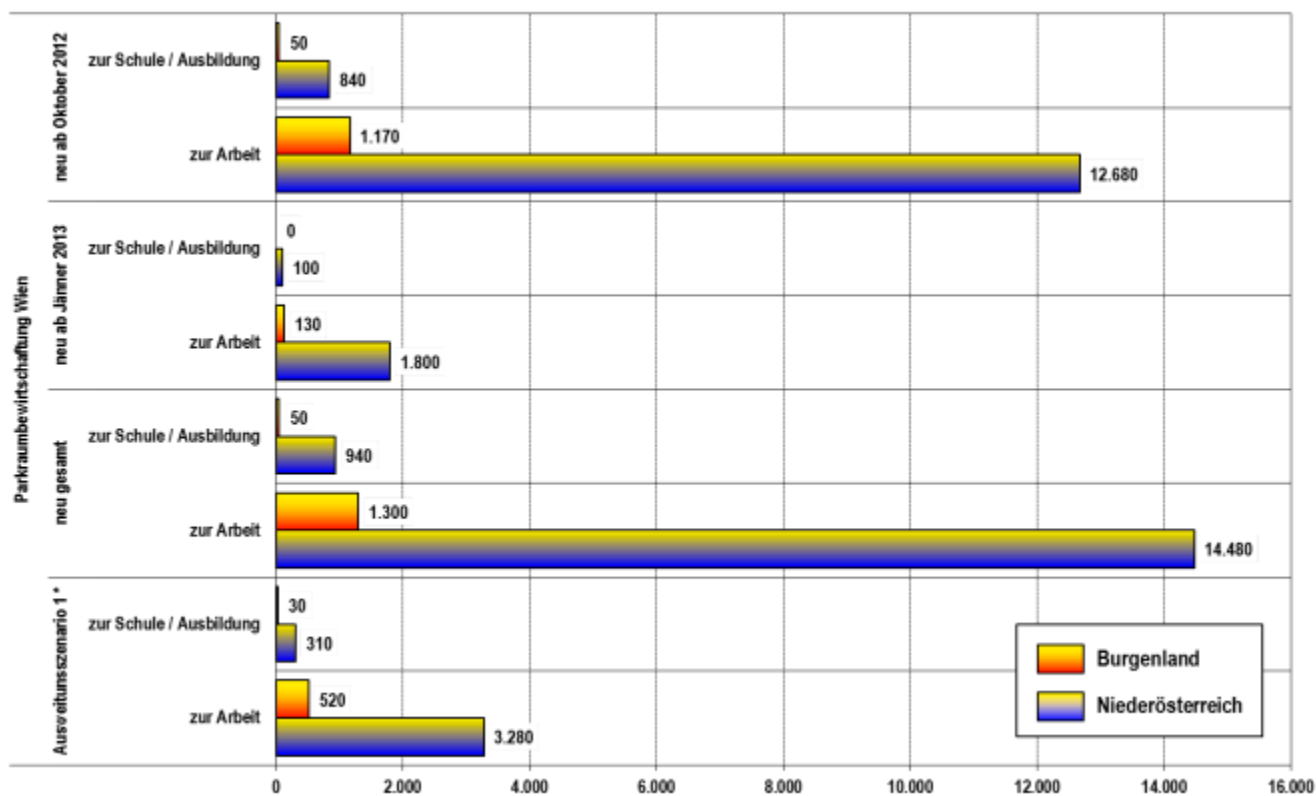


Abbildung 15: Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV für NÖ und Bgld (Diagramm)

4.3.2. Parkraumbewirtschaftung Wien - Betroffenheit

Die Berechnung der betroffenen MIV-EinpendlerInnen erfolgte, ausgehend von der in **Kapitel 4.3.1** behandelten Pendlerrelevanz, in einzelnen Bearbeitungsschritten.

Dabei wurde zuerst der Anteil jener MIV-EinpendlerInnen ermittelt, die ihr Fahrzeug bereits vor Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Stellplätzen abseits des öffentlichen Straßenraums (öffentliche bzw. private Garagen, Firmenparkplätze, Innenhöfe, etc.) abgestellt haben bzw. die Möglichkeit dazu haben. Als Basis für die Ermittlung dieses Anteilswerts wurden diesbezügliche Befragungsergebnisse aus der *Pendlerstudie 2005*, *FESSEL-GfK*, *Wolf-Eberl Marktforschung* bzw. der Studie *Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien 2008 (SoWi 2008)* herangezogen. Der so ermittelte Anteil von derart „Nicht-Betroffenen“ beträgt 30%. Um diesen Wert wurde die Anzahl MIV-EinpendlerInnen mit Fahrtziel in den neu bewirtschafteten Bereichen reduziert.

In einem zweiten Schritt wurden, in Abstimmung mit den Auftraggebern, Ergebnisse des Modellansatzes aus der Studie *Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, ZIS+P Verkehrsplanung 2012* in den Berechnungen verwendet. Berechnungsbasis bilden in dieser Studie die im öffentlichen Straßenraum in den bewirtschafteten Bereichen abgestellten Fahrzeuge. Diese wurden aus Parkraumerhebungen in den betroffenen Gebieten und darauf aufbauenden Hochrechnungen ermittelt. Im Wege einer Modellbetrachtung wurden für die unterschiedlichen Handlungsoptionen der LenkerInnen dieser Fahrzeuge, nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, entsprechende Anteilswerte ermittelt. Demzufolge melden 20% ihren Hauptwohnsitz in Wien und kaufen eine Parkkarte („Parkpickerl“). Diese Menge wurde vorab in Abzug gebracht. Die verbleibende Anzahl teilt sich wie folgt auf:

- 30,0% verlegen ihren Stellplatz in nicht bewirtschaftete Bereiche
- **38,0%** **nutzen ein anderes Verkehrsmittel**
- 13,0% bilden eine Fahrgemeinschaft
- 18,0% nutzen eine öffentliche bzw. private Garage
- 1,0% erhalten eine Ausnahmegenehmigung



Für die Ermittlung der unmittelbar von der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung betroffenen MIV-EinpendlerInnen, die infolge dessen ein anderes Verkehrsmittel nutzen, ist der Anteilswert von 38% maßgeblich. Unter Berücksichtigung jener Personen, die ihr Fahrzeug auf Stellplätzen abseits des öffentlichen Straßenraums abstellen können (30%), sowie jener, die ihren Hauptwohnsitz nach Wien verlegen und eine Parkkarte kaufen (20%), ergibt dies, gemäß dem Modellansatz von ZIS+P, einen Anteil von 21,3% betroffener MIV-EinpendlerInnen, die potenziell P&R bzw. Bike&Ride nutzen könnten.

Aus der in Kapitel 4.3.1 errechneten Pendlerrelevanz für die Ost-Region (Niederösterreich und Burgenland) (siehe Tabelle 10) wurde, unter Anwendung des Anteilswertes von 21,3%, die Anzahl von der Parkraumbewirtschaftungsausweitung (Oktober 2012 bzw. Jänner 2013) unmittelbar betroffenen MIV-EinpendlerInnen aus Niederösterreich und dem Burgenland ermittelt. Die nachfolgende **Tabelle 11** zeigt das Ergebnis dieser Berechnungen. Neben der Gesamtanzahl der betroffenen MIV-EinpendlerInnen aus Niederösterreich und dem Burgenland, sind auch die Ergebnisse für die einzelnen Politischen Bezirke der beiden Bundesländer sowie die einzelnen Zielbezirken in Wien enthalten. Insgesamt sind rd. 3.300 niederösterreichische und rd. 300 burgenländische MIV-EinpendlerInnen unmittelbar betroffen. Die mengenmäßig stärksten Quellbezirke in Niederösterreich sind Wien-Umgebung mit rd. 580, Mödling mit rd. 510, Baden mit rd. 340 und Gänserndorf mit rd. 230 bzw. im Burgenland Eisenstadt-Umgebung mit rd. 70, Neusiedl am See mit rd. 65 sowie Mattersburg und Oberpullendorf mit je rd. 50 MIV-EinpendlerInnen. Betrachtet man die Fahrtziele der betroffenen MIV-EinpendlerInnen so haben rd. 44% ihr Fahrtziel im Bezirk Meidling, rd. 19% in Penzing, rd. 18% in Rudolfsheim-Fünfhaus, rd. 14% in Ottakring und rd. 5% in Hernals.

Ergänzend zur **Tabelle 11** zeigt die Kartendarstellung in **Abbildung 16** die Quellgemeinden der betroffenen MIV-EinpendlerInnen aus Niederösterreich und dem Burgenland nach der jeweiligen Anzahl klassifiziert und farblich hinterlegt. Die in **Tabelle 11** und **Abbildung 16** gezeigten Ergebnisse basieren auf der gesamten, im Oktober 2012 sowie im Jänner 2013, umgesetzten Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien.

Ausgangsort - Politischer Bezirk	Fahrtziel im neu parkraumbewirtschafteten Bereich in Wien					
	Wien 12.	Wien 14.	Wien 15.	Wien 16.	Wien 17.	Σ
Eisenstadt Umgebung	48	6	5	5	4	68
Neusiedl am See	43	8	4	3	5	63
Mattersburg	33	4	3	5	3	48
Oberpullendorf	31	5	3	5	4	48
Oberwart	32	5	3	3	1	44
Eisenstadt - Stadt	7	1	1	1	1	11
Rust	3				1	4
Güssing	3	1				4
Burgenland gesamt	200	30	19	22	19	290
Wien Umgebung	186	176	96	94	31	583
Mödling	286	80	76	50	17	509
Baden	192	51	52	32	9	336
Gänserndorf	98	39	42	40	12	231
Tulln	57	62	25	42	16	202
Korneuburg	77	26	43	35	13	194
St. Pölten - Land	53	61	33	31	11	189
Mistelbach	46	20	24	23	7	120
Neunkirchen	41	17	41	11	4	114
Wiener Neustadt - Land	53	17	29	1	1	110
Bruck an der Leitha	46	13	20	19	6	104
Melk	23	18	29	14	4	88
Hollabrunn	27	14	14	15	6	76
Krems - Land	21	9	19	8	1	58
Wiener Neustadt - Stadt	32	7	10	6	1	56
Scheibbs	14	7	14	9	5	49
Amstetten	23	4	11	6	2	46
Sankt Pölten - Stadt	18	9	9	7	2	45
Horn	14	6	9	6	3	38
Zwettl	12	1	7	5	2	36
Gmünd	6	8	7	6	3	30
Waidhofen an der Thaya	11	4	8	3	1	27
Krems an der Donau	8	3	3	5	1	20
Lilienfeld	6		5	1	1	13
Waidhofen an der Ybbs		1	1			2
Niederösterreich gesamt	1.350	662	627	478	159	3.276
Gesamt	1.550	593	619	410	178	3.566

Tabelle 11: MIV-EinpendlerInnen von Parkraumbewirtschaftungsausweitung betroffen

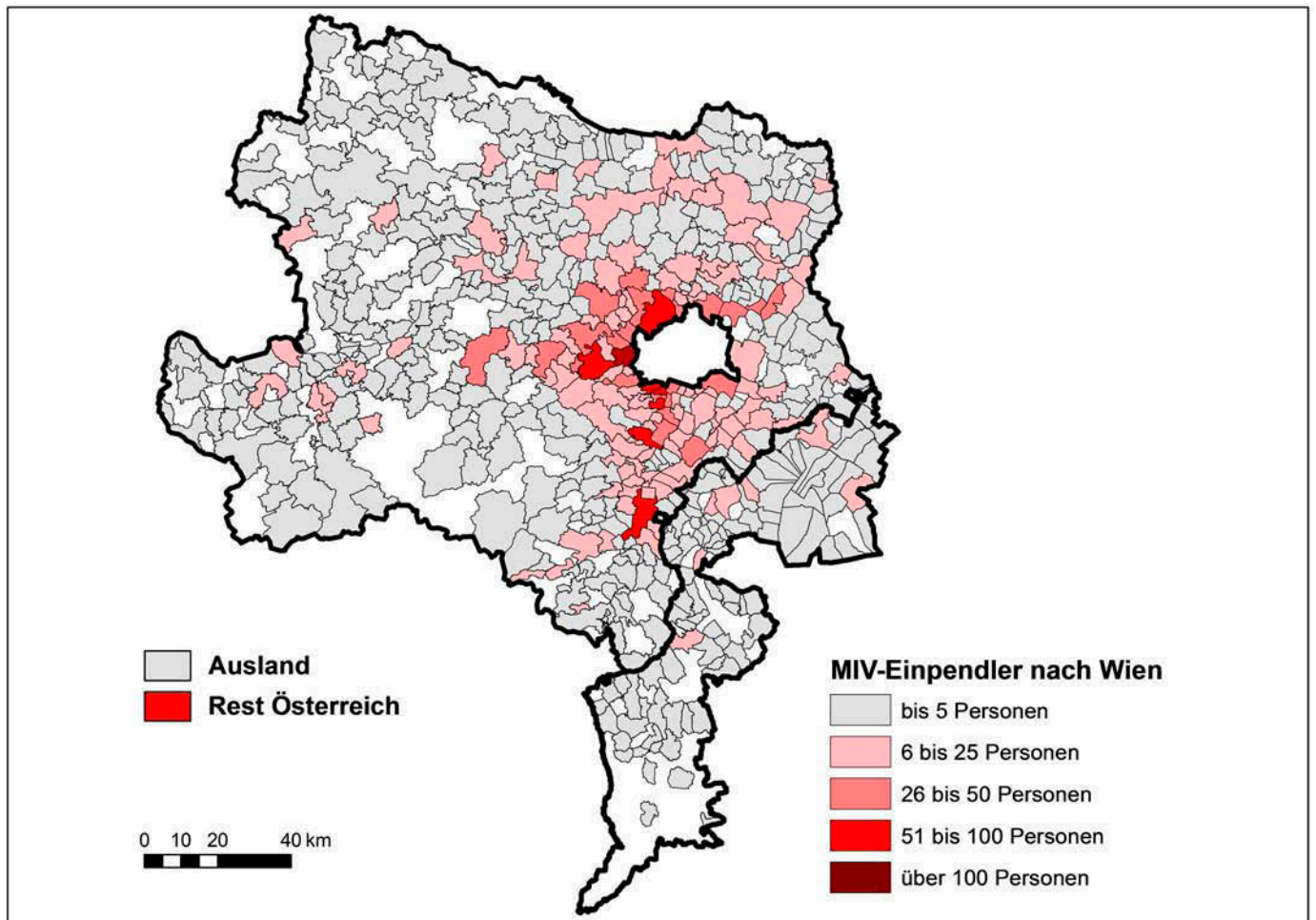


Abbildung 16: Quellgemeinden - MIV-EinpendlerInnen von Parkraumbewirtschaftungsausweitung betroffen

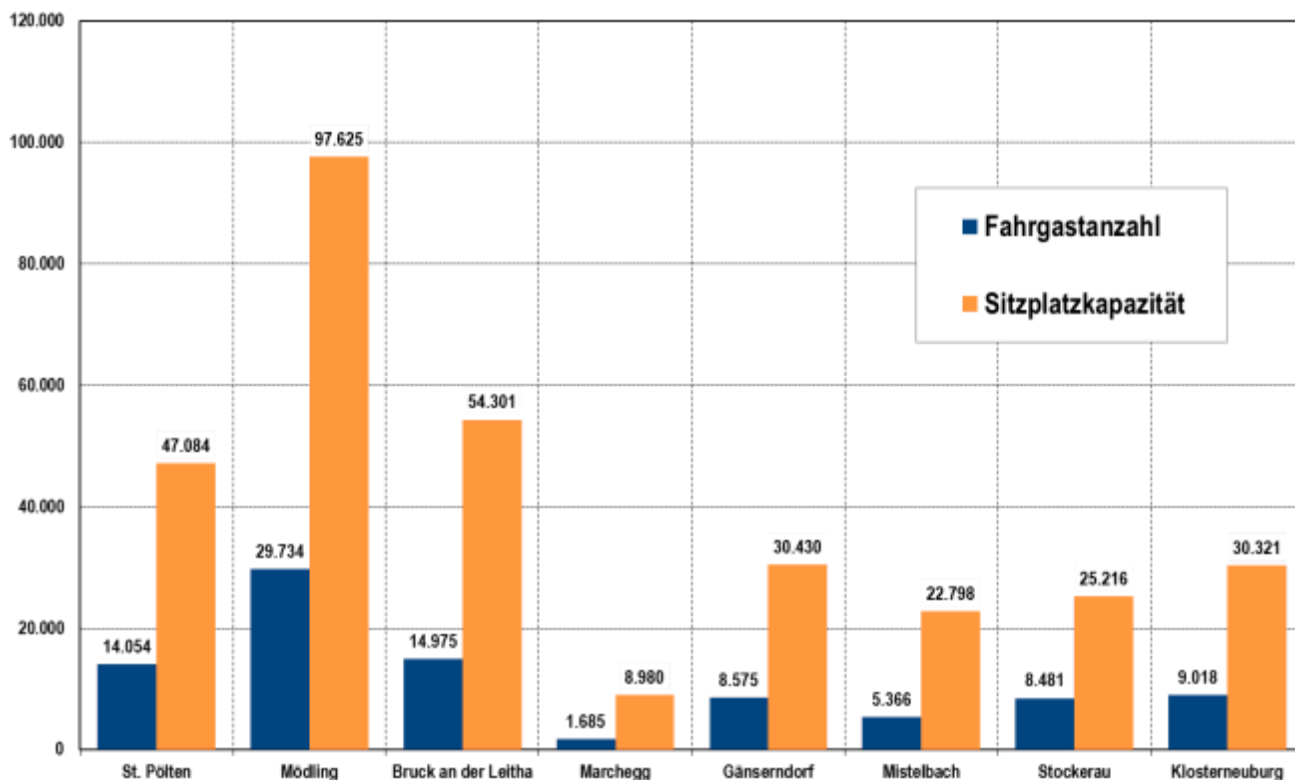


Abbildung 17: Schiene – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

Einfahrtskorridor nach Wien	Zeitsegment					Gesamt
	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis Betriebsende	
St. Pölten	35,3%	20,8%	18,6%	24,5%	6,4%	25,0%
Breitenfurt	28,5%	12,4%	15,8%	12,9%	3,4%	15,8%
Mödling	30,0%	14,9%	18,7%	15,8%	8,3%	20,4%
Bruck an der Leitha	28,9%	19,9%	18,0%	24,8%	17,6%	22,7%
Marchegg	44,1%	67,7%	23,9%	20,3%	11,4%	30,8%
Gänserndorf	20,7%	11,3%	9,7%	8,4%	5,8%	12,4%
Mistelbach	31,6%	10,3%	12,8%	16,8%	7,6%	20,3%
Stockerau	37,4%	27,9%	25,9%	21,1%	12,2%	29,5%
Klosterneuburg	32,8%	19,9%	35,3%	25,2%	23,5%	27,8%
Gesamt	31,4%	18,6%	19,2%	19,3%	11,3%	22,0%

Tabelle 13: Linienbus – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

4.4. Bedienungshäufigkeit und Auslastung entlang der ÖV- Hauptachsen

Ziel der Analysen in diesem Kapitel ist es, anhand des Angebots und der zugehörigen Nachfrage im bestehenden, die Wiener Stadtgrenze querenden ÖV, etwaige Kapazitätsengpässe zu ermitteln. Im Zusammenhang mit P&R und Bike&Ride ist dies insofern von Interesse, als eine Attraktivierung in diesem Segment durch die Schaffung von zusätzlichen Stellplatzkapazitäten an den einzelnen Standorten unmittelbar mit entsprechenden freien Sitzplatzkapazitäten im zugehörigen Zugs- bzw. Busangebot zusammen hängt.

Eine Gegenüberstellung der Sitzplatzkapazität mit der Anzahl der Fahrgäste an der Wiener Stadtgrenze in Fahrrichtung stadteinwärts nach Einfahrtskorridoren für einen Werktag (Mo bis Fr) bzw. nach planungsrelevanten Zeitsegmenten aus der ÖV-Kordonenerhebung Wien 2009-10 zeigt sowohl im Zug- als auch im Busverkehr erwartungsgemäß keine Kapazitätsengpässe. Die entsprechenden Ergebnisse sind für den Zugverkehr in **Abbildung 17** und der zugehörigen **Tabelle 12** sowie für den Linienbusverkehr in **Abbildung 18** und zugehöriger **Tabelle 13** dargestellt.

Einfahrtskorridor nach Wien	Zeitsegment					Gesamt
	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis Betriebsende	
St. Pölten	42,0%	24,6%	25,9%	27,3%	23,8%	29,8%
Mödling	50,6%	25,5%	28,4%	26,6%	11,8%	30,5%
Bruck an der Leitha	44,9%	31,9%	20,5%	25,8%	12,0%	27,6%
Marchegg	36,1%	19,3%	9,9%	13,6%	5,6%	18,8%
Gänserndorf	66,2%	20,9%	16,9%	13,8%	4,4%	28,2%
Mistelbach	56,2%	13,9%	10,5%	13,9%	4,2%	23,5%
Stockerau	64,9%	22,3%	24,3%	21,8%	6,9%	33,6%
Klosterneuburg	53,6%	21,7%	14,7%	19,0%	6,4%	29,7%
Gesamt	51,7%	24,2%	21,7%	23,3%	11,3%	29,0%

Tabelle 12: Schiene – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

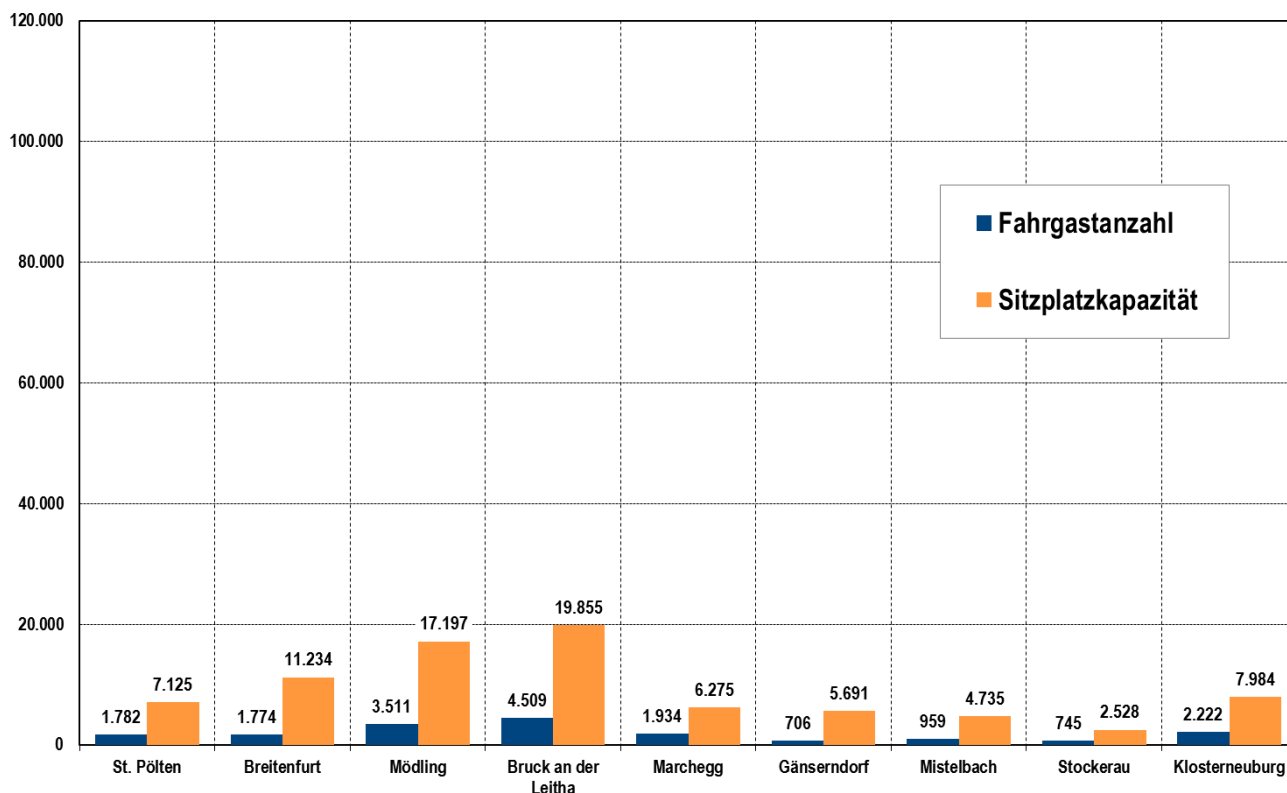


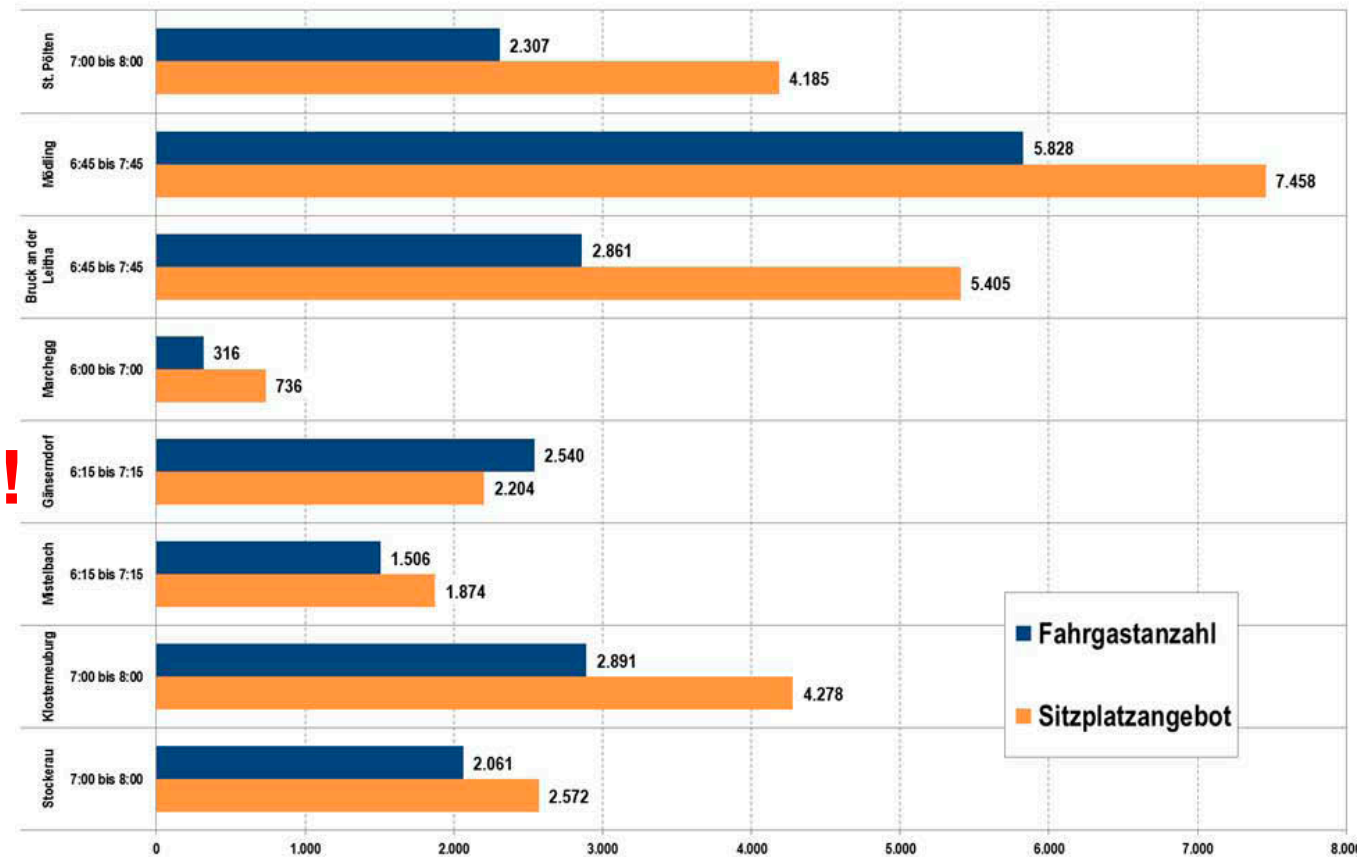
Abbildung 18: Linienbus – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

Ein differenzierteres Bild im Hinblick auf die Sitzplatzauslastung im ÖV in Fahrtrichtung stadteinwärts liefert die Auswertung für die jeweilige Hauptverkehrszeit (HVZ) bzw. Spitzenstunde an der Wiener Stadtgrenze. Generell liegen die korridorweise unterschiedlichen Spitzenstunden im Zeitraum von 6 bis 8 Uhr. Die entsprechenden Ergebnisse sind für den Zugverkehr in **Abbildung 19** und der zugehörigen **Tabelle 14** sowie für den Busverkehr in **Abbildung 20** und zugehöriger **Tabelle 15** dargestellt.

Im Gegensatz zum Linienbusverkehr, wo auch in der HVZ ausreichend freie Sitzplatzkapazitäten in sämtlichen Korridoren vorhanden sind, ergeben sich im Zugverkehr in den Korridoren Stockerau, Mistelbach und vor allem im Korridor Gänserndorf Auslastungen der Sitzplatzkapazität von mehr als 100% und demzufolge stehende Fahrgäste. Beschränkt sich diese Situation bei den Korridoren Stockerau und Mistelbach auf jeweils eine Viertelstunde innerhalb der Spitzenstunde, so ist beim Korridor Gänserndorf diese Überbelegung auch im Mittel über die gesamte Spitzenstunde (115%) gegeben. Unter den restlichen sind die Korridore Mödling mit 78% und der Korridor Klosterneuburg mit 68% jene mit der höchsten Auslastung.

Einfahrtskorridor nach Wien	HVZ - Spitzenstunde	Fahrgastanzahl - Stadtgrenze	Sitzplatzangebot	Auslastung in %
St. Pölten 7 ⁰⁰ bis 8 ⁰⁰	7:00 bis 7:15	295	575	51,3%
	7:15 bis 7:30	764	1249	61,2%
	7:30 bis 7:45	488	1013	48,2%
	7:45 bis 8:00	760	1348	56,4%
	Σ	2307	4185	55,1%
Mödling 6 ⁴⁵ bis 7 ⁴⁵	6:45 bis 7:00	1498	2200	68,1%
	7:00 bis 7:15	1415	1677	84,4%
	7:15 bis 7:30	1639	2086	78,6%
	7:30 bis 7:45	1276	1495	85,4%
	Σ	5828	7458	78,1%
Bruck an der Leitha 6 ⁴⁵ bis 7 ⁴⁵	6:45 bis 7:00	868	2159	40,2%
	7:00 bis 7:15	958	1142	83,9%
	7:15 bis 7:30	298	810	36,8%
	7:30 bis 7:45	737	1294	57,0%
	Σ	2861	5405	52,9%
Marchegg 6 ⁰⁰ bis 7 ⁰⁰	6:00 bis 6:15	69	300	23,0%
	6:15 bis 6:30	247	436	56,7%
	6:30 bis 6:45	0	0	–
	6:45 bis 7:00	0	0	–
	Σ	316	736	42,9%
Gänserndorf 6 ¹⁵ bis 7 ¹⁵	6:15 bis 6:30	408	368	110,9%
	6:30 bis 6:45	644	550	117,1%
	6:45 bis 7:00	611	368	166,0%
	7:00 bis 7:15	877	918	95,5%
	Σ	2540	2204	115,2%
Mistelbach 6 ¹⁵ bis 7 ¹⁵	6:15 bis 6:30	466	550	84,7%
	6:30 bis 6:45	228	199	114,6%
	6:45 bis 7:00	180	368	48,9%
	7:00 bis 7:15	632	757	83,5%
	Σ	1506	1874	80,4%
Stockerau 7 ⁰⁰ bis 8 ⁰⁰	7:00 bis 7:15	998	918	108,7%
	7:15 bis 7:30	473	736	64,3%
	7:30 bis 7:45	590	918	64,3%
	7:45 bis 8:00	0	0	–
	Σ	2061	2572	80,1%
Klosterneuburg 7 ⁰⁰ bis 8 ⁰⁰	7:00 bis 7:15	864	1125	76,8%
	7:15 bis 7:30	1044	1598	65,3%
	7:30 bis 7:45	373	567	65,8%
	7:45 bis 8:00	610	988	61,7%
	Σ	2891	4278	67,6%

Tabelle 14: Schiene – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien



! – Auslastung über die gesamte Spitzenstunde > 100%

Abbildung 19: Schiene – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

Im Linienbusverkehr ergeben sich in der jeweiligen Spitzenstunde die höchsten Auslastungen in den Korridoren Marchegg mit 66%, Mistelbach mit 51% und Breitenfurt mit 50%.

Einfahrtskorridor nach Wien	HVZ - Spitzenstunde	Fahrgastanzahl - Stadtgrenze	Sitzplatzangebot	Auslastung in %
St. Pölten 6 ¹⁵ bis 7 ¹⁵	6:15 bis 6:30	72	245	29,4%
	6:30 bis 6:45	51	196	26,0%
	6:45 bis 7:00	175	293	59,7%
	7:00 bis 7:15	148	195	75,9%
	Σ	446	929	48,0%
Breitenfurt 6 ³⁰ bis 7 ³⁰	6:30 bis 6:45	94	310	30,3%
	6:45 bis 7:00	160	293	54,6%
	7:00 bis 7:15	250	407	61,4%
	7:15 bis 7:30	83	163	50,9%
	Σ	587	1173	50,0%
Mödling 6 ¹⁵ bis 7 ¹⁵	6:15 bis 6:30	122	390	31,3%
	6:30 bis 6:45	82	375	21,9%
	6:45 bis 7:00	285	600	47,5%
	7:00 bis 7:15	333	825	40,4%
	Σ	822	2190	37,5%
Bruck an der Leitha 6 ⁴⁵ bis 7 ⁴⁵	6:45 bis 7:00	177	440	40,2%
	7:00 bis 7:15	386	684	56,4%
	7:15 bis 7:30	89	261	34,1%
	7:30 bis 7:45	135	375	36,0%
	Σ	787	1760	44,7%
Marchegg 6 ³⁰ bis 7 ³⁰	6:30 bis 6:45	132	189	69,8%
	6:45 bis 7:00	68	93	73,1%
	7:00 bis 7:15	114	204	55,9%
	7:15 bis 7:30	86	124	69,4%
	Σ	400	610	65,6%
Gänserndorf 6 ³⁰ bis 7 ³⁰	6:30 bis 6:45	18	80	22,5%
	6:45 bis 7:00	52	114	45,6%
	7:00 bis 7:15	67	127	52,8%
	7:15 bis 7:30	27	129	20,9%
	Σ	164	450	36,4%
Mistelbach 6 ⁴⁵ bis 7 ⁴⁵	6:45 bis 6:59	91	163	55,8%
	7:00 bis 7:14	50	114	43,9%
	7:15 bis 7:30	143	277	51,6%
	7:30 bis 7:45	0	0	–
	Σ	284	554	51,3%
Stockerau 7 ⁰⁰ bis 8 ⁰⁰	7:00 bis 7:15	91	244	37,3%
	7:15 bis 7:30	80	114	70,2%
	7:30 bis 7:45	85	179	47,5%
	7:45 bis 8:00	38	65	58,5%
	Σ	294	602	48,8%
Klosterneuburg 6 ⁴⁵ bis 7 ⁴⁵	6:45 bis 7:00	52	212	24,5%
	7:00 bis 7:15	169	293	57,7%
	7:15 bis 7:30	118	228	51,8%
	7:30 bis 7:45	61	114	53,5%
	Σ	400	847	47,2%

Tabelle 15: Linienbus – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

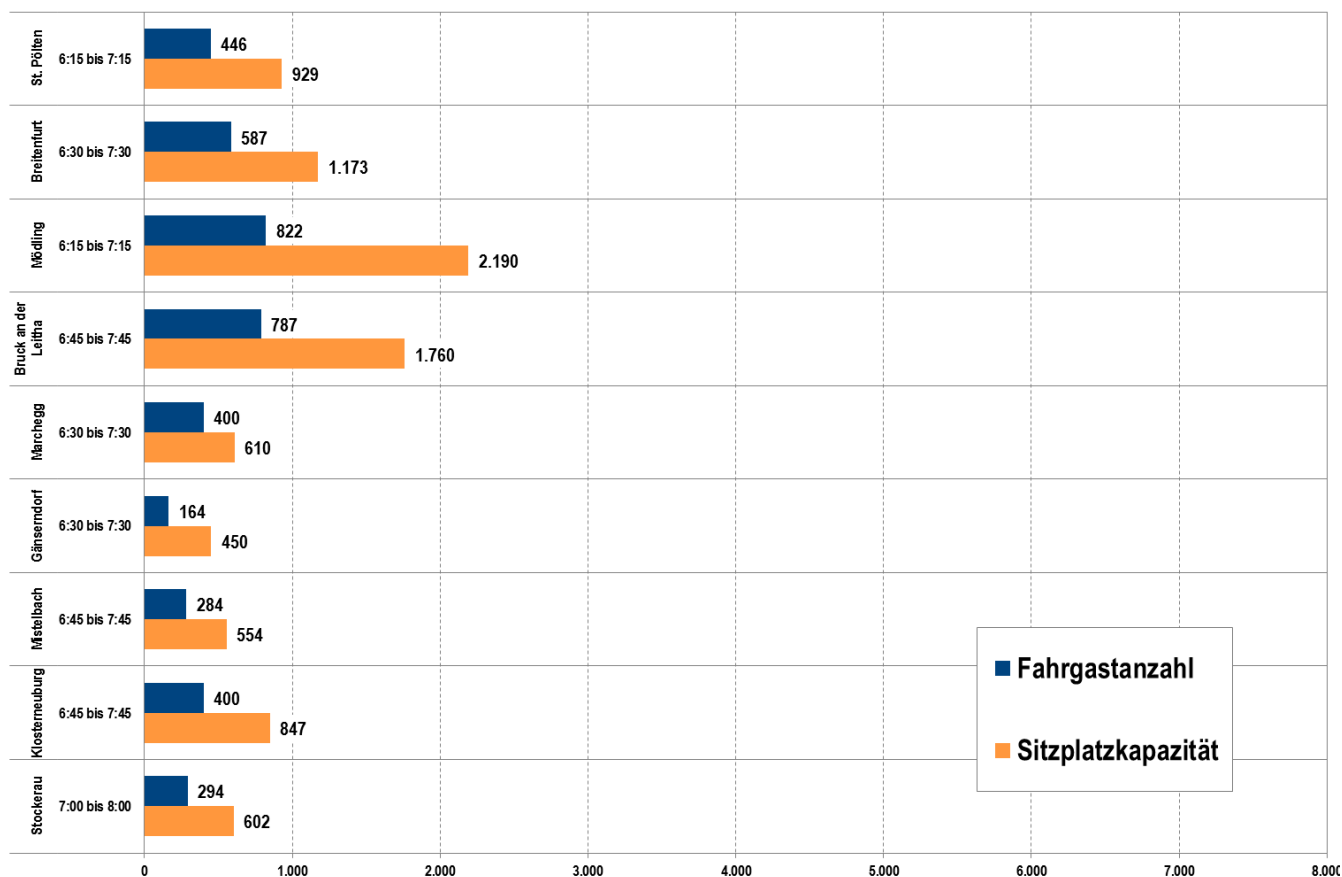


Abbildung 20: Linienbus – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

Die korridorweisen Auswertungen zum Zug- bzw. Buskursangebot sind in der nachstehenden **Abbildung 21** für die Schiene und in **Abbildung 22** für den Linienbus dargestellt. Tabellarische Auswertungen mit einer zusätzlichen Differenzierung nach planungsrelevanten Zeitsegmenten zeigen die **Tabelle 16** (Schiene) und die **Tabelle 17** (Linienbus).

Das stärkste Zugangebot ergibt sich für den Korridor Mödling mit 321, gefolgt vom Korridor Bruck an der Leitha mit 182 und St. Pölten mit 126 Zügen über den ganzen Werktag (Mo bis Fr) in Fahrtrichtung stadteinwärts. Kein Zugangebot gibt es im Korridor Breitenfurt. Bei der Interpretation der Zahlen für die Korridore Mödling und Bruck an der Leitha ist zu beachten, dass über diese Korridore mit der Badner Bahn bzw. mit dem City Airport Train (CAT) jeweils ein dicht vertaktetes Verkehrsmittel zusätzlich zum restlichen Schienenangebot fährt. Im Linienbusverkehr sind die Korridore mit der höchsten Anzahl an Buskursen Bruck an der Leitha mit 399, Mödling mit 321 und Breitenfurt, nicht zuletzt aufgrund des starken Schülerverkehrs in diesem Korridor, mit 226 Buskursen.

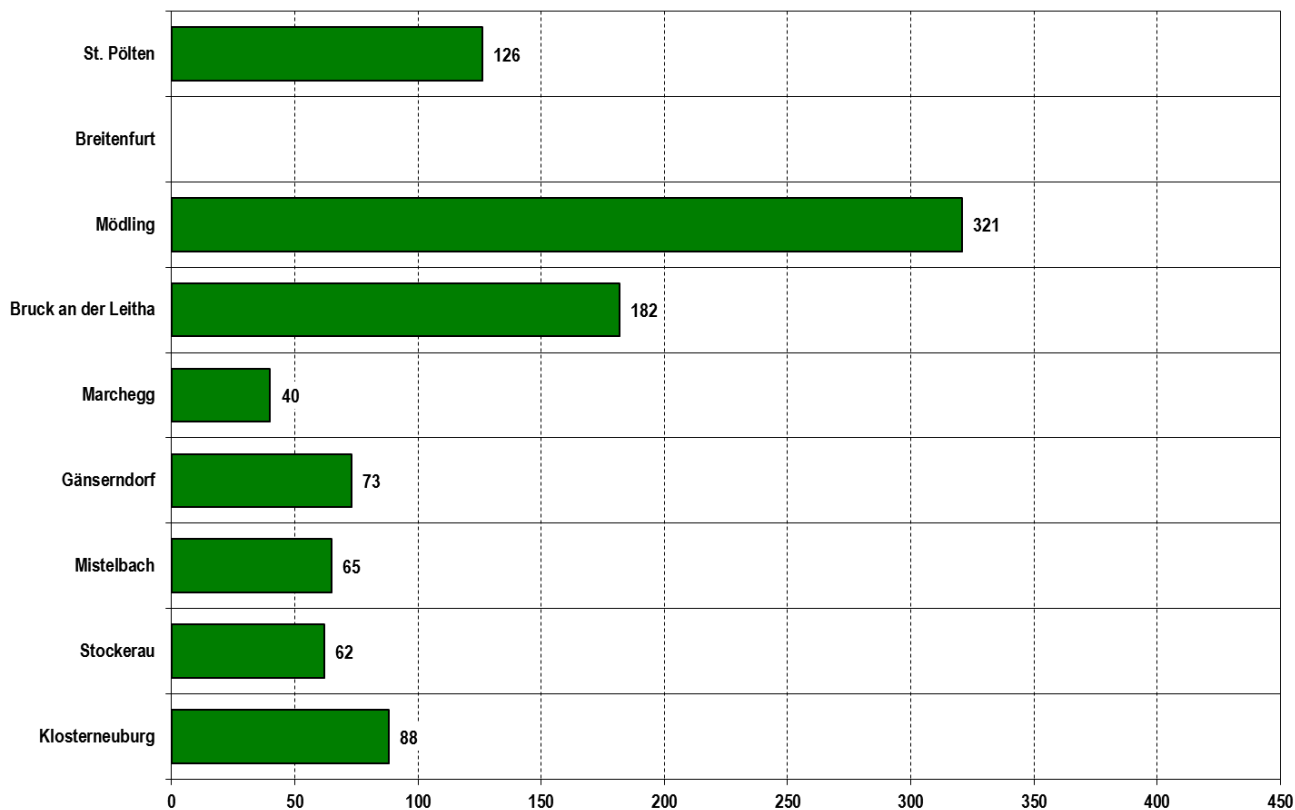


Abbildung 21: Schiene – werktägliches Zugangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

Einfahrtskorridor nach Wien	Zeitsegment					Gesamt
	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis Betriebsende	
St. Pölten	34	17	19	32	24	126
Mödling	89	47	42	79	64	321
Bruck an der Leitha	48	24	28	38	44	182
Marchegg	11	6	6	8	9	40
Gänserndorf	20	9	11	15	18	73
Mistelbach	18	11	12	12	12	65
Stockerau	20	9	8	12	13	62
Klosterneuburg	29	13	14	16	16	88
Gesamt	269	136	140	212	200	957

Tabelle 16: Schiene – werktägliches Zugangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

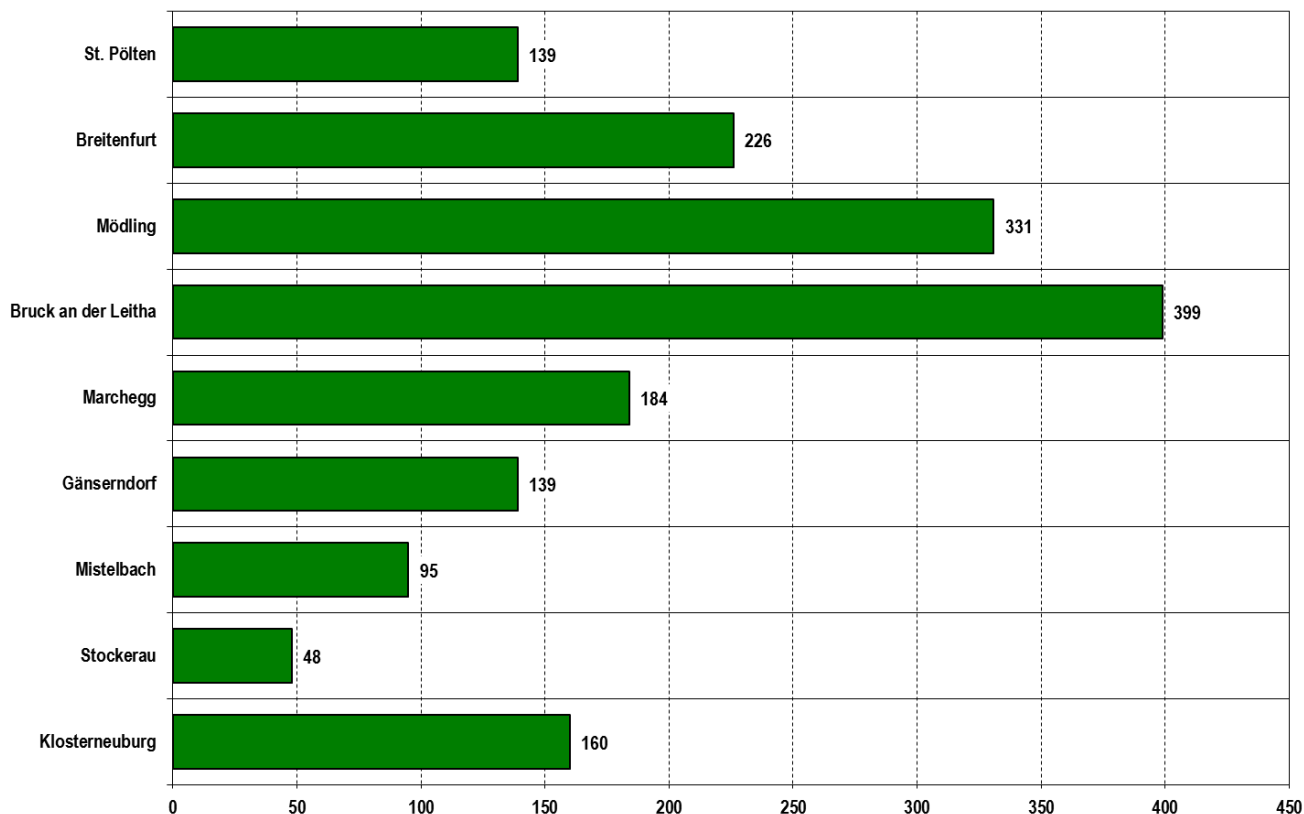


Abbildung 22: Linienbus – werktägliches Kursangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

Einfahrtskorridor nach Wien	Zeitsegment					Gesamt
	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis Betriebsende	
St. Pölten	48	16	24	36	15	139
Breitenfurt	59	33	34	60	40	226
Mödling	115	40	52	82	42	331
Bruck an der Leitha	99	64	72	100	64	399
Marchegg	58	13	35	51	27	184
Gänserndorf	37	25	29	42	6	139
Mistelbach	36	14	17	21	7	95
Stockerau	21	6	7	10	4	48
Klosterneuburg	42	28	26	50	14	160
Gesamt	515	239	296	452	219	1.721

Tabelle 17: Linienbus – werktägliches Kursangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien

4.5. P&R- Erschließungspotenzial entlang der Einfahrtskorridore

Ein wesentlicher Aspekt bei der Beurteilung der P&R- Situation im jeweiligen Einfahrtskorridor besteht in der Abgrenzung der Einzugsbereiche und der Ermittlung der daraus abgeleiteten P&R- Erschließungspotenziale. In **Abbildung 23** ist die Abgrenzungsmethode in einer schematischen Karte beispielhaft für den Korridor Gänserndorf dargestellt. In einem ersten Schritt werden die Quellgemeinden der P&R-EinpendlerInnen im Bestand aus der ÖV-Kordonenerhebung Wien 2009-10 bzw. ergänzender Verkehrsstatistiken (siehe **Kapitel 3**) ermittelt (rote Umrandung in der Karte). Zusätzlich werden, ausgehend von den relevanten P&R-Standorten des Korridors mit mehr als 40 Stellplätzen und der Entfernung der vorab ermittelten Quellgemeinden von diesen, der P&R-Einzugsbereich für den betrachteten Korridor abgegrenzt (blaue Umrandung in der Karte – hier 15 km). Eine Kombination des roten und blauen Bereichs, unter Berücksichtigung des korridorspezifischen ÖV-Angebots bzw. der jeweils benachbarten Korridore sowie etwaiger geografische Zwänge (z.B. Barriere Donau), grenzt letztlich den P&R-Einzugsbereich des Korridors ab (grün schraffierter Bereich in der Karte).

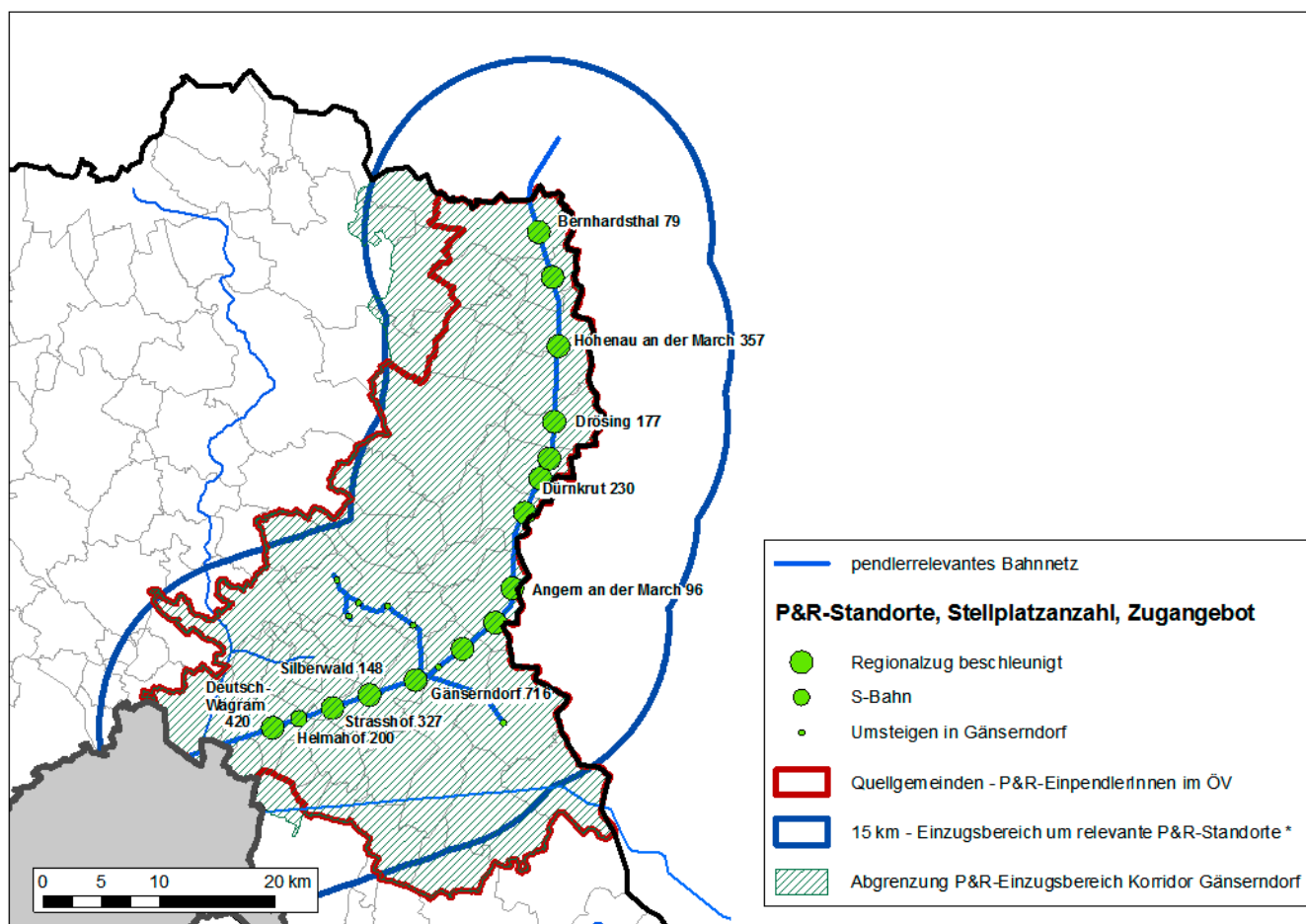


Abbildung 23: Abgrenzungsmethode – P&R- Einzugsbereich am Beispiel Einfahrtskorridor Gänserndorf

Die so abgegrenzten P&R- Einzugsbereiche nach Gemeinden für sämtliche Einfahrtskorridore wurden in einer Karte für Niederösterreich und Burgenland in **Abbildung 24** dargestellt. Die MIV-EinpendlerInnen nach Wien aus den einzelnen Gemeinden sind darin, gemäß ihrer Anzahl, klassifiziert und eingefärbt. Ergänzend ist für Gemeinden mit mehr als 500 MIV-EinpendlerInnen in **Tabelle 18** die genaue Anzahl der Erwerbs-, Ausbildungs- und GesamteinpendlerInnen dargestellt.

Im Anschluss daran sind P&R-Einzugsbereiche nach Gemeinden für jeden einzelnen Einfahrtskorridor nach Wien in den **Abbildungen 25 bis 33** dargestellt. Im Unterschied zur Gesamtübersichtskarte in **Abbildung 24** sind in den Korridorkarten auch die zugehörigen pendlerrelevanten Bahn- bzw. Busnetze sowie die P&R-Standorte ausgewiesen. Zusätzlich sind jeweils die Nachbarkorridore grün schraffiert hinterlegt, um Überlappungsbereiche hervorzuheben.

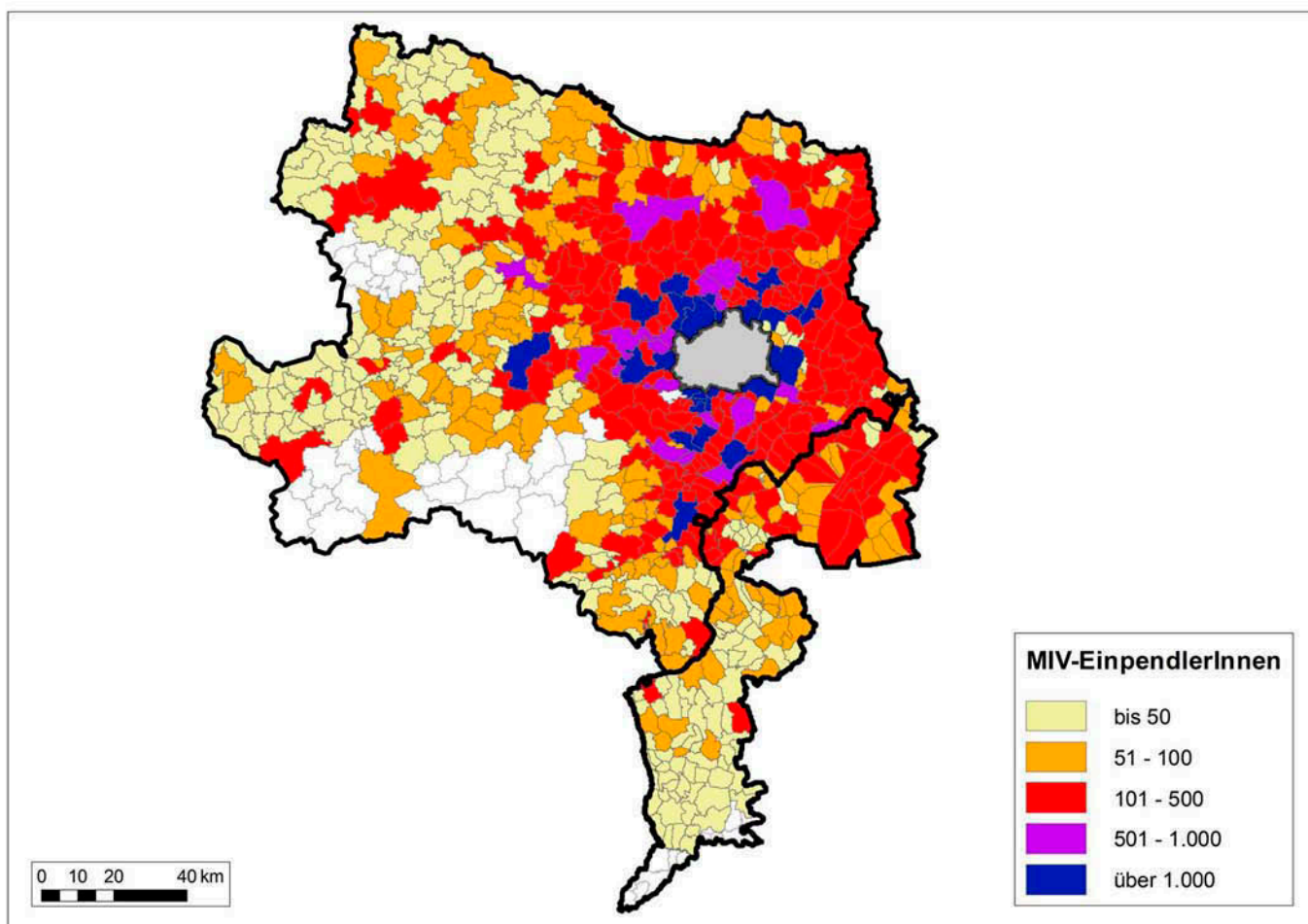


Abbildung 24: MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – gesamt

Quellgemeinden	MIV - Erwerbs-EinpendlerInnen	MIV - Ausbildungs-EinpendlerInnen	MIV - EinpendlerInnen gesamt
Klosterneuburg	3.674	387	4.061
Mödling	2.316	152	2.468
Schwechat	2.236	121	2.357
Perchtoldsdorf	2.094	216	2.310
Gerasdorf bei Wien	1.923	211	2.134
Baden	1.961	127	2.088
Wiener Neustadt	1.923	109	2.032
Korneuburg	1.699	122	1.821
Großenzersdorf	1.624	173	1.797
Purkersdorf	1.637	120	1.757
Stockerau	1.658	79	1.737
Brunn am Gebirge	1.575	110	1.685
Langenzersdorf	1.386	173	1.559
Deutsch-Wagram	1.380	148	1.528
Gänserndorf	1.445	81	1.526
Straßhof an der Nordbahn	1.390	107	1.497
St. Pölten	1.345	144	1.489
Traiskirchen	1.397	49	1.446
Tulln an der Donau	1.245	77	1.322
Ebreichsdorf	1.091	48	1.139
Vösendorf	1.068	70	1.138
Pressbaum	1.031	66	1.097
Maria Enzersdorf	1.006	69	1.075
St. Andrae - Wördern	969	103	1.072
Wiener Neudorf	989	44	1.033
Wolkersdorf im Weinviertel	935	67	1.002
Leopoldsdorf	889	108	997
Guntramsdorf	925	42	967
Breitenfurt bei Wien	845	119	964
Himberg	891	64	955
Hollabrunn	898	44	942
Mistelbach	776	48	824
Bad Vöslau	775	40	815
Krems an der Donau	734	80	814
Mauerbach	696	89	785
Gablitz	725	57	782
Bisamberg	689	78	767
Sieghartskirchen	711	40	751
Leobendorf	642	44	686
Bruck an der Leitha	643	42	685
Neulengbach	646	32	678
Eichgraben	618	36	654
Kottingbrunn	566	25	591
Harmannsdorf	550	38	588
Fischamend	540	33	573
Pottendorf	513	25	538
Restliche Gemeinden	62.035	3.847	65.882
Σ	117.304	8.104	125.408

Tabelle 18: Quellgemeinden mit mehr als 500 MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich

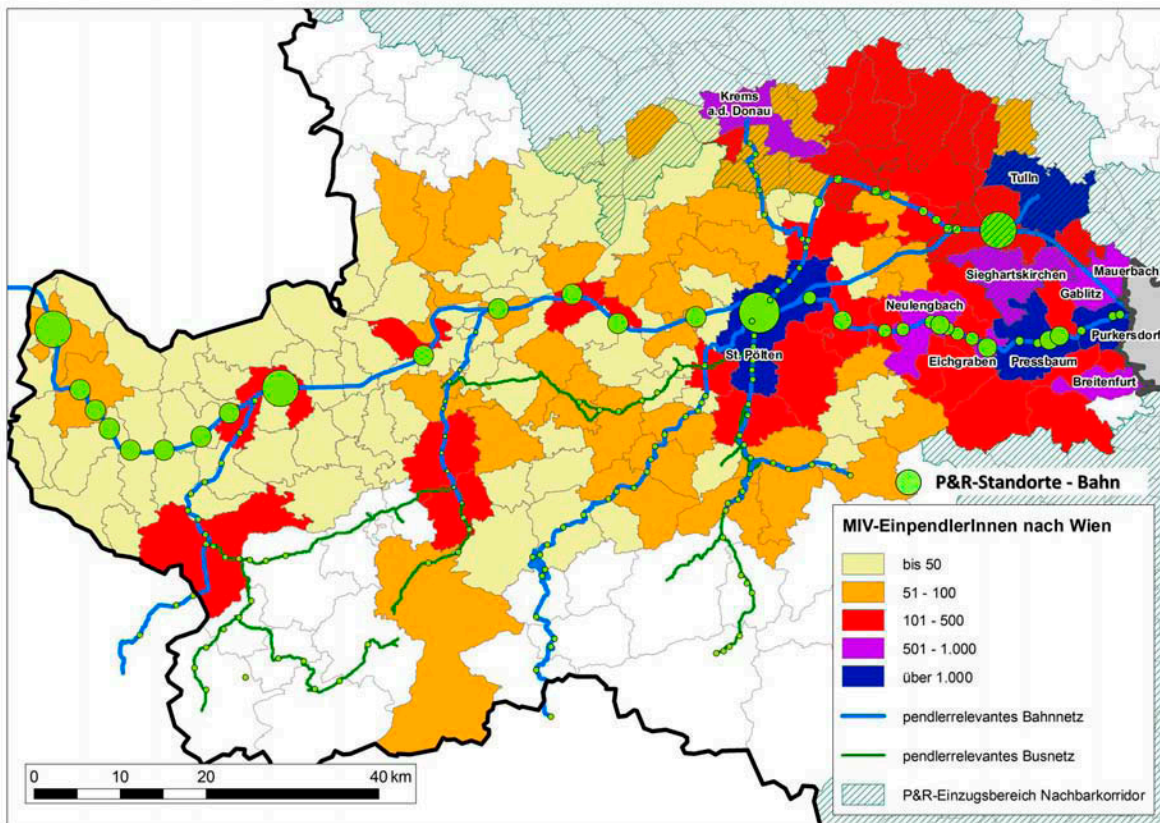


Abbildung 25: MIV-EinpenderInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor St. Pölten

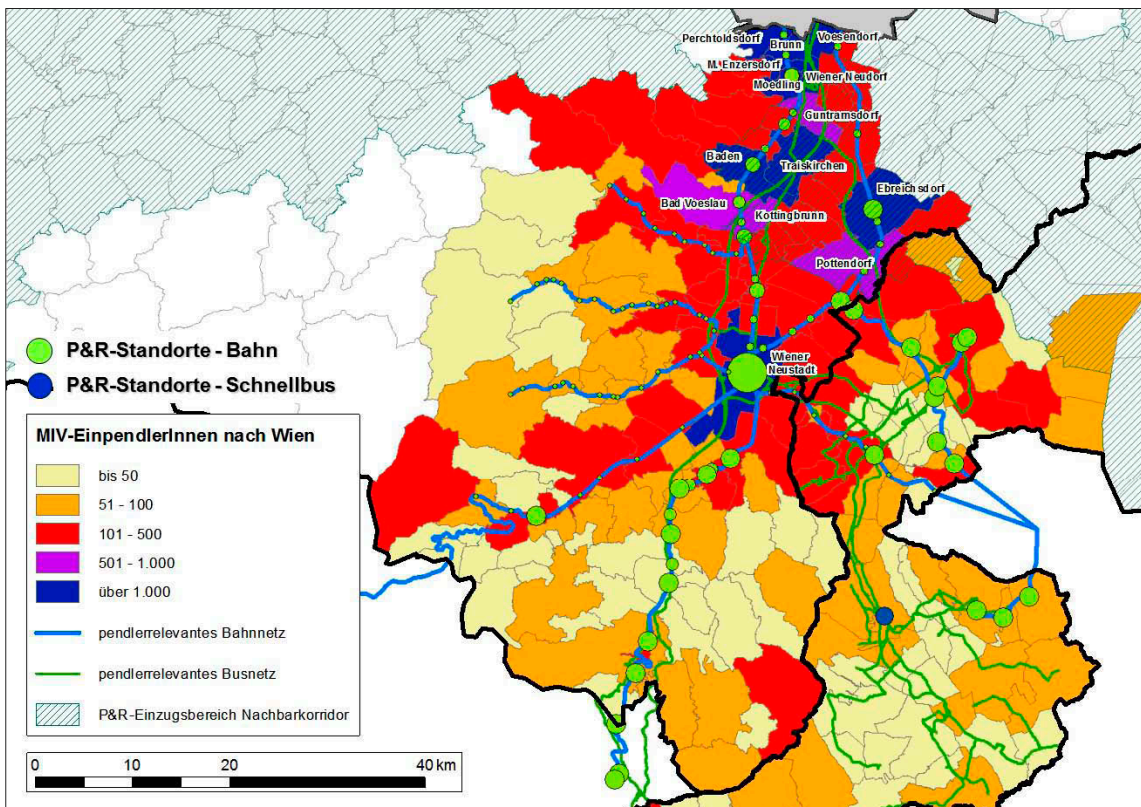


Abbildung 26: MIV-EinpenderInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Mödling (NÖ)

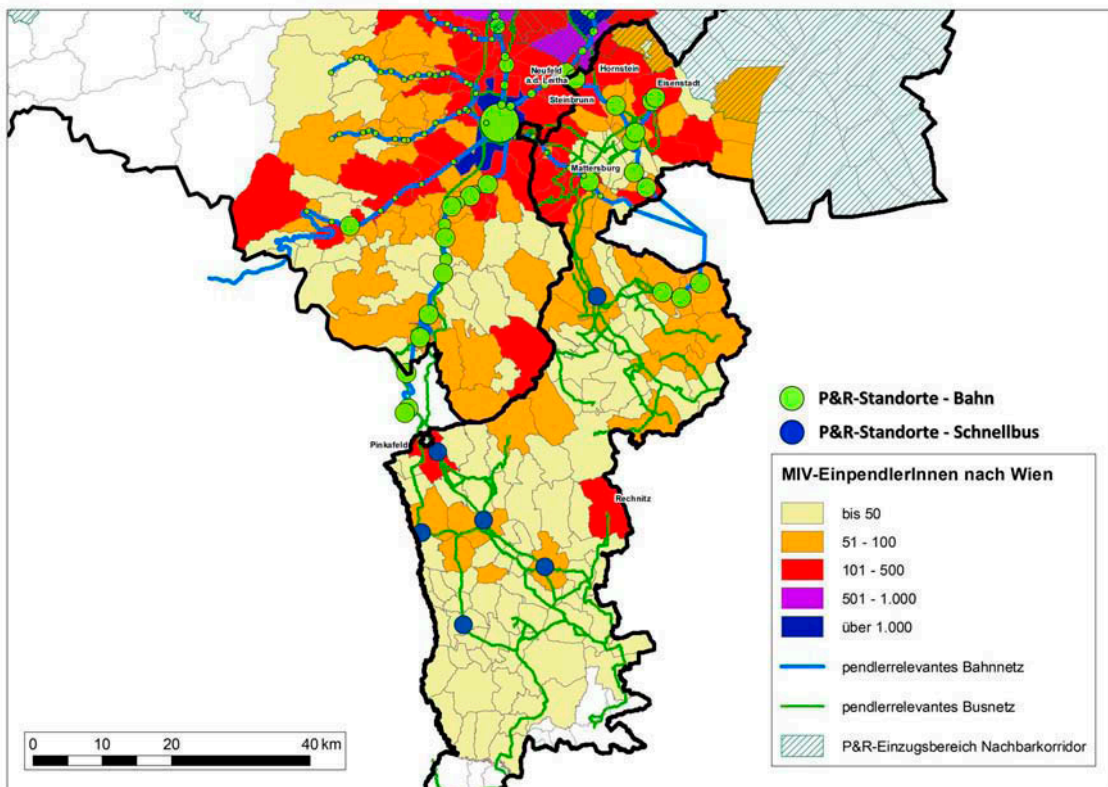


Abbildung 27: MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Mödling (Bgl)

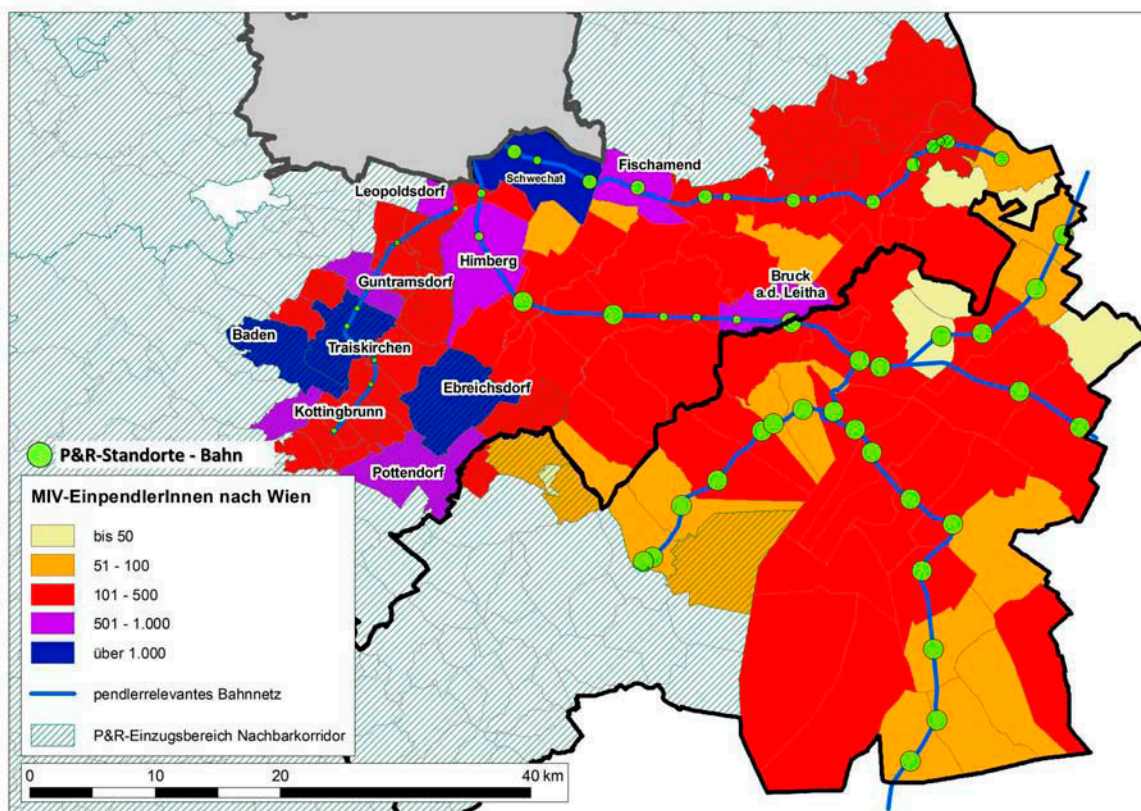


Abbildung 28: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Bruck/Leitha

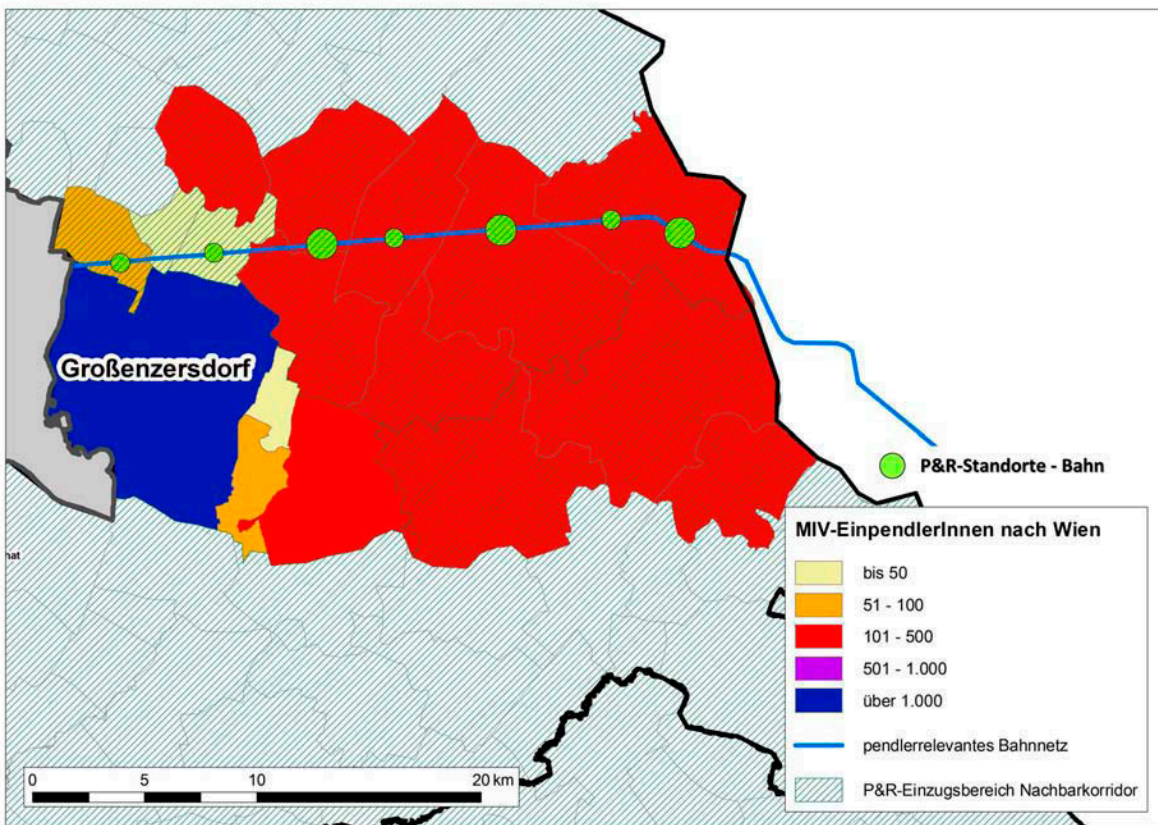


Abbildung 29: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Marchegg

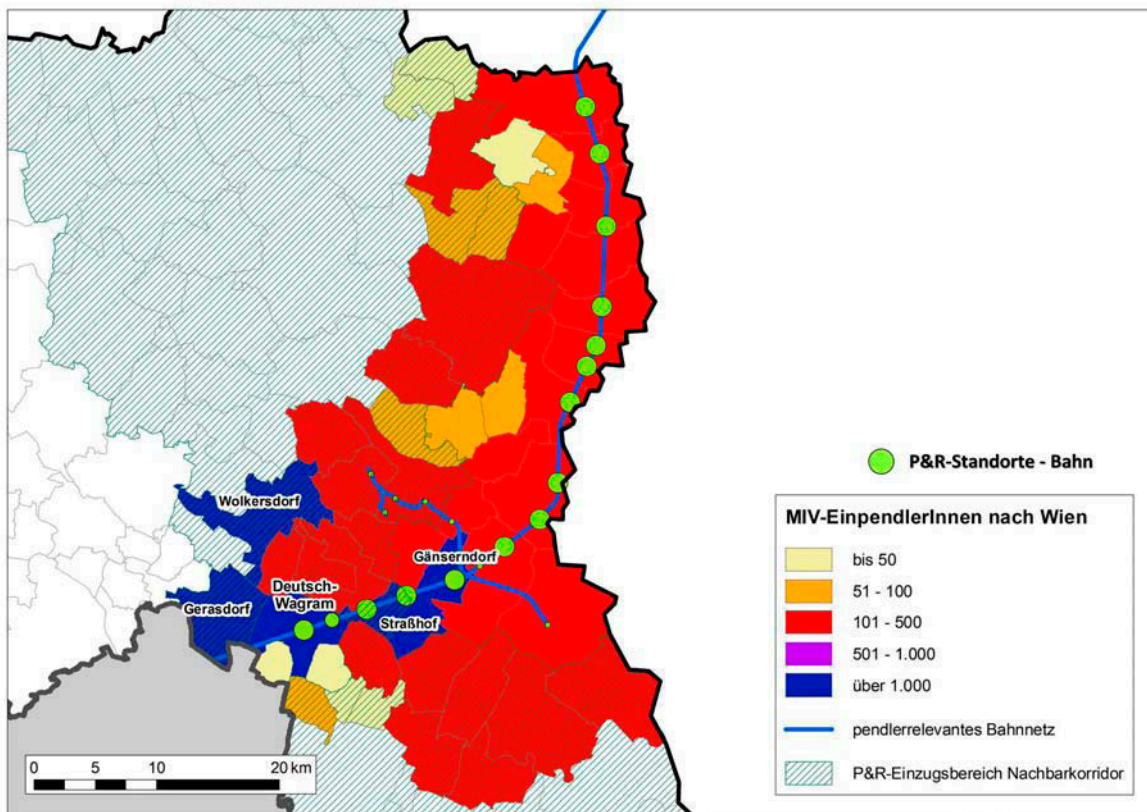


Abbildung 30: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Gänserndorf

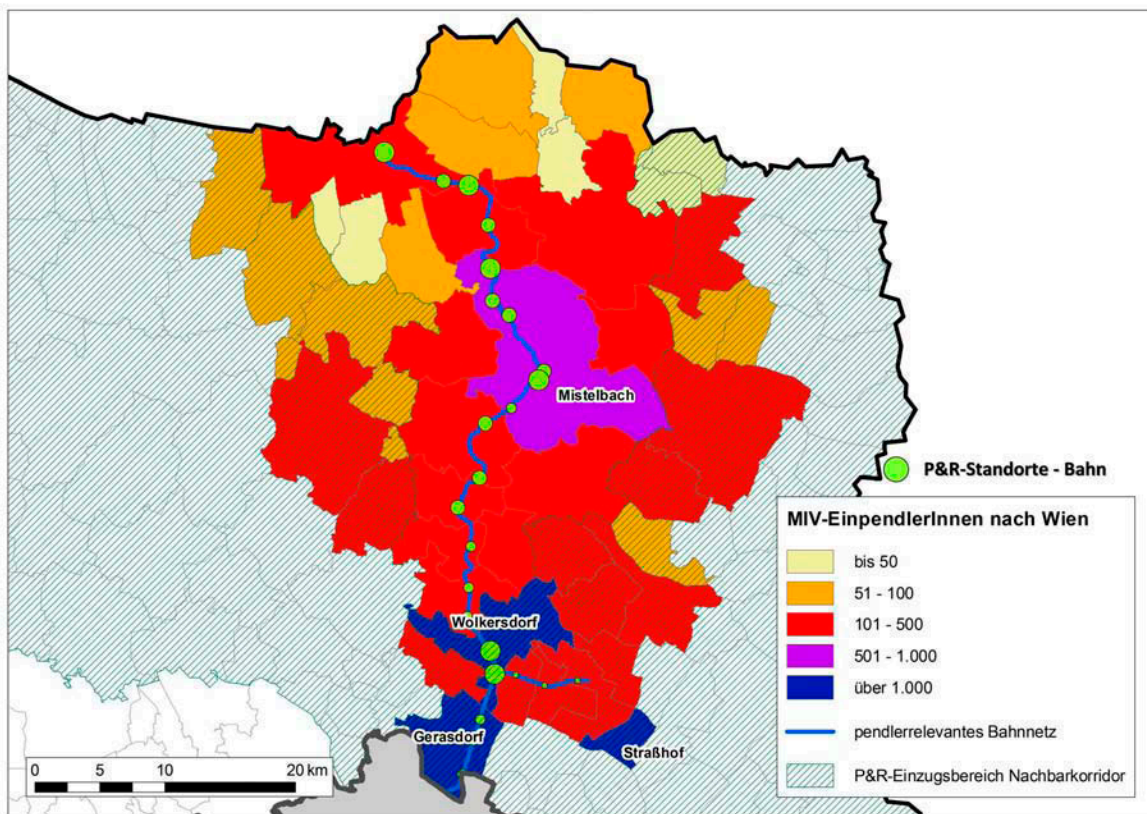


Abbildung 31: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Mistelbach

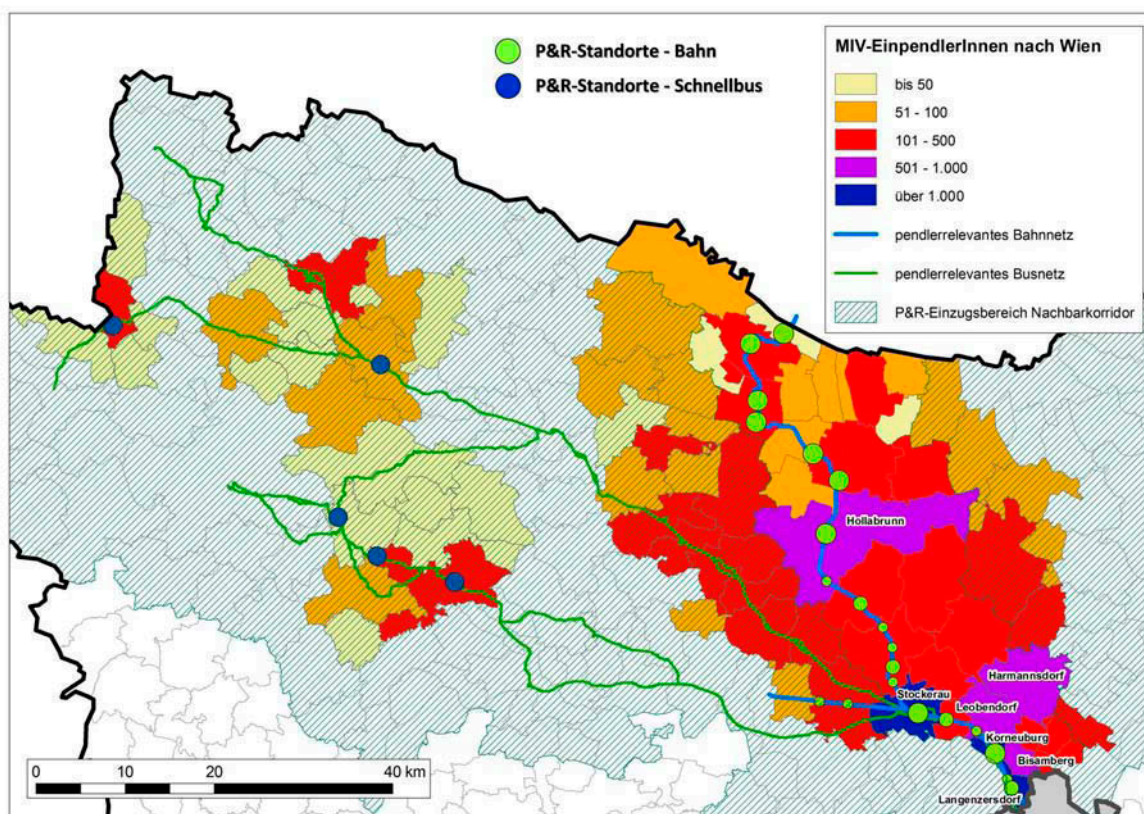


Abbildung 32: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Stockerau

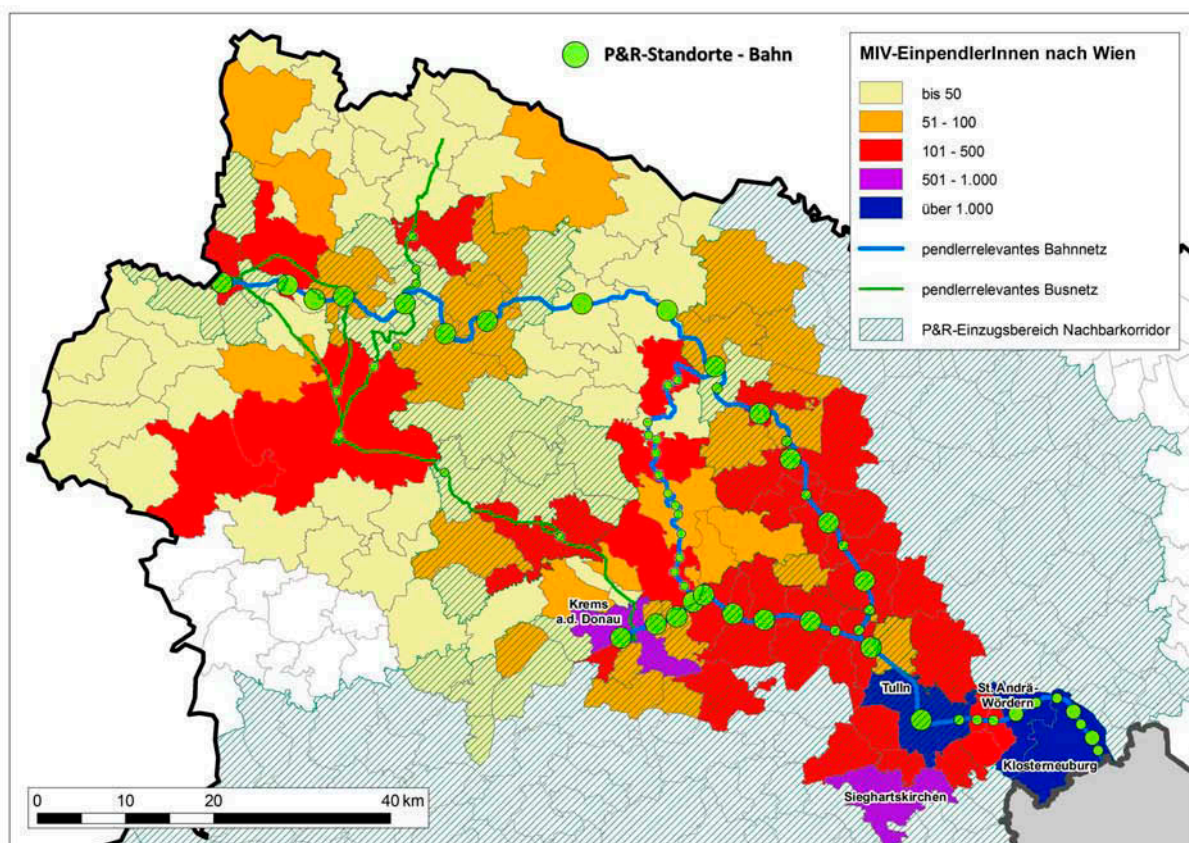


Abbildung 33: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Klosterneuburg

Die umseitige **Tabelle 19** fasst die P&R- Einzugsbereiche nach den Einfahrtskorridoren zusammen. Darin sind zusätzlich die Überlappungen mit benachbarten Korridoren ausgewiesen. Für MIV-EinpendlerInnen aus Gemeinden in diesen Bereichen bieten sich P&R- Alternativen über mehrere Einfahrtskorridore. Neben der genauen Anzahl der Erwerbs-, Ausbildungs- und GesamteinpendlerInnen sind in dieser Tabelle auch die EinwohnerInnen mit Hauptwohnsitz (Stand 2011) in Gemeinden im P&R- Einzugsbereich enthalten.

Die Korridore mit den meisten MIV-EinpendlerInnen im P&R- Einzugsbereich sind Mödling mit rd. 28.600, St. Pölten mit rd. 17.900, Bruck an der Leitha mit rd. 15.100 und Stockerau mit rd. 11.900. Die mengenmäßig größten Überlappungsbereiche ergeben sich zwischen den Korridoren Mödling und Bruck an der Leitha mit rd. 10.600, zwischen Mistelbach und Gänserndorf mit rd. 7.000 und St. Pölten und Klosterneuburg mit rd. 5.700 MIV-EinpendlerInnen, die alternative P&R- Möglichkeiten in jeweils zwei benachbarten Korridoren vorfinden.

Einfahrtskorridor(e) nach Wien	Einwohner - Hauptwohnsitz 2011	MIV - Erwerbs- PendlerInnen	MIV - Ausbildungs- PendlerInnen	MIV - PendlerInnen gesamt
St. Pölten	433.092	16.439	1.498	17.937
Nachbarkorridore * - St. Pölten, Klosterneuburg	98.289	5.337	359	5.696
Nachbarkorridore * - St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau	1.015	86	3	89
Klosterneuburg	145.011	8.128	778	8.906
Nachbarkorridore * - Klosterneuburg, Stockerau	77.830	3.361	211	3.572
Stockerau	100.802	11.117	749	11.866
Nachbarkorridore * - Stockerau, Mistelbach	12.184	1.158	60	1.218
Mistelbach	48.625	3.782	204	3.986
Nachbarkorridore * - Mistelbach, Gänserndorf	50.088	6.542	507	7.049
Gänserndorf	44.229	5.622	367	5.989
Nachbarkorridore * - Gänserndorf, Marchegg	14.311	1.760	119	1.879
Marchegg	12.083	1.901	196	2.097
Nachbarkorridore * - Marchegg, Bruck / Leitha	8.975	646	52	698
Bruck/Leitha	151.343	14.266	882	15.148
Nachbarkorridore * - Bruck/Leitha, Mödling	113.577	10.164	473	10.637
Mödling	525.438	26.995	1.646	28.641

* Alternative P&R- Möglichkeiten in benachbarten Einfahrtskorridoren

Tabelle 19: Einwohner / MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – gesamt

Mit Hilfe einer korridorweisen Analyse der *Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu Einwohnern in Hauptwohnsitzen (Stand 2011) – STATISTIK AUSTRIA* wurden den Einwohnern der Gemeinden im P&R-Einzugsbereich jene im für Bike&Ride relevanten Einzugsbereich sowie jenen im fußläufigen Einzugsbereich gegenübergestellt. Dabei wurde bei der Abgrenzung des Rad- Einzugsbereichs von einer maximalen Entfernung von 2.500 m zum P&R-Standort, bei der Abgrenzung des fußläufigen Einzugsbereichs von einer maximalen Entfernung von 300 m ausgegangen. Die Ergebnisse dieser Auswertung sind in der **Tabelle 20** sowie im Diagramm der **Abbildung 34** dargestellt.

Einfahrtskorridor nach Wien	Einzugsbereich	Niederösterreich	Burgenland	Σ	% - Anteil an P&R
St. Pölten	P&R	532.396		532.396	
	Bike&Ride	305.400	-	305.400	57,4%
	fußläufig	46.844		46.844	8,8%
Mödling	P&R	432.168	206.847	639.015	
	Bike&Ride	350.455	81.246	431.701	67,6%
	fußläufig	41.022	11.135	52.157	8,2%
Bruck / Leitha	P&R	206.271	67.624	273.895	
	Bike&Ride	112.184	50.582	162.766	59,4%
	fußläufig	13.399	5.715	19.114	7,0%
Marchegg	P&R	35.369		35.369	
	Bike&Ride	7.965	-	7.965	22,5%
	fußläufig	746		746	2,1%
Gänserndorf	P&R	108.628		108.628	
	Bike&Ride	45.705	-	45.705	42,1%
	fußläufig	6.942		6.942	6,4%
Mistelbach	P&R	110.897		110.897	
	Bike&Ride	42.996	-	42.996	38,8%
	fußläufig	6.423		6.423	5,8%
Klosterneuburg	P&R	322.145		322.145	
	Bike&Ride	151.054	-	151.054	46,5%
	fußläufig	18.388		18.388	5,7%
Stockerau	P&R	191.831		191.831	
	Bike&Ride	91.664	-	91.664	47,8%
	fußläufig	6.978		6.978	3,6%

Tabelle 20: Einwohner mit Hauptwohnsitz in unterschiedlichen Einzugsbereichen nach Korridoren

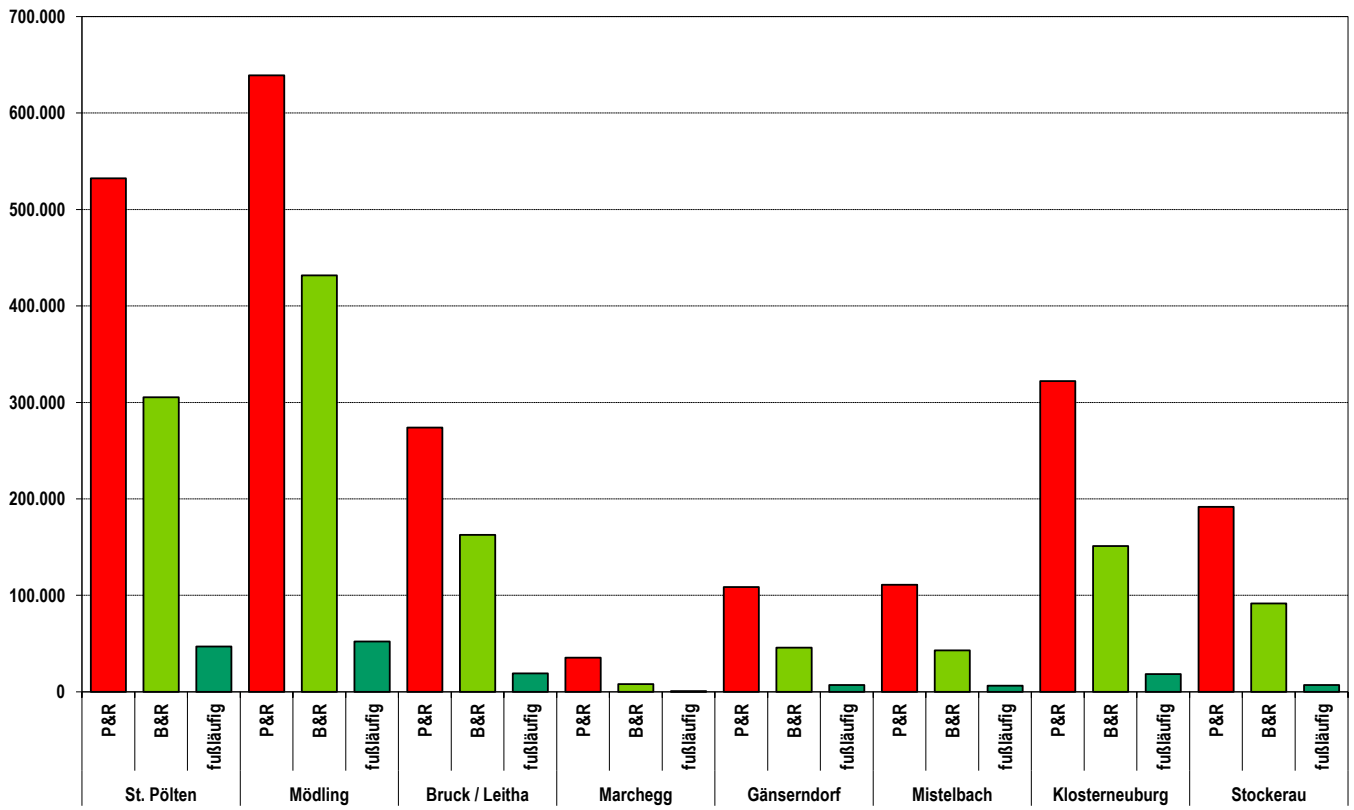


Abbildung 34: Einwohner mit Hauptwohnsitz in unterschiedlichen Einzugsbereichen nach Korridoren

4.6. P&R- Detailanalyse

In Abstimmung mit den Auftraggebern wurde die P&R- Situation für die Einfahrtskorridore St. Pölten, Mödling und Stockerau detailliert analysiert. Dabei wurden, ausgehend von den in **Kapitel 4.5** abgegrenzten P&R-Einzugsbereichen, korridorspezifische Verlagerungspotenziale vom motorisierten Individualverkehr hin zu P&R ermittelt.

Ausgangspunkt für die Berechnungen waren die Quell- / Ziel-Matrizen der MIV-EinpendlerInnen im betrachteten Korridor. In einem ersten Schritt wurden die Quellgemeinden der MIV-EinpendlerInnen, anhand der Linienführung und der Lage der P&R- Standorte des Wien-pendlerrelevanten ÖV- Netzes (Bahn bzw. Linienbus), räumlich unterteilt und so für jeden der drei Korridore, entsprechend der Unterteilung, unterschiedliche P&R-Teileinzugsbereiche festgelegt. Die Abgrenzungen dieser Bereiche sind in den Übersichtskarten der **Abbildung 35** für den Korridor St. Pölten, der **Abbildung 36** für den Korridor Mödling und der **Abbildung 37** für den Korridor Stockerau dargestellt.

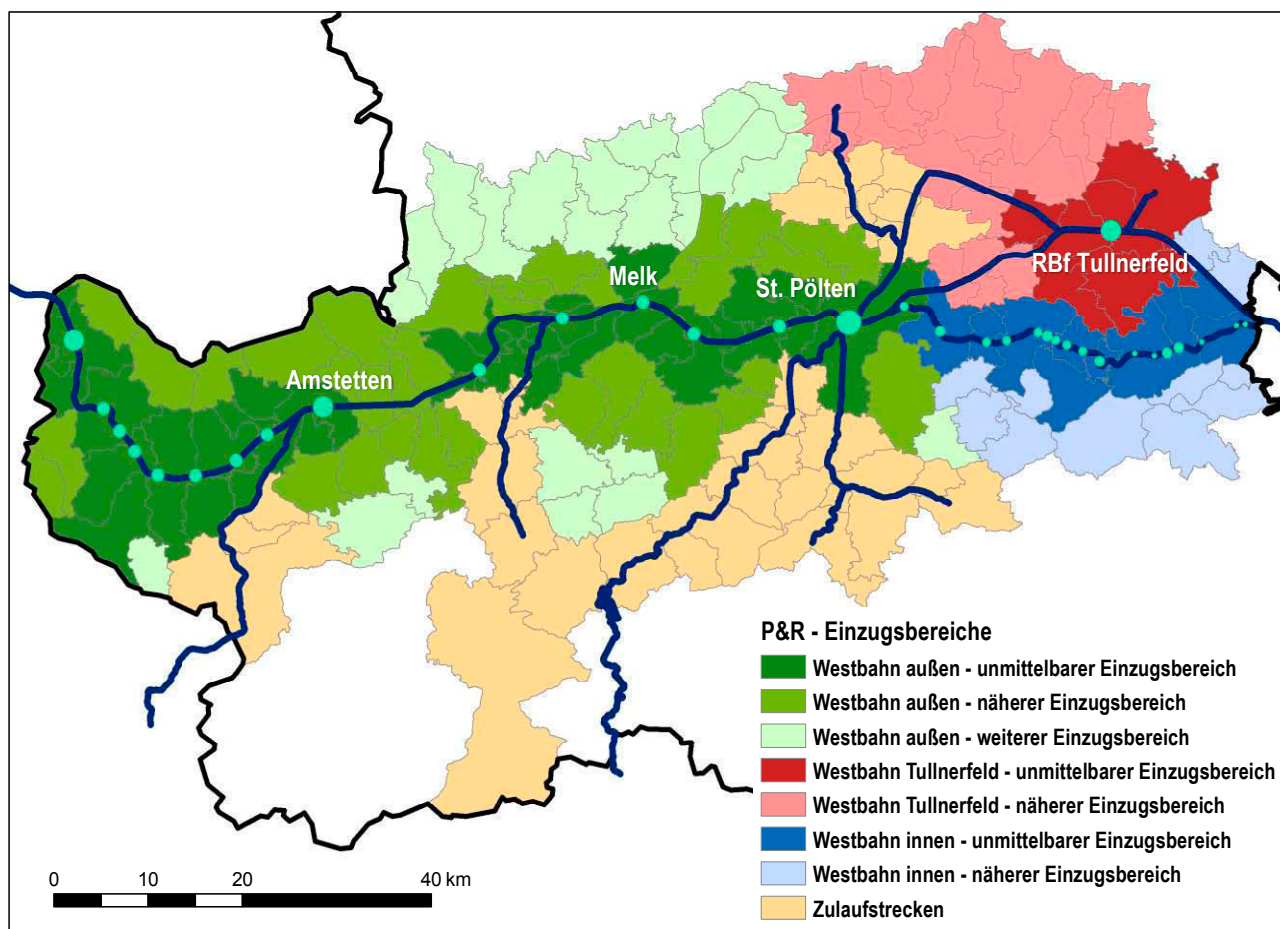


Abbildung 35: Einfahrtskorridor St. Pölten - P&R- Teileinzugsbereiche

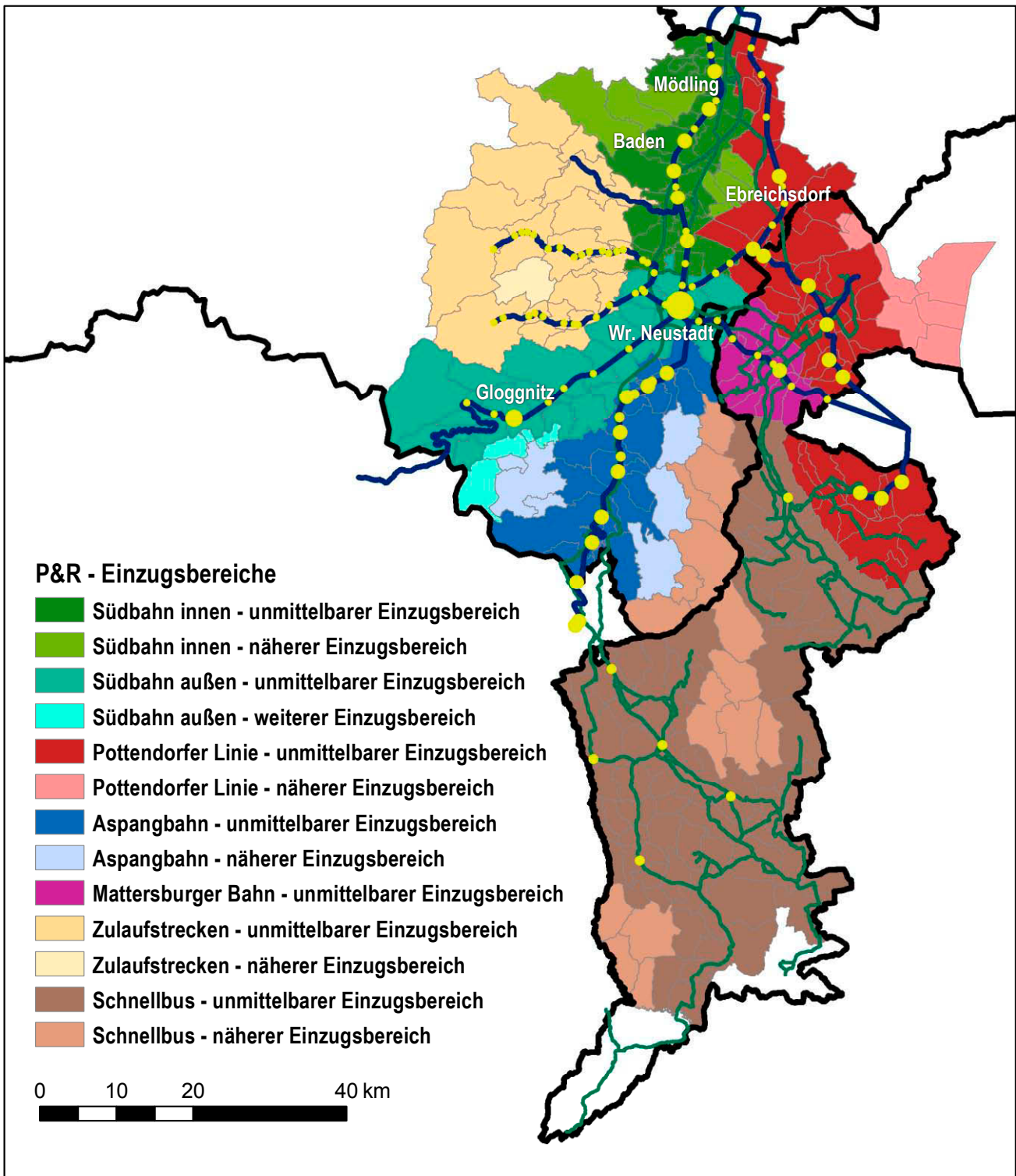


Abbildung 36: Einfahrtskorridor Mödling - P&R- Teileinzugsbereiche

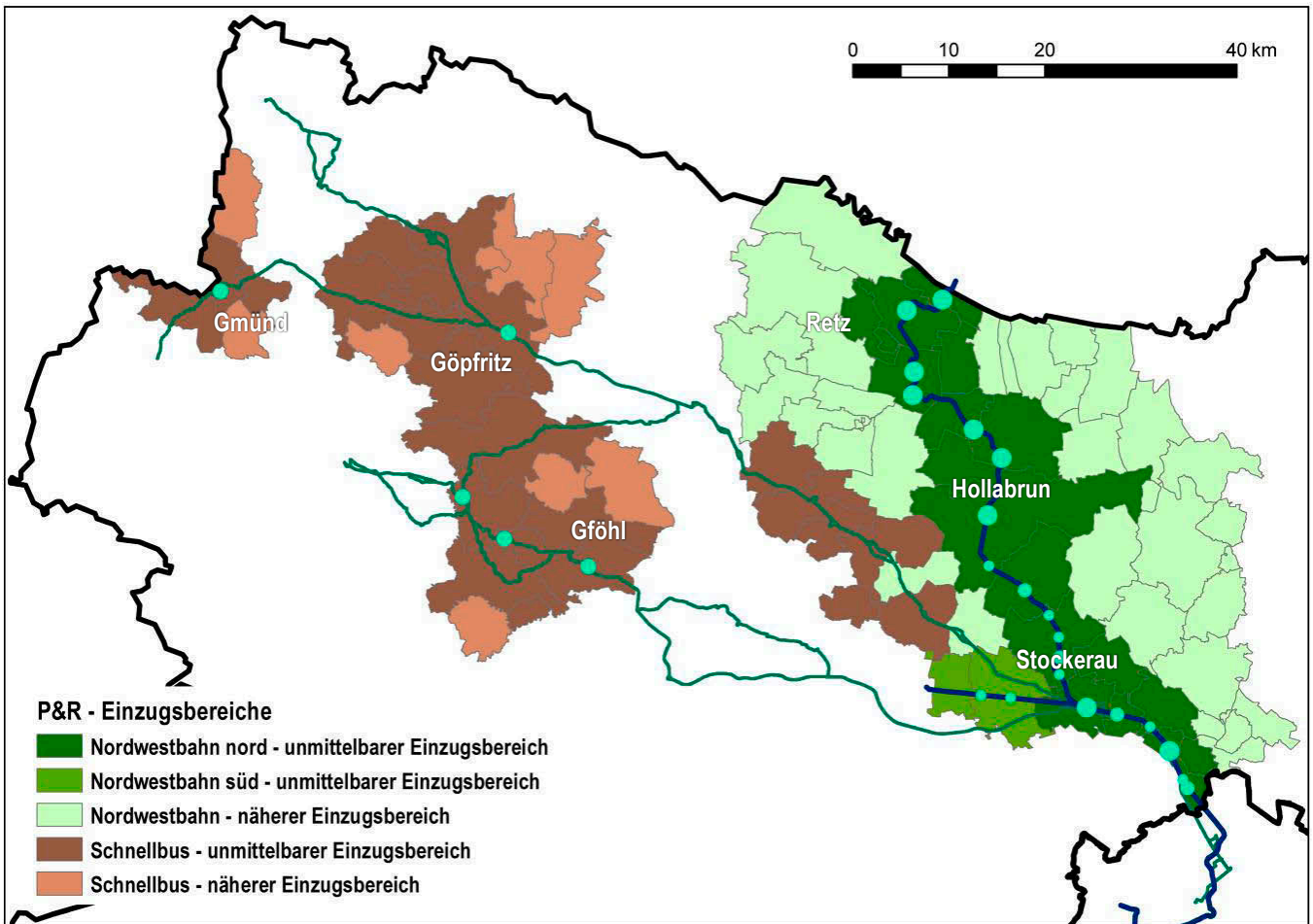


Abbildung 37: Einfahrtskorridor Stockerau - P&R- Teileinzugsbereiche

Für die einzelnen P&R- Teileinzugsbereiche wurden Prozentsätze festgelegt, die den Anteil beschreiben, mit dem die MIV-EinpendlerInnen aus einer Quellgemeinde im jeweiligen P&R- Einzugsbereich als potenziell verlagerbar betrachtet wurden. Die nachstehende **Tabelle 21** zeigt diese Anteilswerte nach P&R- Teileinzugsbereichen für die drei in der Detailanalyse behandelten Einfahrtskorridore.

Zusätzlich wurden MIV-EinpendlerInnen aus Quellgemeinden, die sich jeweils im P&R- Einzugsbereich zweier benachbarter Einfahrtskorridore (Überlappungsbereich) befinden, im Verlagerungspotenzial zu je 50% auf die beiden Korridore aufgeteilt.

Einfahrtskorridor nach Wien	P&R- Teileinzugsbereiche - außerhalb von Wien	% potenziell verlagerbar
St. Pölten	Westbahn innen - unmittelbarer Einzugsbereich	
	Westbahn außen - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Westbahn Tullnerfeld - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Westbahn innen - näherer Einzugsbereich	85%
	Westbahn Tullnerfeld - näherer Einzugsbereich	85% 100%
	Westbahn außen - näherer Einzugsbereich	85%
	Westbahn außen - weiterer Einzugsbereich	80%
	Zulaufstrecken	75%
Mödling	Südbahn innen - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Südbahn außen - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Pottendorfer Linie - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Aspangbahn - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Mattersburger Bahn - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Schnellbus - unmittelbarer Einzugsbereich	100%
	Südbahn innen - näherer Einzugsbereich	85%
	Südbahn außen - weiterer Einzugsbereich	85%
	Pottendorfer Linie - näherer Einzugsbereich	85%
	Aspangbahn - näherer Einzugsbereich	80%
	Schnellbus - näherer Einzugsbereich	80%
	Zulaufstrecken - unmittelbarer Einzugsbereich	75%
	Zulaufstrecken - näherer Einzugsbereich	70%
	Stockerau	Nordwestbahn nord - unmittelbarer Einzugsbereich
Nordwestbahn süd - unmittelbarer Einzugsbereich		100%
Schnellbus - unmittelbarer Einzugsbereich		100%
Nordwestbahn - näherer Einzugsbereich		85%
Schnellbus - näherer Einzugsbereich		80%

Tabelle 21: P&R- Teileinzugsbereiche außerhalb von Wien – potenziell verlagerbar

Innerhalb von Wien wurden in einer ersten Abgrenzung jene MIV-EinpendlerInnen in das Verlagerungspotenzial aufgenommen, deren Wegziel in einem Zählgebiet im unmittelbaren Einzugsbereich einer Haltestelle des hochrangigen Öffentlichen Verkehrs der Stadt (U-Bahn, S-Bahn, Badner Bahn) liegt. Diese Zählgebiete sind in der Karte in **Abbildung 38** gelb hinterlegt ausgewiesen. Von den MIV-EinpendlerInnen in diese Zählgebiete wurde in weiterer Folge nur jener Anteil berücksichtigt, deren Fahrten im fußläufigen (300 m) Einzugsbereich der relevanten ÖV-Haltestellen enden. Die entsprechenden Faktoren wurden auf Basis der proportionalen Anteile der Beschäftigten (*Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu den Beschäftigten (Stand 2001) – STATISTIK AUSTRIA*) im jeweiligen Zielzählgebiet ermittelt (siehe grün bzw. rot hinterlegte Bereiche in **Abbildung 38**).

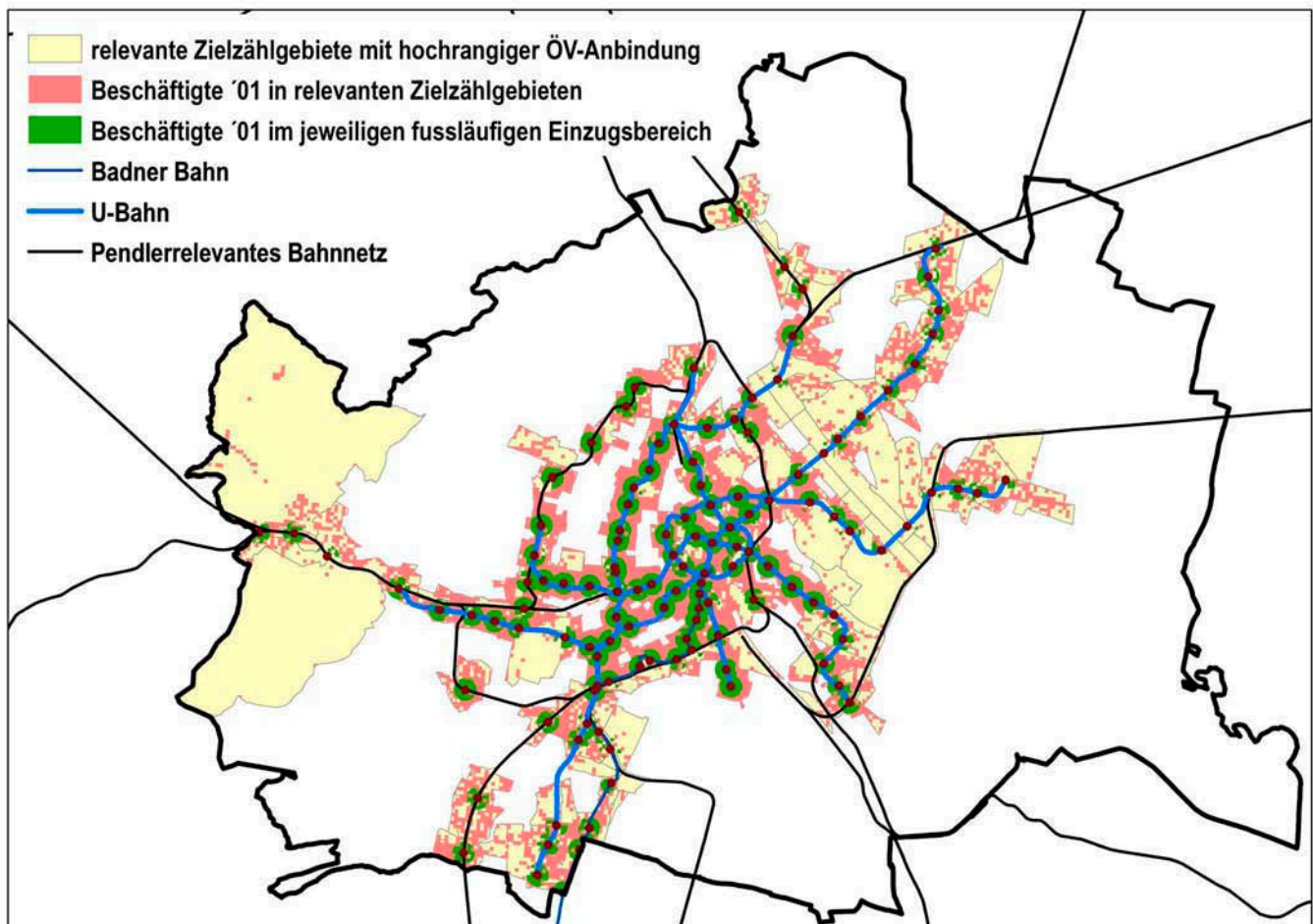


Abbildung 38: Abgrenzung der P&R- relevanten Zielbereiche in Wien

Ein weiterer Aspekt, der bei der Berechnung der Verlagerungspotenziale Berücksichtigung fand, war die Umsteigesituation der potenziell auf P&R umsteigenden MIV-EinpendlerInnen in Wien. Für jeden der drei Einfahrtskorridore wurde die entsprechende Situation analysiert und in der **Abbildung 39** für den Korridor St. Pölten, in der **Abbildung 40** für den Korridor Mödling und in **Abbildung 41** für den Korridor Stockerau dargestellt.

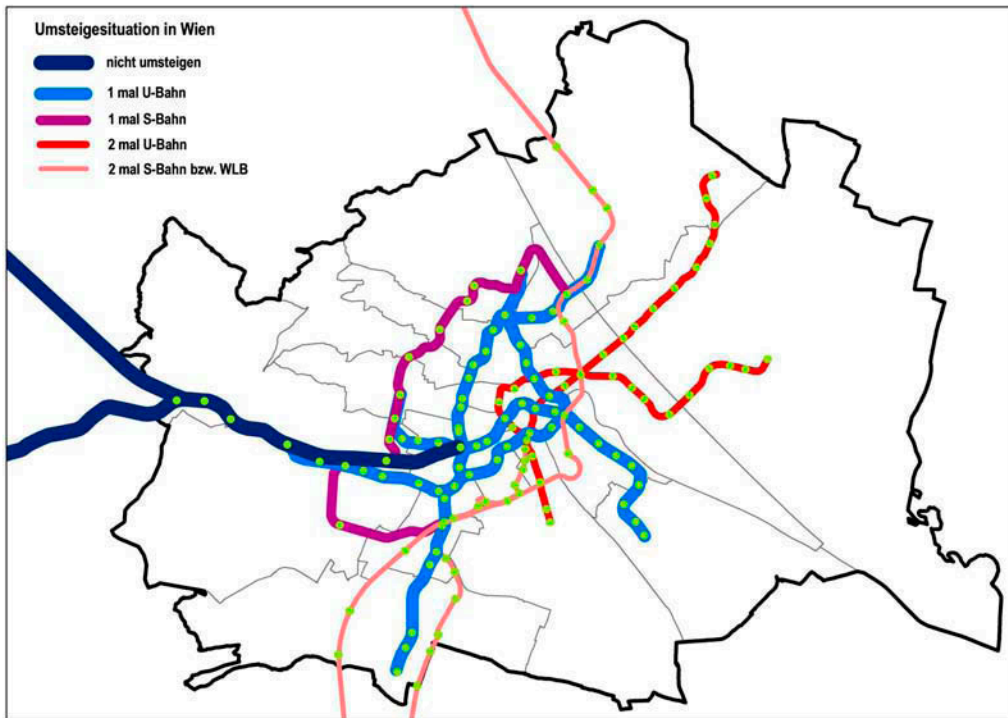


Abbildung 39: Einfahrtskorridor St. Pölten – Umsteigesituation in Wien

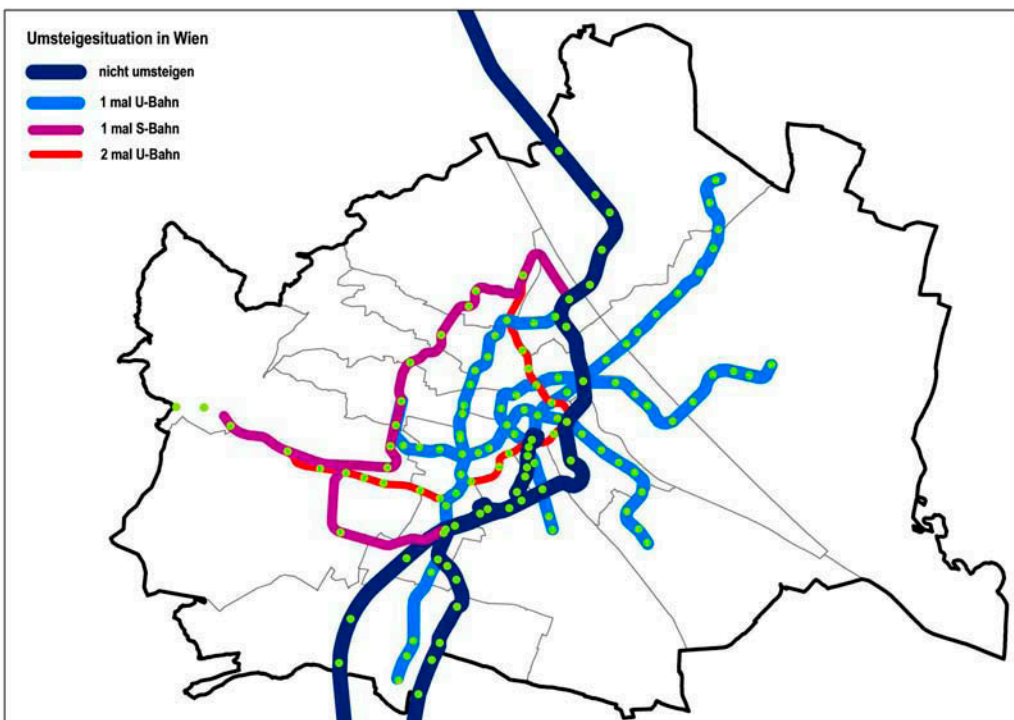


Abbildung 40: Einfahrtskorridor Mödling – Umsteigesituation in Wien

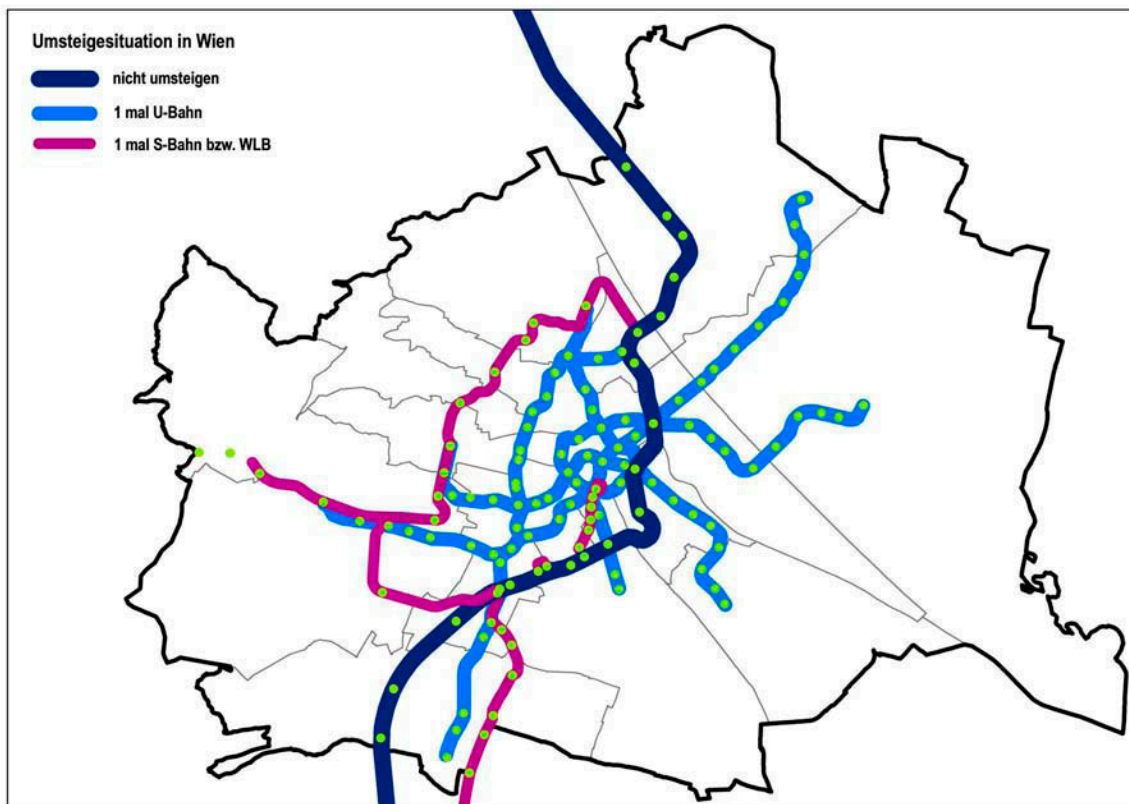


Abbildung 41: Einfahrtskorridor Stockerau – Umsteigesituation in Wien

Für die einzelnen Umsteigesituationen wurden, nach der notwendigen Anzahl des Umsteigens bzw. dem Verkehrsmittel in das umgestiegen wird, für jeden der drei Korridore Gewichtungs- bzw. Abminderungsfaktoren festgelegt, die in den Potenzialberechnungen verwendet wurden (siehe **Tabelle 22**).

Einfahrtskorridor nach Wien	Umsteigesituation in Wien	Gewichtungs- bzw. Abminderungsfaktor
St. Pölten	kein Umsteigen	1,0
	1 mal Umsteigen U-Bahn	0,9
	1 mal Umsteigen S-Bahn	0,8
	2 mal Umsteigen U-Bahn	0,7
	2 mal Umsteigen S-Bahn	0,6
Mödling	kein Umsteigen	1,0
	1 mal Umsteigen U-Bahn	0,9
	1 mal Umsteigen S-Bahn	0,8
	2 mal Umsteigen U-Bahn	0,7
Stockerau	kein Umsteigen	1,0
	1 mal Umsteigen U-Bahn	0,9
	1 mal Umsteigen S-Bahn	0,8

Tabelle 22: Umsteigesituation in Wien – Gewichtungs- bzw. Abminderungsfaktoren

Die korridorweisen Verlagerungspotenziale im Einpendelverkehr nach Wien vom MIV hin zu P&R wurden schrittweise ermittelt. Ausgangspunkt waren die Quell- / Ziel-Relationen der MIV-EinpendlerInnen.

- 1) Verkehrsrelation: Quellgemeinde außerhalb von Wien im P&R- Zielzählgebiet in Wien
- 2) Prozentueller Anteil der MIV-EinpendlerInnen aus der jeweiligen Quellgemeinde auf Basis der P&R- Teileinzugsbereiche gemäß **Tabelle 21**.
- 3) 50%-Aufteilung bei MIV-EinpendlerInnen aus Quellgemeinden im P&R- Einzugsbereich zweier benachbarter Einfahrtskorridore.
- 4) Reduktion auf jene MIV-EinpendlerInnen, die ihr Wegziel in Wien in einem Zählgebiet im Einzugsbereich des hochrangigen ÖV haben.
- 5) Anteilsberechnung der verbleibenden MIV-EinpendlerInnen im fußläufigen Einzugsbereich der relevanten ÖV- Haltestellen
- 6) Gewichtung- bzw. Abminderung nach der jeweiligen relationsbezogenen Umsteigesituation anhand der Faktoren gemäß **Tabelle 22**.

Tabelle 23 zeigt die Ergebnisse der Berechnungen zum P&R- Verlagerungspotenzial in den detailliert untersuchten Einfahrtskorridoren. So ergibt sich für den Korridor St. Pölten ein theoretisches Gesamtpotenzial von rd. 4.750, für den Korridor Mödling von rd. 9.400 und für den Korridor Stockerau von rd. 3.350 hin zu P&R verlagerbaren MIV-EinpendlerInnen. In den Korridoren St. Pölten und Stockerau sind dies jeweils 20%, im Korridor Mödling 24% der gesamten Menge (inkl. Überlappungsbereiche mit Nachbarkorridoren) von MIV-EinpendlerInnen aus dem P&R-Einzugsbereich des Korridors.

Einfahrtskorridor nach Wien	MIV-EinpendlerInnen im P&R-Einzugsbereich gesamt			Relationsabhängiges P&R-Verlagerungspotenzial			in %		
	NÖ	Bgld	Σ	NÖ	Bgld	Σ	NÖ	Bgld	Σ
St. Pölten	23.722	-	23.722	4.749	-	4.749	20,0%	-	20,0%
Mödling	33.006	6.272	39.278	8.032	1.385	9.417	24,3%	22,1%	24,0%
Stockerau	16.745	-	16.745	3.350	-	3.350	20,0%	-	20,0%

Tabelle 23: Detailanalyse – Relationsbezogenes P&R- Verlagerungspotenzial

Die Ergebnisse weiterer, differenzierter Auswertungen zum P&R- Verlagerungspotenzials sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. **Tabelle 24** zeigt die korridorweisen Ergebnisse des P&R-Verlagerungspotentials nach den einzelnen Umsteigesituationen in Wien. In allen drei Korridoren würde der überwiegende Teil der potenziell auf P&R umsteigenden MIV-EinpendlerInnen ihr Wegziel mit einmal Umsteigen auf die U-Bahn in Wien erreichen. Die entsprechenden Anteile sind für den Korridor St. Pölten 74%, für den Korridor Mödling rd. 65% und für den Korridor Stockerau rd. 80%. Interessant ist der vergleichsweise hohe Anteil von rd. 34% der verlagerbaren MIV-EinpendlerInnen im Korridor Mödling, die ihr Wegziel ohne Umsteigen in Wien erreichen würden.

Einfahrtskorridor nach Wien – Umsteigesituation in Wien		MIV-EinpendlerInnen	
		absolut	in %
St. Pölten	kein Umsteigen	328	6,9%
	1 mal Umsteigen U-Bahn	3.514	74,0%
	1 mal Umsteigen S-Bahn	43	0,9%
	2 mal Umsteigen U-Bahn	488	10,3%
	2 mal Umsteigen S-Bahn	376	7,9%
Mödling	kein Umsteigen	3.223	34,2%
	1 mal Umsteigen U-Bahn	6.085	64,6%
	1 mal Umsteigen S-Bahn	106	1,1%
	2 mal Umsteigen U-Bahn	3	0,1%
Stockerau	kein Umsteigen	506	15,1%
	1 mal Umsteigen U-Bahn	2.677	79,9%
	1 mal Umsteigen S-Bahn	167	5,0%

Tabelle 24: P&R- Verlagerungspotenzial nach Umsteigesituation in Wien

Die umseitige **Tabelle 25** zeigt die Auswertung des P&R- Verlagerungspotenzials nach P&R-Teileinzugsbereichen außerhalb von Wien. Die größte Menge an potenziell verlagerbaren MIV-EinpendlerInnen kommt im Korridor St. Pölten aus Gemeinden im unmittelbaren Einzugsbereich der inneren Westbahn zwischen St. Pölten und Wien (rd. 2.000 bzw. rd. 43%), im Korridor Mödling aus Gemeinden im unmittelbaren Einzugsbereich der inneren Südbahn zwischen Wiener Neustadt und Wien (rd. 5.350 bzw. rd. 57%) und im Korridor Stockerau aus Gemeinden im unmittelbaren Einzugsbereich des Hauptastes der Nordwestbahn zwischen Retz und Stockerau (rd. 2.750 bzw. rd. 82%).

Einfahrtskorridor nach Wien – P&R- Teileinzugsbereiche außerhalb von Wien		MIV-EinpendlerInnen	
		absolut	in %
St. Pölten	Westbahn außen - unmittelbarer Einzugsbereich	801	16,9%
	Westbahn außen - näherer Einzugsbereich	80	1,7%
	Westbahn außen - weiterer Einzugsbereich	30	0,6%
	Westbahn Tullnerfeld - unmittelbarer Einzugsbereich	467	9,8%
	Westbahn Tullnerfeld – näherer Einzugsbereich	322	6,8%
	Westbahn innen - unmittelbarer Einzugsbereich	2.038	42,9%
	Westbahn innen - näherer Einzugsbereich	773	16,3%
	Zulaufstrecken	238	5,0%
Mödling	Südbahn innen - unmittelbarer Einzugsbereich	5.351	56,8%
	Südbahn innen - näherer Einzugsbereich	158	1,7%
	Südbahn außen - unmittelbarer Einzugsbereich	1.241	13,2%
	Südbahn außen - weiterer Einzugsbereich	0	-
	Pottendorfer Linie - unmittelbarer Einzugsbereich	1.745	18,5%
	Pottendorfer Linie - näherer Einzugsbereich	84	0,9%
	Aspangbahn - unmittelbarer Einzugsbereich	86	0,9%
	Aspangbahn - näherer Einzugsbereich	9	0,1%
	Mattersburger Bahn - unmittelbarer Einzugsbereich	234	2,5%
	Zulaufstrecken - unmittelbarer Einzugsbereich	158	1,7%
	Zulaufstrecken - näherer Einzugsbereich	0	-
	Schnellbus - unmittelbarer Einzugsbereich	314	3,3%
	Schnellbus - näherer Einzugsbereich	37	0,4%
Stockerau	Nordwestbahn nord - unmittelbarer Einzugsbereich	2.753	82,2%
	Nordwestbahn süd - unmittelbarer Einzugsbereich	28	0,8%
	Nordwestbahn - näherer Einzugsbereich	503	15,0%
	Schnellbus - unmittelbarer Einzugsbereich	63	1,9%
	Schnellbus - näherer Einzugsbereich	3	0,1%

Tabelle 25: P&R- Verlagerungspotenzial nach P&R- Teileinzugsbereichen außerhalb von Wien

Eine Auswertung der Wegziele der, potenziell auf P&R verlagerbaren MIV-EinpendlerInnen im Hinblick auf die aktuelle Parkraumbewirtschaftung in Wien inkl. möglicher Ausweitungsszenarien (siehe **Kapitel 4.3**) ist detailliert in **Tabelle 26** dargestellt. Die Ergebnisse für die drei Korridore sind im Wesentlichen gleich. Rund drei Viertel der Wegziele liegt in heute bereits bewirtschafteten Bereichen. Der Anteil der Wegziele in, von möglichen Ausweitungsszenarien betroffenen Gebieten, ist gering und liegt summiert in den einzelnen Korridoren zwischen 1,4 und 3,7%.

Einfahrtskorridor nach Wien – Parkraumbewirtschaftungsbereiche in Wien		MIV-EinpendlerInnen	
		absolut	in %
St. Pölten	Fahrtziel in Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung	1.009	21,2%
	Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung	3.565	75,1%
	Ausweitungsszenario 1 - 13. Bezirk	84	1,8%
	Ausweitungsszenario 2 - 13. Bezirk	1	0,0%
	Ausweitungsszenario 1 - 18. Bezirk	53	1,1%
	Ausweitungsszenario 1 - 19. Bezirk	37	0,8%
Mödling	Fahrtziel in Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung	2.598	27,6%
	Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung	6.682	71,0%
	Ausweitungsszenario 1 - 13. Bezirk	53	0,6%
	Ausweitungsszenario 2 - 13. Bezirk	4	0,0%
	Ausweitungsszenario 1 - 18. Bezirk	39	0,4%
	Ausweitungsszenario 1 - 19. Bezirk	41	0,4%
Stockerau	Fahrtziel in Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung	864	25,8%
	Fahrtziel in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung	2.418	72,2%
	Ausweitungsszenario 1 - 13. Bezirk	3	0,1%
	Ausweitungsszenario 1 - 18. Bezirk	18	0,5%
	Ausweitungsszenario 1 - 19. Bezirk	47	1,4%

Tabelle 26: P&R- Verlagerungspotenzial nach Parkraumbewirtschaftungsbereichen in Wien

5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) wurde eine externe Studie „EinpendlerInnen nach Wien - Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale“ beauftragt. In einzelnen Bearbeitungsschritten waren darin folgende Themen zu bearbeiten:

- Analyse der P&R- und Bike&Ride- Situation in der Ost-Region (Niederösterreich, Burgenland) bzw. in Wien nach Stellplatzangebot, -auslastung und Ausbauplanungen
- Analyse P&R- bzw. Bike&Ride- relevanter Daten im Zusammenhang mit, von einer räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, betroffenen EinpendlerInnen
- Bedienungshäufigkeit und Auslastung entlang der ÖV- Hauptachsen
- Analyse des P&R- Erschließungspotenzials entlang der einzelnen Einfahrtskorridore nach Wien
- Detailanalyse zur selektiven Ermittlung von Verlagerungspotenzialen hin zu P&R für die ausgewählten Einfahrtskorridore St. Pölten, Mödling und Stockerau

Insgesamt gibt es derzeit (Stand Mitte Jänner 2013) in der Ost-Region eine Gesamtanzahl von rd. 37.000 P&R-Stellplätzen, wobei sich der überwiegende Teil mit 91% (rd. 33.700) auf niederösterreichischem Gebiet befindet. Rund 3.100 P&R-Stellplätze (8%) liegen im Burgenland und rd. 200 Wien-affine P&R- Stellplätze auf steirischem Gebiet. Zusätzlich gibt es rd. 22.700 Bike&Ride- Stellplätze, wovon sich ebenfalls der überwiegende Teil mit 95% (rd. 21.600) in Niederösterreich befindet. Weitere 1.100 Bike&Ride- Stellplätze (5%) liegen im Burgenland.

Aufgrund der starken Nachfrage, vor allem im Umland von Wien entlang der Hauptschienenachsen, wird das P&R- Angebot in Niederösterreich laufend ausgebaut. Neben diesem geplanten Stellplatzzuwachs wurden in den letzten Monaten, im Zusammenhang mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, zusätzliche provisorische P&R- Stellflächen an neuralgischen Standorten errichtet. Im P&R beläuft sich der bis 2015 geplante Ausbau in Niederösterreich auf insgesamt rd. 3.600 P&R- Stellplätze, wovon rd. 900 provisorische Stellflächen aktuell bereits fertiggestellt sind. Auf burgenländischer Seite sind 60 P&R- Stellplätze geplant. Das aktuelle Wien-affine P&R- Stellplatzangebot (inkl. Provisorien) bezogen auf die jeweilige Gesamtzahl der EinpendlerInnen nach Wien liefert einen groben relativen Vergleich der Einfahrtskorridore im Hinblick auf die P&R- Versorgung. Demnach ergibt sich für die Korridore Klosterneuburg, Mistelbach und St. Pölten die vergleichsweise beste Angebotssituation, am schlechtesten schneiden die Korridore Marchegg und Mödling ab. Dem daraus abzuleitenden Ausbaubedarf wird, was den Korridor Mödling anbetrifft, mit rd. 1.650 geplanten und provisorischen P&R- sowie 300 geplanten Bike&Ride- Stellplätzen bereits Rechnung getragen. Entlang des Einfahrtskorridors Marchegg ist langfristig nach 2015 ein entsprechender Ausbau geplant. Zu den P&R- Standorten in Wien ist anzumerken, dass diese auch von BinnenpendlerInnen genutzt werden und dass ein Ausbau dieses zielnahen



P&R- Angebots, aus verkehrspolitischen Überlegungen, in erster Linie EinpendlerInnen aus dem unmittelbaren Wiener Umland im Fokus hat.

Das P&R- Angebot in Wien unterscheidet sich substantiell von jenem in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland. In Wien handelt es sich bei den P&R- Standorten vorwiegend um bewirtschaftete Parkdecks an neuralgischen Stadteinfahrten. Insgesamt befinden sich in Wien aktuell rd. 8.900 P&R- Stellplätze. Ordnet man das P&R- Angebot den jeweiligen Einfahrtskorridoren zu, so zeigt sich, dass die meisten Stellplätze im Korridor St. Pölten (rd. 2.200) bzw. im Bereich der Korridore Gänserndorf und Mistelbach (gemeinsam rd. 2.700). Geplant ist in Wien das P&R- Stellplatzangebot in den nächsten Jahren um rd. 4.900 zu erhöhen. Die Schwerpunkte liegen hier in den Korridoren Mödling (rd. 2.200) und Marchegg (rd. 1.500).

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde aus den gesammelten Daten von insgesamt 508 P&R- bzw. Bike&Ride- Standorten eine, zwischen den drei Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, akkordierte Datenbank erstellt. Ziel sollte es sein diese Daten seitens der Länder, als Basis für gemeinsame Planungsüberlegungen, laufend auf Stand zu halten und in einem institutionalisierten Prozess periodisch auszutauschen um diese gemeinsam zu aktualisieren.

In einem eigenen Arbeitspaket wurde ermittelt, für wie viele MIV-EinpendlerInnen die aktuelle Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien im Oktober 2012 bzw. Jänner 2013 grundsätzlich relevant sind und wie hoch die Anzahl der unmittelbar davon Betroffenen ist. Die Analysen ergeben, dass rd. 3.300 niederösterreichische und rd. 300 burgenländische MIV-EinpendlerInnen von dieser Maßnahme unmittelbar betroffen sind.

Eine Gegenüberstellung der Sitzplatzkapazität im ÖV mit der Anzahl der Fahrgäste an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts nach Einfahrtskorridoren über einen gesamten Werktag (Mo bis Fr) zeigt sowohl im Zug- als auch im Busverkehr erwartungsgemäß keine Kapazitätsengpässe. Ein differenzierteres Bild liefert die Auswertung für die jeweilige Hauptverkehrszeit (HVZ) bzw. Spitzenstunde. Im Gegensatz zum Linienbusverkehr, wo auch in der HVZ ausreichend freie Sitzplatzkapazitäten in sämtlichen Korridoren vorhanden sind, ergeben sich im Zugverkehr in den Korridoren Stockerau, Mistelbach und vor allem im Korridor Gänserndorf Auslastungen der Sitzplatzkapazität von mehr als 100% und demzufolge Fahrgäste ohne Sitzplatz.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Beurteilung der P&R- Situation besteht in der Abgrenzung der Einzugsbereiche und der Ermittlung der daraus abgeleiteten P&R- Erschließungspotenziale. Entsprechende Analysen zeigen, dass die Korridore Mödling mit rd. 28.600, St. Pölten mit rd. 17.900, Bruck an der Leitha mit rd. 15.100 und Stockerau mit rd. 11.900 jene mit den meisten MIV-EinpendlerInnen im P&R- Einzugsbereich sind. Diese Mengen bildeten den Ausgangspunkt für die, im Wege von Detailanalysen ausgewählter Einfahrtskorridore, zu berechnenden Verlagerungspotenziale vom motorisierten Individualverkehr hin zu P&R.



Ergänzend wurden auch die Einwohner der Gemeinden im P&R- Einzugsbereich korridorweise ermittelt und jenen im für Bike&Ride relevanten Einzugsbereich sowie jenen im fußläufigen Einzugsbereich gegenübergestellt. Die Korridore mit den meisten Einwohnern im P&R- Einzugsbereich sind Mödling mit rd. 640.000 und St. Pölten mit rd. 532.000. Die Anteil der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich (300 m) der P&R-Standorte beträgt im Korridor Mödling rd. 8% bzw. im Korridor St. Pölten beinahe 9%, jener im Bike&Ride- Einzugsbereich (2.500 m) im Korridor Mödling rd. 68% bzw. im Korridor St.Pölten rd. 57%.

In einem eigenen Kapitel wurde die P&R-Situation in den Einfahrtskorridoren St. Pölten, Mödling und Stockerau detailliert analysiert. Dabei wurden, ausgehend von den Quell- / Ziel-Matrizen der MIV-EinpendlerInnen im betrachteten Korridor, schrittweise die Verlagerungspotenziale nach folgenden Kriterien ermittelt:

- 1) Verkehrsrelation: Quellgemeinde außerhalb von Wien im P&R- Einzugsbereich --- Zielzählgebiet in Wien
- 2) Prozentueller Anteil der MIV-EinpendlerInnen auf Basis von P&R- Teileinzugsbereichen
- 3) Berücksichtigung von Quellgemeinden im P&R- Einzugsbereich zweier benachbarter Einfahrtskorridore
- 4) MIV-EinpendlerInnen, mit Wegziel in Wien im Einzugsbereich des hochrangigen ÖV
- 5) MIV-EinpendlerInnen im fußläufigen Einzugsbereich der relevanten ÖV- Haltestellen
- 6) Berücksichtigung der jeweiligen relationsbezogenen Umsteigesituation in Wien

Für die Potenzialberechnungen wurden demnach jene MIV- Relationen nach Wien in Betracht gezogen, wo die Arbeits- und Ausbildungsorte in Wien attraktiv im ÖV erreicht werden (direkt fußläufig angebunden bzw. mit ein- bis maximal zweimaligem Umsteigen auf U-Bahn bzw. S-Bahn). Ein mögliches Umsteigen auf Straßenbahn und Linienbus in Wien könnte im Einzelfall eine Erhöhung des Verlagerungspotenzials ergeben, wurde jedoch im Sinne der Attraktivität der Gesamtwegekette in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Im Bereich der Quellorte können die nach Wien führenden ÖV-Hauptlinien mit dem PKW (P&R), mit ÖV-Zubringerlinien, mit dem Fahrrad (Bike&Ride) und zu Fuß erreicht werden.

Die Ergebnisse der Berechnungen zum P&R- Verlagerungspotenzial in den detailliert untersuchten Einfahrtskorridoren ergeben für den Korridor St. Pölten ein Gesamtpotenzial von rd. 4.750, für den Korridor Mödling von rd. 9.400 und für den Korridor Stockerau von rd. 3.350 hin zu P&R verlagerbaren MIV-EinpendlerInnen. In den Korridoren St. Pölten und Stockerau sind dies jeweils 20%, im Korridor Mödling mit 24% beinahe ein Viertel der gesamten Menge von MIV-EinpendlerInnen aus dem P&R-Einzugsbereich des Korridors (*Kordonenerhebung Wien für den MIV 2008*). Ein Ausschöpfen dieses zumutbaren Verlagerungspotenzials brächte demnach substantielle Verbesserung des Modal Splits im pendlerrelevanten Zeitsegment 5 bis 9 Uhr mit sich.

Gewisse Anteile dieser „P&R- Potenziale“ ließen sich auch durch andere Zubringerverkehrsmittel als mit dem Pkw im Wege von P&R lukrieren. Insbesondere in den durchaus „urban“ strukturierten Achsenbereichen im



Umland von Wien sind der uneingeschränkten Errichtung weiterer P&R- Stellflächen wirtschaftliche und städtebauliche Grenzen gesetzt. Dies ist gerade im Teileinzugsbereich „Südbahn innen – unmittelbarer Einzugsbereich“ des Korridor Mödling mit rund 5.300 verlagerungsfähigen MIV-EinpendlerInnen von Bedeutung. Hier stellt das Fahrrad bzw. das zu Fuß gehen eine geeignete Alternative im Zugang zum hochrangigen ÖV dar. In Teilbereichen sind jedenfalls auch Angebotsverbesserungen bei den ÖV- Zubringerlinien zu überlegen.

Die Detailanalyse im Korridor St. Pölten zeigt, dass mit dem kürzlich geschaffenen Park&Ride- Angebot am Regionalbahnhof Tullnerfeld an der neuen Westbahnstrecke im Vergleich zum errechneten Potenzial in den zugehörigen Teileinzugsbereichen (rot in **Abbildung 35**) eine ausreichende Anzahl von P&R- Stellplätzen geschaffen wurde. Entlang der inneren Westbahn zwischen St. Pölten und Wien besteht, vom Potenzial her betrachtet, noch zusätzlicher Ausbaubedarf.

Generell zeigen die Potenzialberechnungen in den drei detailliert untersuchten Korridoren St. Pölten, Mödling und Stockerau, dass sich bereits über 70% der Fahrtziele von verlagerbaren MIV-EinpendlerInnen in Parkraumbewirtschafteten Gebieten in Wien befinden und damit MIV-Pendlerrelationen in noch nicht bewirtschaftete Gebiete in Wien einen nicht mehr allzu hohen Restanteil ausmachen.

Bei den berechneten Potenzialen handelt es sich, was die durch P&R zu erreichende Verlagerung vom MIV zum ÖV anbetrifft, um Maximalwerte. Diese basieren aber auf, für die derzeitigen MIV-EinpendlerInnen, im Hinblick auf die Attraktivität der Gesamtwegekette (Reisezeit, Umsteigehäufigkeit, etc.) durchaus zumutbaren Annahmen und stellen Verlagerungs-Zielwerte dar. Zu welchen Anteilen mit dem PKW, mit dem Zubringerbus, mit dem Fahrrad oder zu Fuß die ÖV-Hauptlinie erreicht werden kann, hängt wesentlich von der Lage zu Wien, von der Siedlungsstruktur, von der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Qualität des ÖV- Angebots auf den Haupt- und Zubringerlinien, hinsichtlich Fahrzeit, Vernetzung und Komfort ab. Zusätzlich besteht eine Abhängigkeit von dem im jeweiligen Einfahrtskorridor vorhandenen freien P&R- bzw. Bike&Ride-Stellplatzangebot. Neben diesen „Pull-Effekten“ sind ebenso, wenn auch politisch konflikträchtiger, „Push-Effekte“ durch restriktive Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wie die aktuelle Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien entsprechend verlagerungswirksam.

Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass P&R und Bike&Ride bei entsprechender Planung, Konzeption und Integration in das Gesamtsystem Öffentlicher Verkehr wichtige Bausteine, wenn auch nicht die alleinigen Lösungen, für Verkehrsprobleme im Berufspendlerverkehr sein können.



TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: PendlerInnen über Stadtgrenze Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts	1
Tabelle 2: P&R-Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien).....	7
Tabelle 3: Bike&Ride-Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien)	9
Tabelle 4: P&R-Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien).....	12
Tabelle 5: Bike&Ride-Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien).....	14
Tabelle 6: P&R-Stellplatzsituation in Wien.....	17
Tabelle 7: P&R-Stellplatzauslastung in Wien.....	19
Tabelle 8: Parkraumbewirtschaftung Wien aktuell – Pendlerrelevanz im MIV	24
Tabelle 9: Ausweitungsszenarien Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV	25
Tabelle 10: Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV für NÖ und Bgld (Ost-Region).....	27
Tabelle 11: MIV-EinpendlerInnen von Parkraumbewirtschaftungsausweitung betroffen	30
Tabelle 12: Schiene – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien	32
Tabelle 13: Linienbus – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien....	33
Tabelle 14: Schiene – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien.....	35
Tabelle 15: Linienbus – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien	37
Tabelle 16: Schiene – werktägliches Zugangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien	39
Tabelle 17: Linienbus – werktägliches Kursangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien.....	40
Tabelle 18: Quellgemeinden mit mehr als 500 MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R-Einzugsbereich.....	43
Tabelle 19: Einwohner / MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R-Einzugsbereich – gesamt	49
Tabelle 20: Einwohner mit Hauptwohnsitz in unterschiedlichen Einzugsbereichen nach Korridoren.....	50
Tabelle 21: P&R-Teileinzugsbereiche außerhalb von Wien – potenziell verlagerbar.....	55
Tabelle 22: Umsteigesituation in Wien – Gewichtungs- bzw. Abminderungsfaktoren.....	58
Tabelle 23: Detailanalyse – Relationsbezogenes P&R-Verlagerungspotenzial	59
Tabelle 24: P&R- Verlagerungspotenzial nach Umsteigesituation in Wien	60
Tabelle 25: P&R- Verlagerungspotenzial nach P&R-Teileinzugsbereichen außerhalb von Wien	61
Tabelle 26: P&R- Verlagerungspotenzial nach Parkraumbewirtschaftungsbereichen in Wien	62



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Einfahrtskorridore nach Wien im MIV	5
Abbildung 2: Einfahrtskorridore nach Wien im ÖV – Bahnlinien	6
Abbildung 3: Einfahrtskorridore nach Wien im ÖV – Buslinien.....	6
Abbildung 4: P&R- Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien).....	8
Abbildung 5: Bike&Ride- Stellplatzangebot in der Ost-Region (ohne Wien)	10
Abbildung 6: P&R- Stellplatzauslastung in der Ost-Region (ohne Wien)	11
Abbildung 7: P&R- Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien).....	13
Abbildung 8: Bike&Ride- Stellplatzausbau in der Ost-Region (ohne Wien)	15
Abbildung 9: P&R- Stellplatzsituation in Wien	16
Abbildung 10: P&R- Stellplatzauslastung in Wien.....	18
Abbildung 11: Korridorvergleich – Wien-affines P&R- Stellplatzangebot* pro 1.000 EinpendlerInnen.....	20
Abbildung 12: P&R- Datenbank – Merkmalsbezeichnungen	22
Abbildung 13: Parkraumbewirtschaftung Wien aktuell / Ausweitungsszenarien – Übersicht.....	23
Abbildung 14: Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV (Diagramm).....	26
Abbildung 15: Parkraumbewirtschaftung Wien – Pendlerrelevanz im MIV für NÖ und Bgld (Diagramm).....	27
Abbildung 16: Quellgemeinden - MIV-EinpendlerInnen von Parkraumbewirtschaftungsausweitung betroffen	31
Abbildung 17: Schiene – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien .	33
Abbildung 18: Linienbus – werktägliche Sitzplatzauslastung in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien	34
Abbildung 19: Schiene – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien.....	36
Abbildung 20: Linienbus – Sitzplatzauslastung (HVZ) in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien.....	38
Abbildung 21: Schiene – werktägliches Zugangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien	39
Abbildung 22: Linienbus – werktägliches Kursangebot in Richtung stadteinwärts an der Stadtgrenze Wien	40
Abbildung 23: Abgrenzungsmethode – P&R- Einzugsbereich am Beispiel Einfahrtskorridor Gänserndorf.....	41



Abbildung 24: MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – gesamt	42
Abbildung 25: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor St. Pölten	44
Abbildung 26: MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Mödling (NÖ)	44
Abbildung 27: MIV-EinpendlerInnen nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Mödling (Bgld)	45
Abbildung 28: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Bruck/Leitha	45
Abbildung 29: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Marchegg	46
Abbildung 30: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Gänserndorf	46
Abbildung 31: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Mistelbach	47
Abbildung 32: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Stockerau	47
Abbildung 33: MIV-EinpendlerInnen aus NÖ nach Wien im P&R- Einzugsbereich – Korridor Klosterneuburg ...	48
Abbildung 34: Einwohner mit Hauptwohnsitz in unterschiedlichen Einzugsbereichen nach Korridoren	51
Abbildung 35: Einfahrtskorridor St. Pölten - P&R- Teileinzugsbereiche	52
Abbildung 36: Einfahrtskorridor Mödling - P&R- Teileinzugsbereiche	53
Abbildung 37: Einfahrtskorridor Stockerau - P&R- Teileinzugsbereiche	54
Abbildung 38: Abgrenzung der P&R- relevanten Zielbereiche in Wien	56
Abbildung 39: Einfahrtskorridor St. Pölten – Umsteigesituation in Wien	57
Abbildung 40: Einfahrtskorridor Mödling – Umsteigesituation in Wien	57
Abbildung 41: Einfahrtskorridor Stockerau – Umsteigesituation in Wien	58



QUELLEN

- (1) *Kordonenerhebung Wien für den MIV und ÖV aus den Jahren 2008 bis 2010 – Wien, NÖ und Bgld*
- (2) *Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 – STATISTIK AUSTRIA*
- (3) *PendlerInnenstatistik aus der Volkszählung 2001 – STATISTIK AUSTRIA*
- (4) *Pendlerstudie 2005 – FESSEL-GfK, Wolf-Eberl Marktforschung*
- (5) *Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung für Wien 2008 (SoWI 2008)*
- (6) *Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – ZIS+P
Verkehrsplanung Sammer&Partner ZT GmbH im Auftrag der Magistratsabteilung 18, 2012*
- (7) *Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu Einwohnern in Hauptwohnsitzen (Stand 2011) – STATISTIK
AUSTRIA*
- (8) *Regionalstatistischen Rasterdaten (100m) zu den Beschäftigten (Stand 2001) – STATISTIK AUSTRIA*
- (9) *Daten zum Zugs- bzw. Linienbusangebot sowie zum entsprechenden Sitzplatzangebot im ÖV für 2011 –
Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH*