

EinpenderInnen nach Wien

Achsenbezogene Untersuchung der Park&Ride Potenziale

Kurzfassung

Die EinpenderInnenproblematik und das Park&Ride-System sind wichtige Stadt-Umland-Themen und waren immer wieder auch wichtige Themen für die Planungsgemeinschaft Ost (PGO). Im Zusammenhang mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien bekamen diese beiden Themen im Zusammenhang mit dem Stadt-Umland-Verkehr eine größere Bedeutung. Um aktuelle Datengrundlagen und Ergebnisse zu diesen Themen zu erhalten, wurde im Rahmen der PGO die Bearbeitung einer Studie mit dem Titel „EinpenderInnen nach Wien – Achsenbezogene Untersuchung der Park&Ride-Potenziale“ an DI Christian Rittler – Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft - in Auftrag gegeben.

Anmerkung: Im folgenden Text wird für „Park&Ride“ auch die Kurzform „P&R“ verwendet, sowie „ÖV“ für öffentlichen Verkehr und „MIV“ für motorisierten Individualverkehr.

In einzelnen Bearbeitungsschritten waren dabei 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 EinpenderInnen
- 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

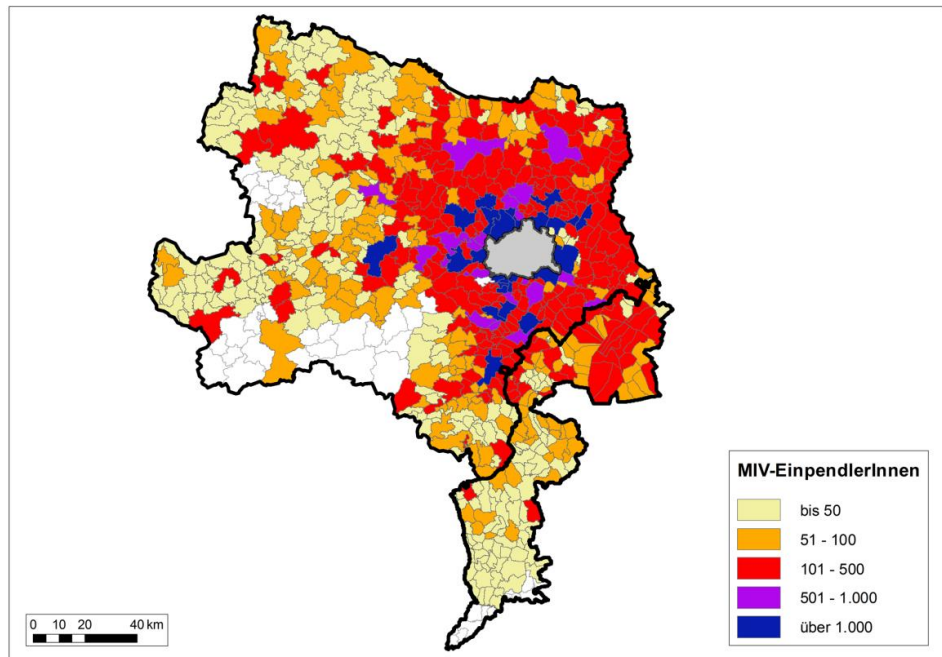
EinpenderInnen nach Wien - gemäß Kordonenerhebung Wien (2008/2010)

Personen pro Werktag		ÖV	MIV	Σ
Erwerbs- pendlerInnen	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	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%	

Abb. Die Wiener Stadtgrenze überquerenden PendlerInnen (inkl. durch Wien durchfahrende PendlerInnen) im ÖV (öffentlicher Verkehr) und MIV (motorisierte Individualverkehr)

Der Arbeits- und Ausbildungspendlerverkehr nach Wien weist an einem Werktag insgesamt ein Modal-Split-Verhältnis (ÖV : MIV) von 32% : 68% auf. Im Frühverkehr (5-9 Uhr) beträgt der Anteil des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs am Gesamtverkehr dieses Zeitsegments im ÖV ca. 92% und im MIV ca. 82%. Zu den anderen Tageszeiten treten diese Fahrten „zur Arbeit“ und „zur Ausbildungsstätte“ ebenfalls auf, aber zu deutlich geringeren Anteilen.

Die Abbildung rechts zeigt für die MIV-EinpendlerInnen nach Wien im Park&Ride-Einzugsbereich die entsprechenden Quellgemeinden in Niederösterreich und im Burgenland, die gemäß Pendleranzahl klassifiziert und eingefärbt sind.



EinpendlerInnen nach Wien und Parkraumbewirtschaftung

Bereiche unterschieden nach den Phasen der Parkraumbewirtschaftungserweiterung und nach dem noch nicht bewirtschafteten Bereich	MIV-Arbeits- und Ausbildungs-EinpendlerInnen pro Werktag		
	insges. (gerundet)	davon aus NÖ (gerundet)	davon aus Bgld. (gerundet)
Fahrtziele in Bereichen mit vor dem Okt. 2012 bestehender Parkraumbewirtschaftung (ohne Sondersituation 15.Bezirk/Bereich Stadthalle)	38.700		
Fahrtziele in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung ab Okt. 2012	15.900	13.500	1.200
Fahrtziele in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung ab Jan. 2013	2.100	1.900	130
Fahrtziele in Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung	73.400		
MIV-EinpendlerInnen mit Fahrtziel in Wien insgesamt	130.100		

Tab. Aufteilung der MIV-EinpendlerInnen (mit Wien als Ziel) auf die parkraumbewirtschafteten Bereiche in Wien (unterschieden nach Erweiterungsphasen) und den noch nicht bewirtschafteten Bereich

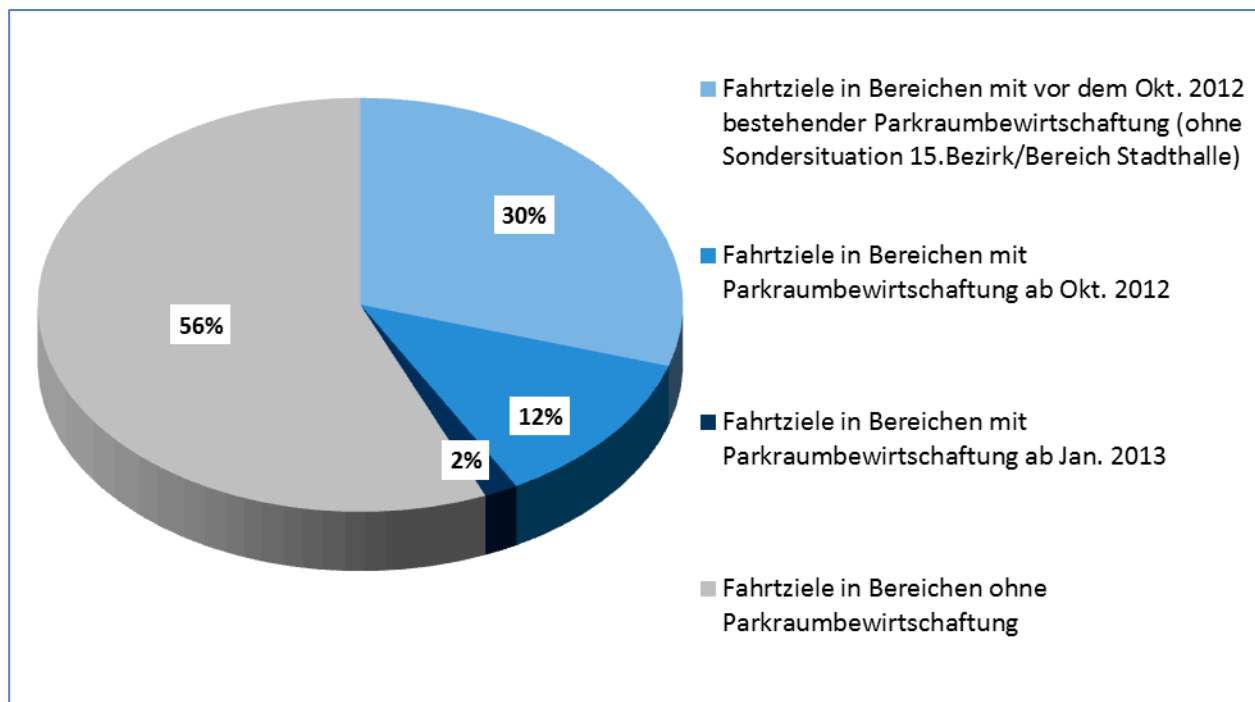


Abb. Prozentuelle Aufteilung der MIV-EinpendlerInnen (mit Wien als Ziel) auf die parkraumbewirtschafteten Bereiche in Wien (unterschieden nach Erweiterungsphasen) und den noch nicht bewirtschafteten Bereich

Von jenen PendlerInnen, die ihr Fahrtziel in den Erweiterungszonen der Parkraumbewirtschaftung haben, ist nur ein Teil betroffen, auf ein anderes Verkehrsmittel als das eigene Auto umzusteigen. In einer Studie des Ing. Büros ZIS+P-Verkehrsplanung (Prof. Sammer) wurde 2012 eine Abschätzung durchgeführt, wie viele der Nicht-Wiener Langzeit-Parker nach der Parkraumbewirtschaftung eine private/gewerbliche Garage nützen, ihr Auto außerhalb des bewirtschafteten Bereiches parken, eine Fahrgemeinschaft bilden, ihren Hauptwohnsitz in das bewirtschaftete Gebiet verlegen oder schließlich auch ein anderes Verkehrsmittel nutzen. Berücksichtigt man diese grob abgeschätzten Wahlmöglichkeiten und auch jenen geschätzten Anteil an MIV-PendlerInnen, die ohnehin bereits bisher einen Firmenstellplatz benützen können, so ergibt eine Analyse der Pendlerströme, dass durch die Parkraumbewirtschaftungserweiterung in Wien im Okt. 2012 und Jan. 2013 rund 3.300 niederösterreichische und rund 300 burgenländische MIV-EinpendlerInnen betroffen sind und als zusätzliche potenzielle Park&Ride bzw. Bike& Ride-NutzerInnen in Frage kommen könnten. Zusammen etwas mehr als 1.400 kommen davon aus den drei politischen Bezirken Wien-Umgebung, Mödling und Baden.

Park&Ride-Angebot und Ausbau

Mit Stand Mitte Jänner 2013 gibt es in der Ostregion insgesamt rd. 37.000 P&R-Stellplätze, 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 (Fahrrad-Stellp.), wovon sich ebenfalls der überwiegende Teil mit 95% (rd. 21.600) in Niederösterreich befindet. Weitere 1.100 Bike&Ride-Stellplätze (8%) liegen im Burgenland.

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde aus den gesammelten Daten von insgesamt 508 P&R- bzw. Bike&Ride-Standorten eine, zwischen den drei Ländern 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.

Einfahrtskorridor nach Wien	P&R- Stellplatzangebot				Σ	Einfahrtskorridor nach Wien	Bike&Ride- Stellplatzangebot				Σ
	NÖ	Bgld	Stmk				NÖ	Bgld	Stmk		
St. Pölten	8.906	-	52		8.958	St. Pölten	5.663	-	-		5.663
Breitenfurt	-	-	-		-	Breitenfurt	-	-	-		-
Mödling	7.292	1.406	181		8.879	Mödling	5.246	353	25		5.624
Bruck / Leitha *	2.336	1.685			4.021	Bruck / Leitha	1.281	736	-		2.017
Marchegg	182	-	-		182	Marchegg	167	-	-		167
Gänserndorf	2.916	-	-		2.916	Gänserndorf	2.445	-	-		2.445
Mistelbach	2.586	-	-		2.586	Mistelbach	1.516	-	-		1.516
Klosterneuburg	5.634	-	-		5.634	Klosterneuburg	3.159	-	-		3.159
Stockerau	3.831	-	-		3.831	Stockerau	2.122	-	-		2.122
Gesamt	33.683	3.091	233		37.007	Gesamt	21.599	1.089	25		22.713

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

Tab. Park&Ride und Bike&Ridestellplätze nach Einfahrtskorridoren – außerhalb von Wien

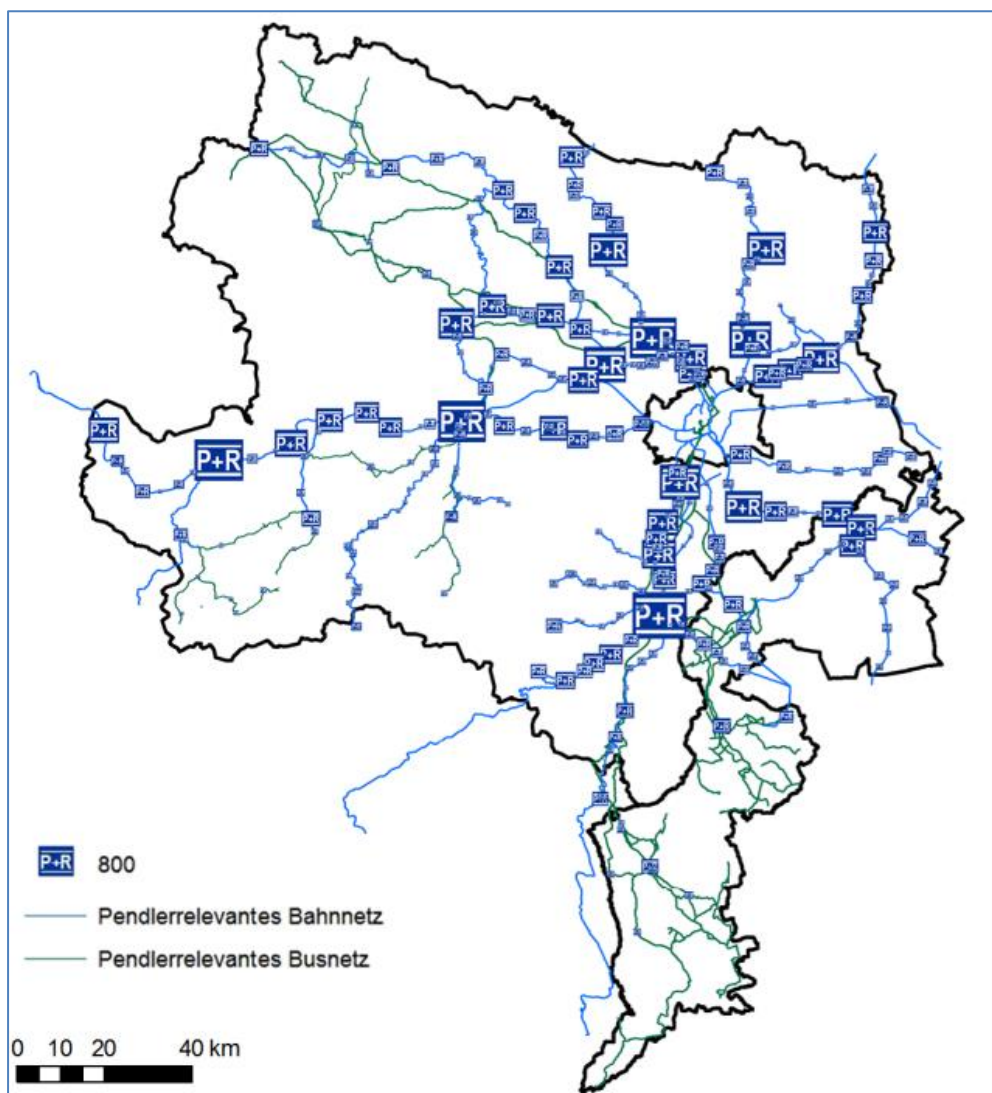


Abb. Park&Ride-Stellplatzangebot in der Ostregion (ohne Wien)

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 Stellflächen bereits hergestellt wurden. Auf burgenländischer Seite sind 60 P&R-Stellplätze geplant.

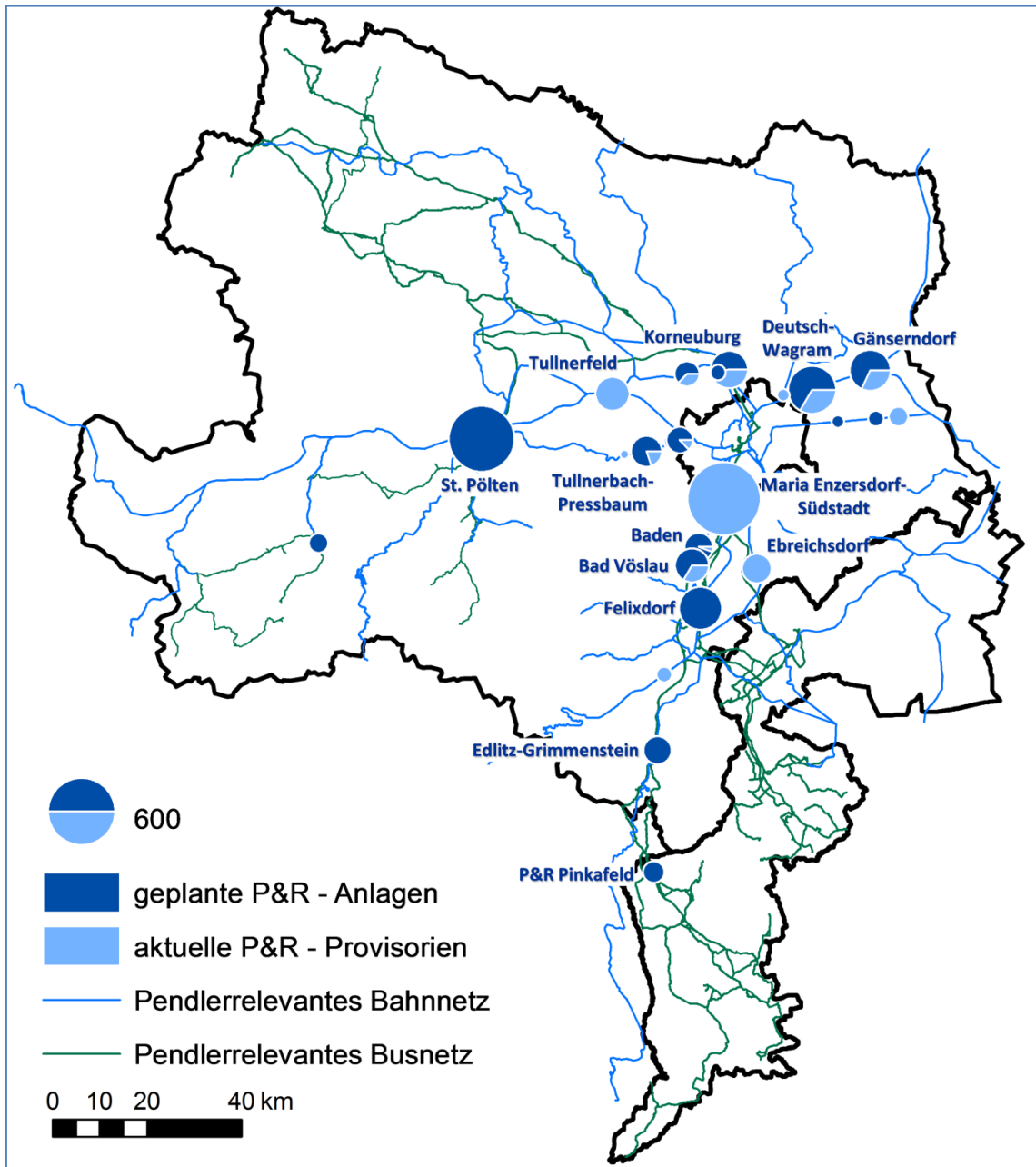


Abb. Park&Ride-Stellplatzausbau in der Ostregion (ohne Wien) – bis 2015

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 liegen (gemeinsam rd. 2.700). Geplant ist in Wien, das P&R-Stellplatzangebot in den nächsten Jahren um rd. 4.900 zu erhöhen (Summe ohne langfr. P&R-Standort Rothneusiedl). Die Schwerpunkte liegen hier in den Korridoren Mödling (rd. 2.200) und Marchegg (rd. 1.500).

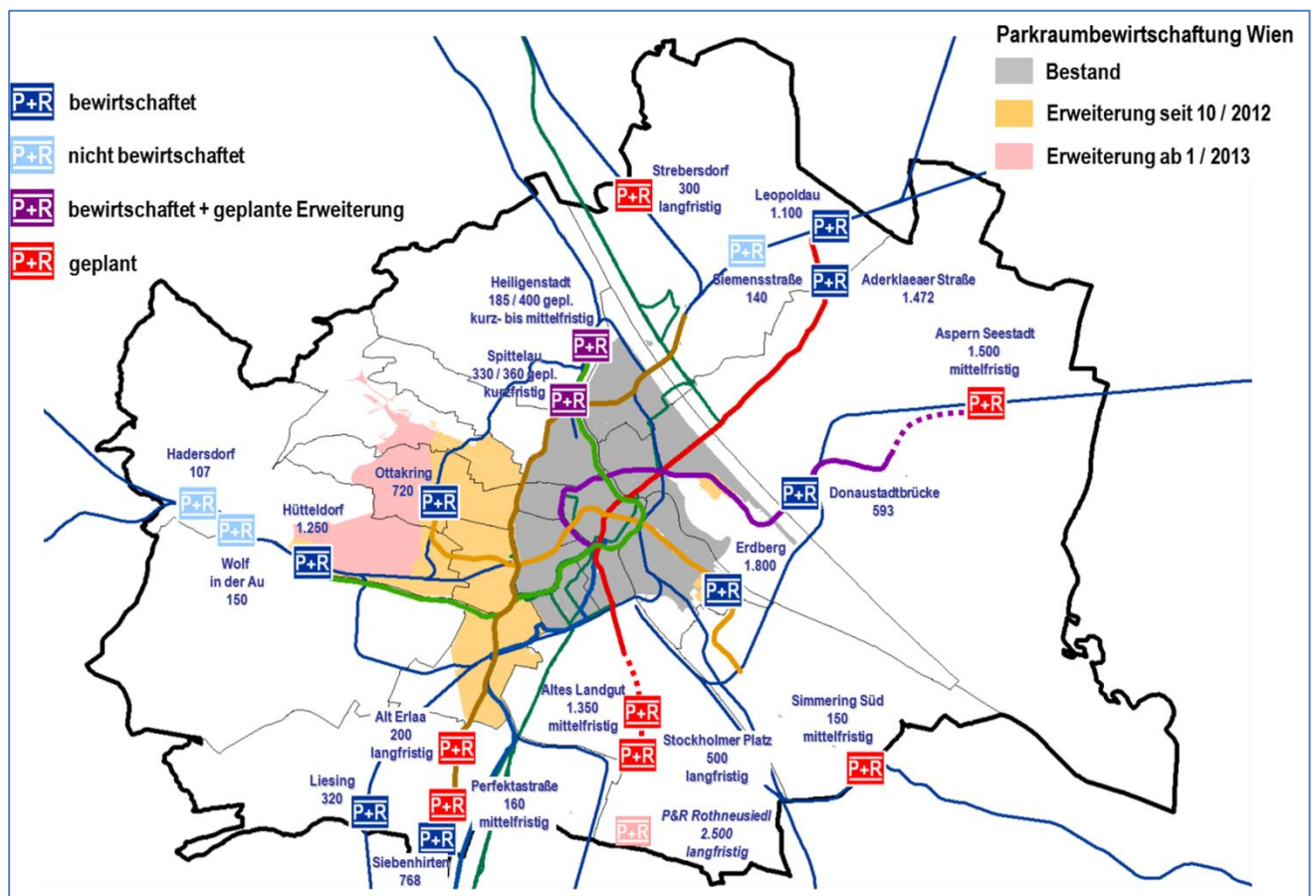


Abb. Park&Ride-Stellplatzangebot und geplanter Ausbau in Wien

Grober Korridorvergleich betreffend Versorgung mit Park&Ride

Das aktuelle Wien-affine P&R-Stellplatzangebot außerhalb Wiens (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 (siehe folgende Abbildung). Demnach ergibt sich für die Korridore Klosterneuburg, St. Pölten und Mistelbach die vergleichsweise beste Angebotsituation. Am schlechtesten schneiden die Korridore Marchegg, Mödling, Bruck an der Leitha und Stockerau 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.

Zu den P&R-Standorten in Wien und dem Korridorvergleich innerhalb Wiens ist anzumerken, dass diese Anlagen in einem starken Maß auch von BinnenpendlerInnen in Wien benutzt werden und dass P&R-Stellplätze für die EinpendlerInnen überwiegend außerhalb Wiens und aus verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen möglichst nahe am Wohnort zu schaffen sind.

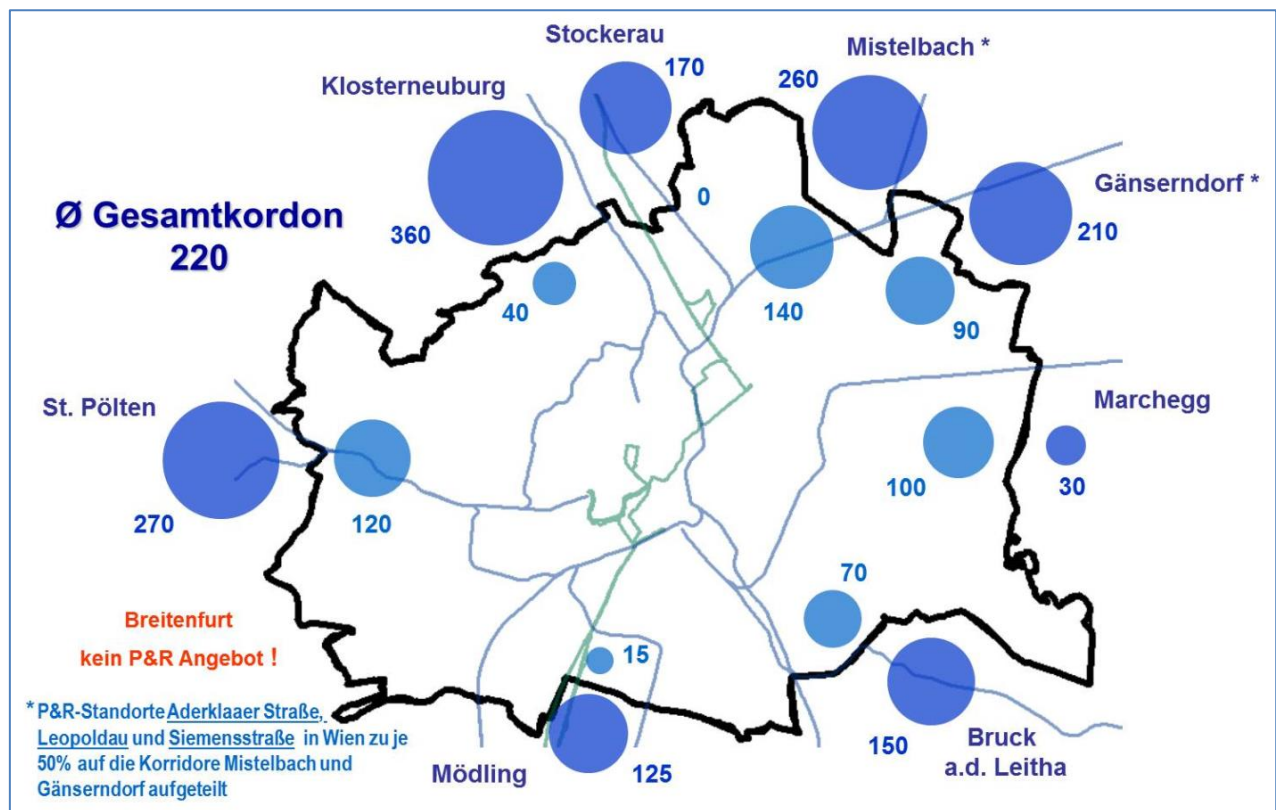


Abb. Korridorvergleich – Wien-affines Park&Ride-Stellplatzangebot pro 1.000 EinpendlerInnen

Bedienungshäufigkeit und Auslastung entlang der ÖV-Hauptachsen

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 allerdings die Auswertung für die jeweilige Hauptverkehrszeit (HVZ) bzw. Spitzenstunde. Im Gegensatz zum Linienbusverkehr, wo auch in der Spitzenstunde ausreichend freie Sitzplatzkapazitäten in sämtlichen Korridoren vorhanden sind, ergeben sich im Zugverkehr in den Korridoren Stockerau, Mistelbach und vor allem im Korridor Gänserndorf Auslastungen nahe und teilweise über 100% der Sitzplatzkapazität und demzufolge Fahrgäste ohne Sitzplatz.

Am häufigsten treten die Spitzenauslastungen in den Zügen zwischen 6:30 und 7:30 Uhr auf. Beschränkt sich die über 100%-Sitzplatzauslastung 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.

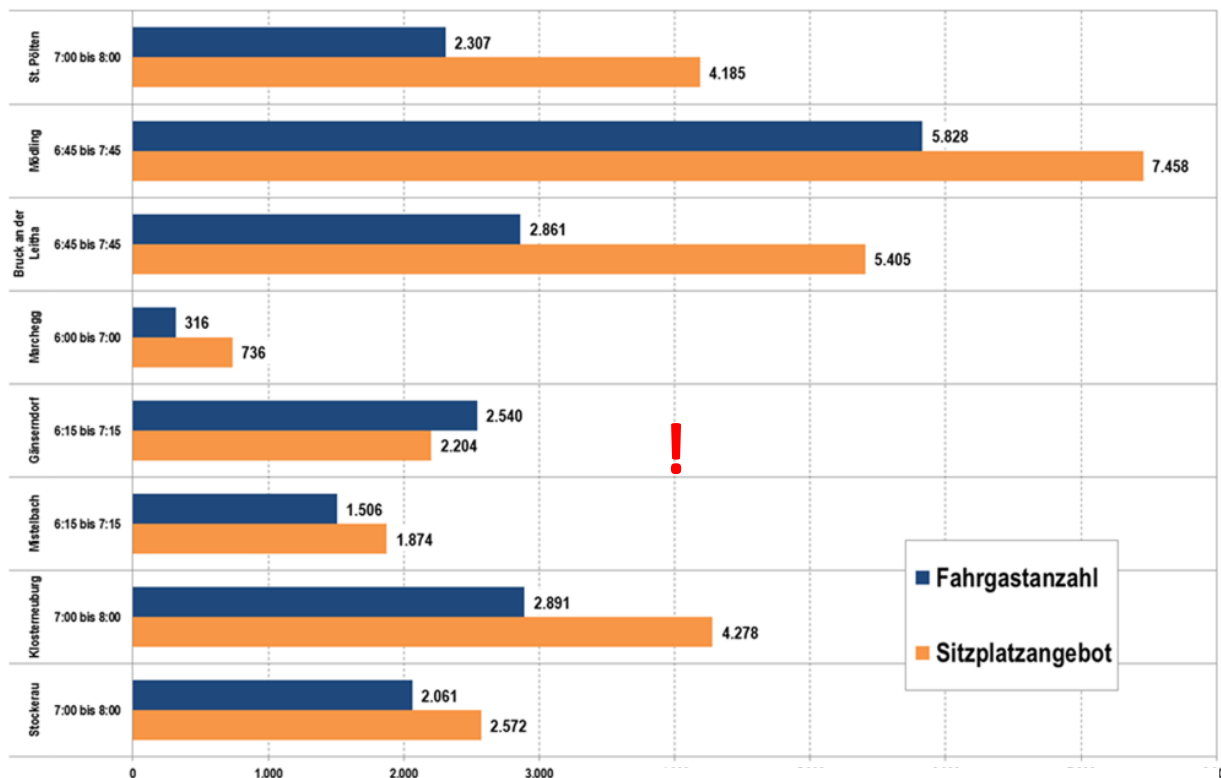


Abb. Schiene – Sitzplatzauslastung (HVZ) an der Stadtgrenze Wien, stadteinwärts in der jeweils höchstbelasteten Stunde

! – Auslastung über die gesamte Spitzenstunde > 100%

Korridorbezogene Detailanalyse

Auf Grund ihrer Bedeutung wurden die Einfahrtskorridore **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:

- Auf der Grundlage der Quell-/Ziel-Matrizen der MIV-EinpendlerInnen im betrachteten Korridor wurden die Quellgemeinden anhand der Linienführung und der Lage der P&R-Standorte des Wien-pendlerrelevanten ÖV-Netzes (Bahn bzw. Linienbus) zu P&R-Teileinzugsbereichen zusammengefasst.
- Für die einzelnen Teileinzugsbereiche wurden Prozentsätze hinsichtlich potenzieller Verlagerbarkeit festgelegt. Das bedeutet, dass Teileinzugsbereiche in unmittelbarer Nähe der ÖV-Hauptlinie zu 100% potenziell auf P&R verlagerbar wären, das Verlagerungspotenzial von weiter entfernt liegenden Bereichen aber nur bei 75-85% liegt. Überlappungsbereiche von benachbarten Korridoren werden zu gleichen Teilen auf die Korridore aufgeteilt.
- Von diesen verlagerbar ermittelten MIV-EinpendlerInnen wurden in einem weiteren Berechnungsschritt nur mehr jene berücksichtigt, die in Wien ihre Arbeits- oder Ausbildungsstätte attraktiv, d.h. entweder direkt oder mit ein- bis maximal zweimaligem Umsteigen auf U-Bahn bzw. S-Bahn fußläufig erreichen. Bei Fahrtrelationen mit Umsteigen in Wien wurde dabei das Verlagerungspotenzial um einen Abminderungsfaktor von 0,6-0,9 verringert. Bei einer direkten Erreichbarkeit (ohne Umsteigen) kommt kein Abminderungsfaktor zum Tragen.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen 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 MIV-EinpendlerInnen, die hauptsächlich auf P&R verlagerbar wären. Zu bedenken ist, dass die nach Wien führenden ÖV-Hauptlinien in den Quellbereichen aber nicht ausschließlich mit dem Pkw (Park&Ride) sondern auch mit ÖV-Zubringerlinien, mit dem Fahrrad (Bike&Ride) und in einem geringen Ausmaß auch zu Fuß erreicht werden können bzw. sollen.

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 (Kordonerhebung Wien für den MIV 2008) - siehe folgende Tabelle. Ein Ausschöpfen dieses zumutbaren Verlagerungspotenzials brächte demnach substantielle Verbesserung des Modal Splits im pendlerrelevanten Zeitsegment 5 bis 9 Uhr mit sich.

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%

Tab. Korridordetailanalyse - Aus den Verkehrsrelationen (MIV) ermitteltes Park&Ride-Verlagerungspotenzial

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%

Tab. Park&Ride-Verlagerungspotenziale nach Park&Ride-Einzugsbereichen außerhalb von Wien

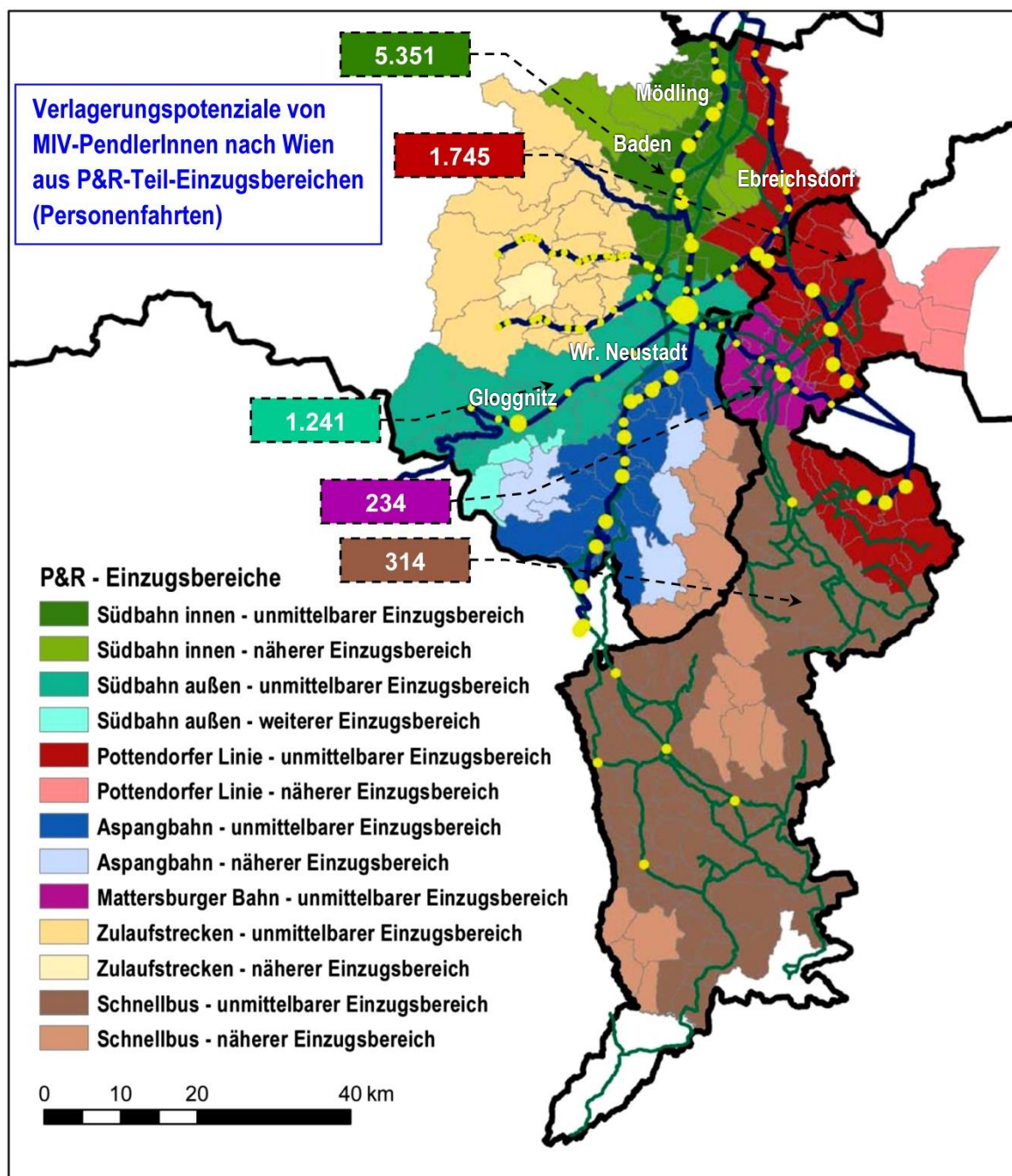


Abb. Einfahrtskorridor Mödling mit seinen P&R-Teileinzugsbereichen und wesentlichen Verlagerungspotenzialen (siehe auch vorige Tabelle)

Vor allem im Teileinzugsbereich „Südbahn innen – unmittelbarer Einzugsbereich“ des Korridor Mödling, einem durchaus urban strukturierten Achsenbereich im näheren Umland von Wien und mit rund 5.300 verlagerungsfähigen MIV-EinpendlerInnen auf die attraktive, mit dichtem Zugsintervall bediente Südbahn, ließen sich auch durch andere Zubringerverkehrsmittel als mit dem Pkw (P&R) Verlagerungspotenziale lukrieren. 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. Aufgrund seiner teilweise urbanen Struktur mit fehlenden Leerflächen neben den Bahnhöfen und Haltestellen sind einer uneingeschränkten Errichtung weiterer P&R-Stellflächen wirtschaftliche und städtebauliche Grenzen gesetzt.

Die geplanten Intervallverdichtungen an der Badner Bahn zwischen Wr. Neudorf und Baden und Park&Ride-Anlagen an dieser Linie sowie eine Aktivierung der inneren Aspangbahn mit einer Verbindung zur Pottendorfer Linie (Neubau Gleisschleife bei Achau) können auch zu weiteren Verlagerungen vom MIV beitragen.

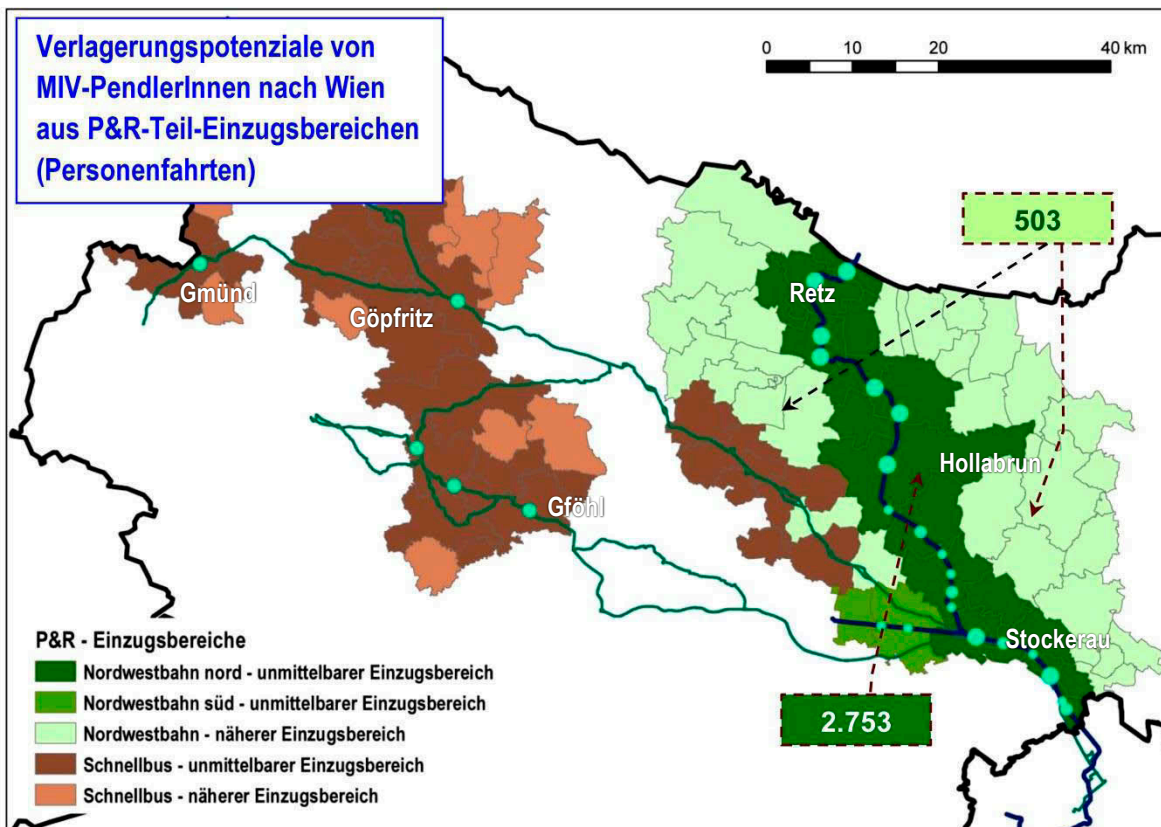
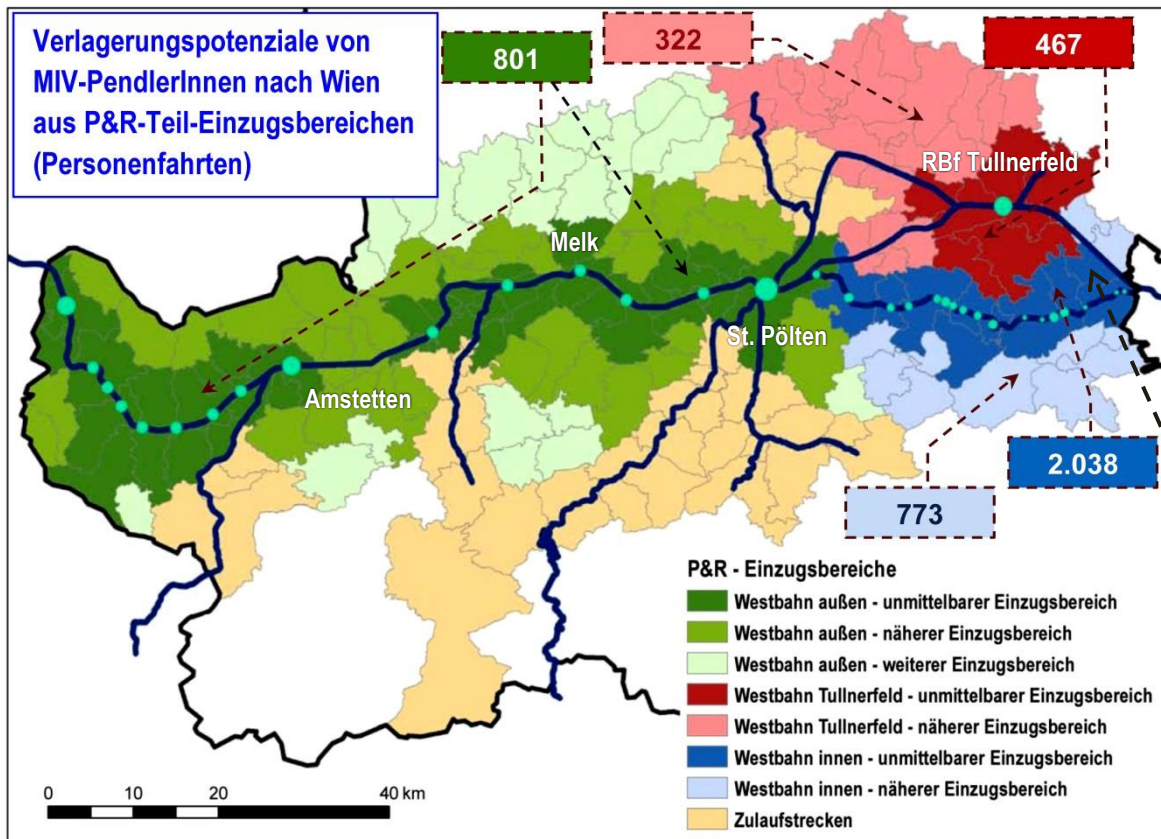


Abb. Einfahrtsskizzen St. Pölten (oben) und Stockerau (unten) mit ihren P&R-Teileinzugsbereichen und wesentlichen Verlagerungspotenzialen - (siehe auch vorige Tabelle)

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 (hell- und dunkelrote Bereiche in der vorigen Karte) eine ausreichende Anzahl von P&R-Stellplätzen geschaffen wurde. Entlang der inneren Westbahn zwischen St. Pölten und Wien (dunkelblauer Bereich in der Karte) 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 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, Vertaktung und Komfort ab. Zusätzlich besteht eine Abhängigkeit von dem im jeweiligen Einfahrtkorridor 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.