

Studie von Handlungsoptionen zur Attraktivierung des Wiener Westkorridors

Auftraggeberin:

Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
1082 Wien, Rathausstraße 14-16
Projektleitung: Judith Frank
Dipl.-Ing.ⁱⁿ

Verfasserteam:

Oliver Roider
Dipl.-Ing. Dr.
Elisabeth Raser
Dipl.-Ing.ⁱⁿ



Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Universität für Bodenkultur
Peter-Jordan-Straße 82
1190 Wien

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG, PROBLEMSTELLUNG, ZIELSETZUNG	4
2	SYSTEMABGRENZUNG	5
3	ANALYSE VORHANDENER STUDIEN UND ABLEITUNG VON HANDLUNGSOPTIONEN ZUR ATTRAKTIVIERUNG	6
4	ANALYSE DER BESTEHENDEN SITUATION	8
4.1	Bevölkerungs- und Bebauungsstruktur	8
4.1.1	<i>Bevölkerung</i>	8
4.1.2	<i>Bebauung</i>	11
4.2	Verkehrsangebot im Öffentlichen Verkehr.....	14
4.2.1	<i>Fahrplanangebot</i>	14
4.2.2	<i>ÖV-Erreichbarkeit</i>	17
4.3	Kennzahlen des motorisierten Individualverkehrs	19
4.4	Verkehrsangebot für den Radverkehr	21
4.5	Auhof-Center	24
5	BERECHNUNG DER VERKEHRLICHEN ENTWICKLUNG MITTELS PROGNOSEMODELL	29
5.1	Bestand	29
5.2	Basisszenario 2030.....	31
5.3	Trendszenario 2030	31
5.4	ÖV-Zuwachs Szenario 2030	32
5.5	ÖV-Wege Zuwachs Szenario 2030	32
5.6	Ergebnisse.....	32
6	BERECHNUNG NETZGENAUER VERKEHRLICHER ENTWICKLUNGEN	35
6.1	Verkehrsmodell Wien.....	35
6.2	Bestand (Bezugsjahr 2017).....	35
6.2.1	<i>Netzadaption</i>	35
6.2.2	<i>Analyse des Bestands</i>	35
6.3	Referenzszenario (Bezugsjahr 2030).....	36
6.3.1	<i>Beschreibung des Referenzszenarios</i>	36
6.3.2	<i>Analyse des Referenzszenarios</i>	38
6.4	Szenario „U4 Purkersdorf“ (Bezugsjahr 2030).....	39
6.4.1	<i>Beschreibung des Szenarios „U4 Purkersdorf“</i>	39
6.4.2	<i>Analyse des Szenarios „U4 Purkersdorf“</i>	40

7	ERGEBNISSE DER UNTERSUCHUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	42
7.1	Öffentlicher Verkehr	42
7.2	Radverkehr	45
7.3	Fußverkehr	48
7.4	Motorisierter Individualverkehr	49
7.5	Auhof-Center	50
8	ZUSAMMENFASSUNG	52
9	LITERATUR	54
10	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	56
11	TABELLENVERZEICHNIS	58
12	ANHANG: AUFBEREITUNG DER STUDIEN ZUM THEMA	59

1 Einleitung, Problemstellung, Zielsetzung

Seit den 1970er Jahren wird das Wiener U-Bahnnetz stetig erweitert und umfasst derzeit eine Streckenlänge von rund 85 km (einschließlich der im September 2017 eröffneten Verlängerung der Linie U1 nach Oberlaa). Im Jahr 2016 wurden laut Wiener Linien (2017) rund 400 Mio. Fahrgäste mit der U-Bahn befördert, die somit ein bedeutendes Rückgrat im Wiener Verkehrsnetz darstellt. Ein weiterer innerstädtischer U-Bahnausbau ist in Umsetzung (5. Ausbaustufe, Linienkreuz U2/U5). Die erste Teilstrecke dieser Netzerweiterung soll im Jahr 2023 in Betrieb gehen. Im Rahmen der Diskussion über weitere mögliche Netzerweiterungen wird häufig die Forderung gestellt, das U-Bahnnetz bis an den Stadtrand von Wien bzw. darüber hinaus zu führen. Eine dabei oft geforderte Variante ist die Verlängerung der Linie U4 von Hütteldorf über Auhof bis ins niederösterreichische Purkersdorf. Argumentiert wird hierbei sehr oft mit der Errichtung neuer Park & Ride-Anlagen in Stadtrandlage sowie mit einer verbesserten Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Auhof-Center. In den vergangenen Jahren (1997 bis 2005) gab es in diesem Zusammenhang bereits eine Reihe von Studien, die sich mit Überlegungen zum schienenengebundenen ÖV-Korridor West auseinandergesetzt und auch eine mögliche Verlängerung der U4 von Hütteldorf Richtung Stadtgrenze untersucht haben. Diese wurde zum damaligen Zeitpunkt negativ bewertet. Die vorhandenen Studien dienen als Basis für die gegenständliche Studie, wobei aber nicht nur jene über die mögliche U4-Verlängerung herangezogen werden, sondern im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung und unter Einbeziehung unterschiedlicher Verkehrsmodi, darüber hinaus Erkenntnisse aus anderen relevanten Studien einfließen.

Ziel ist es, die vorhandenen Studien sowie weitere verfügbare Datengrundlagen (z.B. Straßenverkehrs- bzw. Fahrgastzählungen) im Untersuchungsgebiet zusammenzuführen und darauf aufbauend, - mittels einer aktualisierten und um den multimodalen Ansatz erweiterten Analyse, - mögliche Schritte zur Attraktivierung des Westkorridors zu beurteilen. Dabei werden kurz-, mittel- und langfristige Handlungsoptionen für unterschiedliche Mobilitätsformen (Bus, Bahn, U-Bahn, Fahrrad, etc.) einbezogen. Die Ergebnisse werden anschaulich aufbereitet und dienen gegebenenfalls als Grundlage für eine weiterführende detaillierte Diskussion von Handlungsfeldern zur Attraktivierung des Wiener Westkorridors.

2 Systemabgrenzung

Räumliche Abgrenzung

Als Planungsgebiet wird im Wiener Stadtgebiet das „Wiental“ im Bereich Hütteldorf – Auhof sowie die drei niederösterreichischen Gemeinden Purkersdorf, Gablitz und Mauerbach definiert. Das Planungsgebiet beinhaltet ein umfangreiches multimodales Verkehrsangebot. Der MIV ist vor allem geprägt durch die drei von und nach Niederösterreich führenden Verkehrsachsen A1 Westautobahn, B1 Wiener Bundesstraße sowie Mauerbachstraße – Linzer Straße. Park & Ride Anlagen befinden sich beispielsweise im Bereich des Bahnhofs Hütteldorf (1.250 Stellplätze) (VOR, 2018), bei der Station Wolf in der Au (127 Stellplätze) (OEBB, 2018) oder beim Bahnhof Purkersdorf Zentrum (180 Stellplätze) (VOR, 2018). Im öffentlichen Verkehr umfasst das Angebot den U-Bahnanschluss in Hütteldorf, S-Bahn und Regionalexpress-Verbindungen sowie zahlreiche lokale und regionale Buslinien. Überregionale Bahnverbindungen werden in die Untersuchung insofern einbezogen, als dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs Hütteldorf bzw. des Westbahnhofs in der Analyse eine Rolle spielen kann. Das Angebot für den Radverkehr umfasst vor allem Radverkehrsanlagen im Bereich des Wienflusses (Wienflussweg) sowie in der Auhofstraße (Wientalradweg; Priorität 1) und der Linzer Straße (Wien, 2018).



Abbildung 1: Übersicht des Planungsgebiet im Bereich Purkersdorf – Auhof – Hütteldorf (Quelle: Onlineabfrage OpenStreetMap, www.openstreetmap.org, am 10.10.2018)

Das Untersuchungsgebiet wird über das Einzugsgebiet der PendlerInnenströme über den Westkorridor abgeleitet und umfasst die Gemeinden Pressbaum, Tulbing, Tullnerbach, Sieghartskirchen sowie Wolfsgraben.

Inhaltliche und zeitliche Abgrenzung

Die Verkehrsnachfrage beinhaltet den Personenverkehr im motorisierten Individualverkehr (MIV), im öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Rad- und Fußverkehr. Die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage sowie das Fahrplanangebot im öffentlichen Verkehr beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag (Mo bis Fr). Als Bezugsjahr für die Analysen des Ist-Zustandes wird das Jahr 2017 definiert, da hierfür die aktuellsten Daten verfügbar sind (z. B. Einwohnerzahlen der Statistik Austria). Um gegenwärtige Trends abschätzen zu können, werden darüber hinaus historische Daten, soweit verfügbar, berücksichtigt (z. B. Entwicklung des MIVs an Zählstellen). Als Prognosezeitraum für die Abschätzung der Entwicklungen im Korridor sowie der Wirkung von Handlungsoptionen wird das Jahr 2030 definiert.

3 Analyse vorhandener Studien und Ableitung von Handlungsoptionen zur Attraktivierung

Dem Projektteam wurden von der Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien (MA18) 16 verschiedene Dokumente zur Verfügung gestellt, die sich im weitesten Sinne mit einer Bestandsaufnahme sowie Optionen zur Attraktivierung des Westkorridors auseinandersetzen. Zwei der Dokumente wurden für die weitere Betrachtung bereits vorab ausgeschieden, da sie im Zuge einer ersten Sichtung, als Exzerpt bzw. Auszug aus anderen Dokumenten identifiziert wurden. Folgende 14 Dokumente wurden im Detail analysiert:

1. U-Bahn-Verlängerungen in der Region Wien, Grobuntersuchung; Regional Consulting und Schickl & Partner im Auftrag von MA18 und Land NÖ, 1997 (Rosinak et al., 1997)
2. Ergebnisse zum PGO-Workshop „Aspekte des schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland“; durchgeführt von Regional Consulting im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost (PGO), 2000 (PGO, 2000)
3. *)Mischsysteme im schienengebundenen ÖPNV Wien – Umland, Zwischenbericht, PTV Planung Transport Verkehr AG und RC Regional Consulting im Auftrag von Land NÖ, 2001 (Kaiser et al., 2001a)
4. *)Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien – Umland, Abschlussbericht, PTV Planung Transport Verkehr AG und RC Regional Consulting im Auftrag von Land NÖ und MA18, 2001 (Kaiser et al., 2001b)
5. Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien – Umland, Abschlussbericht, PTV Planung Transport Verkehr AG und RC Regional Consulting im Auftrag von Land NÖ und MA18, 2002 (Kaiser et al., 2002)
6. Schienengebundener ÖPNV Wien – Umland weiterführende Projektbegleitung, Regional Consulting im Auftrag der PGO, 2002 (Loimer and Snizek, 2002)
7. U-Bahnlinien in das Wiener Umland? Argumentarium, Rosinak & Partner, 2002 (Rosinak, 2002)
8. Regionales Verkehrskonzept Westlicher Wienerwald, Snizek Verkehrsplanung im Auftrag von Land NÖ, MA18 und VOR, 2003, (Pichler et al., 2003)
9. *)Studien im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) zu U-Bahnverlängerungen ins Wiener Umland und zu Mischsystemen im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland, PGO, 2011, (Dorner, 2011)
10. Systemvergleich S-Bahn/U-Bahn/Strassenbahn/neue ÖPNV-Systeme, Verkehrskonzepte in Abstimmung mit der Stadt- und Regionalentwicklung – Öffentlicher Verkehr, Trafico Verkehrsplanung im Auftrag der MA18, 2000 (Käfer, 2000)
11. Park and Ride Auhof, Atelier 4 im Auftrag von Städtische Parkraummanagement Gesellschaft mbH, 2000, (Atelier 4, 2000)
12. Buskorridore Wien – Umland, Mängelanalyse und Lösungsvorschläge, Snizek & Partner im Auftrag von PGO und VOR, 2006, (Loimer and Stocker, 2006)
13. Parkraumerhebung Wientalkorridor, PGO, 2007, (PGO, 2007)
14. EinpendlerInnen nach Wien, Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale, Schlussbericht, Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft DI Christian Rittler im Auftrag der PGO, 2013, (Rittler, 2013)

*) Dokumente die in der weiteren Analyse nicht getrennt betrachtet werden.

Bei den Dokumenten (4) und (5) handelt es sich um zwei verschiedene Versionen des Endberichts derselben Studie, daher wurde für die weitere Analyse die neuere Version (5) herangezogen. In die Analyse von Dokument (5) wird auch Dokument (3) miteinbezogen, da es einen Zwischenbericht darstellt, dessen Inhalte auch (in verkürzter Form) im Endbericht enthalten sind.

Dokument (9) gibt eine Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse der Studien (1), (2), (3), (5), (6), (7) und (8), sowie weiterer Studien zum Thema U-Bahnverlängerung und Mischsystemtechnik für andere Korridore und wird deshalb in der weiteren Analyse ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die 11 vertieft untersuchten Dokumente sind größtenteils Studien und stammen aus den Jahren 1997 bis 2013. Sie befassen sich (unter anderem) mit einer Attraktivierung der verkehrlichen Situation im Westkorridor, wobei verschiedene Verkehrsmittel (z.B. U-Bahnverlängerung ins Umland, Einsatz von Mischsystemen) und Planungsszenarien (z.B. punktuelle ÖV-Verbesserungen, neue P&R-Anlagen) untersucht wurden. Zwei der Studien beschäftigen sich auch mit einem generellen Systemvergleich von verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Überblick über die Inhalte der Studien sowie ein Resümee befindet sich im Anhang.

Ergebnis Literaturanalyse

Zusammengefasst lässt sich folgendes festhalten: Auch wenn einige der Dokumente bereits vor über 15 Jahren erstellt wurden, behalten ihre Kernaussagen auch heute noch Gültigkeit, da sich die grundsätzlichen Rahmenbedingungen nicht in unerwarteter Weise geändert haben. Dies gilt insbesondere für jene Dokumente, die sich mit der Verlängerung der U-Bahn nach Niederösterreich bzw. mit der Einführung eines Mischsystems auf diesem Korridor beschäftigen. Die Siedlungs- bzw. Verkehrsnachfrageentwicklung im Korridor lässt keine so starke Auslastung erwarten, dass dieser Infrastrukturausbau wirtschaftlich gerechtfertigt wäre. Es ist außerdem nicht anzunehmen, dass sich der Ausbau aus heutiger Sicht deutlich günstiger als angenommen realisieren lässt und sich dadurch der Kosten/Nutzen Faktor wesentlich verbessern würde. Aufgrund der vorhandenen Fahrgastzahlen und der angenommenen Entwicklung wird in einigen Studien eine Aufwertung und Attraktivierung der S-Bahn empfohlen. Da diese durch die Durchbindung der Westbahn zum Hauptbahnhof und den damit verbundenen Fahrplanwechseln in den letzten Jahren bereits eine Aufwertung erfahren hat, ist diese Empfehlung ggf. unter den neuen Rahmenbedingungen zu überprüfen.

Die Studien erkennen Potenzial für Park & Ride im Korridor, da alle öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) sowohl über den Tag verteilt als auch in der Spitzenstunde noch Kapazitäten haben. Neben einer grundsätzlichen Empfehlung für Park & Ride Stellplätze an der Quelle wurde die Erweiterung bestehender Anlagen in Niederösterreich sowie die Errichtung einer Anlage in Hütteldorf empfohlen. In den letzten Jahren wurden einige der empfohlenen Punkte bereits umgesetzt (z.B. Parkdeck in Hütteldorf), sodass die Aussagen der Studien im neuen Kontext überprüft werden müssten. Selbiges gilt für die Aussagen jener Studien, die sich mit einer punktuellen Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien) beschäftigen. Keine der Studien befasste sich mit der Situation für den Fuß- und Radverkehr im Korridor.

4 Analyse der bestehenden Situation

4.1 Bevölkerungs- und Bebauungsstruktur

4.1.1 Bevölkerung

Das definierte Planungsgebiet in Niederösterreich umfasst die Gemeinden Purkersdorf, Gablitz und Mauerbach. Im Jahr 2017 wohnten in den drei niederösterreichischen Gemeinden in Summe rund 18.400 Personen (Statistik Austria, 2018). Die mit Abstand größte Gemeinde davon ist Purkersdorf mit gegenwärtig 9.684 EinwohnerInnen. Seit den 1970er Jahren sind diese Gemeinden geprägt von stetigem Bevölkerungszuwachs, die EinwohnerInnenzahl hat sich bis heute nahezu verdoppelt (Abbildung 2). Ähnliche Entwicklungen zeigen die Gemeinden im Untersuchungsgebiet mit Steigerungsraten zwischen 73 % und 187 %.

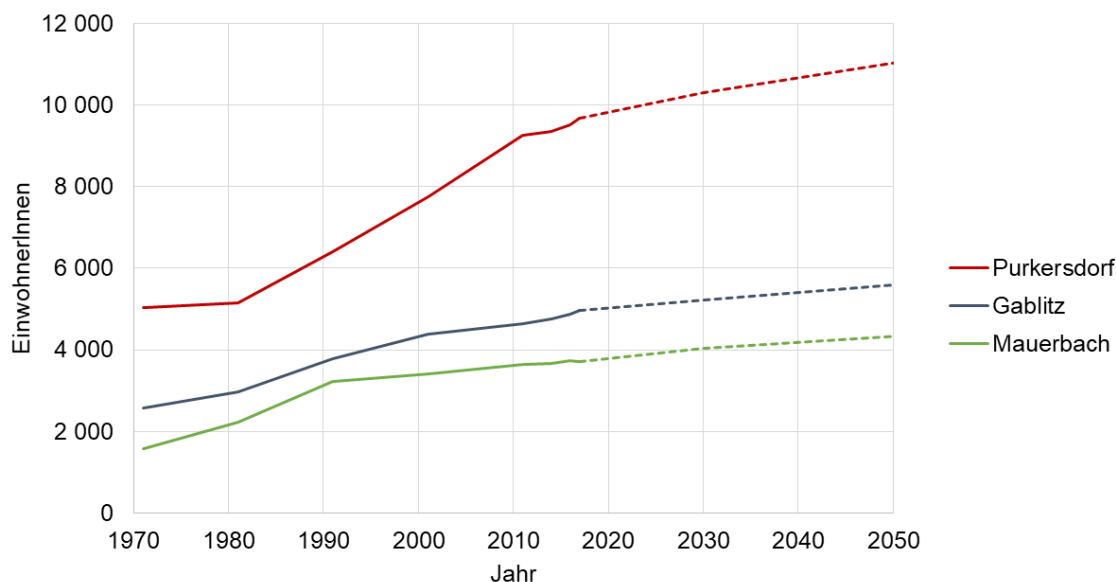
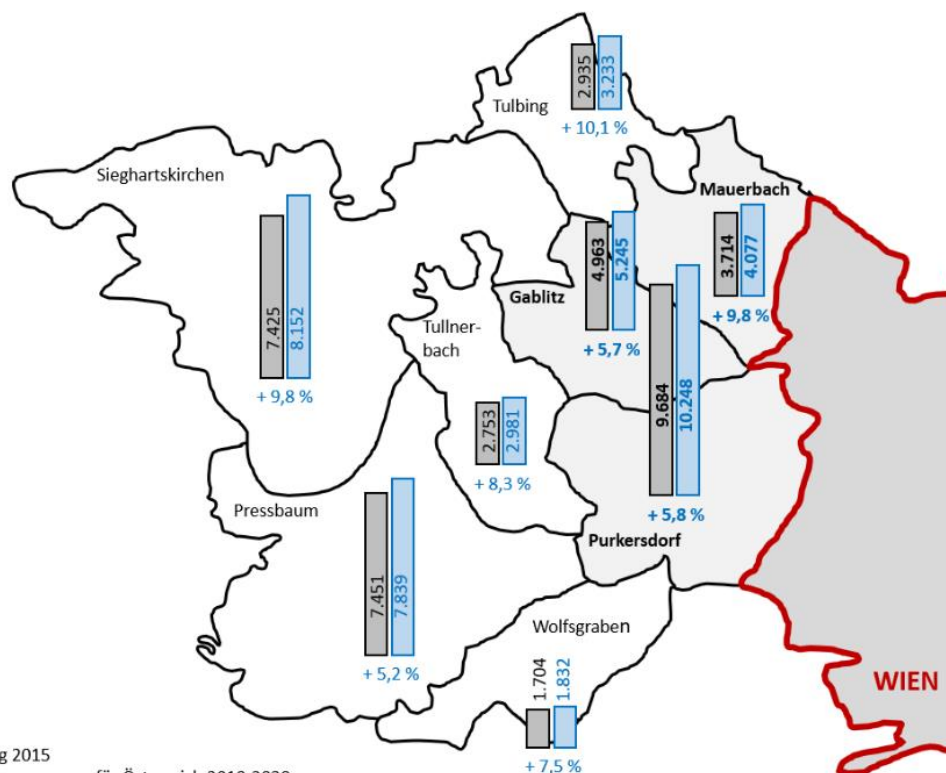


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in den niederösterreichischen Gemeinden des Planungsgebietes von 1971 bis 2017 und Prognose bis 2050)

Bis zum Jahr 2030 wird von der ÖROK (Hanika, 2015) eine weitere Steigerung der EinwohnerInnenzahl prognostiziert. Diese liegt mit 10% (für den Bezirksteil Klosterneuburg-Purkersdorf) bzw. 13,8% (für den Bezirk Tulln) basierend auf dem Jahr 2015 deutlich über der prognostizierten Steigerung für gesamt Niederösterreich (7,0%), jedoch unter jener für Wien (17,6%). Schreibt man die Entwicklung der Bevölkerungszahlen für die niederösterreichischen Gemeinden im Untersuchungsgebiet basierend auf dem Jahr 2017 fort, ergeben sich unterschiedliche prognostizierte Zuwachsraten in den Gemeinden für das Jahr 2030 (Abbildung 3).

Bevölkerung
Bestand 2017
Prognose 2030



Quellen:
Statistik Austria, Registerzählung 2015
ÖROK, Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030

Abbildung 3: Bevölkerungstand im Untersuchungsgebiet für 2017 und Prognose 2030

Durch die Nähe zu Wien sind die Wege zum Arbeitsplatz oft AuspendlerInnenwege aus den jeweiligen Gemeinden nach Wien. Basierend auf der Extrapolation der abgestimmten Erwerbsstatistik 2015 (Statistik Austria, 2016) auf das Jahr 2017 sind von den rund 4.780 Erwerbstätigen in Purkersdorf etwa 4.000 Personen AuspendlerInnen in eine andere Gemeinde bzw. ein anderes Bundesland, davon 2.937 Personen nach Wien. Ein ähnliches Bild zeigt sich für die anderen Gemeinden im Planungs- bzw. Untersuchungsgebiet. In Summe pendeln aus dem Untersuchungsgebiet lt. extrapolierten Daten der Statistik Austria 10.427 Personen nach Wien zu ihrem Arbeitsplatz.

Auch im Schulverkehr gibt es AuspendlerInnen nach Wien, allerdings in einem wesentlich geringeren Ausmaß als im Arbeitspendelverkehr. Von den rund 1.400 SchülerInnen in Purkersdorf beispielweise pendeln lediglich 27 % auf ihrem Schulweg nach Wien. In Summe besuchen 1.368 SchülerInnen aus den Gemeinden im Planungs- bzw. Untersuchungsgebiet eine Schule in Wien (Abbildung 4).

Die Gemeinden Sieghartskirchen und Tulbing nehmen aufgrund ihrer geographischen Lage eine Sonderstellung im Untersuchungsgebiet ein. Durch die Eröffnung der neuen Westbahn im Dezember 2012 und die damit verbundene attraktive Anbindung nach Wien über den Bahnhof Tullnerfeld kann angenommen werden, dass ein Großteil der ÖV-PendlerInnen diese Achse für den Weg nach Wien nutzt und die Busverbindung über den Westkorridor (Sieghartskirchen – Gablitz – Purkersdorf - Wien) an Bedeutung verloren hat.

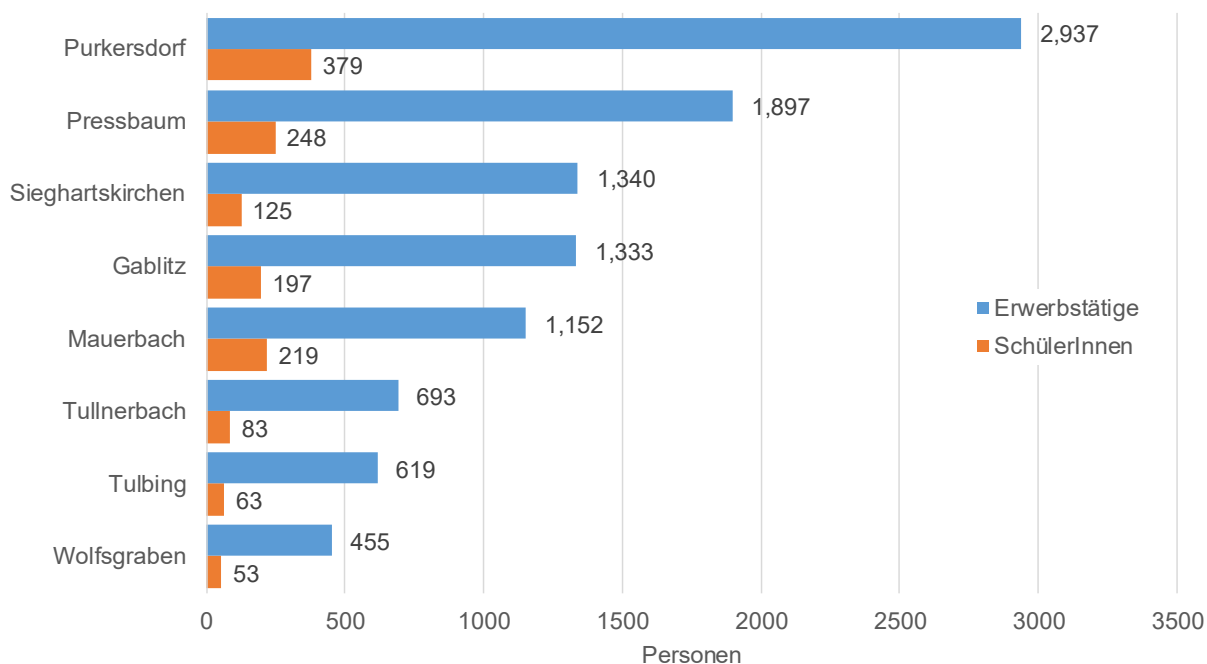


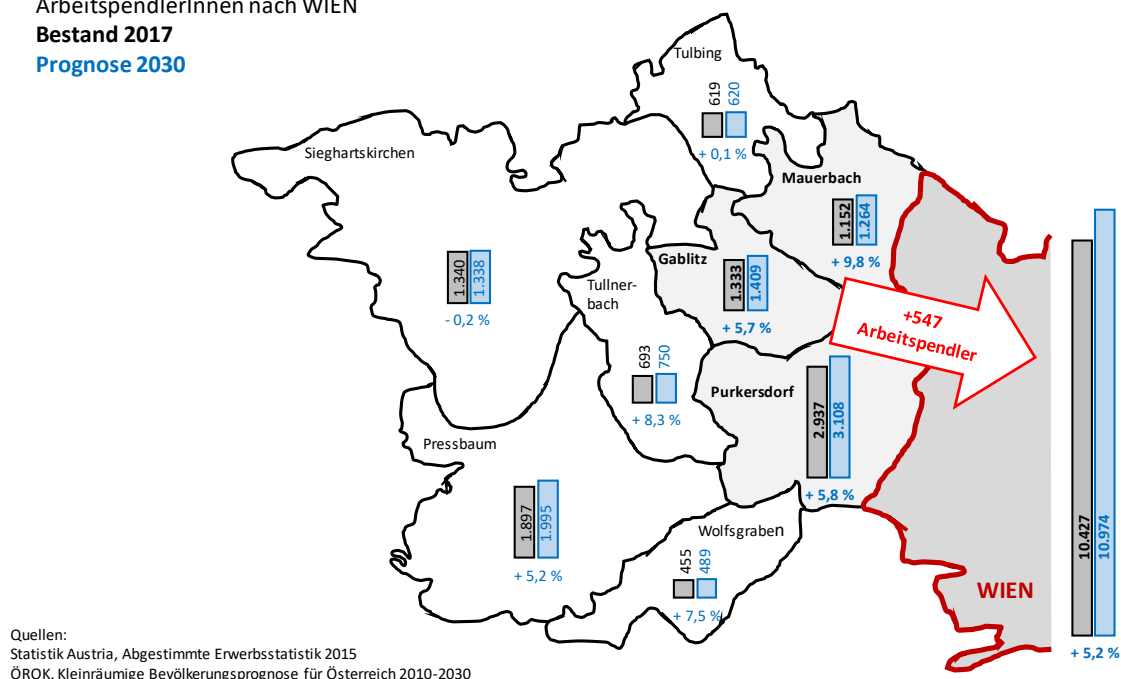
Abbildung 4: Anzahl der auspendelnden Erwerbstätigen und SchülerInnen nach Wien

In ihrer Erwerbsprognose geht die ÖROK von einem Anstieg der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet aus. Da keine gravierenden Änderungen an der Lage der Arbeitsplätze zu erwarten sind, wird angenommen, dass sich die Ziele der PendlerInnen aus dem Untersuchungsgebiet nicht ändern und der Anteil der AuspendlerInnen nach Wien konstant bleibt. Hochgerechnet auf das Prognosejahr 2030 ergibt sich daraus eine Zunahme von 547 ArbeitspendlerInnen nach Wien (Abbildung 5).

ArbeitspendlerInnen nach WIEN

Bestand 2017

Prognose 2030



Quellen:
 Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015
 ÖROK, Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030

Abbildung 5: ArbeitspendlerInnen nach Wien im Untersuchungsgebiet 2017 und Prognose 2030

Die Prognose der SchulpendlerInnen nach Wien basiert auf der ÖROK Bevölkerungsprognose der bis 19-Jährigen. Auch hier wurde angenommen, dass es zu keinen weitreichenden Änderungen bei den Ausbildungsstandorten kommt und somit der Anteil der SchülerInnen und Studierenden, die nach Wien auspendeln, konstant bleibt. In Summe ist bis zum Jahr 2030 mit ca. 160 SchulpendlerInnen mehr zu rechnen (Abbildung 6).

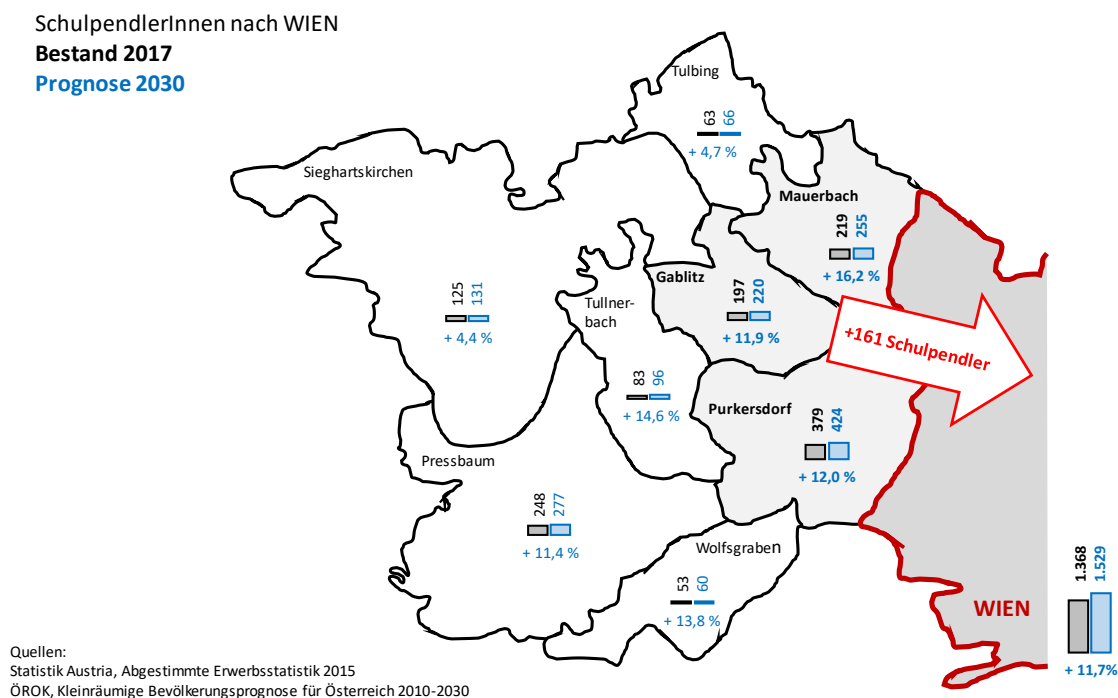


Abbildung 6: SchulpendlerInnen nach Wien im Untersuchungsgebiet 2017 und Prognose 2030

4.1.2 Bebauung

Der Korridor im Bereich Purkersdorf ist charakterisiert durch eine geringe Bebauungsdichte vor allem im Nahbereich der Ortszentren und entlang der Westbahn, umgeben von großflächigen Waldgebieten des Wienerwaldes. Die Bebauung im Bereich des Korridors in Niederösterreich umfasst neben dem Kerngebiet in Purkersdorf mit entsprechenden Handelseinrichtungen vor allem den Bereich entlang der Eisenbahntrasse in einem Streifen von etwa 500 m (Abbildung 7). Im Kernbereich von Purkersdorf wohnen rund 3.000 Personen (Zählsprenkel Purkersdorf-Zentrum) im östlichen Teil von Purkersdorf (im Bereich der Bahnhöfe Unter Purkersdorf und Purkersdorf Sanatorium) sind es rund 2.300 Personen (Zählsprenkel Purkersdorf Ost). Für die nächsten Jahre sind keine größeren Änderungen am Flächenwidmungsplan wie z.B. neue Stadtentwicklungsgebiete vorgesehen, auch die Flächen für Gewerbe und Industrie bleiben in etwa gleich.

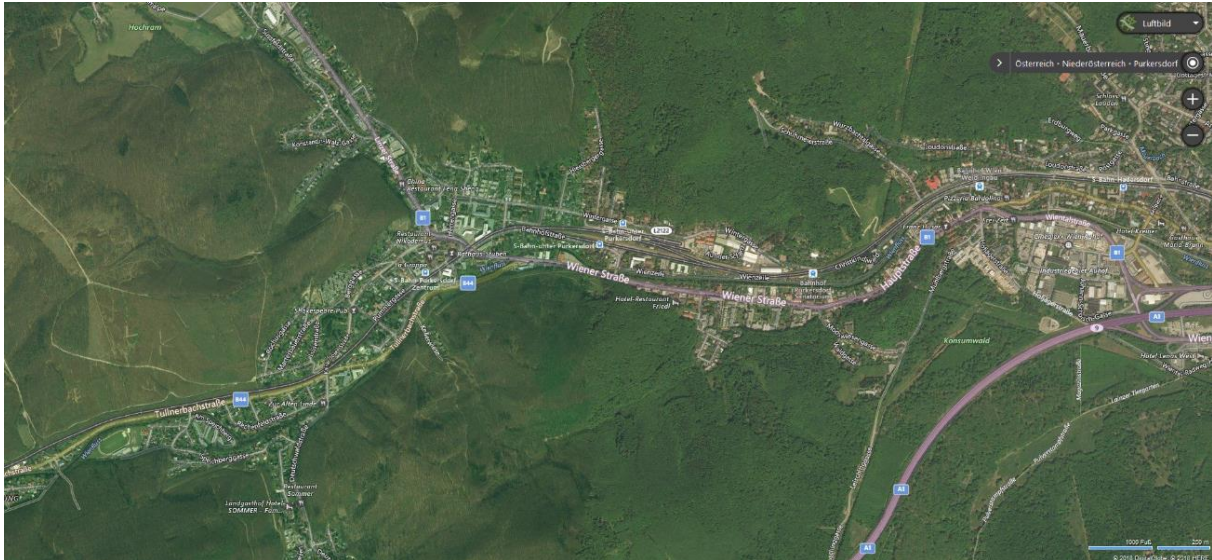


Abbildung 7: Überblick über das Siedlungsgebiet von Purkersdorf (Quelle: Onlineabfrage Bing, <http://www.bing.com>, am 21.08.2018)

Das Planungsgebiet in Wien umfasst neun Zählsprenkel in den Gemeindebezirken Penzing bzw. Hietzing (Abbildung 8). Insgesamt wohnten in diesen Zählsprenkeln im Jahr 2017 rund 146.508 Personen (Quelle: Bevölkerung nach Bezirken 2009 bis 2018 unter wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-bez-zr.html abgerufen am 17.04.2019). Die geringste EinwohnerInnenzahl weist dabei der Zählsprenkel Hadersdorf-Weidlingau auf. Dieses Gebiet ist vor allem durch gemischtes Baugebiet – Betriebsbaugebiet bzw. Geschäftsviertel geprägt. Hier befindet sich auch der Standort des Einkaufszentrums Auhof-Center. Die historische Entwicklung der Bevölkerung in den zwei am Korridor liegenden Wiener Gemeindebezirken ist weniger dynamisch als in den niederösterreichischen Gemeinden des Planungsgebiets. Im Zeitraum 1971 bis 2001 zeigte die Bevölkerungszahl in Penzing stagnierende bzw. leicht fallende Tendenz. Seit dem Jahr 2001 ist allerdings ein vermehrter Zuzug in den Bezirk festzustellen (+ 13 % von 2001 auf 2017). In Hietzing nahm die EinwohnerInnenzahl im Zeitraum von 1971 bis 2001 um 13 % ab. Seit 2001 kommt es zu einer Trendumkehr und die Bevölkerungszahl stieg von 2001 bis 2017 um rund 4 % (Hanika, 2010). Bis zum Jahr 2030 ist in Penzing (+7,6%) und Hietzing (+1,3 %) mit einem weiteren Bevölkerungswachstum zu rechnen (Abbildung 8).

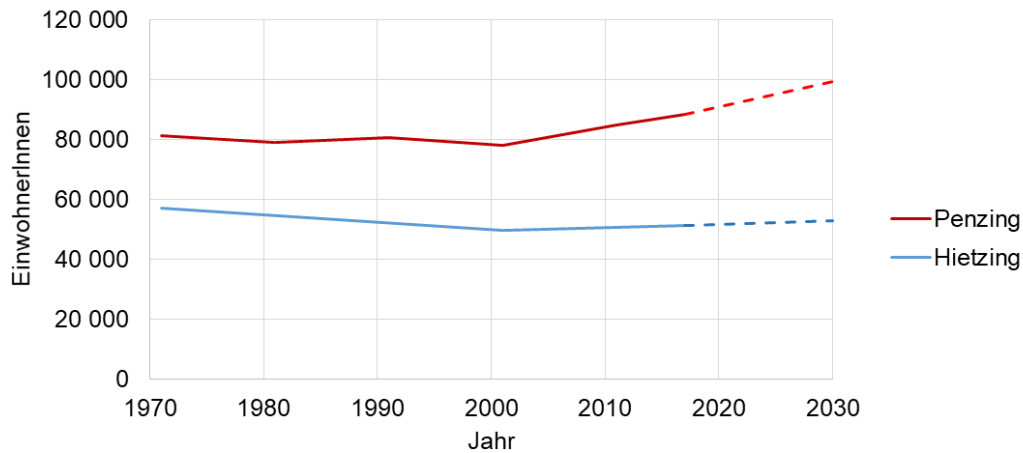


Abbildung 8: Entwicklung der EinwohnerInnenzahlen in den Wiener Gemeindebezirken Penzing und Hietzing, Quelle: Gesamtbevölkerung zu Jahresanfang 2014 bis 2075 (Hanika, 2015)

Das Planungsgebiet in Wien ist geprägt durch eine geringe Besiedlungsdichte, Erholungsgebiete und großflächige Schutzgebiete. Im Bereich der Stationen Weidlingau und Hadersdorf befindet sich beidseitig der Eisenbahntrasse je ein rund 150 m breiter Streifen der Flächenwidmung W1 (Wohnen). Das Betriebsbaugebiet (violette Markierung) umfasst eine Fläche von rund 290.000 m² und beherbergt das Auhof-Center sowie zahlreiche weitere Einkaufsmöglichkeiten (Lebensmittel, Tierbedarf, Spielwaren etc.) und andere Betriebsgebäude. Eine Erweiterung des Auhof-Centers ist derzeit im Bau (geplante Eröffnung November 2018). Im Bereich der Autobahnanschlussstelle Auhof ist ein Bauverbot (rote Fläche) verhängt (Abbildung 9).

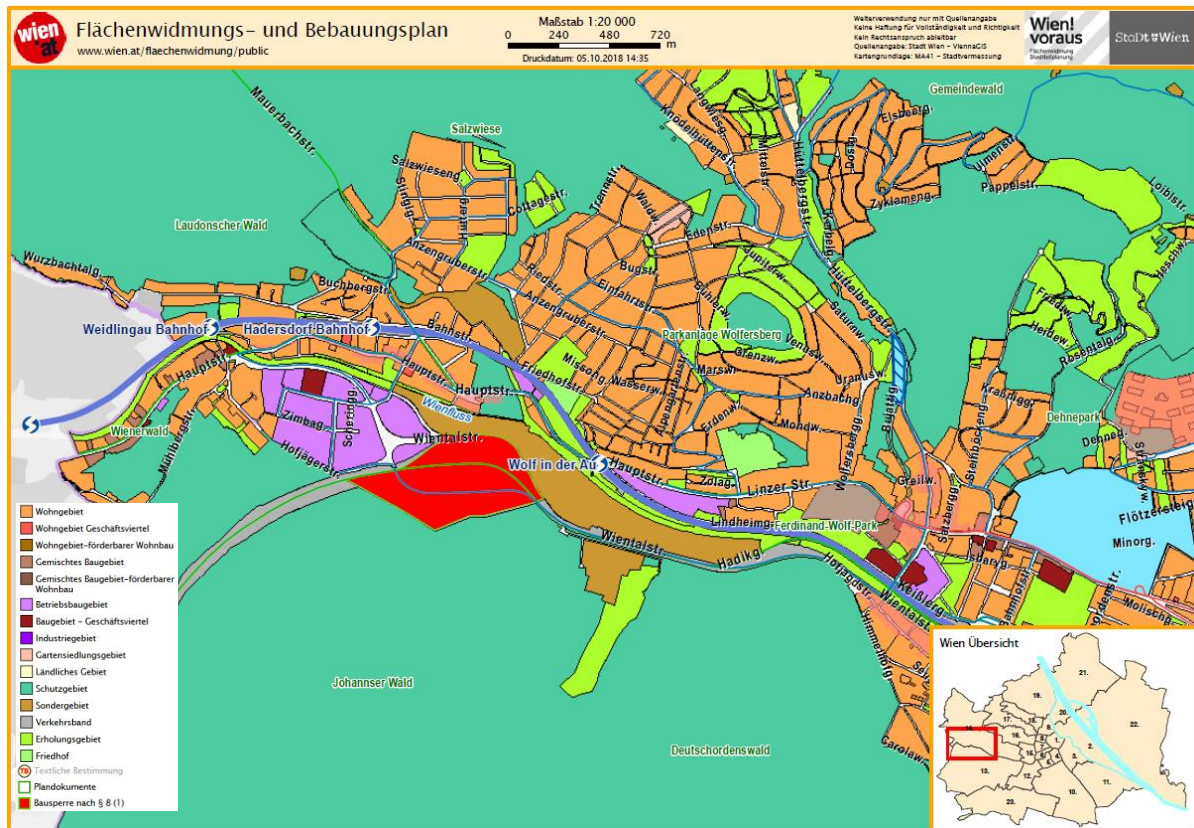


Abbildung 9: Flächenwidmung des Planungsgebietes in Wien (Quelle: Onlineabfrage von <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/start.aspx> am 05.10.2018)

4.2 Verkehrsangebot im Öffentlichen Verkehr

4.2.1 Fahrplanangebot

Der untersuchte Korridor ist im Planungsgebiet durch verschiedene öffentliche Verkehrsmittel gut erschlossen. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Bahn ein, da sie einerseits eine schnelle (direkte) Verbindung zwischen Purkersdorf Zentrum und Wien Hütteldorf bzw. Wien Westbahnhof darstellt (Regionalexpress) und andererseits als S-Bahn den Korridor mit zusätzlichen Stationen bedient. Die Gemeinden Gablitz und Mauerbach werden durch Regionalbuslinien aus Hütteldorf erschlossen, die teilweise parallel zur Bahn verlaufen und auch ein Umsteigen in die S-Bahn erlauben. Weitere Regionalbuslinien verbinden Wolfsgaben bzw. den Ortsteil Baunzen mit Purkersdorf Zentrum. Innerhalb des Wiener Stadtgebietes gibt es entlang des Korridors ein zusätzliches Angebot im Auftrag der Wiener Linien, welches auch das Auhof-Center erschließt (Tabelle 1, Abbildung 10).

Tabelle 1: ÖV-Angebot an den wichtigsten Haltestellen im Korridor, werktags ohne Nachtbusse, Stand Mai 2018, **fett** gedruckte Linien sind für den Korridor relevant

Wesentliche Haltestelle im Korridor des Planungsgebiet	Bahn	Busse der Wiener Linien bzw. im Auftrag der Wiener Linien	Regionalbusse
Hütteldorf	REX, R, S50, S80, S45,	49A, 50A , 52A, 53A, 43B, 47B, 50B , 52B	145, 450, 451 , 453, L
Wolf in der Au	S50, S80	50A	450, 451 , 453
Hadersdorf	R, S50, S80	50B	450
Weidlingau	R, S50, S80	-	-
Purkersdorf Sanatorium	R, S50, S80	-	451 , 453
Unterpurkersdorf	S50, S80	-	451 , 453
Purkersdorf Zentrum	REX, R, S50	-	451 , 452, 453, 458, M
Auhof	-	50A, 50B	-

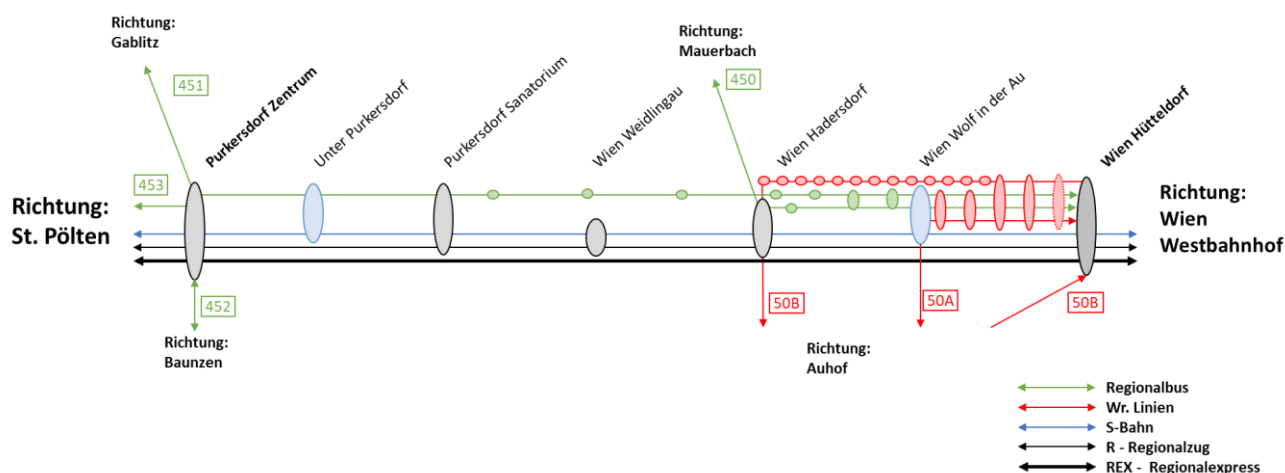


Abbildung 10: Schematische Darstellung des relevanten ÖV-Angebots im Planungsgebiet, werktags ohne Nachtbusse, Stand Mai 2018

Je nach Verkehrsmittel beträgt die Fahrzeit von Purkersdorf Zentrum nach Wien Hütteldorf zwischen 6 und 14 Minuten. In der Morgenspitze (7:00 bis 8:00 Uhr) verkehren 11 Kurse nach Wien, über den gesamten Tag verteilt sind es mehr als 110 (Tabelle 2). Der gegenwärtige Fahrplan ergibt somit ein durchschnittliches Intervall in der Spitzenstunde von 6 Minuten (12 Minuten auf der Schiene und 10 Minuten beim Bus).

Tabelle 2: Fahrzeit zwischen Purkersdorf Zentrum und Wien Hütteldorf sowie Anzahl der Kurse in der Morgenspitze bzw. über den Tag verteilt (werktags)

<i>Verkehrsmittel</i>	<i>Fahrzeit (Purkersdorf Zentrum – Hütteldorf)</i>	<i>Anzahl der Kurse in der Morgenspitze, Mo – Fr, Werktag mit Schule, 7 – 8 Uhr [Kurse / Stunde]</i>	<i>Anzahl der Kurse Mo – Fr, Werktag mit Schule, 0 - 24 Uhr, [Kurse / Tag]</i>
<i>REX</i>	6 min	2	31
<i>R</i>	10 min	1	2
<i>S-Bahn</i>	13 min	2	34
<i>Bus 451</i>	14 min	6	46
<i>Summe</i>	-	11	113

In der Zeit von 5:00 bis 9:00 Uhr verkehren 11 Kurse im REX- bzw. Regionalzugverkehr (Doppelstockgarnitur mit drei Zwischenwagen und einem Steuerwagen, 398 Sitzplätze¹) und 9 Kurse im S-Bahnverkehr (Einfachgarnitur Cityjet, 244 Sitzplätze²), was in Summe ein Angebot von 6.574 Sitzplätzen von Purkersdorf nach Wien Hütteldorf ergibt. Zusätzlich werden sechs Kurse der S80 von Unterpurkersdorf in Richtung Wien Hauptbahnhof angeboten, woraus sich weitere 1.464 Sitzplätze in diesem Zeitintervall im grenzüberschreitenden Verkehr von Niederösterreich nach Wien auf der inneren Westbahn ergeben. Betrachtet man lediglich das Angebot während der Morgenspitze zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von Purkersdorf Zentrum nach Hütteldorf so ergibt sich unter den oben angeführten Annahmen ein Angebot von 1.682 Sitzplätzen Richtung Wien (Tabelle 3).

Tabelle 3: Sitzplatzangebot Schienenverkehr von Purkersdorf Zentrum Bahnhof nach Wien Hütteldorf in der Zeit zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr.

<i>Linie</i>	<i>Richtung, Anzahl der Kurse</i>	<i>Anzahl der Sitzplätze (7:00 – 8:00 Uhr, werktags)</i>
<i>S50</i>	Purkersdorf Zentrum Bahnhof => Wien Hütteldorf (2 Kurse)	488
<i>REX bzw. R</i>	Purkersdorf Zentrum Bahnhof => Wien Hütteldorf (3 Kurse)	1.194
<i>Summe</i>		1.682

¹ <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/im-zug/unsere-zuege/doppelstock.html>

² <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/im-zug/unsere-zuege/cityjet.html>

4.2.2 ÖV-Erreichbarkeit

Basierend auf dem von der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ veröffentlichten Umsetzungskonzept für österreichweite ÖV-Güteklassen kann die bestehende Erschließungsqualität entlang des Westkorridors beurteilt werden. Dieses Tool schafft die Basis einer österreichweit akkordierten Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung durch ein räumlich verortetes System für Standorte und Gebiete. Die Festlegung der räumlichen Güteklassen basiert auf einer Hierarchie der verschiedenen ÖV-Verkehrsmittelkategorien, Intervallklassen (nach unterschiedlichen Zeitscheiben), fußläufige Entfernung zur Haltestelle etc. und gliedert sich in sieben Güteklassen (Tabelle 4). Eine nähere Beschreibung über die Ermittlung der Güteklassen kann dem entsprechenden Bericht entnommen werden (Hiess, 2017).

Tabelle 4: ÖV-Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung

<i>Güteklasse</i>	<i>Qualitätsbeschreibung</i>
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung
B	Hochrangige ÖV-Erschließung
C	Sehr gute ÖV-Erschließung
D	Gute ÖV-Erschließung
E	Sehr gute Basiserschließung
F	Gute Basiserschließung
G	Basiserschließung
keine	Schlechteres Angebot als Basiserschließung

Für die raumbezogene Beurteilung liegen geokodierte Polygonzüge vor, die durch Geoinformationssysteme (z.B. ArcGIS, QGIS) dargestellt werden können. Durch die Hinterlegung der Bebauung (Luftbild, OpenStreetMap) ist eine Verschneidung der ÖV-Güteklassen mit der gegenwärtigen Bebauung, aber auch mit Flächenwidmungsplänen oder örtlichen Entwicklungs- bzw. Raumordnungskonzepten möglich. Da die Qualität des ÖV-Angebots zwischen unterschiedlichen Wochentagen variiert, werden zwei Fahrplanangebotszeiten definiert:

- (1) Fahrplanangebot an einem durchschnittlichen Werktag mit Schulverkehr
(Referenztag im Datensatz der ÖV-Güteklassen ist der 11. Mai 2016),
- (2) Fahrplanangebot an einem Werktag ohne Schulverkehr
(Referenztag im Datensatz ist der 17. Mai 2016, Dienstag nach Pfingsten).

Für die Beurteilung des Westkorridors wurde das Fahrplanangebot für einen durchschnittlichen Werktag mit Schulverkehr herangezogen. Die Überlagerung der Bebauung im Gemeindegebiet von Purkersdorf mit den georeferenzierten ÖV-Güteklassen zeigt, dass die Hälfte aller Gebäude in den Güteklassen A-D liegen, also bereits mit dem bestehendem ÖV-Angebot eine gute bis höchstrangige ÖV-Erschließung aufweisen. Vor

allem der Kernbereich im Zentrum von Purkersdorf sowie die Flächen entlang der Westbahn bzw. im Nahbereich der Bahnhöfe weisen höchstrangige ÖV-Erschließung auf (Abbildung 11).

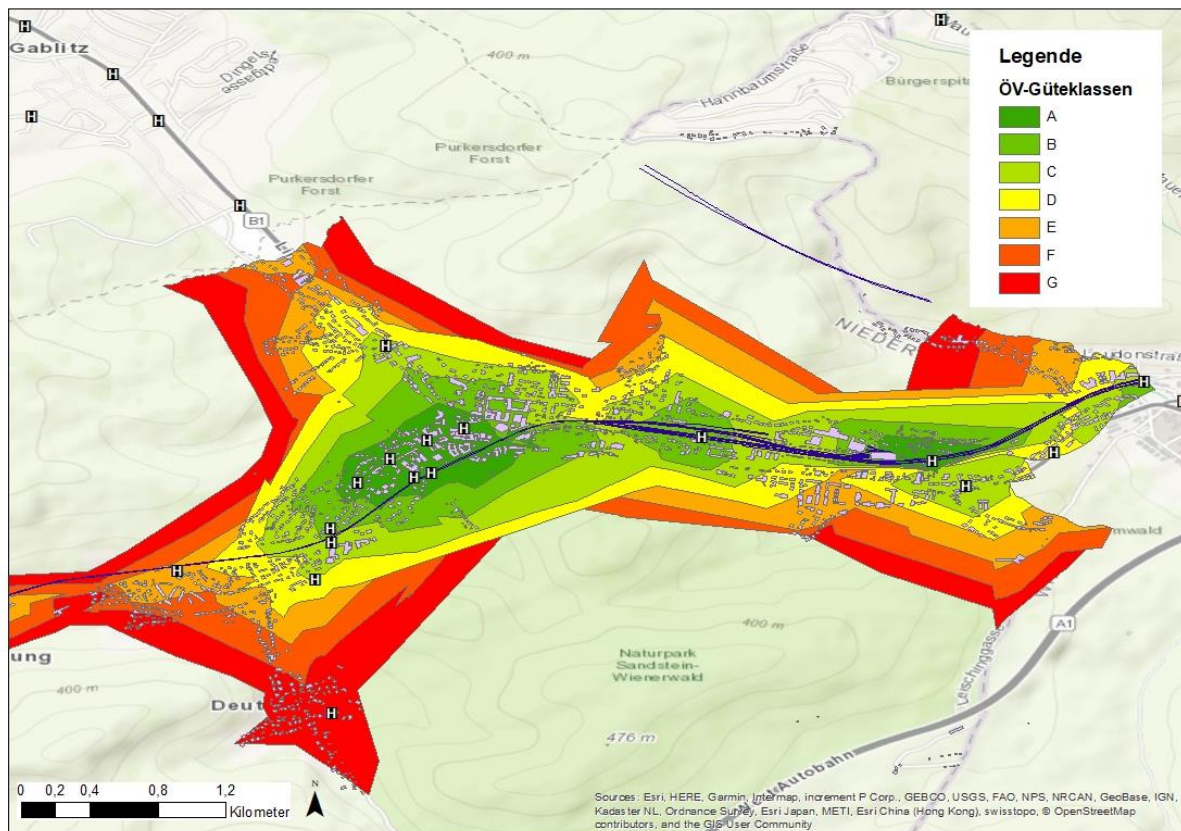


Abbildung 11: ÖV-Güteklassen im Gemeindegebiet von Purkersdorf (Fahrplanbasis: 11. Mai 2016)

Im Wiener Abschnitt des Westkorridors sind nahezu sämtliche Gebäude in den Güteklassen B bis D zu finden. Bemerkenswert ist, dass in diesem Bereich (bis auf das direkte Umfeld des Bahnhofs Hütteldorf) durch Erschließung mit S-Bahn und Bus keine Flächen mit Güteklasse A zu finden sind. Das Betriebsbaugebiet im Bereich des Einkaufszentrums Auhof-Center weist nur die Erschließungsklassen C bis D auf, wobei anzumerken ist, dass die Fahrplanbasis das Jahr 2016 ist und mögliche spätere Veränderungen (Verbesserungen) im Fahrplanangebot nicht berücksichtigt sind (Abbildung 12).

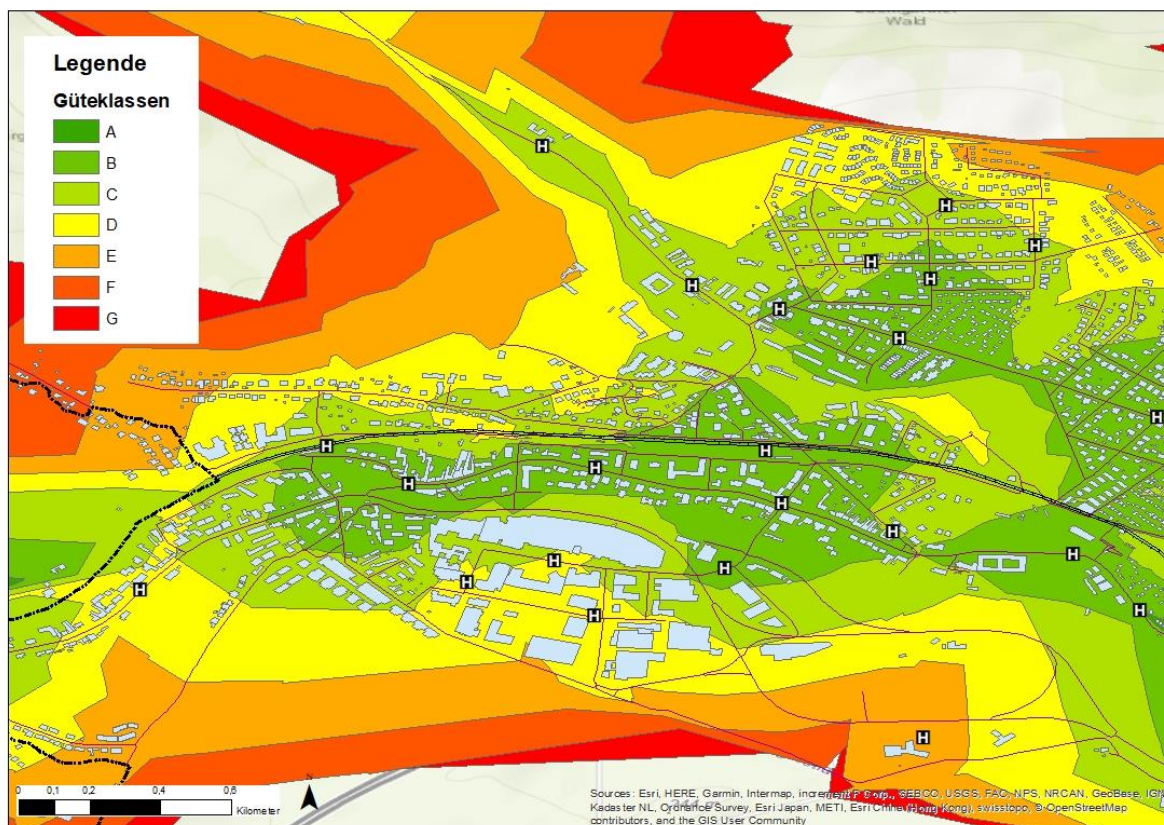


Abbildung 12: ÖV-Güteklassen im Wiener Abschnitt des Westkorridors (Fahrplanbasis: 11. Mai 2016)

4.3 Kennzahlen des motorisierten Individualverkehrs

Um die Entwicklung des grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Westkorridor zu beurteilen, werden die Daten von fünf Zählstellen herangezogen. Am Korridor der B1 befindet sich eine Zählstelle im Bereich der Landesgrenze sowie eine weitere Zählstelle auf Wiener Stadtgebiet im Bereich der Wientalstraße auf Höhe Umspannwerk (Auhof). Die Verkehrsmenge des über die A1 Westautobahn fließenden Verkehrs wird über die Zählstelle Pressbaum auf der A1 abgebildet. Zur Erfassung des Verkehrs über Mauerbach (L2012) wird die Zählstelle auf der Mauerbachstraße nahe der Stadtgrenze herangezogen. Ausweichverkehre zur B1 auf Wiener Stadtgebiet sowie Verkehr in den Norden Wiens über die B223 (Flötzersteig) werden an der Zählstelle im Bereich der Westbahnüberführung erfasst (Abbildung 13).

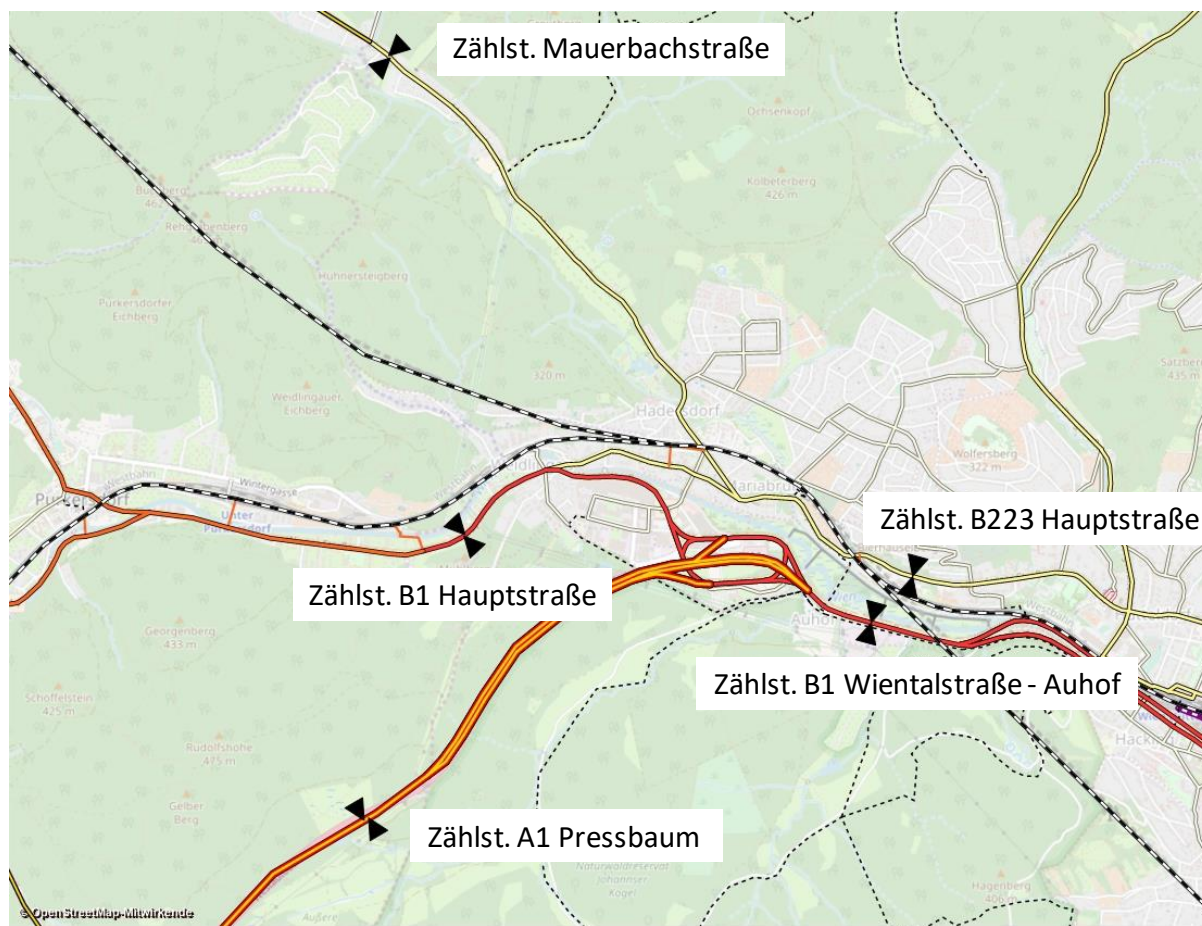


Abbildung 13: Lage der Zählstellen zur Erfassung des motorisierten Individualverkehrs im Westkorridors (Illustration: Verkehrsmodell Wien, eigene Darstellung)

Zur Analyse der Entwicklung der Verkehrsmenge im MIV entlang des Westkorridors wurden historische Daten der fünf Zählstellen der Jahre 2005 bis 2015 herangezogen. In Summe passierten an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2015 rund 29.900 Kfz (JDTVw) die Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts (Summe aus den Zählstellen an der Stadtgrenze). Die mit Abstand größten Verkehrsmengen wies die Zählstelle an der B1 (Wienstraße - Auhof) auf. Hier wurden im Jahr 2015 rund 25.900 Kfz an einem durchschnittlichen Werktag erfasst (JDTVw). Zusammen mit der Zählstelle B223 Hauptstraße wurden 32.500 Kfz (JDTVw) erfasst. An allen Zählstellen im Korridor nimmt die Verkehrsmenge ab oder bleibt annähernd gleich im Vergleich der Jahre 2005 bis 2015. So nahm beispielweise der Gesamtverkehr (JDTVw) auf der Wientalstraße (Zählstelle B1 - Auhof) von 30.484 KFZ im Jahr 2005 auf 25.878 KFZ ab (- 15 %). Der nach Wien einpendelnde Gesamtverkehr nahm um 10 % ab. Dies kann durch die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Wien (ab 2012 Ausdehnung in die westlichen Außenbezirke), die Eröffnung der neuen Westbahn im Jahr 2012 sowie die Eröffnung der Umfahrung Wien Nordwest über S33 (Traisenbrücke), S5 und A22 im Jahr 2010 bedingt sein. Eine Indikation auf eine Verkehrszunahme im MIV in den nächsten Jahren im Westkorridor lässt sich aus der Analyse der Zählstellen nicht ableiten (Abbildung 14).

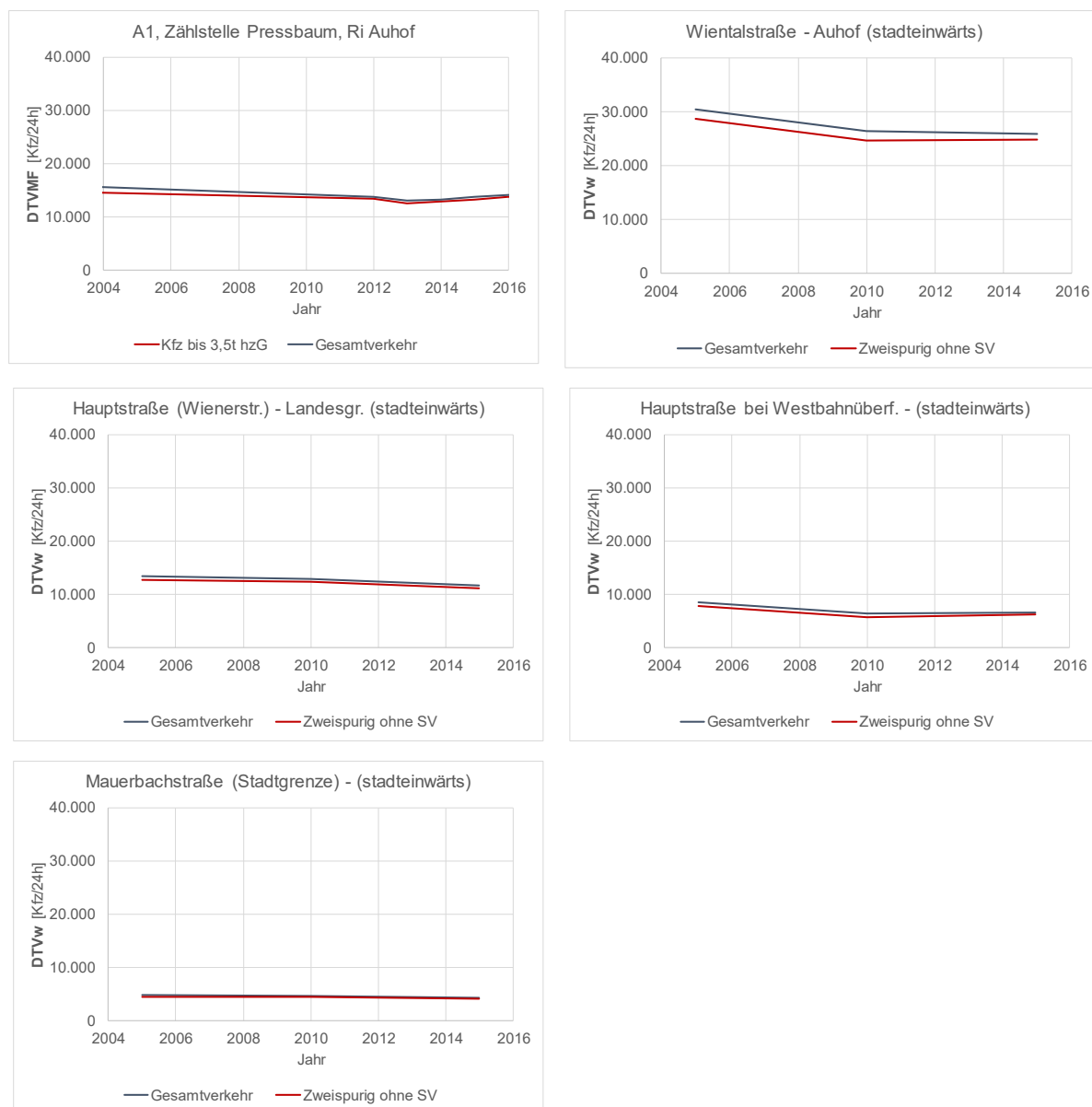


Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsmengen an den Zählstellen im Westkorridor (DTVw) in Richtung stadteinwärts der Jahr 2005 bis 2015

4.4 Verkehrsangebot für den Radverkehr

Mit dem Wientalradweg verläuft eine der Hauptverbindungen des Wiener Radwegenetzes durch den Korridor. Dieser führt südlich des Wienflusses von Weidlingau über die Hofjägerstraße, die Hofjagdstraße und parallel zur Wientalstraße nach Hacking und dann weiter bis zum Gürtel (Abbildung 15).

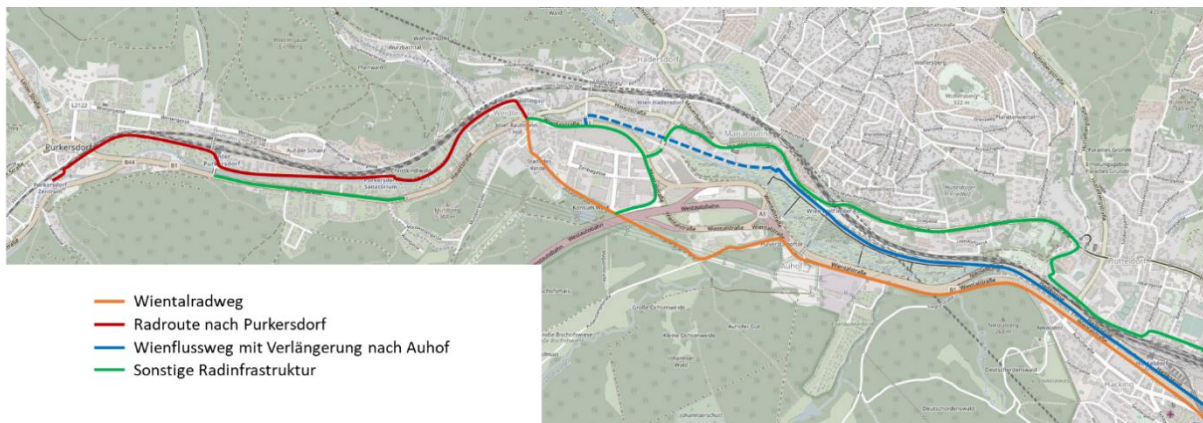


Abbildung 15: Übersicht über das Haupt-Radinfrastrukturangebot im Westkorridor (eigene Darstellung basierend auf www.openstreetmap.org)

Seit der Eröffnung des Wienflussweges im Jahr 2010 steht dem Rad- und Fußverkehr im Korridor tagsüber eine weitere, sehr attraktive Verbindung zur Verfügung. Der insgesamt 7 km lange Wienflussweg verläuft zwischen Auhof und Hietzing entlang des Wienflussbettes. Er ist befestigt (zumeist Asphalt, an manchen Stellen allerdings halbseitig gepflastert), kreuzungsfrei und über 10 Zugänge erreichbar (Abbildung 16).

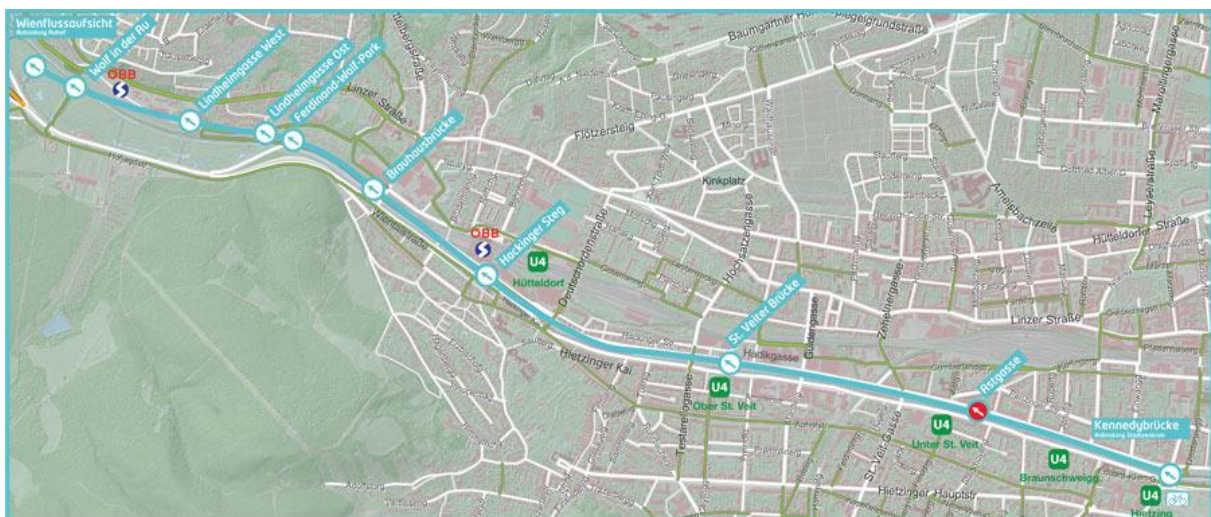


Abbildung 16: Übersicht Wienflussradweg (Onlineabfrage, www.wien.gv.at, am 10.10.2018)

Die nördlich der Bahn im Korridor vorhandene Radinfrastruktur wie z.B. die Mehrzweckstreifen entlang der Linzerstraße oder der Hauptstraße ist weniger attraktiv als die zuvor genannten Routen (Abbildung 15 und Abbildung 17).



Abbildung 17: Radinfrastruktur Wolf in der Au, Blickrichtung stadtauswärts. Links: Zufahrt Wienflussweg; Rechts: Mehrzweckstreifen entlang der Linzer Straße

Keine der beiden Hauptrouten (Wientalradweg, Wienflussweg) verfügt über eine direkte Verbindung zum Bahnhof Hütteldorf, es besteht jedoch die Möglichkeit, den Hinterausgang des Bahnhofs (Hadikgasse) über den Hackinger Steg mit dem Fahrrad zu erreichen. Um den Haupteingang des Bahnhofes sowie den Busbahnhof in Hütteldorf zu erreichen, muss der Wienflussradweg bereits eine Ausfahrt früher verlassen werden, vom Wientalradweg gibt es eine Verbindung über die Deutschordenstraße (Abbildung 18).



Abbildung 18: Radabstellanlagen am Bahnhof Hütteldorf. Links: Ausgang Hadikgasse mit Blick auf den Hackinger Steg; Rechts: Busbahnhof und Haupteingang

Von Weidlingau führt eine Radroute über den Christkindlweg zur Stadtgrenze und in weiterer Folge über die Wienzeile und die Bahnhofstraße bis ins Zentrum von Purkersdorf. Die Route verläuft zum einen Teil über einen Schotterweg entlang des Wienflusses und zum anderen Teil auf verkehrsberuhigten Nebenstraßen. Innerhalb des Purkersdorfer Stadtgebietes verläuft außerdem ein Geh- und Radweg beidseitig entlang der Wiener Straße. Dieser Geh- und Radweg ist aufgrund des vorhandenen Querschnitts (4-streifer Straßenquerschnitt, schmaler Geh- und Radweg teilweise direkt im Anschluss an die Fahrbahn) und der Tatsache, dass er an der Stadtgrenze abrupt endet, wenig attraktiv (Abbildung 15 und Abbildung 19).



Abbildung 19: Geh- und Radweg entlang der Wiener Straße an der Stadtgrenze zwischen Wien und Purkersdorf. Links: Blickrichtung Purkersdorf; Rechts: Blickrichtung Wien

An allen Bahnhaltestellen entlang der inneren Westbahn sind Radabstellanlagen vorhanden, die einen Umstieg vom Rad zum öffentlichen Verkehr (Bike&Ride) ermöglichen. Die Ausstattung der Abstellanlagen ist unterschiedlich: sie reicht von Felgenhaltern über Bügel bis zu kombinierten Vorderrad- und Rahmenhaltern. Die beste Ausstattung an Radabstellplätzen ist an der Haltestelle Purkersdorf Zentrum vorhanden. Hier gibt es neben überdachten und nicht überdachten Bügeln auch eine versperrbare Abstellmöglichkeit.

4.5 Auhof-Center

Einen wesentlichen Verkehrserreger im Wiener Abschnitt des Westkorridors stellt das Einkaufszentrum Auhof-Center dar. Auf einer Verkaufsfläche von derzeit 28.000 m² befindet sich ein Branchenmix mit Geschäftsflächen für Lebensmittel, Bekleidungsartikel, Sport- und Freizeitbedarf, Elektrogeräte etc. Zusätzlich gibt es Gastronomie, ein Kinocenter und eine Tanzschule. Im November 2018 ist die Eröffnung der Erweiterung der Geschäftsflächen auf 38.000 m² geplant.

Für den MIV stehen 625 Stellplätze zur Verfügung (geplante Erweiterung auf 725). Die Zufahrt mit dem Pkw erfolgt aus Richtung Purkersdorf über die B1 (nördliche Einfahrt in die Garage) sowie aus Richtung Wien Zentrum kommend über die B1 mit Linksabbieger in die Albert-Schweizer-Gasse bzw. von der Hauptstraße und Badgasse kommend (südliche Zufahrt in die Garage) (Abbildung 20).

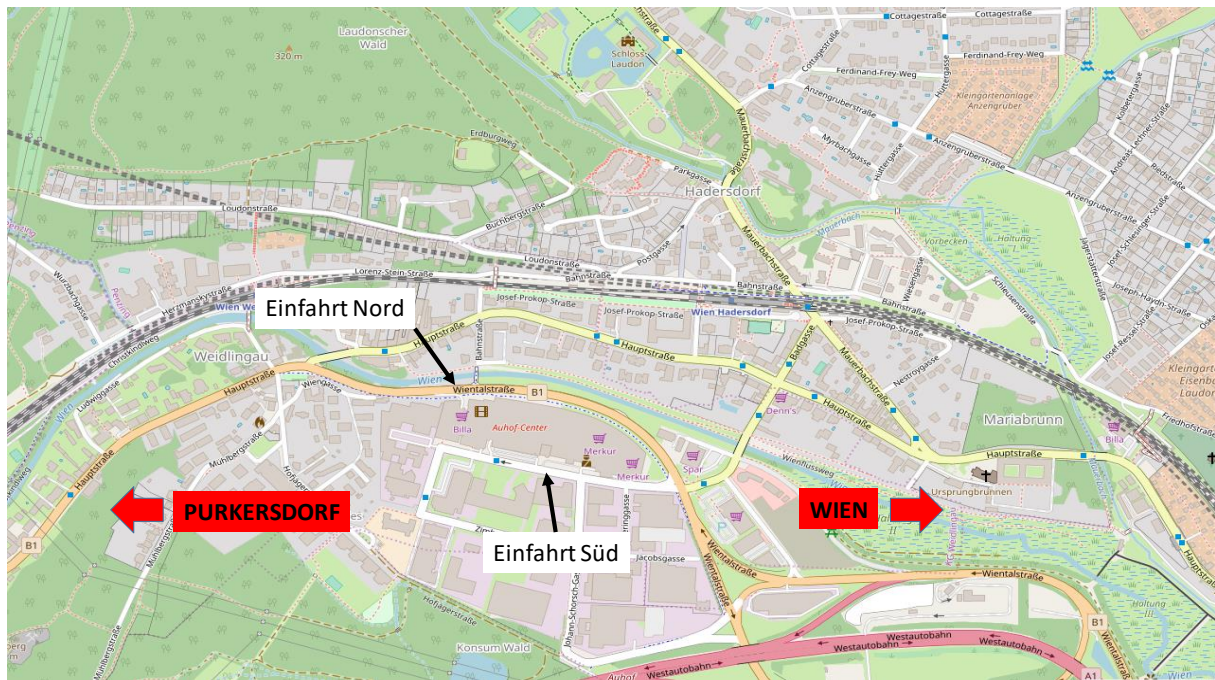


Abbildung 20: Einfahrtsplan zur Garage des Auhof-Centers (eigene Darstellung auf Basis von www.openstreetmap.org)

Die Anbindung des Auhof-Centers mit dem ÖV aus Wien erfolgt durch die Buslinien 50A und 50B vom Bahnhof Hütteldorf. Die fahrplanmäßige Fahrzeit der Buslinie 50A von Hütteldorf zum Auhof-Center beträgt 19 Minuten bei einem Intervall von 10 Minuten in den Spitzenstunden bzw. 15 Minuten tagsüber. Eine Besonderheit stellt die Linienführung der Buslinie 50B dar. Diese wird als Ringlinie geführt und benötigt vom Bahnhof Hütteldorf zum Auhof-Center 21 Minuten (bei einem Intervall zwischen 40 und 50 Minuten). Die Rückfahrt vom Auhof-Center zum Bahnhof Hütteldorf erfolgt allerdings über die Wientalstraße mit einer fahrplanmäßigen Fahrzeit von 11 Minuten. Zum Vergleich beträgt die Fahrzeit im MIV vom Bahnhof Hütteldorf zum Auhof-Center etwa 6 Minuten. Von den Bahnhöfen Wien Weidlingau bzw. Wien Hadersdorf erreicht man das Einkaufszentrum zu Fuß in etwa 10 Minuten. Die Haltestelle Wien Badgasse der Buslinie 451 (Bahnhof Hütteldorf – Purkersdorf – Gablitz - Sieghartskirchen) ist rund 600 m vom Einkaufszentrum entfernt. Einen direkten ÖV-Anschluss des Einkaufszentrums aus Niederösterreich gibt es nicht.

An der Rückseite (Nordseite) des Auhof-Centers verläuft ein Radweg entlang der Wientalstraße. Dieser endet im Westen an der Kreuzung der Wientalstraße mit der Alois-Czedik-Gasse bzw. der Mühlbergstraße, wo er in eine Richtung an die Radroute nach Purkersdorf anschließt und in die andere an den Wientalradweg. Im Südosten endet der Radweg ebenfalls mit einem Anschluss an den Wientalradweg. Über die Bahnstraße gibt es außerdem eine Verbindung zum Wienflussweg. Der Wienflussweg kann auch über einen Mehrzweckstreifen entlang der Albert-Schweitzer-Gasse bzw. der Badgasse erreicht werden, allerdings ist die Kreuzung der Wientalstraße mit der Albert-Schweitzer-Gasse, welche auch eine der Hauptzufahrten zum Einkaufszentrum durch den MIV darstellt, für den Radverkehr sehr unattraktiv gestaltet. Im Bereich des Haupteinganges des Auhof-Centers gibt es keine eigene Radinfrastruktur (Abbildung 21).



Abbildung 21: Radverbindung zum Auhof-Center - Links: Hauptzufahrt zum Auhof-Center über die Albert-Schweitzer Gasse; Rechts: Radweg in der Bahngasse. Nordseite des Einkaufszentrums

Das Auhof-Center selbst besitzt beim Haupteingang keine eigene Radabstellanlage, auf der gegenüberliegenden Seite der Albert-Schweitzer Gasse sind im öffentlichen Raum Bügel vorhanden. Beim eher unattraktiv gestalteten nördlichen (Neben-) Eingang (der derzeit durch die Erweiterung des Einkaufszentrums noch unattraktiver ist) sind Felgenhalter vorhanden (Abbildung 22).



Abbildung 22: Radabstellanlagen am Auhof-Center; Links: Bügel im Bereich des Haupteinganges; Rechts: Radabstellanlage beim Nebeneingang

Fußläufig ist das Auhof-Center innerhalb von 10 Minuten vor allem aus den Ortsteilen Hadersdorf und Weidlingau südlich der Westbahn sowie Auhof erreichbar, wobei die Siedlungsdichte in diesem Bereich gering ist. Der Erschließung nördlich der Bahn erfolgt über den Steg im Bereich der Bahngasse. Der Zugang zum Einkaufszentrum erfolgt hier durch den nördlichen (Neben-) Eingang in der Wientalstraße (Abbildung 23).

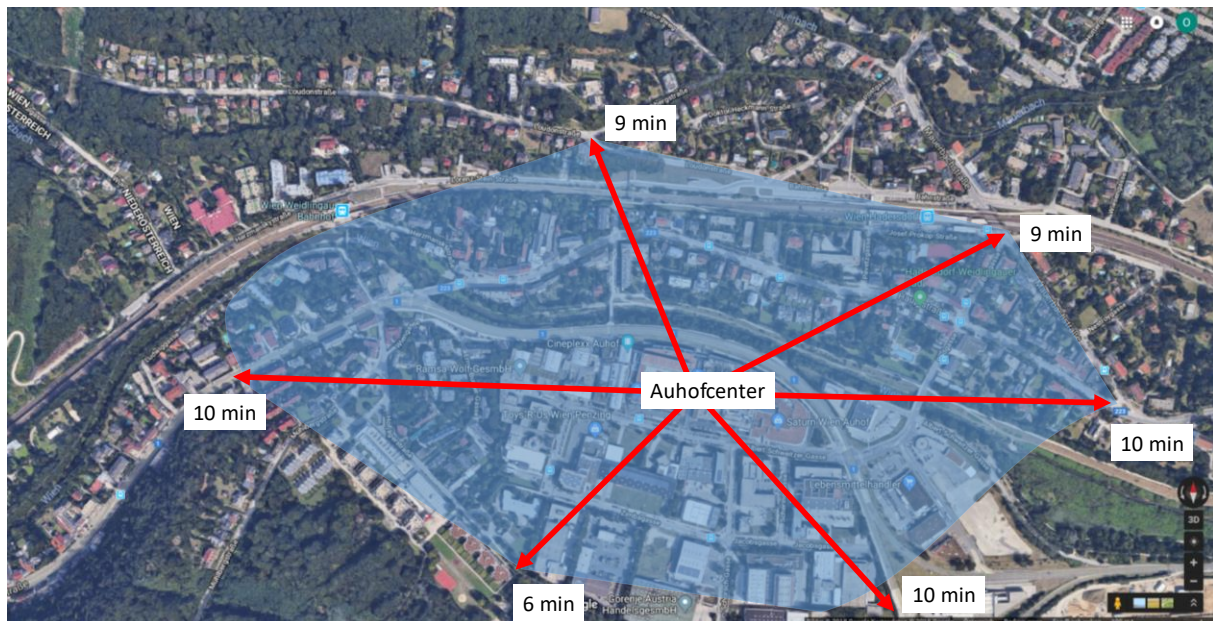


Abbildung 23: Fußläufiges Einzugsgebiet des Auhof-Centers (Wegdauer zu Fuß in Minuten entsprechend Google-Maps-Abfrage)

Zur Abschätzung und Beurteilung der verkehrlichen Wirkung des Auhof-Centers (einschließlich der Erweiterungsflächen) wurde die RVS 02.01.13 (Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren) angewandt. Da keine Angaben über branchenbezogene Verkaufsflächen zur Verfügung standen, wurde die Gesamtverkehrserzeugung im vereinfachten Verfahren gem. RVS berechnet. Die spezifische Verkehrszeugungsrate der gesamten Einrichtung lässt sich wie folgt ermitteln:

$$w = 1,2 - 0,02 \times \left(\frac{B}{1000}\right) + 2,19 \times 10^{-4} \times \left(\frac{B}{1000}\right)^2 - 7,84 \times 10^{-7} \times \left(\frac{B}{1000}\right)^3$$

Die äußere Gesamtverkehrserzeugung ergibt sich aus

$$W = w \times B$$

mit

- B ... Bruttogeschossfläche (BGF) [m²]
- w ... spezifische Verkehrszeugungsrate der gesamten Einrichtung auf Basis der BGF im vereinfachten Verfahren [Personenwege/Tag und m² BGF]
- W ... Äußere Gesamtverkehrserzeugung der gesamten Einrichtung (Hin- und Rückwege) [Personenwege/Tag]

Unter Anwendung der obigen Formel ergeben sich gegenwärtig durchschnittlich 22.870 Personenwege und im Erweiterungsfall des Einkaufszentrums 27.841 Personenwege, jeweils pro Werktag (Mo. – Fr.), in beide Richtungen. Gegenwärtige Erhebungen gehen von einem Anteil der Wege aus Niederösterreich von 60 % und einem MIV-Anteil von 87 % bzw. ÖV-Anteil von 9 % aus. Unter diesen Annahmen ergeben sich im Erweiterungsfall 8.352 Personenwege aus Niederösterreich und 5.568 Personenwege aus Wien zum Auhof-Center

(eine Richtung). Durch die unterschiedlichen Anbindungsqualitäten aus Niederösterreich und Wien kann aber davon ausgegangen werden, dass der MIV-Anteil von Wegen aus Niederösterreich höher als die durchschnittlichen Angaben ist. Geht man von einem MIV-Anteil dieser Wege von 95 % aus (bei gleichzeitiger Annahme des MIV-Anteils bei Wegen aus Wien mit 75 %), so lässt sich die Anzahl der ÖV-Wege aus Niederösterreich im Erweiterungsfall des Einkaufszentrums und unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ermitteln. In Summe ergibt dies 418 ÖV-Wege aus Niederösterreich zum Auhof-Center (eine Richtung). Die RVS 01.01.13 erlaubt eine Abschätzung des MIV-Anteils in Abhängigkeit der ÖV-Erschließungsqualität in Haupt- und Nebenzeit und der räumlichen Lage des Einkaufszentrums. Demzufolge kann für das Auhof-Center (periphere Lage, gute ÖV-Erschließung) ein ÖV-Anteil von 80 % erzielt werden. Eine Reduktion des MIV-Anteils bei Wegen aus Niederösterreich auf 85 % und bei den Wegen aus Wien auf 65 % würde ein theoretisches Potenzial aus Niederösterreich von 835 ÖV-Wegen zum Einkaufszentrum ergeben (Tabelle 5).

Tabelle 5: Abschätzung der Verkehrserzeugung des Einkaufszentrum Auhof-Center für den Erweiterungsfall (Personenwege zum Einkaufszentrum, eine Richtung)

	<i>Alle Personen- wege zum Auhof-Center pro Werktag (Mo. – Fr.)</i>	<i>MIV-Anteil</i>	<i>ÖV-Anteil</i>	<i>MIV- Personen- wege zum Auhof-Center pro Werktag (Mo. – Fr.)</i>	<i>ÖV- Personen- wege zum Auhof-Center pro Werktag (Mo. – Fr.)</i>
Ohne ÖV-Maßnahmen					
<i>Gesamtes Einzugsgebiet</i>	13.921	87 %	9 %	12.111	1.253
<i>Wege aus Wien^{*)}</i>	5.568	75 %	15 %	4.176	835
<i>Wege aus Niederösterreich</i>	8.352	95 %	5%	7.935	418
Mit ÖV-Maßnahmen					
<i>Gesamtes Einzugsgebiet</i>	13.921	80 %	15%	11.137	2.088
<i>aus Wien^{*)}</i>	5.568	65 %	22,5 %	3.619	1.253
<i>aus NÖ</i>	8.352	90 %	10 %	7.517	835

^{*)} Fehlende Werte auf 100 % sind Fuß- und Radwege.

5 Berechnung der verkehrlichen Entwicklung mittels Prognosemodell

5.1 Bestand

Zur Abschätzung der grenzüberschreitenden Wege zwischen den Gemeinden des Untersuchungsgebietes und Wien wurde ein Prognosemodell entwickelt. Als Basis dienen die von der Statistik Austria veröffentlichten Strukturdaten. EinwohnerInnen (Statistik Austria, 2018) sind für das Bezugsjahr 2017 veröffentlicht, Daten über Erwerbstätige sowie SchülerInnen und Studierende liegen für das Jahr 2015 vor (Statistik Austria, 2016) und wurden basierend auf der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der ÖROK auf das Jahr 2017 hochgerechnet (Hanika, 2010).

In Summe wohnen in den niederösterreichischen Gemeinden des Untersuchungsgebiets 40.629 Personen (Bezugsjahr 2017). Deren Mobilitätsrate wurde aus den Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung Österreich Unterwegs 2013/14 ermittelt (Tomschy et al., 2016). Hierzu wurde differenziert zwischen Gemeinden in zentralen bzw. peripheren Bezirken (Tabelle 6) und die Mobilitätsrate mit 2,77 bzw. 2,71 Wegen pro Werktag und Person festgelegt. Demzufolge werden im Untersuchungsgebiet rund 112.000 Wege pro Werktag zurückgelegt.

Tabelle 6: Zuordnung der Gemeinden im Untersuchungsgebiet zu den Regionstypen gem. ÖROK-Klassifizierung

<i>Gemeinden in zentralen Bezirken</i>	<i>Gemeinden in peripheren Bezirken</i>
Purkersdorf	Sieghartskirchen
Gablitz	Tulbing
Mauerbach	
Tullnerbach	
Pressbaum	
Wolfgraben	

Zur Abschätzung der grenzüberschreitenden Wege nach Wien wurden Daten der abgestimmten Erwerbsstatistik 2015 - ErwerbsspendlerInnen nach Pendelziel (Statistik Austria, 2016) für den Arbeitspendelverkehr sowie die abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbs- und SchulpenderInnen nach Entfernungskategorie für den SchülerInnen- und Studierendenverkehr als Basis verwendet. Im Untersuchungsgebiet leben rund 19.800 Erwerbstätige sowie 5.700 SchülerInnen und Studierende. Deren Mobilitätsrate für den Zielzweck zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstätte wurde mittels einer Sonderauswertung der Österreich Unterwegs Daten ermittelt (0,80 Wege zur Arbeitsstätte pro Erwerbstätigen und Werktag bzw. 0,76 Wege zur Ausbildungsstätte pro SchülerIn / Studierenden und Werktag). Hierbei wurde aufgrund der Datenstruktur der Österreich Unterwegs Daten nicht zwischen Gemeinden in zentralen und peripheren Gebieten unterschieden. Dies ergibt rund 15.800

Wege in die Arbeit und rund 4.300 Wege zur Ausbildung (Bezugsjahr 2017). Der Anteil der Wege mit dem Ziel in Wien wurde basierend auf den oben angeführten Statistiken ermittelt, wobei angenommen wurde, dass Wege aus Sieghartskirchen und Tulbing nur zu einem Viertel über den gegenständlichen Korridor abgewickelt werden, da für diese Gemeinden Alternativrouten nach Wien zur Verfügung stehen (im ÖV über Bahnhof Tullnerfeld; im MIV über Tulln). Für Wolfsgraben wurde angenommen, dass die Hälfte aller Wege über den betrachteten Korridor führt, da auch hier Alternativen zur Verfügung stehen.

Mittels Sonderauswertung der Österreich Unterwegs Daten wurde der Modalsplit (ÖV/MIV) aller Wege zentraler Bezirke mit dem Zielwerk zur Arbeit ermittelt (ÖV: 31%; MIV: 69%). Aufgrund des hochrangigen ÖV-Netzes im Korridor sowie der restriktiven Maßnahme der Parkraumbewirtschaftung in Wien, kann angenommen werden, dass grenzüberschreitende Wege tendenziell ÖV-affiner sind. Aus diesem Grund wurde dieser Wert für jede Gemeinde im Untersuchungsgebiet entsprechend ihrer Qualität der ÖV-Anbindung adaptiert. Dies ergibt bei Arbeitswegen einen ÖV-Anteil zwischen 25 % und 35 %. Ähnliche Überlegungen wurden für Ausbildungswege angestellt. Hier ergab die Sonderauswertung aus den Österreich Unterwegs Daten einen ÖV-Anteil von 72 %. Dieser wurde ebenfalls für jede Gemeinde adaptiert und zwischen 70 % und 75 % festgelegt. In analoger Weise wurden jene Personen aus Wien berücksichtigt, deren Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte im Untersuchungsgebiet liegt.

Mit den oben getroffenen Annahmen und Berechnungen lässt sich bereits ein Großteil der grenzüberschreitenden Wege nach Wien ermitteln. Zur Ermittlung der Wege mit sonstigen Zielzwecken (Einkauf, Freizeit, ...) wurde die teilaktualisierte Kordonenerhebung aus dem Jahr 2014 als Basis herangezogen (Rittler, 2016). Der Anteil an Arbeits- und Ausbildungswegen im ÖV des Westkorridors beträgt 76 % für alle Fahrten. Es ist davon auszugehen, dass in bahnnahe Gemeinden der Anteil an sonstigen Wegen höher ist, weshalb dieser Anteil im Modell für die Gemeinden Purkersdorf, Pressbaum und Tullnerbach auf 71% reduziert wurde. Anhand dieser Zahlen lässt sich der Anteil der sonstigen Wege rückrechnen und die Anzahl der Wege ermitteln. In analoger Weise wurde bei der Ermittlung der grenzüberschreitenden sonstigen Wege im MIV vorgegangen. Hier beträgt der Anteil der Arbeits- und Ausbildungswege laut Kordonenerhebung 46 %. Für jene Gemeinden, die nahe an Wien liegen bzw. die eine schnelle Straßenverbindung aufweisen, wurde angenommen, dass der Anteil an sonstigen grenzüberschreitenden Wegen höher ist, d.h. der Anteil der Arbeits- und Ausbildungswege wurde entsprechend adaptiert (zwischen 40% und 42%). In Summe ergeben sich rund 19.000 grenzüberschreitende Wege aus den Gemeinden im Untersuchungsgebiet nach Wien pro Werktag (ÖV: 26 %; MIV: 74 %). Einen Überblick über das Prognosemodell gibt Abbildung 24.

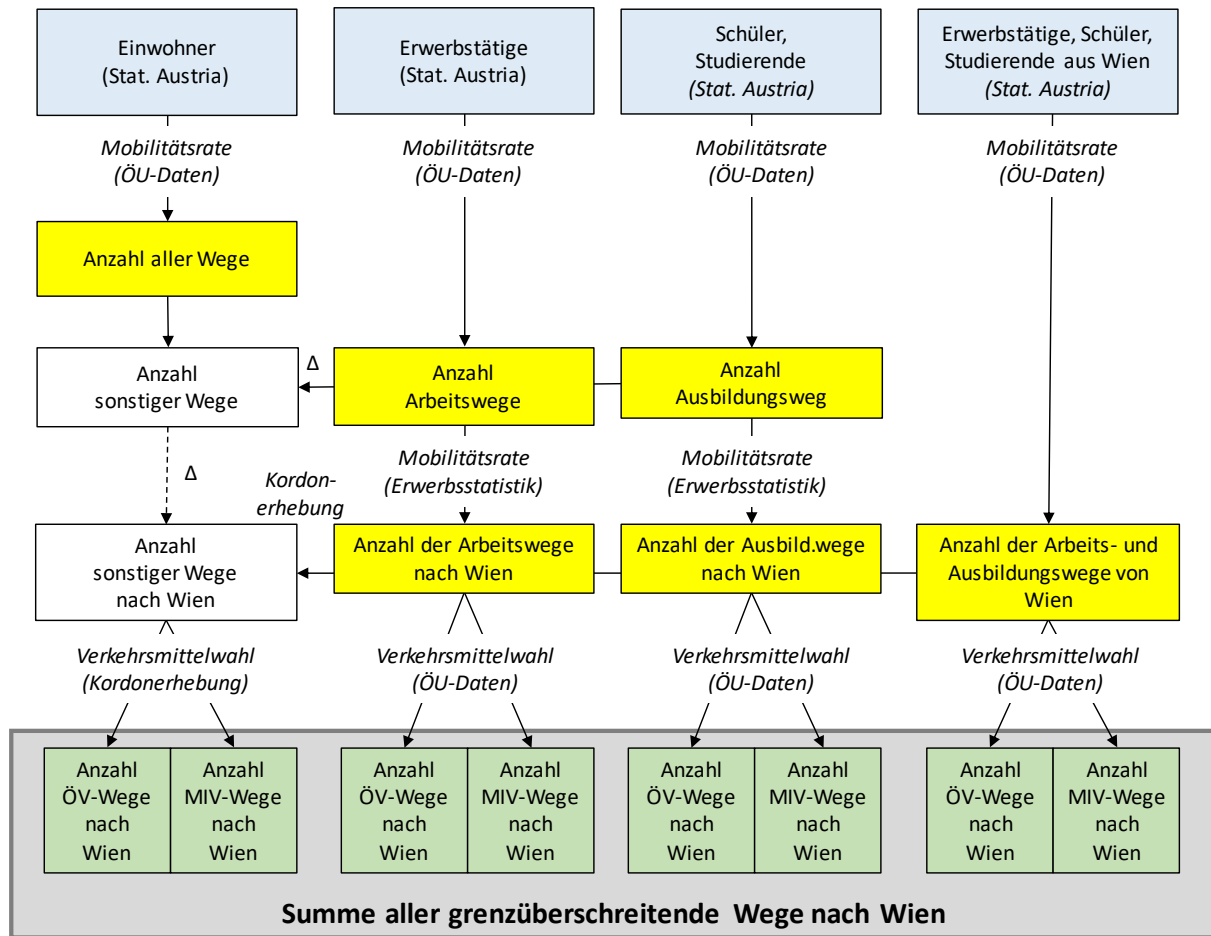


Abbildung 24: Überblick über das Prognosemodell

5.2 Basisszenario 2030

Das Basisszenario 2030 dient als Basis für alle weiteren Zukunftsszenarien. Es berücksichtigt die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet (EinwohnerInnen bzw. Erwerbstätige) sowie die Bevölkerungsentwicklung in Wien. Die Bevölkerungsentwicklung wurde basierend auf der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der ÖROK berechnet, siehe Kapitel 4.1.1. Es wird im Szenario jedoch davon ausgegangen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Untersuchungsgebietes zwischen den Jahren 2017 und 2030 nicht verändert (d.h. der in den letzten Jahren beobachtete Zuwachs im ÖV, sowie der Rückgang im MIV werden für die Prognose nicht fortgeschrieben). Für die Berechnung bedeutet das, dass die im Bestand verwendeten Mobilitätsindikatoren, wie Mobilitätsrate, Modal Split bzw. Anteil der Wege nach Wien, für die Prognose unverändert bleiben.

5.3 Trendszenario 2030

Das Trendszenario baut auf dem Basisszenario auf und schreibt die verkehrliche Entwicklung der letzten Jahre - wie den Anstieg der grenzüberschreitenden Wege im ÖV bzw. einen Rückgang des MIV an der Stadtgrenze – fort, da davon auszugehen ist, dass dieser Trend anhält. Einerseits aufgrund der im Stadtentwicklungsplan STEP25 definierten Maßnahmen und Ziele der Stadt Wien (Wien, 2014) die eine weitere Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr erwarten lassen (z.B. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung)

andererseits aufgrund einer geplanten Aufwertung der S50 durch eine Taktverbesserung. Für die Berechnung bedeutet das, dass der ÖV-Anteil für alle grenzüberschreitenden Wege im Vergleich zum Basisszenario erhöht wurde. Abhängig von der Lage der Gemeinden (direkt an der Bahnachse oder nicht) wurde der ÖV Anteil für Arbeitswege um 5 % bis 10 % im Vergleich zum Bestand erhöht. In analoger Weise wurde der ÖV-Anteil für die Ausbildungswege um 2,5 % bis 5 % erhöht. Auch der ÖV-Anteil an sonstigen Wegen wurde im Vergleich zum Basisszenario erhöht.

5.4 ÖV-Zuwachs Szenario 2030

Diesem Szenario liegt die Annahme zugrunde, dass sich durch eine besondere Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und stärkere Restriktionen im MIV eine noch stärkere Verlagerung als im Trendszenario angenommen erreichen lässt. Dieses Szenario setzt eine besondere Anstrengung in der Förderung der ÖVs voraus und kann sich nur aus einer Vielzahl von verschiedenen Handlungsoptionen zusammen setzen wie z.B. massiver Ausbau der Zubringerlinien zu den Bahnhofstellen, attraktive Umsteigeknoten, Park & Ride Anlagen entlang der Bahn in Niederösterreich, weitere Restriktionen im MIV innerhalb von Wien etc.. Für die Berechnung bedeutet das, dass in den von den Aufwertungen besonders stark profitierenden Gemeinden (Purkersdorf, Gablitz, Mauerbach, Pressbaum sowie Tullnerbach) im Vergleich zum Bestand eine Steigerung des ÖV-Anteils um 20% bei allen Arbeitswegen erreicht werden kann.

5.5 ÖV-Wege Zuwachs Szenario 2030

Das ÖV-Wege Zuwachs Szenario basiert auf dem Trendszenario 2030, welches von einer Modal Split Verschiebung vom MIV zum ÖV bei Arbeits- und Ausbildungswegen nach Wien ausgeht (siehe Kapitel 5.3). Zusätzlich dazu wird angenommen, dass es aufgrund des verbesserten ÖV Angebotes zu einer überdurchschnittlichen Erhöhung der sonstigen Wege (z.B. Einkaufen, Erledigung, Freizeit, ...) nach Wien kommt. Für die Berechnung bedeutet das, dass der Anteil der sonstigen Fahrten aus dem Untersuchungsgebiet nach Wien für jede Gemeinde im Vergleich zum Trendszenario um jeweils einen Prozentpunkt erhöht wurde.

5.6 Ergebnisse

Das entwickelte Modell prognostiziert die Anzahl der grenzüberschreitenden Wege nach Wien, die in den Gemeinden des Untersuchungsgebietes entstehen. Dies sind für den Bestand 2017 ca. 19.000 Wege wovon 25 % (4.800) mit dem öffentlichen Verkehr durchgeführt werden. Der Großteil dieser Wege wird mit der Bahn durchgeführt (innere Westbahn) während der Bus bis auf die Gemeinden Gablitz und Mauerbach eine untergeordnete Rolle spielt (Rittler, 2011). In der aktuellen Kordonenerhebung 2017 (Rittler, 2018) wurden an der Stadtgrenze ca. 3.300 Fahrten aus dem Untersuchungsgebiet auf der inneren Westbahn gezählt. Unter Berücksichtigung des Busses, liefert das Modell ein Ergebnis in ähnlicher Größenordnung.

Alle Szenarien für das Jahr 2030 gehen von einem Zuwachs der grenzüberschreitenden Wege mit dem ÖV im Westkorridor aus. Je nach Szenario ist mit einer Zunahme zwischen 300 und 2.900 Wegen zu rechnen, was einer jährlichen Steigerungsrate zwischen 0,5 % und 4,7 % entspricht. In der Prognose der MIV Wege unterscheiden sich die Szenarien

untereinander. Während es im Basisszenario sowie im ÖV Wege Zuwachs Szenario 2030 zu einem leichten Anstieg der MIV Wege kommt (0,5 % bzw. 0,1 % jährliche Steigerung), kommt es sowohl im Trendszenario als auch im ÖV Zuwachs Szenario zu einer Reduktion der MIV Wege über die Stadtgrenze (Abbildung 25).

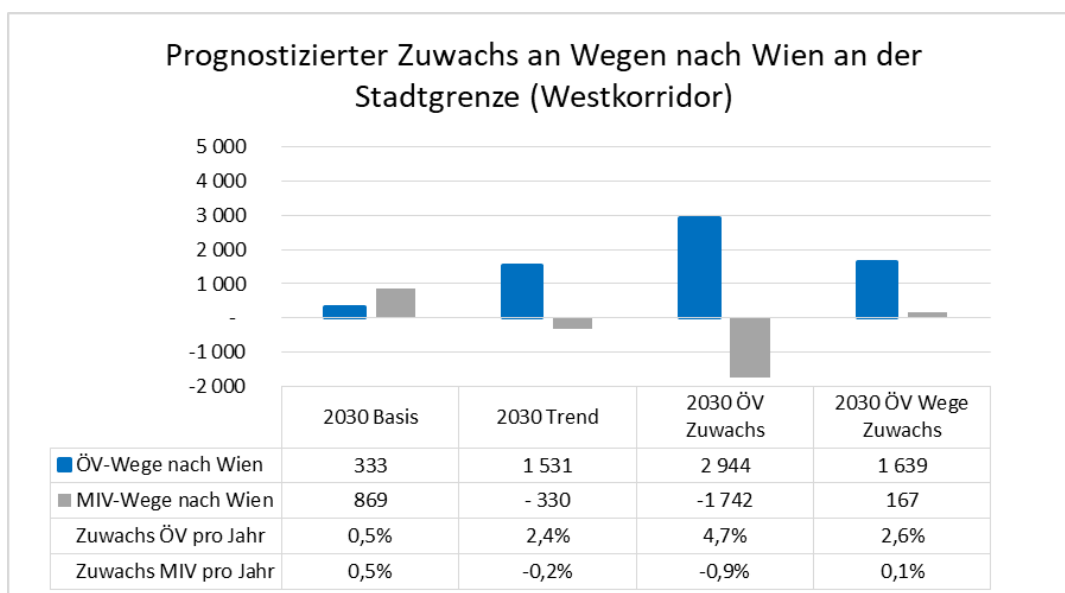


Abbildung 25: Anzahl der zusätzlichen grenzüberschreitenden Wege nach Wien für die Szenarien 2030

Im Basisszenario, welches nur die Veränderung der Bevölkerung berücksichtigt, entspricht der Zuwachs von ca. 300 Wegen einer jährlichen Steigerung von ca. 0,5 % pro Jahr und liegt damit deutlich unter dem bestehenden Trend (Rittler, 2016, Rittler, 2018). Da das Basisszenario in erster Linie dazu dient, die anderen Szenarien aufzubauen, wird es für die weiteren Betrachtungen ausgeschlossen.

Laut Trendszenario ist für das Jahr 2030 mit ca. 1.500 zusätzlichen ÖV Wegen über die Stadtgrenze zu rechnen. Dies entspricht einer jährlichen Steigerungsrate von ca. 2,4 %. Diese Steigerungsrate liegt zwar unter der aktuellen Steigerungsrate, es ist jedoch anzunehmen, dass die aktuell hohe Zuwachsrates in den nächsten Jahren abflachen wird, da diese stark mit den Maßnahmen der letzten Jahre (Aufwertung der Bahn wie Eröffnung der äußeren Westbahn, Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Wien) in Zusammenhang steht. Die derzeit geplanten Schritte zur Förderung des ÖVs (Taktverbesserungen auf der S50 und S80, U-Bahnkreuz U2/U5) lassen einen Zuwachs der Nachfrage, aber keine Weiterführung der Steigerungsrate des derzeitigen Trends erwarten. Die prognostizierten zusätzlichen 1.500 ÖV-Fahrten über die Stadtgrenze nach Wien können durch die geplante Optimierung der S-Bahn gut abgedeckt werden, sie rechtfertigen jedoch nicht die zusätzlichen Kapazitäten die eine Verlängerung der U-Bahn bereitstellen würde.

Im Szenario ÖV Zuwachs wird davon ausgegangen, dass es in Zukunft gelingt, die ÖV-Nachfrage im Korridor deutlich stärker aufzuwerten. Dazu ist es allerdings notwendig, einerseits den ÖV zu attraktivieren, z.B. weitere Angebots- und Taktverbesserungen, P&R Anlagen, attraktive Zubringer zum hochrangigen ÖV-Netz (auch unter Einbeziehung des nicht-motorisierten Verkehrs), bewusstseinsbildende Initiativen etc., und andererseits Einschränkungen für den MIV vorzusehen, z.B. Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung,

Einfahrtsbeschränkungen etc.. In diesem Fall kann eine Zunahme von bis zu 2.900 ÖV-Wege über die Stadtgrenze erreicht werden. Dies entspricht einer jährlichen Steigerungsrate von ca. 4,7 %. Dieses Szenario stellt aus heutiger Sicht das Maximalszenario dar. Auch die in diesem Szenario prognostizierten zusätzlichen ÖV-Fahrten über die Stadtgrenze rechtfertigen aus wirtschaftlicher Sicht die U-Bahn Verlängerung nicht.

Das Ergebnis des 2030 ÖV Wege Zuwachsszenarios liegt zwischen den beiden anderen Szenarien. Wenn es gelingt den Anteil an sonstigen Wegen im ÖV nach Wien zu erhöhen, ist mit einem Zuwachs von ca. 1.600 Wegen zu rechnen, etwas mehr als im Trendszenario.

Es ist anzumerken, dass das Modell nur die grenzüberschreitenden Wege aus dem Untersuchungsgebiet nach Wien berücksichtigt. Diese decken zwar einen Großteil der im Korridor vorhandenen Wege ab, es fehlen allerdings alle grenzüberschreitenden Wege, deren Ausgangsort eine Gemeinde außerhalb des Untersuchungsgebietes (z.B. Neulengbach) ist. Dies ist insbesondere beim Vergleich der Modellergebnisse mit Kennzahlen des Bestandes bzw. der Ergebnisse der netzgenauen Betrachtung (vgl. Kap. 6) zu beachten.

6 Berechnung netzgenauer verkehrlicher Entwicklungen

6.1 Verkehrsmodell Wien

Für die Abschätzung netzgenauer verkehrlicher Wirkungen unterschiedlicher Szenarien wurde das Verkehrsmodell Wien der MA18 verwendet. Dabei handelt es sich um ein Vier-Stufen-Nachfragemodell basierend auf dem Softwaretool VISUM. Der Netzgraph beinhaltet das Straßennetz in Wien, Niederösterreich und Nordburgenland (mit abnehmender Feinheit der Aggregation zur Entfernung von Wien), das fahrplangenau ÖV Angebot in Wien sowie Stadtgrenzen überschreitende Bahnverbindungen. Zusätzlich sind geplante Ausbauvorhaben sowohl im MIV als auch im ÖV enthalten. Die Nachfrageberechnungen werden für elf verhaltenshomogene Gruppen (VolksschülerInnen, UnterstufenschülerInnen, Studierende, Erwerbstätige mit und ohne Pkw etc.) durchgeführt und berücksichtigen die Verkehrsmittel ÖV, Pkw-LenkerInnen und –mitfahrerInnen, Rad und Fuß. Das Verkehrsmodell Wien basiert auf 1534 Verkehrszellen in Wien (zumeist Wiener Zählsprenkel) und 672 Verkehrszellen in Niederösterreich und dem Nordburgenland (zumeist Gemeinden). Demnach ist der Zellbinnenverkehr in den Gemeinden des Planungs- bzw. Untersuchungsgebiets nicht netzgenau abbildbar, für die Berechnung des Verkehrsaufkommens im Westkorridor bzw. des grenzüberschreitenden Verkehrs ist diese Aggregationsebene aber ausreichend.

6.2 Bestand (Bezugsjahr 2017)

6.2.1 Netzadaption

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastung im Korridor (Bezugsjahr 2017) wurde das Bestandsnetz des Verkehrsmodells Wien der MA 18 als Basis herangezogen und für die Berechnung der Verkehrsnachfrage adaptiert. Sämtliche für den Westkorridor relevanten Buslinien (vgl. Kap. 4.2.1) wurden hinsichtlich Linienverlauf und Fahrplanangebot überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Fehlende Buslinien wurden ergänzt, aufgelassene Buslinien aus dem Verkehrsmodell gelöscht. Gleiches wurde mit dem ÖV-Angebot auf der Schiene durchgeführt, wo insbesondere die Fahrpläne und Linienverläufe der S50, S80 und der REX-Verbindung auf der alten Westbahn aktualisiert und Verbindungen über die neue Westbahn (z.B. Railjet oder *westbahn*) eingefügt wurden. Die Validierung des Ist-Zustandes erfolgte anhand der Kordonenerhebung 2010 (Rittler, 2011), der Teilaktualisierung der Kordonenerhebung 2014 (Rittler, 2016) sowie der Zahlen der letzten Fahrgasterhebung auf der Westbahn, die im Auftrag der ÖBB und des VOR im Jahr 2017 durchgeführt wurde (Rittler, 2018).

6.2.2 Analyse des Bestands

Unter den oben beschriebenen Annahmen und Netzadaptionen überqueren an einem durchschnittlichen Werktag rund 12.000 Fahrgäste in beiden Richtungen die Grenze zwischen Wien und Niederösterreich auf der inneren Westbahn (Bezugsjahr 2017, Abbildung 26). Je nach Tageszeit und Richtung nutzen zwischen 60 % und 70 % der Fahrgäste die REX- bzw. Regionalzugverbindung für den Weg über die Stadtgrenze. Dies deckt sich gut mit den in der teilaktualisierten Kordonenerhebung veröffentlichten Angaben bzw. mit der letzten Fahrgasterhebung auf der Westbahn (Rittler, 2016, Rittler, 2018). Ein Viertel der grenzüberschreitenden Wege mit dem ÖV hat seine Quelle bzw. sein Ziel in Purkersdorf,

90% der Wege im Bereich zwischen Neulengbach und Stadtgrenze Wien. Unter der Annahme, dass 54 % der Wege in Richtung Wien in der Zeit von Betriebsbeginn bis 9:00 durchgeführt werden (vgl. Rittler, 2016), ergibt sich ein Fahrgastaufkommen von rund 3.000 Fahrgäste (von Betriebsbeginn bis 9:00 Uhr, werktags) in Richtung Wien. Unter der Annahme, dass ein Großteil der oben angeführten Fahrgäste ihren Weg nach Wien in der Zeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr durchführen, kann es zu dieser Tageszeit zu (subjektiven) Überlastungen im Schienenverkehr kommen, d.h. einsteigende Fahrgäste finden wenige bis gar keine Sitzplätze mehr vor.

Das Fahrgastaufkommen des zur inneren Westbahn parallel geführte Abschnitts der Buslinie 451 spielt laut Modellrechnung des Verkehrsmodells im Vergleich zur Westbahn eine untergeordnete Rolle mit einigen hundert Fahrgästen pro Werktag. Etwas mehr an Bedeutung bekommt diese Buslinie im Abschnitt Gablitz - Purkersdorf als Zubringerlinie zur Westbahn. Gleiches gilt für die Buslinie 450 als Zubringer zur Westbahn (Wien Hadersdorf bzw. Wien Hütteldorf) sowie zur U-Bahnlinie U4 in Hütteldorf und dem innerstädtischen Verkehrsnetz. Das Fahrgastaufkommen ist ähnlich dem der Buslinie 451. Deutlich erkennbar am Belastungsplan der Verkehrsmodellrechnung ist die Bedeutung des Verkehrsknotenpunkts Wien Hütteldorf, wo an einem durchschnittlichen Werktag mehr als 11.000 Fahrgäste das Busangebot von und zum Bahnhof nutzen. Wesentlich höher im Vergleich zur Belastung auf der inneren Westbahn zeigt sich ebendort auch das Fahrgastaufkommen auf der Linie U4 von und nach Hütteldorf (Abbildung 26).

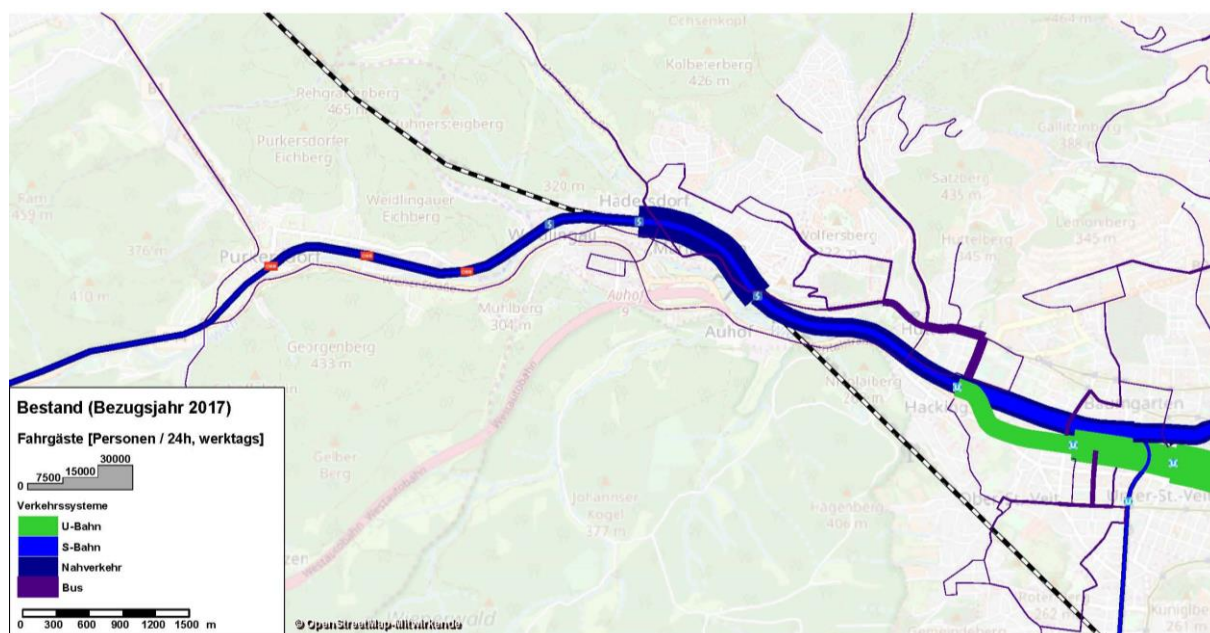


Abbildung 26: Fahrgastaufkommen [Personen / 24h, werktags], (Bestandsnetz, Bezugsjahr 2017), Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien

6.3 Referenzszenario (Bezugsjahr 2030)

6.3.1 Beschreibung des Referenzszenarios

Um die Auswirkungen des Bevölkerungswachstums auf das Verkehrsaufkommen im Bereich des Westkorridors abschätzen und die geplanten Maßnahmen im ÖV evaluieren zu können, wurde in diesem Planfall die Bevölkerungsentwicklung gemäß den Prognosen der ÖROK

(Hanika, 2015) für das Jahr 2030 und die vorgeschlagenen ÖV-Maßnahmen in das Verkehrsmodell implementiert. Für die Bevölkerungszahlen der niederösterreichischen Gemeinden des Planungsgebiets wurden nicht nur die Anzahl der EinwohnerInnen insgesamt, sondern auch die Entwicklung der Anzahl der Erwerbstätigen entsprechend berücksichtigt. Für die restlichen Gemeinden in Niederösterreich wurden die Prognosen für die jeweiligen Bezirke herangezogen und auf Basis des Bevölkerungsbestandes prozentuell auf die Gemeinden aufgeteilt. Auch hier wurde die Anzahl der Erwerbstätigen eigens ausgewiesen.

In Wien wurde für die Prognosedaten die Verteilung der verhaltenshomogenen Gruppen je Verkehrszellen aus dem Prognosemodell der MA18 als Basis genommen und mit den Daten der ÖROK auf Bezirksebene abgeglichen. Hierzu wurden für jeden Wiener Gemeindebezirk die Prognosedaten für Erwerbstätige, SchülerInnen, Studierende und SeniorInnen sowie der Gesamtbevölkerung für die Abschätzung verwendet. In Summe wird in diesem Prognoseszenario von einer Bevölkerung von 2.077.300 EinwohnerInnen in Wien ausgegangen. Der größte Zuwachs wird in den Wiener Gemeindebezirken Floridsdorf, Donaustadt und Favoriten (zwischen +20 % und +24 %) prognostiziert. Im ersten Bezirk wird von einem leichten Bevölkerungsrückgang um rund 4 % ausgegangen (Hanika, 2015).

Zusätzlich zu den Netzaaptionen im ÖV des Bestandsnetzes wurden das U-Bahnkreuz U2/U5 sowie die Erweiterungen des Bahnangebots auf der inneren Westbahn in Wien in das Verkehrsmodell implementiert und im Referenzszenario berücksichtigt (Abbildung 27):

- S50, Taktverdichtung auf 7,5 min bis Purkersdorf und 15 min bis Neulengbach
- S80, Taktverdichtung auf 15 min zwischen Wien Hütteldorf und Aspern Nord bzw. 30 Minuten zwischen Unterpurkersdorf und Wien Aspern sowie neue Stationen entlang der Strecke Unter St. Veit – Speising – Hetzendorf.
- REX, 30 min Intervall zwischen Wien Westbahnhof und St. Pölten

Im MIV-Netz wurden der Lobautunnel der S1 sowie die „Stadtstraße Aspern“ als Verbindung zwischen der S1 und der A23 berücksichtigt (Abbildung 28).

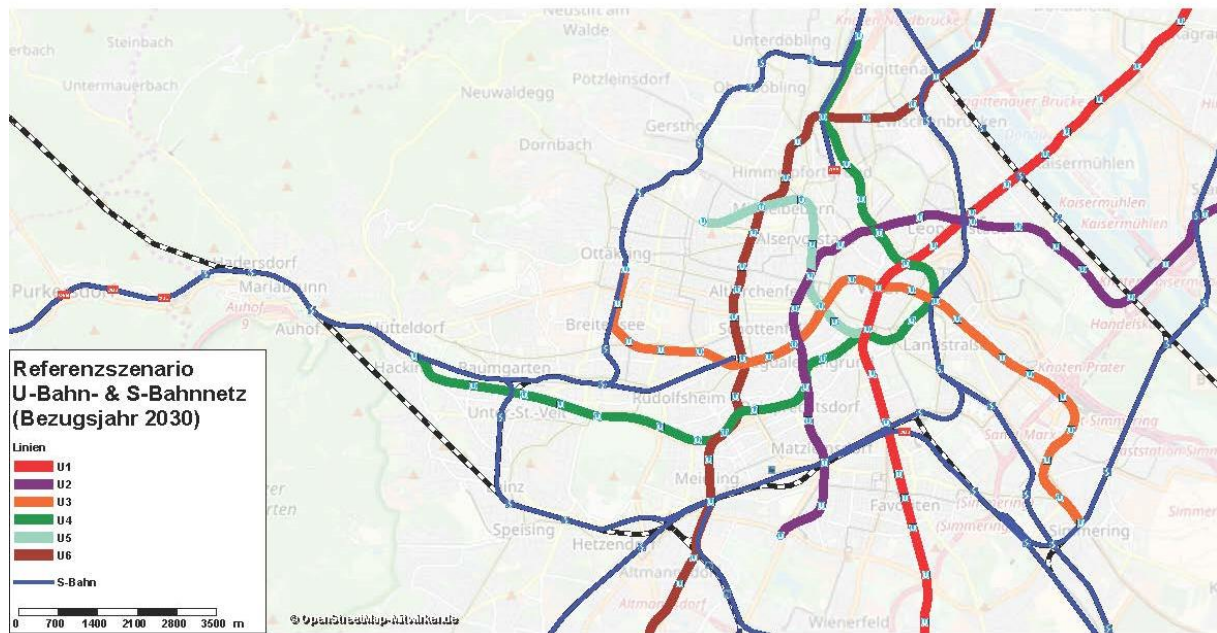


Abbildung 27: U-Bahn- und S-Bahnnetz (Bezugsjahr 2030), Darstellung gemäß Verkehrsmodell Wien

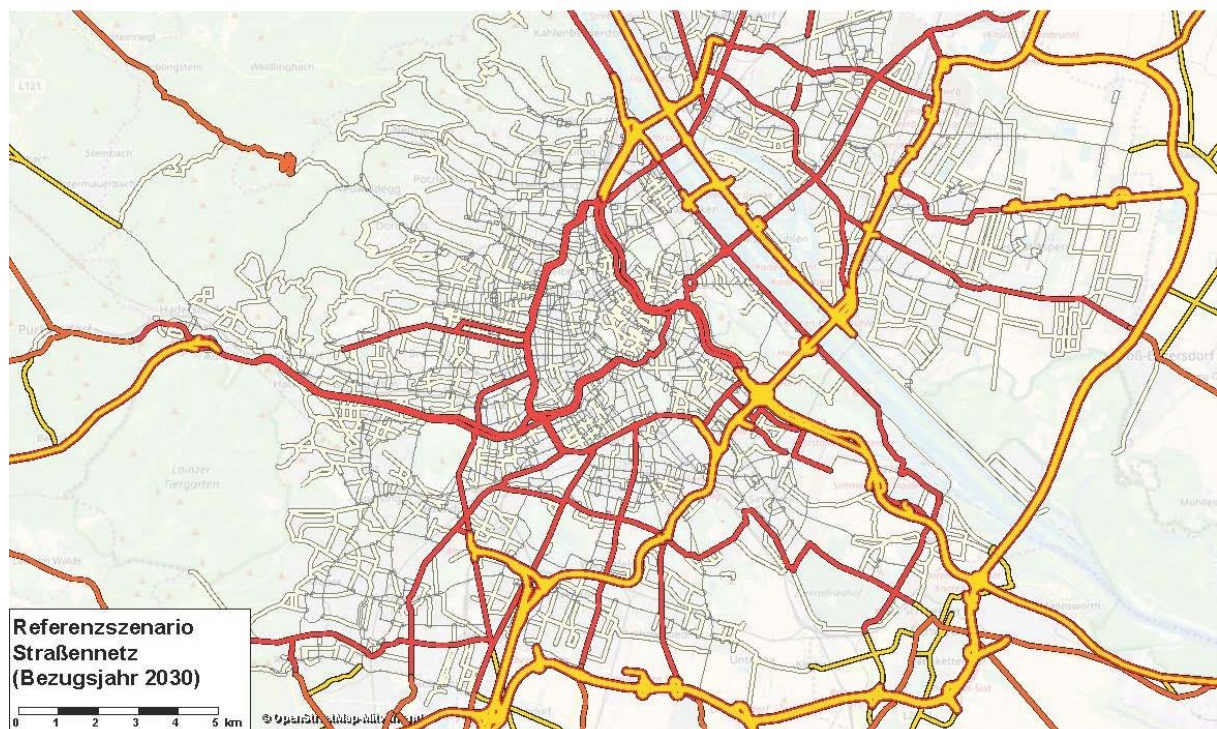


Abbildung 28: Straßennetz (Bezugsjahr 2030), Darstellung gemäß Verkehrsmodell Wien

6.3.2 Analyse des Referenzszenarios

Die Modellrechnungen des Verkehrsmodells zeigen die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen im ÖV. Das Fahrgastaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr steigt auf etwa 18.500 Fahrgäste in beiden Richtungen pro durchschnittlichem Werktag (+ 3.250 Fahrgäste je Richtung). Die Ergebnisse der Nachfrageberechnung mittels Verkehrsmodell stimmen gut mit der Abschätzung durch das Prognosemodell, basierend auf externen

Datenquellen, überein (vgl. Kap. 5.3). Die Differenz ergibt sich durch die Berücksichtigung der Umlandgemeinden in Niederösterreich außerhalb des Untersuchungsgebietes, die zwar im Verkehrsmodell nicht, aber im Prognosemodell berücksichtigt sind (Abbildung 29).

Rund die Hälfte der Fahrgäste benützen die S-Bahn bzw. REX-Verbindungen bis zum Westbahnhof, ein Viertel steigt in Hütteldorf in die U-Bahnlinie U4 um. Die restlichen Fahrgäste nutzen die S80 Richtung Hauptbahnhof bzw. benutzen ab Hütteldorf die Vorortelinie S45 in Richtung Heiligenstadt. Nur eine geringe Anzahl von Personen hat ihr Ziel in Hütteldorf.

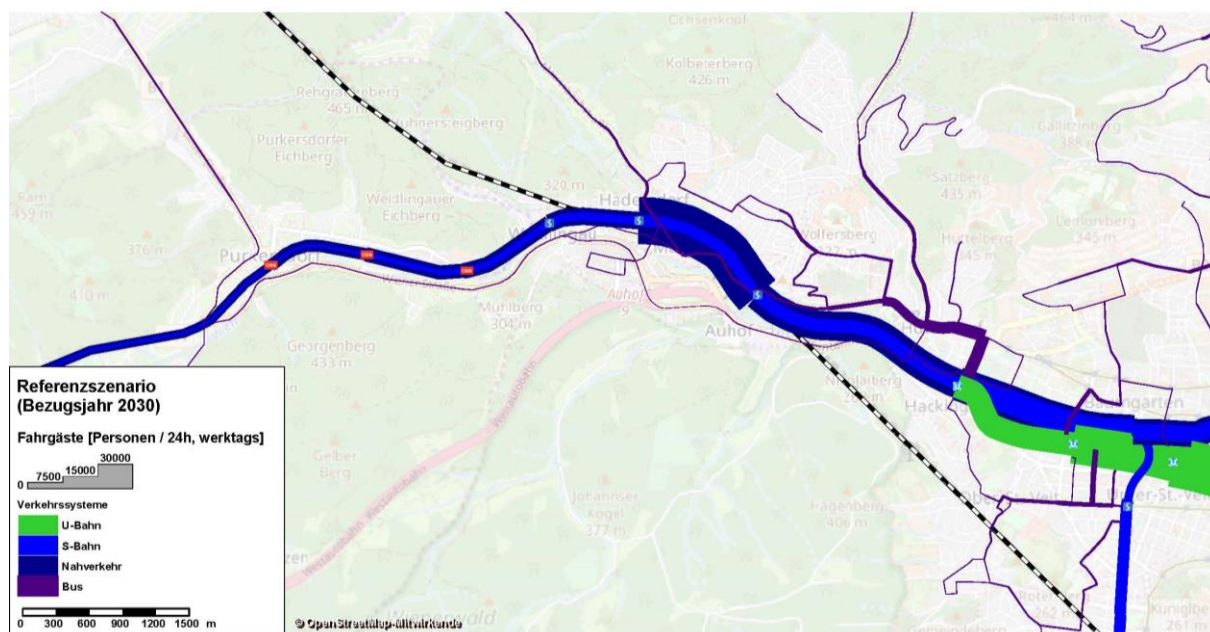


Abbildung 29: Fahrgastaufkommen im Referenzszenario [Personen / 24h, werktags], (Verkehrsnetz und Bevölkerungsstand 2030), Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien

6.4 Szenario „U4 Purkersdorf“ (Bezugsjahr 2030)

6.4.1 Beschreibung des Szenarios „U4 Purkersdorf“

Zur Verbesserung des ÖV-Angebots zwischen Niederösterreich und Wien wird häufig die Verlängerung des U-Bahnnetzes an den Stadtrand und darüber hinaus nach Niederösterreich diskutiert. Im Westkorridor wurde parallel zu der vorliegenden Studie vom Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH im Auftrag der MA 18 die Verlängerung der Linie U4 von Hütteldorf über Auhof nach Purkersdorf in einer Machbarkeitsuntersuchung trassiert. Diese Trasse ist rund 6,5 km lang und beinhaltet drei Stationen (Auhof-Center, Unterpurkersdorf und Purkersdorf). Diese Trasse wurde georeferenziert übernommen und in das Verkehrsmodell implementiert. Der Fahrplan der U4 wurde aus dem Bestandsnetz des Verkehrsmodells übernommen und um die neue Strecke ergänzt, wobei in dem Szenario angenommen wurde, dass jeder zweite Kurs nach Purkersdorf fährt. Die Fahrzeit wurde über die Länge der Trasse und die Anzahl der Stationen abgeschätzt. Um ein realistisches Szenario zu schaffen bzw. kein unrealistisches ÖV-Überangebot im Bereich Purkersdorf zu simulieren, wurde der Fahrplan der S50 entsprechend dem Bestand angesetzt. Der Fahrplan der S80 wurde entsprechend den Ausbauplänen des Referenzszenarios übernommen.

6.4.2 Analyse des Szenarios „U4 Purkersdorf“

Die Verlängerung der U-Bahn nach Purkersdorf hat eine deutliche Reduktion des Fahrgastaufkommens auf der S-Bahn zur Folge (ohne einen relevanten Zugewinn an Fahrgästen am Querschnitt). Die U-Bahn übernimmt demnach Großteils die Funktion der S-Bahn in diesem Bereich. Die zu erwartenden rund 10.000 Fahrgäste am Abschnitt Auhof-Center – Purkersdorf rechtfertigen aber nicht die Kapazitäten des Angebots einer U-Bahnlinie in diesem Bereich. Die Auslastung würde weit unter jener im übrigen U-Bahnnetz zu erwartenden Auslastung im Jahr 2030 liegen

(Abbildung 30 und Abbildung 31). Diese prognostizierte Nachfrage rechtfertigt demnach aus wirtschaftlicher Sicht nicht die Investitionen in der Höhe von rund 1,6 Mrd. € netto für die Verlängerung der U-Bahn nach Purkersdorf (Infrastrukturkosten und Wagenmaterial)³.

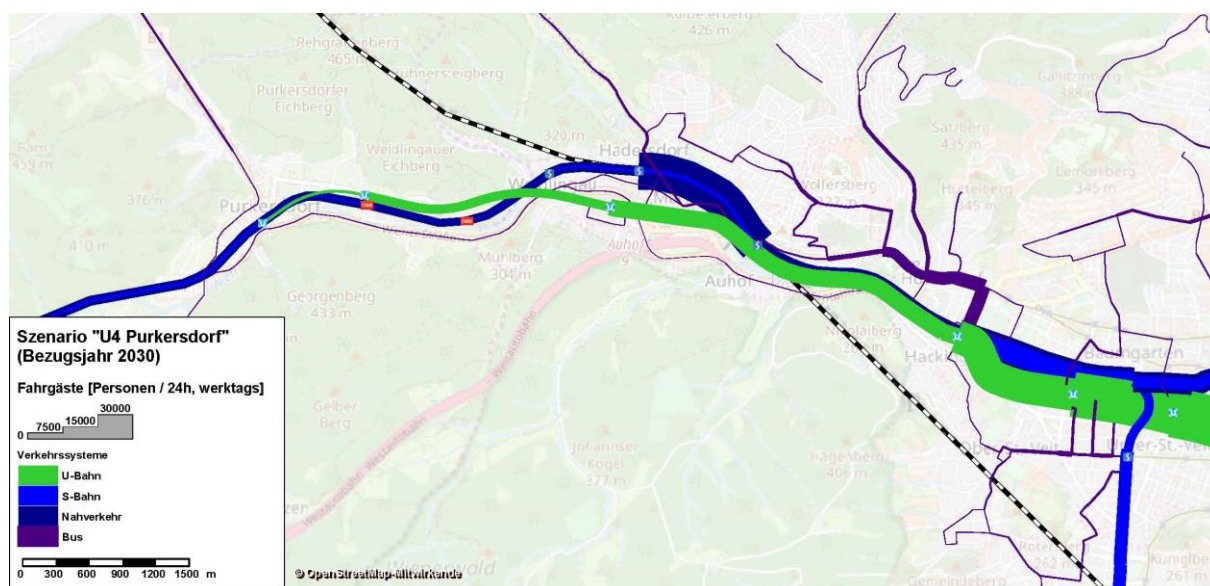


Abbildung 30: Fahrgastaufkommen im Szenario „U4 Purkersdorf“ [Personen / 24h, werktags], (Verkehrsnetz mit Verlängerung der U4 nach Purkersdorf, Bevölkerungsstand 2030), Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien

³ Kalkulation von Ingenieurbüro ste.p ZT GmbH, PB 2018 inkl. Kostentoleranz MBK ca. +40%

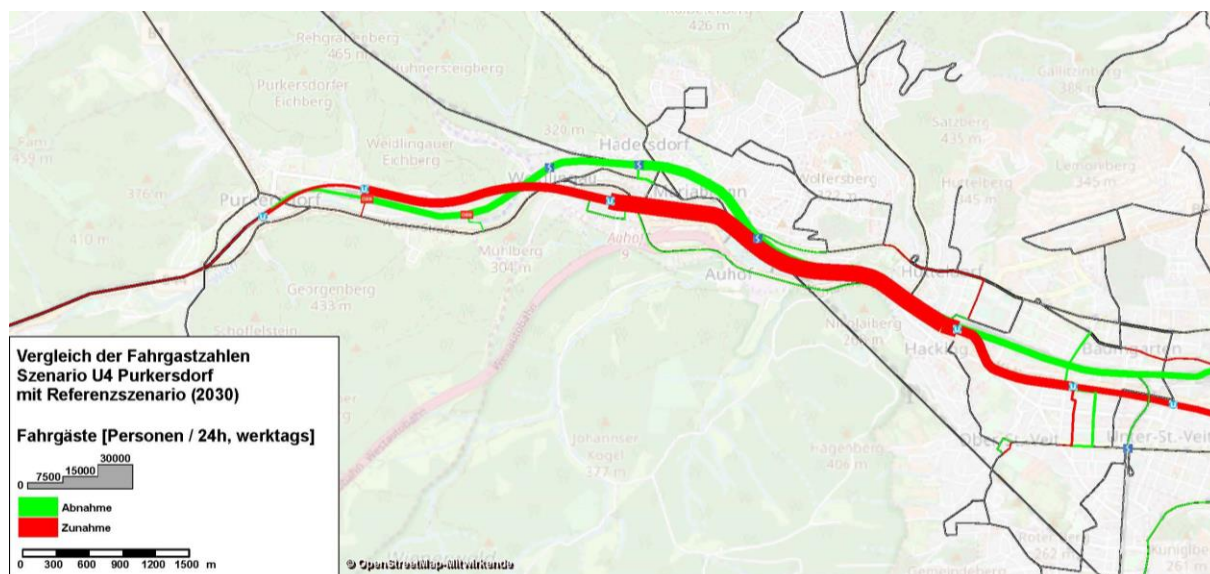


Abbildung 31: Vergleich des Fahrgastaufkommens im Szenario „U4 Purkersdorf“ mit Referenzszenario 2030 [Personen / 24h, werktags], Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien

7 Ergebnisse der Untersuchungen und Empfehlungen

7.1 Öffentlicher Verkehr

Befund

Die Entwicklungen im öffentlichen Verkehr zeigen im Westkorridor eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen, insbesondere im Bahnverkehr. Überquerten im Jahr 2010 rund 6.000 Fahrgäste die Stadtgrenze nach Wien (Rittler, 2011), so waren es durch die Eröffnung der neuen Westbahn mehr als 20.000 Fahrgäste im Jahr 2014 (Rittler, 2016). Dieser Trend setzt sich auch in den Zahlen der letzten Erhebung im Jahr 2017 fort, laut welcher 26.620 Fahrgäste die Stadtgrenze Richtung Wien auf der Westbahn passierten (Rittler, 2018):

- Alte Westbahn: 5.980 Fahrgäste
- Neue Westbahn: 19.640 Fahrgäste

Dies lässt den Rückschluss zu, dass sich dieser Trend fortsetzt, wenngleich nicht mit gleichen Zuwachsraten wie nach der Eröffnung der Neubaustrecke. Demzufolge ergeben die Modellrechnungen einen Fahrgastzuwachs bis zum Jahr 2030 von 1.500 bis maximal 3.000 Fahrgästen Richtung Wien. Unter der Annahme, dass mehr als 50 % der Wege in Richtung Wien in der Zeit von Betriebsbeginn bis 9:00 durchgeführt werden (vgl. Rittler, 2016), ergibt sich ein zusätzliches Fahrgastaufkommen von bis zu 1.500 Fahrgästen (von Betriebsbeginn bis 9:00 Uhr, werktags) in Richtung Wien.

Die geplante Taktverdichtung auf der S50 auf 7,5 Minuten in der Spitzenstunde zwischen Purkersdorf und Wien erhöht das Sitzplatzangebot auf 1.952 Sitzplätze pro Stunde und Richtung. Fährt zusätzlich die S80 ab Unterpurkersdorf im 30 Minutentakt (wie im Referenzszenario angenommen), dann kommen nochmals 473 Sitzplätze dazu. Betrachtet man das modellierte Fahrgastaufkommen für das Jahr 2030 und stellt es einem verbesserten Angebot gegenüber, so zeigt sich, dass auf der S-Bahn ein Intervall von 7,5 Minuten mehr als ausreichend ist. Durch das attraktive Angebot der REX Verbindung (6 Minuten Fahrzeit nach Wien Hütteldorf bzw. 14 Minuten nach Wien Westbahnhof) zeigen die Modellergebnisse allerdings bei einem Angebot von 3 Kursen in der Spitzenstunde eine mögliche Auslastung der Sitzplatzkapazität über 100%. Das Angebot auf der S80 spielt für die Nachfrage, im Vergleich mit der S50 oder den REX Verbindungen, im einpendelnden Verkehr nach Wien nur eine untergeordnete Rolle, wenngleich rund 1.000 Fahrgäste ihr Ziel in Wien über die S80 Richtung Hauptbahnhof erreichen. Der Zeitvorteil des REX bzw. die Intervallverdichtung der S50 aus Purkersdorf überwiegt hier mehrheitlich und es wird zumeist in Hütteldorf in die S80 umgestiegen (vgl. auch Kapitel 6.3.2). Basierend auf den Modellergebnissen müsste daher das Kursangebot weiter untersucht und im Detail ausgearbeitet werden, vor allem die Abstimmung und die Anzahl der Kurse der S50 und S80 sowie das Kursangebot im REX Verkehr (Tabelle 7).

Tabelle 7: Abschätzung der Auslastung im Schienenverkehr an der Stadtgrenze Richtung Wien Hütteldorf in der Zeit zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr (Bestand 2017 und Referenzszenario 2030)

Linien	Bestand 2017			Referenzszenario 2030		
	S50	R, REX	Summe	S50	R, REX	Summe
Anzahl Kurse	2	3	5	8	3	11
Anzahl der Sitzplätze	488	1.194	1682	1.952	1.194	3.146
Modelliertes Fahrgastaufkommen	350	1.150	1550	900	1.350	2.300
Auslastung (Sitzplätze)	71%	96%	82%	46%	112%	73%

Wie auch die Ergebnisse des Verkehrsmodells zeigen, ist eine Verlängerung der U-Bahnlinie U4 über Auhof nach Purkersdorf nicht zielführend, da das Fahrgastaufkommen von der S-Bahn auf die U-Bahn verlagert werden würde und die Anzahl der Fahrgäste in Summe zu gering ist, um den Bau und Betrieb einer U-Bahn wirtschaftlich zu rechtfertigen (Tabelle 8). Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der in der Literaturanalyse untersuchten Studien (Rosinak et al., 1997, PGO, 2000, Kaiser et al., 2002).

Tabelle 8: Auslastung im Schienenverkehr an der Stadtgrenze Richtung Wien Hütteldorf in der Zeit zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr (Szenario U4 Purkersdorf 2030)

Linien	Szenario U4 Purkersdorf 2030			
	S50	R, REX	U4	Summe
Anzahl Kurse	2	3	10	15
Anzahl der Sitzplätze	488	1.194	2.600	5.964
Modelliertes Fahrgastaufkommen	100	1.160	1.400	2.660
Auslastung (Sitzplätze)	20%	97%	54%	44%

Würde man bei der U-Bahn die ausgewiesenen Stehplätze (927 pro Garnitur)⁴ noch in die Kalkulation miteinbeziehen, so würde die Auslastung der U-Bahn auf etwa 12% sinken.

⁴ <https://www.mobility.siemens.com/mobility/global/SiteCollectionDocuments/de/rail-solutions/metros/slideshow/datenblatt-metro-wien-de.pdf> (abgefragt am 10.10.2018)

Die hohe Akzeptanz der Bahn (in Verbindung mit den MIV-Restriktionen der Parkraumbewirtschaftung in Wien) zeigt sich auch in der Auslastung der Park & Ride Stellplätze entlang der Strecke. Bei einer Begehung am 12.09.2018 waren nahezu alle Anlagen ausgelastet bzw. wurden darüber hinaus die Parkflächen im übrigen Straßenraum intensiv genutzt. Lediglich im nicht überdachten Parkdeck der gebührenpflichtigen Anlage in Hütteldorf (7. Obergeschoß, oberhalb des Fitnesscenters) waren ausreichend Stellplätze zu finden (Abbildung 32).



Abbildung 32: Park & Ride Anlagen entlang der Westbahn – Links oben: Parkdeck im 7. Obergeschoß der Anlage in Hütteldorf; Rechts oben: ausgelastete Park & Ride Anlage Wolf in der Au; Links unten: Wintergasse im Nahbereich der Haltestelle Purkersdorf Sanatorium (Zonengrenze); Rechts unten: ausgelastete Anlage im Bereich der Bahnhaltestelle Purkersdorf Zentrum mit den ausgelasteten Stellplätzen entlang der B44 Tullnerbachstraße im Hintergrund

Empfehlungen

Um den erwarteten möglichen Fahrgastzuwachs erreichen und bewältigen zu können, werden folgende Schritte bzw. Handlungsoptionen vorgeschlagen:

- Verbesserung und Optimierung des bestehenden Angebots auf der Schiene (Verdichtung der Intervalle der S50 und des REX, Abstimmung und Optimierung des Kursangebots der S50 und S80 (bis Unterpurkersdorf), mögliche zusätzliche Schnellverbindung Purkersdorf Bahnhof Zentrum – Wien Hütteldorf – Wien Westbahnhof).
- Kein Ausbau der bestehenden Park & Ride Stellplätze auf Wiener Stadtgebiet, um nicht zusätzliche Attraktivität für den MIV zu schaffen. Auch neue Stellplätze, bspw. im Bereich der Autobahnabfahrt Auhof, sind in diesem Zusammenhang nicht empfehlenswert, da hier die Anbindung an das ÖV-Netz fehlt, ein entsprechender

Ausbau kostenintensiv wäre (vgl. Atelier 4, 2000) und keinen Nutzenzuwachs für andere Wegzwecke bieten würde. Eine eventuelle Verbindung mit dem Auhof-Center ist einerseits geographisch nicht möglich (keine fußläufige Verbindung zwischen Autobahnabfahrt und Auhof-Center), andererseits ist eine Park & Ride Anlage im Nahbereich des Auhof-Centers verkehrstechnisch nicht empfehlenswert (auch nicht im Zusammenhang mit einer U-Bahnverlängerung).

- Konsequente Weiterentwicklung des Park & Ride Konzepts bzw. Ausbau der Anlagen in der Region, um notwendige MIV-Wege möglichst kurz zu halten. Dieses Resümee lässt sich auch aus der Literaturanalyse ziehen (Rittler, 2013, Pichler et al., 2003).
- Mögliche Zugangsbarrieren zu den Park & Ride Stellplätzen für Nicht-Bahnkunden (bspw. durch Kopplung der kostenfreien Nutzung mit dem Besitz eines Fahrausweises) bzw. Erarbeitung eines Konzepts für alternative Parkmöglichkeiten für BesucherInnen der Gemeinde (wie bspw. Purkersdorf). Dies ist basierend auf bestehenden (bzw. durchzuführenden) Quell-Ziel-Analysen an den Haltestellen zu erstellen.
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen (auch der Zubringerbuslinien) für den nicht-motorisierten Verkehr. Hierzu sind die Einzugsbereiche der Bahnhöfe und Haltestellen im Detail zu analysieren und Fuß- und Radwegkonzepte im Speziellen zu erarbeiten (auch unter Einbeziehung des erweiterten Einzugsbereichs durch die Benutzung von E-Fahrrädern).
- Neben den o.g. infrastrukturellen Maßnahmen sind aber auch bewusstseinsbildende Initiativen im Korridor zu setzen, wie beispielsweise Informationskampagnen oder individuelles Marketing in Haushalten im Einzugsbereich des ÖV-Hauptnetzes (siehe bspw. Dialog und Direktmarketing in Linz i.A. der Linz AG Linien (Waldhör et al., 2009) oder nationale und internationale Projekte im Bereich Waldviertel / Wachau (Durant et al., 2016, Hössinger, 2011)).
- Um die Barriere der Zonengrenze (Purkersdorf Sanatorium) und die damit verbundenen Mehrkosten für die kurze Fahrt mit dem ÖV in Niederösterreich abzubauen⁵, könnte eine Erweiterung des Kernzonengebietes bis Purkersdorf Bahnhof Zentrum angedacht werden, da auch geographisch ein fließender Übergang zwischen Wiener Stadtgebiet und dem Gemeindegebiet von Purkersdorf gegeben ist.

7.2 Radverkehr

Befund

Es gibt durch den Wientalradweg, den Wienflussweg sowie der Radroute entlang des Christkindlwegs in Purkersdorf attraktive Möglichkeiten für den Radverkehr im Korridor. Aufgrund der Länge (Purkersdorf – Hütteldorf Bahnhof ca. 7,7km) ist der Korridor als Gesamtes vor allem für den Freizeitverkehr von Bedeutung, für Alltagswege werden vermutlich nur Teilstücke genutzt. Eine wichtigere Rolle nimmt das Rad im Zubringerverkehr zum ÖV ein (Bike&Ride), welche durch die Aufwertung der S-Bahn (Taktverdichtung) noch steigen wird. Konkrete Zahlen über das Radverkehrsaufkommen im Korridor gibt es keine,

⁵ Mehrkosten von 250 € für die Jahreskarte Purkersdorf + Kernzone Wien gegenüber der Jahreskarte für die Kernzone Wien (<https://preisauskunft.vor.at/> abgefragt am 10.10.2018)

es ist aber anzunehmen, dass es, dem Wiener Trend an den Zählstellen⁶ folgend, in den letzten Jahren zu einem leichten Anstieg gekommen ist.

Hinsichtlich der Nutzung der Radabstellanlagen zeigte sich bei einer Befahrung an einem Werktag (Mittwoch, 12. September 2018) ein unterschiedliches Bild zwischen Wien und Purkersdorf. Die Haltestellen innerhalb von Wien (Wolf in der Au, Hadersdorf, Weidlingau) werden kaum bis gar nicht für Bike&Ride genutzt, während die Radabstellanlagen in Purkersdorf (Purkersdorf Sanatorium, Unterpurkersdorf, Purkersdorf Zentrum) sehr gut ausgelastet sind. An der Haltestelle Purkersdorf Zentrum wird die versperrbare Abstellanlage im Vergleich zu den frei zugänglichen Anlagen kaum genutzt (Abbildung 33).



Abbildung 33: Auslastung der Radabstellanlagen an einem Werktag (12. 09. 2018) in Wien und Purkersdorf. Links oben: Wolf in der Au; Rechts oben: Weidlingau; Links Mitte: Purkersdorf Sanatorium; Rechts Mitte: Unterpurkersdorf; Links unten: nichtüberdachte Bügel Purkersdorf Zentrum; Rechts unten: freizugängliche überdachte Bügel und die versperrbare Abstellanlage Purkersdorf Zentrum.

⁶ <http://www.nast.at/verkehrsdaten/> abgefragt am 10.10.2018

Empfehlungen

Um die Attraktivität des Rades für Bike&Ride zu stärken sind kurze und attraktive Verbindungen zu den ÖV-Haltestellen sowie ausreichende und geeignete Abstellanlagen notwendig. Dazu werden folgende kleinräumige bzw. lokale Maßnahmen als Handlungsoption vorgeschlagen:

- Eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Haupteinganges sowie des Busbahnhofs Hütteldorf. Die vom Wienflussweg kommende Rampe endet an der Bergmillergasse am Gehsteig. Es gibt keine weiterführende Radverkehrsanlage, die den Wienflussweg mit dem Mehrzweckstreifen entlang der Keißlergasse verbindet. Hier wären eine attraktivere Gestaltung der Einmündung sowie eine Anbindung des Radweges an den Mehrzweckstreifen wünschenswert (Abbildung 34).

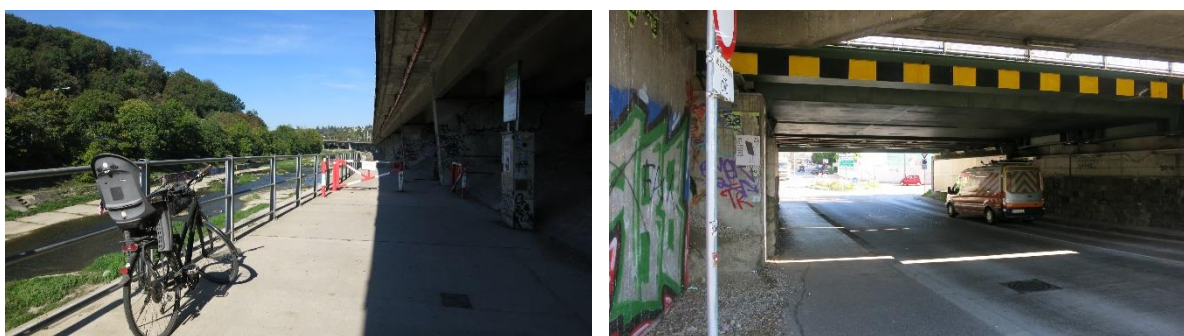


Abbildung 34: Anbindung des Wienflussweges an die Bergmillergasse. Links: Rampe zum Radweg; Rechts: Bergmillergasse Blickrichtung Norden

- Die Rückseite des Bahnhofs Hütteldorf kann vom Hackinger Steg nur über einen Lift erreicht werden. Eine Rampe würde die Verbindung zwischen dem Bahnhof sowie dem Wientalradweg und dem Wienflussweg attraktiver machen.
- Am westlichen Ende des Wienflussweges (Wienflussaufsicht) bilden die Stufen eine Barriere für RadfahrerInnen. Hier wäre eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Wienflussweg und der Hauptstraße entlang des Betriebsgeländes hilfreich (Abbildung 35).



Abbildung 35: Westliches Ende des Wienflussweges. Links: Barriere für RadfahrerInnen; Rechts: Möglichkeit einer zusätzlichen Verbindung zur Hauptstraße durch das Gelände der Wienflussaufsicht.

- Die Haltestelle Purkersdorf Sanatorium ist für den Radverkehr von der Wiener Straße kommend nicht direkt erreichbar. Im Zuge einer Attraktivierung des Fußweges (siehe auch Kap. 7.3) könnte dieser auch für RadfahrerInnen geöffnet werden.
- An der Haltestelle Unterpurkersdorf gibt es für den Radverkehr keine Querungsmöglichkeit zwischen der Wintergasse und der Bahnhofstraße, da der Steg, der über die Gleise führt, für die Benützung mit Fahrzeugen aller Art gesperrt ist (Abbildung 36). Diese Querung sollte für RadfahrerInnen geöffnet bzw. im Zuge einer Neugestaltung befahrbar werden. Die Radabstellanlagen am Bahnhof sollten ebenfalls verbessert werden. Die Anlagen am südlichen Ende sind unzureichend (zu wenige, schlechte Ausführung), am nördlichen Ende des Steges fehlen sie gänzlich.



Abbildung 36: Steg über den Bahnhof Unterpurkersdorf.

- Der Geh- und Radweg entlang der Wienerstraße in Purkersdorf ist äußerst unattraktiv gestaltet und endet an der Stadtgrenze zu Wien abrupt. Im Zuge einer möglichen Umgestaltung des Straßenquerschnitts (siehe Kapitel 7.4) sollte auch der Radweg attraktiver gestaltet werden (Geh- und Radweg trennen sowie Abstand zwischen der Fahrbahn und dem Radweg) und auf Wiener Stadtgebiet bis zum Radweg entlang der Wientalstraße fortgeführt werden.

7.3 Fußverkehr

Befund

Es sind Fußwege im Korridor vorhanden, deren Qualität lokal sehr unterschiedlich ist. Diese reicht vom Wienflussweg, über Gehsteige entlang der Hauptstraßen bis hin zu Trampelpfaden.

Empfehlungen

- Verbesserungen für den Fußverkehr können durch kleinräumige Adaptionen erreicht werden. Als Beispiel soll hier die Attraktivierung des Zugangsweges von der Wiener Straße zur Haltestelle Purkersdorf Sanatorium genannt werden. Hier wären eine Verbreiterung, eine Verbesserung der Beleuchtung sowie eine bessere Kennzeichnung wünschenswert (Abbildung 37).



Abbildung 37: Fußweg zur Haltestelle Purkersdorf Sanatorium. Links: Zugang von der Wiener Straße; Rechts: Fußweg

7.4 Motorisierter Individualverkehr

Befund

Der Verkehr im MIV zwischen Wien und Niederösterreich wird im Westkorridor im Wesentlichen über drei Straßenzüge abgewickelt (A1 Westautobahn, B1 Wiener Straße und L121 in Niederösterreich bzw. Mauerbachstraße in Wien). Die Auswertungen der automatischen Zählstellen an den Einfahrtsstraßen im Westkorridor zeigen durchwegs abnehmendes bzw. stagnierendes Verkehrsaufkommen. Maßnahmen, wie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien oder die Errichtung von Park & Ride Anlagen im Umland, zeigen hier ihre Wirkung. Der prognostizierte Bevölkerungszuwachs bis zum Jahr 2030 kann aber zur Umkehr diese Trends führen (vgl. Kap. 4.3).

Die A1 weist in Richtung Wien zwei Fahrstreifen auf und mündet über einen kurzen mehrstreifigen Verflechtungsbereich im Areal der Autobahnanschlussstelle in die zweistreifige B1 (Wientalstraße). Stadtauswärts finden sich ähnliche Anlageverhältnisse. Im Bereich Purkersdorf Sanatorium besteht die B1 (Wiener Straße) aus zwei, zumeist durch eine Baumreihe getrennte, zwei-streifige Richtungsfahrbahnen (in Summe 4 Fahrstreifen, Abbildung 38). Auf Wiener Stadtgebiet wurde die B1 bereits Großteils durch Bodenmarkierungen optisch zu einem zwei-streifigen Straßenquerschnitt verengt. Im Zentrumsbereich von Purkersdorf (ab der Abzweigung der B44) sind ebenfalls nur zwei Fahrstreifen vorhanden. Die Mauerbachstraße ist eine zwei-streifige Straße.



Abbildung 38: B1 Wiener Straße im Bereich Purkersdorf Sanatorium. Links: Blickrichtung Wien; Rechts: Blickrichtung Purkersdorf

Empfehlungen

- Neben den angebotsseitigen Verbesserungen im ÖV und NMV (siehe auch Kap. 7.1 und 7.2) wird vorgeschlagen, den Straßenquerschnitt der B1 (Wiener Straße) im Bereich Purkersdorf Sanatorium zu überdenken und diesen, entsprechend jenem auf Wiener Stadtgebiet (zwei-streifig), anzupassen und mit begleitender, getrennter Rad- und Fußweginfrastruktur auszugestalten (vgl. auch Kap. 7.2).

7.5 Auhof-Center

Befund

Die Erschließung des Einkaufszentrums erfolgt vorrangig durch den MIV (735 Stellplätze ab November 2018). Die Haltestelle der Buslinie 50A und 50B befindet sich nicht direkt beim Haupteingang, sondern etwa 80 m westlich davon. Die Frequenz der fahrplanmäßigen Abfahrten der Buslinien 50A und 50B beträgt bis zu 10 Minuten in der Spitzenzeit. Die Fahrzeit ist jedoch im Vergleich zum MIV vom Bahnhof Hütteldorf durch die derzeitige Linienführung unverhältnismäßig lang (vgl. Kap. 4.5). Die Haltestellenausstattung ist wenig attraktiv und entspricht nicht den modernsten Standards (Abbildung 39).



Abbildung 39: Haltestelle Auhof, Buslinie 50A und 50B

Eine direkte Verbindung des Einkaufszentrums von und nach Purkersdorf existiert nicht. Die Buslinie 451 hält bei der Haltestelle Badgasse (etwa 500 m vom Haupteingang entfernt, oder Umstieg in die Buslinie 50A) und die Haltestelle Wien Hadersdorf der S-Bahn liegt etwa 700 m vom Haupteingang entfernt (Abbildung 40).



Abbildung 40: Badgasse. Links: Blickrichtung Haltestellen Badgasse (Linie 451) bzw. Wien Hadersdorf (S-Bahn); Rechts: Blickrichtung Auhof-Center

Die Rückseite des Einkaufszentrums besitzt prinzipiell eine sehr attraktive Radverbindung, sowohl aus Purkersdorf als auch aus Wien kommend. Allerdings sind die Radabstellanlagen sowie der Eingangsbereich (derzeit) sehr unattraktiv gestaltet. Aufgrund der fehlenden Radverkehrsinfrastruktur (Radweg und Abstellanlagen) ist die Vorderseite des Einkaufszentrums (Südseite), wo sich auch der Haupteingang befindet, für den Radverkehr nicht sehr attraktiv.

Empfehlungen

Um den Anteil an ÖV-Wegen zum und vom Einkaufszentrum zu erhöhen (vgl. Berechnungen gem. RVS 02.01.13 in Kap. 4.5), werden folgende Vorschläge angeraten:

- Direkte Erschließung des Auhof-Centers mit einer Buslinie von Hütteldorf bzw. Purkersdorf (anzudenken wäre hier in Übereinkunft mit den Betreibern des Einkaufszentrums ein bundesländerübergreifender kostenfreier oder -günstiger Einkaufsbus) mit entsprechenden Informationskampagnen in den Haushalten im Einzugsbereich
- Verlegung des Haltestellenbereichs in Richtung Haupteingang mit überdachter Verbindung und deutlich sichtbarer Beschilderung
- Ausgestaltung des Haltestellenbereichs nach modernsten Standards (Modernisierung und Vergrößerung des Wartebereichs, dynamische Abfahrtsanzeige, Verbesserung der Beleuchtung etc.)
- Prominente Bewerbung der ÖV-Erschließung auf der Homepage des Einkaufszentrums
- Informationsscreens im Einkaufszentrums über das ÖV Angebot (Linie, Abfahrtszeiten)
- Errichtung eines Radfahrstreifens entlang der Albert-Schweitzer-Gasse (inklusive Kreuzungsumgestaltung) sowie Errichtung einer Radabstellanlage beim Haupteingang
- Errichtung von Bügeln an einer gut zugänglichen Stelle beim nördlichen (Neben-) eingang statt der versteckten Felgenhalter sowie eine attraktivere Gestaltung des nördlichen Eingangs
- Errichtung eines durchgängigen Radfahrstreifens entlang der Badgasse

8 Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund des stetigen Bevölkerungswachstums in den niederösterreichischen Gemeinden rund um Wien und der damit verbundenen Zunahme des Verkehrs werden in der gegenständlichen Studie, unter Einbeziehung vorangegangener Studien, Handlungsoptionen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Wiener Westkorridor erarbeitet. Das Planungsgebiet umfasst auf Wiener Stadtgebiet den Bereich nördlich und südlich des Wientals im Bereich Hütteldorf bis Stadtgrenze sowie die niederösterreichischen Gemeinden Gablitz, Purkersdorf und Mauerbach. Um die Entwicklung der PendlerInnenströme ganzheitlich betrachten zu können, werden darüber hinaus die Gemeinden Pressbaum, Tulbing, Tullnerbach, Sieghartskirchen sowie Wolfsgraben als Untersuchungsgebiet in die Analysen miteinbezogen.

Zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindung zwischen Wien und dem Umland werden immer wieder U-Bahnverlängerungen an den Stadtrand und darüber hinaus diskutiert. Basierend auf einer Literaturstudie werden diesbezügliche Pläne sowie Alternativen in einem ersten Schritt für den Wiener Westkorridor beurteilt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Studien den U-Bahnausbau grundsätzlich technisch für möglich, aber angesichts der derzeitigen EinwohnerInnenzahlen und der zu erwarteten Bevölkerungsentwicklung wirtschaftlich für nicht gerechtfertigt halten. Vielmehr wird der Ausbau des Angebots auf der bestehenden Schieneninfrastruktur (z. B. Intervallverdichtung auf der S50) sowie des Busangebots vorgeschlagen. Große Bedeutung hierbei wird der Erreichbarkeit der Bahn- und Buslinien für die Bevölkerung in der Region durch den (weiteren) Ausbau der Park & Ride Anlagen zugemessen. Zur Überprüfung der Aktualität und Gültigkeit wurde ein Prognosemodell entwickelt, welches zur Abschätzung der verkehrlichen Entwicklung im Korridor bis zum Jahr 2030 zahlreiche externe Datenquellen verknüpft. Unter der Annahme des fortgeschriebenen Trends ergeben die Berechnungen einen Zuwachs von rund 1.500 Fahrgästen pro Werktag an der Stadtgrenze Richtung Wien aus den niederösterreichischen Gemeinden des Untersuchungsgebietes. Würden über den Trend hinaus weitere ÖV-fördernde bzw. MIV-restriktivere Schritte umgesetzt, so könnte dieser Zuwachs auf rund 3.000 Fahrgäste pro Werktag an der Stadtgrenze Richtung Wien ansteigen. Um die netzgenaue Wirkung einer möglichen U-Bahnverlängerung bis Purkersdorf abzubilden, wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells Wien ein Referenzszenario für das Jahr 2030 erstellt und dem Planfall „U-Bahn bis Purkersdorf“ gegenübergestellt. Die Modellberechnung zeigt eine Verlagerung von der S-Bahn zur U-Bahn (ohne relevanten Zugewinn an Fahrgästen am Querschnitt), wobei die Nachfrage an der Stadtgrenze von rund 5.000 Fahrgästen in der U-Bahn Richtung Wien (werktags) den U-Bahnausbau nicht rechtfertigt. Vielmehr zeigt sich, dass die geplanten Verbesserungsmaßnahmen im ÖV, die dem Referenzszenario zugrunde gelegt wurden, ausreichen und eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation in Zukunft mit sich bringen.

Auf Wiener Stadtgebiet ist das Einkaufszentrum „Auhof-Center“ ein bedeutender Verkehrserreger und wurde einer gesonderten Untersuchung unterzogen. Derzeit ist das Auhof-Center nur mit Buslinien direkt aus Wien Hütteldorf erreichbar (Fahrzeit rund 20 min). Aus Niederösterreich gibt es keine direkte ÖV-Verbindung zum Auhof-Center, da die Haltestellen etwa 500 bis 700 m vom Einkaufszentrum entfernt liegen. Der angestrebte MIV-Anteil von 80 % ist nur mit einer wesentlichen Verbesserung des ÖV-Angebots erreichbar

(Verkürzung der Fahrzeit aus Wien, Schaffung einer direkten Verbindung aus Niederösterreich, Attraktivierung der Haltestelle beim Auhof-Center etc.).

9 Literatur

- 4, A. 2000. Park and Ride Auhof. Vienna: Atelier 4 im Auftrag von: Städtisches Parkraummanagement Gesellschaft mbH.
- AUSTRIA, S. 2016. Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015. Statistik Austria.
- AUSTRIA, S. 2018. Bevölkerung nach Geschlecht und Gemeinden, 2011-2017. Land Niederösterreich.
- DORNER, A. 2011. Studien im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) zu U-Bahnverlängerung ins Wiener Umland und zu Mischsystemen im Schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland. Vienna: Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- DURANT, T., FRANK, S., HENNING GÜNTHER, KLEMENTSCHITZ, R. & ROIDER, O. 2016. Smart Solutions - Promoting rural public transport use through active mobility consultancy. In: SMARTMOVE (ed.).
- HANIKA, A. 2010. Keinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010 - 2030 mit Ausblick bis 2050 ("ÖROK-Prognosen"). Vienna: Österreichische Raumordnungskonferenz.
- HANIKA, A. 2015. Keinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2014 - 2030 mit Ausblick bis 2075 ("ÖROK-Prognosen"). Vienna: Österreichische Raumordnungskonferenz.
- HIESS, H. 2017. Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV_Guterklassen, Abschlussbericht. ÖREK-Partnerschaft " Platform Raumordnung & Verkehr".
- HÖSSINGER, R. 2011. AMB Waldviertel-Linie - Aktive Mobilitätsberatung für die Waldviertel-Linie. Wien: Projekt i.A. des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung.
- KAISER, J., LOIMER, H., SCHÜRMAN, R. & SNIZEK, S. 2001a. Mischsysteme im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland - Zwischenbericht. Vienna: PTV Planung Transport Verkehr AG, RC Regional Consulting ZT GmbH im Auftrag von: Amt der NÖ Landesregierung (Abt. RU7), Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- KAISER, J., LOIMER, H., SCHÜRMAN, R. & SNIZEK, S. 2001b. Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland - Abschlussbericht. Vienna: PTV Planung Transport Verkehr AG, RC Regional Consulting ZT GmbH im Auftrag von: Amt der NÖ Landesregierung (Abt. RU7), Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- KAISER, J., LOIMER, H., SCHÜRMAN, R. & SNIZEK, S. 2002. Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien-Umland - Abschlussbericht. Vienna: PTV Planung Transport Verkehr AG, RC Regional Consulting ZT GmbH im Auftrag von: Amt der NÖ Landesregierung (Abt. RU7), Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- KÄFER, A. 2000. Systemvergleich S-Bahn/U-Bahn/Strassenbahn/Neue ÖPNV-Systeme, Verkehrskonzepte in Abstimmung mit der Stadt- und Regionalentwicklung - Öffentlicher Verkehr, Expertise. Vienna: TRAFICO Verkehrsplanung, Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Andreas Käfer im Auftrag von: Magistrat der Stadt Wien (MA18).
- LINIEN, W. 2017. 2016 Zahlen Daten Fakten. Wiener Linien GmbH & Co KG.
- LOIMER, H. & SNIZEK, S. 2002. Schienengebundener ÖPNV Wien - Umland - Weiterführende Projektbegleitung. Vienna: RC Regional Consulting ZT GmbH im Auftrag von: Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- LOIMER, H. & STOCKER, G. 2006. Buskorridore Wien - Umland. Vienna: Snizek + Partner Verkehrsplanung im Auftrag von: Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Verkehrsverbund Ostreion GmbH (VOR).
- OEBB. 2018. *ÖBB Stationsinformationen* [Online]. Available: <http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/dn?> 08. 2018].
- PGO 2000. Ergebnisse zum PGO Workshop Aspekte des schienengebundenen ÖPNV Wien Umland. Vienna: Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- PGO 2007. Parkraumerhebung Wientalkorridor. Vienna: Planungsgemeinschaft Ost (PGO).

- PICHLER, M., SNIZEK, S. & STOCKER, G. 2003. Regionales Verkehrskonzept Westlicher Wienerwald. Vienna: Snizek Verkehrsplanung im Auftrag von: Amt der NÖ Landesregierung (Abt. RU7), Magistrat der Stadt Wien (MA18), Verkehrsverbund Ostregion GmbH (VOR).
- RITTLER, C. 2011. Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010. In: SCHORN, S. (ed.). Vienna: Planungsgemeinschaft OST (PGO).
- RITTLER, C. 2013. EinpendlerInnen nach Wien - Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale. Vienna: Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft im Auftrag von: Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- RITTLER, C. 2016. Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien für die Korridore St. Pölten bis Gänserndorf im Jahr 2014. Vienna: Planungsgemeinschaft Ost (PGO).
- RITTLER, C. 2018. Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien 2017 - unveröffentlicht.
- ROSINAK, W. 2002. U-Bahnlinien in das Wiener Umland - Argumentarium. Vienna: Rosinak & Partner ZT GmbH.
- ROSINAK, W., LEITGEB, M., ORTIS, G. & DAVID, W. 1997. U Bahn Verlängerung in der Region Wien. Vienna: Regional Consulting, Ingenieurbüro Schick & Partner im Auftrag von: Magistrat der Stadt Wien (MA18), Amt der NÖ Landesregierung.
- TOMSCHY, R., HERRY, M., SAMMER, G., KLEMENTSCHITZ, R., RIEGLER, S., FOLLMER, R., GRUSCHWITZ, D., JOSEF, F., GENSASZ, S., KIRNBAUER, R. & SPIEGEL, T. 2016. Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung "Österreich Unterwegs 2013/2014). Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.
- VOR. 2018. *Park + Ride*, VOR [Online]. VOR. Available: <https://www.vor.at/mobil/park-ride/> [Accessed 23. 08. 2018].
- WALDHÖR, A., DIERTRICH, K., BRÖG, W. & ERL, E. 2009. Dialog- und Direktmarketing - Marketingvarianten im Vergleich. Ein Projekt der Linz AG Linien. *Der Nahverkehr*, 10, 55 - 60.
- WIEN, M.-S. U. S. 2014. STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien.
- WIEN, S. 2018. *Plandarstellungen des Hauptradverkehrsnetzes* [Online]. Available: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetzplaene.html> [Accessed 23. 08. 2018].

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht des Planungsgebiet im Bereich Purkersdorf – Auhof – Hütteldorf (Quelle: Onlineabfrage OpenStreetMap, www.openstreetmap.org , am 10.10.2018).....	5
Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in den niederösterreichischen Gemeinden des Planungsgebietes von 1971 bis 2017 und Prognose bis 2050).....	8
Abbildung 3: Bevölkerungsstand im Untersuchungsgebiet für 2017 und Prognose 2030.....	9
Abbildung 4: Anzahl der auspendelnden Erwerbstätigen und SchülerInnen nach Wien.....	10
Abbildung 5: ArbeitspendlerInnen nach Wien im Untersuchungsgebiet 2017 und Prognose 2030 .	10
Abbildung 6: SchulpendlerInnen nach Wien im Untersuchungsgebiet 2017 und Prognose 2030....	11
Abbildung 7: Überblick über das Siedlungsgebiet von Purkersdorf (Quelle: Onlineabfrage Bing, http://www.bing.com , am 21.08.2018).....	12
Abbildung 8: Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Wiener Gemeindebezirken Penzing und Hietzing, Quelle: Gesamtbevölkerung zu Jahresanfang 2014 bis 2075 (Hanika, 2015)	13
Abbildung 9: Flächenwidmung des Planungsgebietes in Wien (Quelle: Onlineabfrage von https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/start.aspx am 05.10.2018).....	14
Abbildung 10: Schematische Darstellung des relevanten ÖV-Angebots im Planungsgebiet, werktags ohne Nachtbusse, Stand Mai 2018.....	15
Abbildung 11: ÖV-Güteklassen im Gemeindegebiet von Purkersdorf (Fahrplanbasis: 11. Mai 2016).....	18
Abbildung 12: ÖV-Güteklassen im Wiener Abschnitt des Westkorridors (Fahrplanbasis: 11. Mai 2016).....	19
Abbildung 13: Lage der Zählstellen zur Erfassung des motorisierten Individualverkehrs im Westkorridors (Illustration: Verkehrsmodell Wien, eigene Darstellung).....	20
Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsmengen an den Zählstellen im Westkorridor (DTVw) in Richtung stadteinwärts der Jahr 2005 bis 2015	21
Abbildung 15: Übersicht über das Haupt-Radinfrastrukturangebot im Westkorridor (eigene Darstellung basierend auf www.openstreetmap.org).....	22
Abbildung 16: Übersicht Wienflussradweg (Onlineabfrage, www.wien.gv.at , am 10.10.2018)	22
Abbildung 17: Radinfrastruktur Wolf in der Au, Blickrichtung stadtauswärts. Links: Zufahrt Wienflussweg; Rechts: Mehrzweckstreifen entlang der Linzer Straße	23
Abbildung 18: Radabstellanlagen am Bahnhof Hütteldorf. Links: Ausgang Hadikgasse mit Blick auf den Hackinger Steg; Rechts: Busbahnhof und Haupteingang.....	23
Abbildung 19: Geh- und Radweg entlang der Wiener Straße an der Stadtgrenze zwischen Wien und Purkersdorf. Links: Blickrichtung Purkersdorf; Rechts: Blickrichtung Wien	24
Abbildung 20: Einfahrtsplan zur Garage des Auhof-Centers (eigene Darstellung auf Basis von www.openstreetmap.org)	25
Abbildung 21: Radverbindung zum Auhof-Center - Links: Hauptzufahrt zum Auhof-Center über die Albert-Schweitzer Gasse; Rechts: Radweg in der Bahngasse. Nordseite des Einkaufszentrums	26
Abbildung 22: Radabstellanlagen am Auhof-Center; Links: Bügel im Bereich des Haupteinganges; Rechts: Radabstellanlage beim Nebeneingang.....	26
Abbildung 23: Fußläufiges Einzugsgebiet des Auhof-Centers (Wegdauer zu Fuß in Minuten entsprechend Google-Maps-Abfrage).....	27
Abbildung 24: Überblick über das Prognosemodell	31

Abbildung 25: Anzahl der zusätzlichen grenzüberschreitenden Wege nach Wien für die Szenarien 2030.....	33
Abbildung 26: Fahrgastaufkommen [Personen / 24h, werktags], (Bestandsnetz, Bezugsjahr 2017), Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien	36
Abbildung 27: U-Bahn- und S-Bahnnetz (Bezugsjahr 2030), Darstellung gemäß Verkehrsmodell Wien	38
Abbildung 28: Straßennetz (Bezugsjahr 2030), Darstellung gemäß Verkehrsmodell Wien	38
Abbildung 29: Fahrgastaufkommen im Referenzszenario [Personen / 24h, werktags], (Verkehrsnetz und Bevölkerungsstand 2030), Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien	39
Abbildung 30: Fahrgastaufkommen im Szenario „U4 Purkersdorf“ [Personen / 24h, werktags], (Verkehrsnetz mit Verlängerung der U4 nach Purkersdorf, Bevölkerungsstand 2030), Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien	40
Abbildung 31: Vergleich des Fahrgastaufkommens im Szenario „U4 Purkersdorf“ mit Referenzszenario 2030 [Personen / 24h, werktags], Modellrechnung basierend auf dem Verkehrsmodell Wien	41
Abbildung 32: Park & Ride Anlagen entlang der Westbahn – Links oben: Parkdeck im 7. Obergeschoß der Anlage in Hütteldorf; Rechts oben: ausgelastete Park & Ride Anlage Wolf in der Au; Links unten: Wintergasse im Nahbereich der Haltestelle Purkersdorf Sanatorium (Zonengrenze); Rechts unten: ausgelastete Anlage im Bereich der Bahnhof Haltestelle Purkersdorf Zentrum mit den ausgelasteten Stellplätzen entlang der B44 Tullnerbachstraße im Hintergrund	44
Abbildung 33: Auslastung der Radabstellanlagen an einem Werktag (12. 09. 2018) in Wien und Purkersdorf. Links oben: Wolf in der Au; Rechts oben: Weidlingau; Links Mitte: Purkersdorf Sanatorium; Rechts Mitte: Unterpurkersdorf; Links unten: nichtüberdachte Bügel Purkersdorf Zentrum; Rechts unten: freizugängliche überdachte Bügel und die versperrbare Abstellanlage Purkersdorf Zentrum.....	46
Abbildung 34: Anbindung des Wienflussweges an die Bergmillergasse. Links: Rampe zum Radweg; Rechts: Bergmillergasse Blickrichtung Norden.....	47
Abbildung 35: Westliches Ende des Wienflussweges. Links: Barriere für RadfahrerInnen; Rechts: Möglichkeit einer zusätzlichen Verbindung zur Hauptstraße durch das Gelände der Wienflussaufsicht.	47
Abbildung 36: Steg über den Bahnhof Unterpurkersdorf.	48
Abbildung 37: Fußweg zur Haltestelle Purkersdorf Sanatorium. Links: Zugang von der Wiener Straße; Rechts: Fußweg	49
Abbildung 38: B1 Wiener Straße im Bereich Purkersdorf Sanatorium. Links: Blickrichtung Wien; Rechts: Blickrichtung Purkersdorf	50
Abbildung 39: Haltestelle Auhof, Buslinie 50A und 50B.....	50
Abbildung 40: Badgasse. Links: Blickrichtung Haltestellen Badgasse (Linie 451) bzw. Wien Hadersdorf (S-Bahn); Rechts: Blickrichtung Auhof-Center	51

11 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	ÖV-Angebot an den wichtigsten Haltestellen im Korridor, werktags ohne Nachtbusse, Stand Mai 2018, fett gedruckte Linien sind für den Korridor relevant	15
Tabelle 2:	Fahrzeit zwischen Purkersdorf Zentrum und Wien Hütteldorf sowie Anzahl der Kurse in der Morgenspitze bzw. über den Tag verteilt (werktags).....	15
Tabelle 3:	Sitzplatzangebot Schienenverkehr von Purkersdorf Zentrum Bahnhof nach Wien Hütteldorf in der Zeit zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr.	16
Tabelle 4:	ÖV-Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung	17
Tabelle 5:	Abschätzung der Verkehrserzeugung des Einkaufszentrum Auhof-Center für den Erweiterungsfall (Personenwege zum Einkaufszentrum, eine Richtung)	28
Tabelle 6:	Zuordnung der Gemeinden im Untersuchungsgebiet zu den Regionstypen gem. ÖROK-Klassifizierung	29
Tabelle 7:	Abschätzung der Auslastung im Schienenverkehr an der Stadtgrenze Richtung Wien Hütteldorf in der Zeit zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr (Bestand 2017 und Referenzszenario 2030)	43
Tabelle 8:	Auslastung im Schienenverkehr an der Stadtgrenze Richtung Wien Hütteldorf in der Zeit zwischen 7:00 bis 8:00 Uhr (Szenario U4 Purkersdorf 2030).....	43

12 Anhang: Aufbereitung der Studien zum Thema

(1)	U-Bahnverlängerung in der Region Wien - Grobuntersuchung
Erscheinungsjahr:	1997
Auftragnehmer:	Regional Consulting Ingenieurbüro Schickl & Partner
Auftraggeber:	Magistrat der Stadt Wien - MA18; Amt der NÖ Landesregierung - Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Bezugnehmend auf Forderungen des Landes NÖ sowie einiger Umlandgemeinden auf eine Verlängerung einzelner U-Bahnlinien über die Wiener Stadtgrenze hinaus, wurden alle grundsätzlich möglichen Varianten einer U-Bahnverlängerung einer Grobuntersuchung unterzogen.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Verlängerung der U4 nach Gablitz
Methode	Anhand einer generellen Trassengrobstudie mit standardisierten Kosten sowie wenigen Leitkriterien (Investitionsbedarf, jährliche Betriebskosten, Verkehrsaufkommen und Verkehrsauslastung) wurden die einzelnen Varianten auf ihre Wirtschaftlichkeit beurteilt.
Getroffene Annahmen:	Nachfrageentwicklung lt. Leitbild B3 (Verkehrsuntersuchung für das S-Bahnkonzept der Region Wien); Fertigstellung der 2. und 3. Ausbauphase der Wiener U-Bahn; P&R Anlagen mit 2000 Stellplätzen an Kreuzungen mit dem hochrangigen Straßennetz.
Resümee generell	Eine U-Bahn ist bei allen untersuchten Linienverlängerungen betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich nicht vertretbar. Die maximal prognostizierte Auslastung liegt in der Morgenspitze bei 15% für die Verlängerung der U6 nach Süden.
Resümee für den Westkorridor	Eine Verlängerung der U4 nach Westen ist aus betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Sicht nicht vertretbar. Es wird eine maximale Auslastung in der Morgenspitze von 4% prognostiziert.
Empfehlung	Grundsätzlich ist das S- und R-Bahnsystem für den regionalen ÖPNV geeignet, dieses System wird laufend weiterentwickelt. Dieser Verkehrsaffinität sollte durch extrem aufwendige U-Bahnverlängerungen in die Region nicht gegengesteuert werden.
Beurteilung der Studie	Ohne Änderung der Rahmenbedingungen (Siedlungsentwicklung, Investitionskosten bzw. Betriebskosten) ist die Kernaussage der Studie, weiterhin gültig.

(2)	Ergebnisse zum PGO-Workshop Aspekte des Schienengebundenen ÖPNV Wien - Umland
Erscheinungsjahr:	2000
Auftragnehmer:	Regional Consulting ZTGmbH
Auftraggeber:	Planungsgemeinschaft Ost
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Zur Lösung verkehrlicher Probleme zwischen Wien und seinem Umland wird immer wieder die Verlängerung der U-Bahn über den Stadtrand zur Diskussion gebracht. Im Rahmen eines Workshops fand eine umfassende fachliche Auseinandersetzung mit dem Thema des schienengebundenen ÖPNV zwischen Wien und seinem Umland statt. Es wurde nicht nur die U-Bahnverlängerung im Vergleich zum S-Bahn Konzept behandelt, sondern auch andere Alternativen sowie die Herangehensweise in München thematisiert.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Verlängerung der U4 nach Gablitz wie in (1) angenommen
Methode	Vorstellung verschiedener Planungskonzepte bzw. Planungsziele (S-Bahn-Konzept, U-Bahnkonzept, Weiterentwicklung Verkehrsverbund)
Getroffene Annahmen:	LVK NÖ 97, Wiener Verkehrskonzept, S-Bahnkonzept Wien, Weiterentwicklung Verkehrsverbund
Resümee generell	Man sollte für neue Systeme offen bleiben sowie die Zusammenarbeit zwischen Wien und dem Umland stärken. Die Forderung nach einer U-Bahn ist in vielen Fällen eine Metapher für einen gewünschten Qualitätslevel welche auch mit einer S-Bahn erreichbar ist. Die S-Bahn leidet unter einem Imageproblem.
Resümee für den Westkorridor	Eine Führung der U-Bahn über die Wiener Stadtgrenzen hinaus ist betriebswirtschaftlich nicht begründbar. Auf einigen Relationen würde die U-Bahn auf Wiener Gebiet durch dünn besiedeltes Gebiet führen, um danach im Umland z.T. ohnehin mit der S-Bahn erschlossene Gebiete zu bedienen.
Empfehlung	Das vorhandene System des städtischen und regionalen ÖPNV soll verbessert werden und dessen Vorteile aktiver und positiver dargelegt werden. Mischsysteme sollten eingehender untersucht werden, eine Voll-U-Bahn-Erweiterung wird nicht mehr erwogen. Eine Plattform für länderübergreifendes Verkehrsmanagement soll gegründet werden sowie der Bedarf nach Tangentialverkehr genauer untersucht.
Beurteilung der Studie	Ohne Änderung der Rahmenbedingungen (Siedlungsentwicklung, Investitionskosten bzw. Betriebskosten) ist die Kernaussage der Studie, weiterhin gültig.

(5)	Mischsystemtechnik im schienengebundenen ÖPNV Wien - Umland
Erscheinungsjahr:	2002
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG Regional Consulting ZT GmbH
Auftraggeber:	Amt der NÖ Landesregierung - RU7 Gesamtverkehrsangelegenheiten Magistrat der Stadt Wien - MA 18
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Im Zuge der Diskussion über die Attraktivierung des schienengebundenen ÖPNV in den Beziehungen zwischen Wien und dem Umland werden immer wieder Systemübergänge bzw. Verknüpfungen zwischen bestehenden ÖPNV-Systemen angesprochen. Im Zuge der Studie wird der Einsatz von Mischsystemen auf verschiedenen Korridoren in Wien untersucht und bewertet.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Verknüpfung: U4 Hütteldorf - Auhof - Gablitz
Methode	Es wird ein Grobkonzept für die 4 untersuchten Korridore erarbeitet und für dieses eine Kosten/Nutzen Analyse durchgeführt.
Getroffene Annahmen:	HL-Strecke Wien - St. Pölten in Betrieb Durchbindung Westbahn - Meidling - HBF Fahrgastzahlen basierend auf S-Bahn Konzept Stufe 4
Resümee generell	Technisch ist ein Mischbetrieb auf allen 4 detaillierter untersuchten Korridoren möglich. Alle 4 Varianten weisen einen geringen Nutzen/Kosten Quotienten (<0,1 bei Verknüpfungen mit der ÖBB, 0,27 bei der Verknüpfung mit der Badner Bahn) auf da die Reisezeitersparnis und damit der Fahrgastzugewinn gering ist.
Resümee für den Westkorridor	Ein Ausbau der U4 nach Niederösterreich wird aufgrund der geringen Fahrgastzahlen und der direkten Konkurrenz zur S-Bahn und den Regionalzügen der Westbahn negativ beurteilt. Auch eine Verlängerung nach Auhof zu einem möglichen Park & Ride Platz, scheint nicht wirtschaftlich, solange die Anzahl der potenziellen täglichen Benutzer deutlich unter der stündlichen Transportkapazität liegt. Eine Verknüpfung der S50 mit der U4 weist einen Kosten/Nutzen Quotienten von 0,06 auf und ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter zu verfolgen.
Empfehlung	Wenn eine dieser Varianten weiterverfolgt werden soll, dann die Verknüpfung der Badner Bahn mit der U6. Davor sollten jedoch betriebliche und technische Details mit den Betreibern geklärt werden.
Beurteilung der Studie	Ohne Änderung der Rahmenbedingungen (Siedlungsentwicklung, Investitionskosten bzw. Betriebskosten) ist die Kernaussage der Studie, weiterhin gültig.

(6)	Schienegebundener ÖPNV Wien - Umland weiterführende Projektbegleitung
Erscheinungsjahr:	2002
Auftragnehmer:	Regional Consulting ZTGmbH
Auftraggeber:	PGO - Planungsgemeinschaft Ost
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Basierend auf den Ergebnissen von (5) werden spezielle Themenbereiche für eine weitere Entscheidungsfindung aufbereitet. Es werden einige Vorschläge für Bestandsverbesserungen sowie der Verknüpfung zwischen S-Bahn und U-Bahn gemacht und bewertet.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Verbesserung der Umsteigesituation (bahnsteiggleiches Umsteigen) zwischen der U4 und der S-Bahn in Hütteldorf
Methode	Es wird die technische Machbarkeit verschiedenen Verbesserungsvorschläge geprüft sowie die Kosten dafür abgeschätzt.
Getroffene Annahmen:	Einführung des Rechtsverkehrs bei der ÖBB Umgestaltung des Bahnhofs Hütteldorf
Resümee generell	Die vorgeschlagenen Instrumente sind technisch möglich, jedoch mit hohen Kosten verbunden.
Resümee für den Westkorridor	Bahnsteiggleiches Umsteigen nur durch einen teuren Umbau (in eine Richtung sinnvoll) möglich. Unter Berücksichtigung der Umgestaltung des Bahnhofs Hütteldorf wird es nahezu unmöglich.
Empfehlung	Keine
Beurteilung der Studie	Durch den Ausbau der Westbahn haben sich die Rahmenbedingungen im Bahnhof Hütteldorf geändert. Es wäre neu zu untersuchen ob die genannten Verbesserungsvorschläge möglich und/oder sinnvoll sind.

(7)	U-Bahnlinien in das Wiener Umland?
Erscheinungsjahr:	2002
Auftragnehmer:	Rosinak & Partner ZT GmbH
Auftraggeber:	-
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Von einigen Wiener Umlandgemeinden bzw. niederösterreichischen Landespolitikern werden seit langem Verlängerungen der U-Bahn in das Wiener Umland gefordert. Dieses Thema wurde bereits mehrfach untersucht und soll daher zusammengefasst und neu bewertet werden.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Verlängerung der U4 nach Purkersdorf
Methode	Die Bewertung der einzelnen Linien erfolgt nach folgenden Kriterien: wirtschaftlicher Einsatzbereich des Systems, Verträglichkeit mit siedlungspolitischen Zielen, ÖPNV-Verträglichkeit
Getroffene Annahmen:	Nachfrageentwicklung lt. Leitbild B3 (Verkehrsuntersuchung für das S-Bahnkonzept der Region Wien)
Resümee generell	Die Grobbeurteilung der ausgewählten Linienverlängerungen (U3-Ost, U4-Nord, U6-Süd) ergibt, dass keiner dieser Netzabschnitte als U-Bahn eine ausreichende Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Logik entfaltet.
Resümee für den Westkorridor	Die Linienverlängerung U4-West (Purkersdorf) wird aufgrund einer Grobbewertung (keines der Verträglichkeitskriterien wurde erfüllt) aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden
Empfehlung	Für alle detaillierter untersuchten U-Bahnverlängerungsvarianten gibt es wirtschaftlich und verkehrlich zweckmäßigere Alternativen (S-Bahn, Straßenbahn, Badner-Bahn). Insgesamt kann keine der zur Diskussion gestellten U-Bahn Verlängerungen ins Umland empfohlen werden: die S-Bahn ist das zweckmäßigere Regionalverkehrssystem.
Beurteilung der Studie	Ohne Änderung der Rahmenbedingungen (Siedlungsentwicklung, Investitionskosten bzw. Betriebskosten) ist die Kernaussage der Studie weiterhin gültig.

(8)	Regionales Verkehrskonzept westlicher Wienerwald
Erscheinungsjahr:	2003
Auftragnehmer:	Snizek Verkehrsplanung
Auftraggeber:	Amt der NÖ Landesregierung - RU7 Gesamtverkehrsangelegenheiten Magistrat der Stadt Wien - MA 18 Verkehrsverbund Ostregion
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Basierend auf einer Problemstrukturierung besteht die Aufgabe, einen umsetzungsorientierten regionalen Strategieplan zu erstellen. Neben einer Bestandsanalyse wurden verkehrliche Probleme im Planungsgebiet eruiert und einzelne Möglichkeiten erarbeitet.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Verbesserung des Zugangebotes P&R Anlagen in Purkersdorf, Auhof und Hadersdorf - Weidlingau
Methode	Problemanalyse durch Gespräche mit Vertretern der Gemeinden, Bürgern und Experten. Erarbeitung von konkreten Lösungsvorschlägen und der weiteren Vorgangsweise.
Getroffene Annahmen:	keine
Resümee generell	Es wurden verschiedene Alternativen zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Gemeinden des Planungsgebietes erarbeitet und Umsetzungsvorschläge gemacht.
Resümee für den Westkorridor	Es wurde eine Vorschlag für die Gestaltung eines einheitlichen Zugsangebotes auf der Westbahn erarbeitet welcher in die Planungen der neuen Westbahn einfließen soll. Der Vorschlag für die Errichtung großer P&R-Anlagen am Stadtrand wurde nicht weiter verfolgt. Vielmehr wird die Errichtung bzw. der Ausbau von P&R Anlagen in der Nähe der Fahrtquelle (in den Gemeinden) vorgeschlagen da hier der volkswirtschaftliche Nutzen höher ist.
Empfehlung	Eine Neugestaltung des Zugsangebots sowie eine Fahrplanabstimmung und Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus bieten Möglichkeiten den ÖV zu attraktivieren. Diese sollten in zukünftige Planungen eingebracht werden. Die Errichtung von P&R Anlagen an der Quelle der Fahrt (in den Gemeinden) ist die verkehrswirtschaftlich und verkehrswirtschaftlich zu bevorzugende Lösung.
Beurteilung der Studie	Aufgrund Neugestaltung der Westbahn sind die vorgeschlagenen Fahrplanverbesserungen veraltet. Die Park & Ride Situation wurde in der Zwischenzeit sowohl innerhalb der Stadtgrenze von Wien als auch in Niederösterreich ausgebaut.

(10)	Systemvergleich S-Bahn/U-Bahn/Strassenbahn/neue ÖPNV-Systeme
Erscheinungsjahr:	2000
Auftragnehmer:	TRAFICO Verkehrsplanung
Auftraggeber:	Magistrat der Stadt Wien - MA18
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Die Expertise gibt einen Überblick über verschiedene neuartige ÖV-Verkehrsmittel und -systeme sowie ihrer Kosten und Kapazitäten
Untersuchte Optionen im Westkorridor	keine
Methode	Es werden die Eigenschaften (Leistungsfähigkeit, Kosten, Netz- und Linieneigenschaften) von verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln verglichen
Getroffene Annahmen:	keine
Resümee generell	Die untersuchten Verkehrsmittel unterscheiden sich sehr stark in ihren Eigenschaften. Eine generelle Aussage welches Verkehrsmittel das Beste sei, kann nicht geliefert werden.
Resümee für den Westkorridor	Eine generelle Aussage, welches Verkehrsmittel das Beste sei, kann nicht geliefert werde. Vielmehr ist je nach gestellten Einsatzanforderungen das geeignetste Verkehrsmittel auszusuchen.
Empfehlung	keine
Beurteilung der Studie	Ohne Änderung der Rahmenbedingungen (neue effizientere Verkehrsmittel) ist die Kernaussage der Studie, weiterhin gültig.

(11)	Park and Ride Auhof
Erscheinungsjahr:	2000
Auftragnehmer:	Atelier 4
Auftraggeber:	Städtische Parkraummanagement Gesellschaft mbH
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Aufgrund des starken Verkehrsaufkommens auf der Wiener Westeinfahrt wird die Errichtung einer P&R Anlage in Auhof untersucht. Diese soll im Bereich der Autobahnauffahrt und -abfahrt errichtet werden und mit einem Cable-Liner an die U4 sowie das Auhof Center angeschlossen werden.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	P&R Anlage Auhof inklusive Anbindung nach Hütteldorf mittels Cable-Liner
Methode	Ausarbeitung des Konzepts sowie dessen Kosten
Getroffene Annahmen:	Weitere Verschlechterung der des ÖBB-Angebotes auf der S50, Restriktive Verkehrsregelungen im städtischen Bereich.
Resümee generell	Die Errichtung der P&R Anlage mit dazugehörendem Cable-Liner stellt eine ideale Anbindung an die U-Bahn dar und kann die Westeinfahrt um mehr als 10.000 Autofahrten entlasten. Die Errichtungskosten für einen Stellplatz sind deutliche günstiger als für einen Tiefgaragenstellplatz im Zentrum
Resümee für den Westkorridor	Die Errichtung der P&R Anlage mit dazugehörendem Cable-Liner stellt eine ideale Anbindung an die U-Bahn dar und kann die Westeinfahrt um mehr als 10.000 Autofahrten entlasten. Die Errichtungskosten für einen Stellplatz sind deutliche günstiger als für einen Tiefgaragenstellplatz im Zentrum
Empfehlung	Das Konzept umzusetzen.
Beurteilung der Studie	<p>Diese Studie wird aus folgenden Gründen von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen:</p> <p>Die in der Studie getroffenen Annahmen sind nicht nachvollziehbar (max. 2500 Stellplätze führen zum Entfall von mehr als 10.000 innerstädtischen Autofahrten) bzw. unrealistisch (z.B. weitere Verschlechterung des S50, derzeitiger Takt 1 Stunde außer zu den Hauptverkehrszeiten 30 Minuten).</p> <p>Die im Text genannten Angaben sind inkonsistent und variieren im Dokument (Kabinenfolge ca. 20 - 30 sec. bzw. minimale Taktzeit 35 sec.).</p> <p>Zahlen die die Wirtschaftlichkeit belegen sollen werden großzügig in die gewünschte Richtung gerundet (861.000.000ÖS werden zu ca. 800 Mio.).</p> <p>Anstatt der im Text beschriebenen max. Stellplatzanzahl von 2.500 wird in der Berechnung mit 2.700 Stellplätzen gerechnet. Die Stellplatzkosten für die P&R Anlage werden um die Garagenförderung reduziert (das Gegenteil wird im Text behauptet), bei den Vergleichszahlen für die Tiefgarage gibt es dazu keine Aussage.</p>

(12)	Buskorridore Wien - Umland; Mängelanalyse und Lösungsvorschläge
Erscheinungsjahr:	2006
Auftragnehmer:	Snizek + Partner Verkehrsplanung
Auftraggeber:	Planungsgemeinschaft Ost (PGO); Verkehrsverbund Ostregion GmbH (VOR)
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Es wurden verschiedene Regional-Buslinien in ihren Korridoren hinsichtlich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit geprüft sowie allfällige Verbesserungen zur Beseitigung von Störungen untersucht bzw. eingeleitet.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	Punktuelle Verbesserungsvorschläge für 4 Problemstellen (Kreuzungen) in der Westeinfahrt um die Pünktlichkeit der Buslinien zu verbessern.
Methode	Basierend auf einer Problemanalyse in Form von Experteninterviews wurden Problembereiche und Lösungsvorschläge erarbeitet und Verantwortlichkeiten identifiziert.
Getroffene Annahmen:	keine
Resümee generell	Es wurden in den verschiedenen Korridoren Problemstellen identifiziert und punktuell Lösungsvorschläge erarbeitet um die Pünktlichkeit der Buslinien zu erhöhen.
Resümee für den Westkorridor	Die Westeinfahrt hat als Buskorridor die höchste Fahrgastfrequenz. Es wurden 4 Problemstellen identifiziert und Lösungsvorschläge erarbeitet.
Empfehlung	keine
Beurteilung der Studie	Das Ergebnis der Studie ist nur unter den damaligen Rahmenbedingungen gültig. Um Aussagen über die derzeitige Situation treffen zu können, müsste diese neu analysiert und beurteilt werden.

(13)	Parkraumerhebung Wientalkorridor
Erscheinungsjahr:	2005
Auftragnehmer:	Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft; DI Rittler Christian
Auftraggeber:	Planungsgemeinschaft Ost (PGO)
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	Erfassung der Einpendler(Kfz-Kennzeichen), die mit dem KFZ über die West- und Südeinfahrt fahren um Rückschlüsse auf Herkunft und Fahrtzweck der Lenker (Anwohner, Pendler, etc.) zu erhalten. Erhebung des Stellplatzangebotes.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	keine
Methode	Erfassung aller parkenden KFZ an 2 Erhebungstagen (Kennzeichen, Parkdauer). Erfassung des Stellplatzangebotes
Getroffene Annahmen:	keine
Resümee generell	Die Zahl der parkenden KFZ aus den westlichen Bezirken Niederösterreichs verringert sich an den Haltestellen der U-Bahn im Wientalkorridor. An den Randgebieten von Hietzing und Penzing parken viele Wiener an den U-Bahnhaltestellen. Vor allem die westlichen Gebiete Penzings (Wolfersberg, Hadersdorf, Weidlingau, Hainbach) sind hier zu nennen.
Resümee für den Westkorridor	Die ermittelten Situationen sprechen für die Errichtung einer P&R Anlage in der Nähe der Station Hütteldorf. Die Beurteilung einer P+R Anlage im Bereich Auhof kann erst nach Betrieb der Anlage Hütteldorf beantwortet werden.
Empfehlung	Die Erhebungsmethode hat sich bewährt um die gegebene Aufgabenstellung (P&R Potenzial) zu untersuchen. Die ermittelten Situationen sprechen für die Errichtung einer P&R Anlage in der Nähe der Station Hütteldorf.
Beurteilung der Studie	Eine, wie in der Studie empfohlene, P&R Anlage in Hütteldorf (1250 Stellplätze) wurde mittlerweile realisiert.

(14)	EinpendlerInnen nach Wien; Achsenbezogene Untersuchung der Park & Ride Potenziale
Erscheinungsjahr:	2013
Auftragnehmer:	Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft; DI Rittler Christian
Auftraggeber:	Planungsgemeinschaft Ost (PGO)
Ausgangslage bzw. Hintergrund:	In der Diskussion um die Stärkung und Förderung nachhaltiger und umweltfreundlicher Verkehrssysteme rücken Park & Ride sowie Bike & Ride wieder in den Vordergrund. Diese Studie untersucht die aktuelle P&R Situation in Wien, Niederösterreich und Burgenland und erhebt Potenziale.
Untersuchte Optionen im Westkorridor	keine
Methode	Untersuchung des Stellplatzangebotes in den Korridoren sowie der Auslastung der Anlagen und des korrespondierenden ÖV-Systems
Getroffene Annahmen:	Ausbau der Park & Ride Stellplätze im Westkorridor auf niederösterreichischer Seite Ausbau der Parkraumbewirtschaftung in Wien
Resümee generell	Die Park & Ride Situation unterscheidet sich stark zwischen Wien und dem Umland. Es gibt noch Kapazitäten im ÖV allerdings sind die Bahnverbindungen auf einigen Korridoren zur Spitzenstunde überlastet.
Resümee für den Westkorridor	Die Park & Ride Stellplätze innerhalb von Wien sind ausgelastet, auch in NÖ gibt es kaum Reserven (Durchschnittliche Auslastung Westkorridor 98,4%). Es gibt sowohl in den Bussen als auch in der Bahn noch freie Kapazitäten in der Spitzenstunde. Es ergibt sich ein Verlagerungspotenzial von rund 4750 MIV-EinpendlerInnen im Westkorridor.
Empfehlung	Park & Ride sowie Bike & Ride sind bei entsprechender Planung und Konzeption wichtige Bausteine für die Lösung von Verkehrsproblemen im Berufspendlerverkehr
Beurteilung der Studie	Ohne Änderung der Rahmenbedingungen (Siedlungsentwicklung, Investitionskosten bzw. Betriebskosten) ist die Kernaussage der Studie, weiterhin gültig.