

Diplomarbeit

Konzept einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung von

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Michael Klamer

Department für Raumplanung (E280) – Fachbereich Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien – Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Viktor Vogler

Matrikel-Nr.: 0905808

Mühlgasse 7-11/8/7

2322 Zwölfaxing

Wien, am 26. Februar 2017

Kurzfassung

Diese Diplomarbeit beschäftigt sich mit der Frage in wie fern eine im Jahr 2016 hypothetisch implementierte Stadt-Regionalbahn einen Beitrag zur Aufwertung der Pendelbeziehungen und räumlichen Verbindungen zwischen Wien, dessen südlichen Umlands und innerhalb des südlichen Umlands leisten kann. Zunächst wurde hierfür ein zusammenhängender, nicht an Verwaltungsgrenzen orientierter, Südraum Wien abgegrenzt.

Anschließend wurden 3 Szenarien (Nullfall, radiales Angebot (Szenario 1), tangenciales Angebot (Szenario2)) ausgearbeitet. Der Planungsnullfall zeigte die enge funktionale Verflechtung des Raumes und die hohe Attraktivität als Wohnraum, bei tendentieller Überlastung des radialen IV-Angebots außerhalb Wiens.

Der Vergleich der Szenarien zeigte eine strukturelle Besserstellung des Planungsszenario 1 (mehr EinwohnerInnen, Angebot einer radialen W-NÖ-Verbindung), bei gleichzeitigen Effektivvorteilen des Szenario 2 (Reisezeitverkürzung, neu erschlossener Raum). Die Nutzwertanalyse reihte das Szenario 2 vor 1 und Planungsnullfall. Die Rücksprache mit den relevanten AkteurInnen im Südraum Wien zeigte die Bevorzugung des Planungsszenario 1, da dieses die nachgefragten Wegrelationen besser abzudecken verspricht. Dies und die angespannte finanzielle Situation führen, gerade auch aufgrund der Tatsache, dass die regionale Verankerung (inkl. AkteurInnen) einer Stadt-Regionalbahn ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist, zur Empfehlung einer schrittweisen Umsetzung des Planungsszenario 1.

Abstract

The main subject of this diploma thesis is the question to what extent a city-regional-train can contribute to enhance the traffic and spatial relations between Vienna, its southern surrounding and within this southern surrounding. At first a connected non-administrational southern-region-Vienna was defined.

3 scenarios (current state, radial offering (scenario 1), tangential offering (scenario 2)) were elaborated afterward. The current state is showing a tight functional connection and high living space attractiveness within the area, influenced by a tendential overload of the radial individual-traffic-offering in the surroundings of Vienna.

The scenario comparison showed a structural betterment of planning-scenario 1 (more population, radial W-NÖ-connection offering), with simultaneous benefits of planning-scenario 2 regarding to the effects (travel-time-reduction, newly accessed space). The effectiveness-analysis ranked scenario 2 in front of scenario 1 and the current state. A consultation of the relevant stakeholders indicated the preference of scenario 1, because it promises to cover the current path-demand. These factors and the stressed financial situation led to the recommendation of a gradual implementation of planning-scenario1, especially because of the fact that an essential successfactor of a city-regional-train is its connectivity to the region and its stakeholders.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung.....	1
1.1 Problematik und Forschungsfrage der Arbeit.....	1
1.2 Angewandte Methoden der Diplomarbeit	2
1.3 Beschreibung des Untersuchungsgebiets	3
1.3.1 Räumliche Situation.....	4
1.3.2 Verkehrliche Situation.....	16
1.4 Räumliche und verkehrliche Abgrenzung des Planungsgebietes nach Kriterien	33
1.4.1 Kriterium 1: Einwohnerdichte.....	33
1.4.2 Kriterium 2: Bevölkerungswachstum seit 1981.....	34
1.4.3 Kriterium 3: Intensität der Pendelbeziehungen.....	34
1.4.4 Kriterium 4: Einpendelgemeinden.....	34
1.4.5 Kriterium 5: Betroffenheit von einer Aus- oder Neubauplanung im bundeslandüberschreitenden ÖV-Netz bzw. Teil des Badner-Bahn-Netzes.....	35
1.4.6 Kriterienauswertung nach Gemeinden.....	35
1.4.7 Für die Diplomarbeit festgelegter Südraum Wien.....	39
1.5 Relevante AkteurInnen für eine Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien	41
1.5.1 Europäische Union.....	41
1.5.2 Staat Österreich/bmvit.....	41
1.5.3 ÖBB.....	42
1.5.4 VOR	42
1.5.5 Stadt Wien – MA 18.....	43
1.5.6 Land Niederösterreich.....	43
1.5.7 WLB.....	43
1.5.8 SUM.....	43
1.5.9 Wiener Linien.....	44
1.5.10 Gemeinden.....	44
1.5.11 Private Verkehrsunternehmen.....	44
2 Räumliche Ausgangssituation (Szenario 0) im Südraum Wien	45
2.1 Verteilung von Funktionen/Nutzungen und ihre Qualitäten.....	45
2.2 Raumentwicklungsbeschlüsse.....	48
2.3 Funktionale Verflechtungen.....	51
2.4 Bevölkerungsentwicklung.....	52
2.5 Nutzungs-/Entwicklungspotentiale und -schwächen.....	56
2.6 Zukünftige Entwicklung des Raumes.....	58
2.6.1 Bevölkerungsentwicklung.....	58
2.6.2 Baulandausweisungen.....	59
2.6.3 Betriebsgebiete.....	59
2.6.4 Abschätzbare Wirkungen auf den Südraum Wien	59
3 Verkehrliche Ausgangssituation (Szenario 0) im Südraum Wien	61
3.1 IV-Netz-Angebot.....	61
3.1.1 Südkorridor.....	61
3.1.2 Ostkorridor.....	61
3.2 ÖV-Netz-Angebot.....	63
3.3 Stellplatzangebot.....	67

3.3.1 Park&Ride-Anlagen.....	69
3.3.2 Parkraumbewirtschaftung.....	69
3.4 Verkehrsnachfrage.....	70
3.4.1 Zeitliche Verteilung.....	70
3.4.2 Aus- bzw. Überlastung der Verkehrsangebote.....	70
3.4.3 Räumliche Verteilung.....	76
3.5 Last-Mile-Problem am Heimweg.....	76
3.6 Potentiale und Schwächen der Verkehrsinfrastruktur.....	79
3.7 Rechtlicher Rahmen der Planung einer Stadt-Regionalbahn	80
3.8 Zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems.....	83
3.8.1 IV-Planungen.....	83
3.8.2 ÖV-Planungen.....	85
3.8.3 Abschätzbare Wirkungen auf den Südraum Wien.....	85
4 Planungsfälle (Szenarien 1 und 2): Entwurf einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien.....	87
4.1 Herleitung der Planungskriterien einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien aus nationalen und internationalen Beispielen.....	87
4.2 Radiales Angebot (Szenario 1): Ausbau der Aspangbahn zur Stadt-Regionalbahn	88
4.2.1 Angebot des Szenario 1.....	88
4.2.1.1 Räumlicher Verlauf.....	88
4.2.1.2 AkteurInnen.....	90
4.2.1.3 Betriebsprogramm/Fahrplan.....	90
4.2.1.4 Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten.....	91
4.2.1.5 Kosten und Finanzierung.....	91
4.2.2 Wirkungen des Szenario 1.....	92
4.2.2.1 Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage.....	92
4.2.2.2 Auswirkungen auf das Verkehrsangebot	94
4.2.2.3 Auswirkungen auf die Parkplatzsituation.....	94
4.2.2.4 Beitrag der Bahn zur Lösung des Last-Mile-Problems.....	95
4.2.2.5 Effekte auf räumliche Nutzungsmöglichkeiten und Funktionen.....	96
4.2.2.6 Effekte auf die Erreichbarkeit und funktionale Verflechtungen	96
4.3 Tangentiales Angebot (Szenario 2): Neubau einer Tangentialverbindung mittels Stadt-Regionalbahn.....	97
4.3.1 Angebot des Szenario 2.....	98
4.3.1.1 Räumlicher Verlauf.....	98
4.3.1.2 AkteurInnen.....	98
4.3.1.3 Betriebsprogramm/Fahrplan.....	98
4.3.1.4 Anschlussverbindungen.....	100
4.3.1.5 Kosten und Finanzierung.....	100
4.3.2 Wirkungen des Szenario 1.....	101
4.3.2.1 Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage.....	101
4.3.2.2 Auswirkungen auf das Verkehrsangebot	102
4.3.2.3 Auswirkungen auf die Parkplatzsituation.....	103
4.3.2.4 Beitrag der Bahn zur Lösung des Last-Mile-Problems.....	103
4.3.2.5 Effekte auf räumliche Nutzungsmöglichkeiten und Funktionen.....	103
4.3.2.6 Effekte auf die Erreichbarkeit und funktionale Verflechtungen	104

5 Vergleichende Analyse der Szenarien 0, 1 und 2.....	106
6 Konzept zur Realisierung einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien.....	113
6.1 Fragebogenergebnisse.....	113
6.1.1 Guntramsdorf.....	113
6.1.2 Leopoldsdorf.....	113
6.1.3 Traiskirchen.....	114
6.1.4 Schwechat.....	114
6.1.5 SUM (Stadt-Umland-Management) – Süd.....	114
6.1.6 ÖBB.....	115
6.2 Empfehlungen.....	115
6.2.1 Beurteilung der Planungsszenarien durch die AkteurInnen.....	115
6.2.2 Räumlicher Verlauf der Stadt-Regionalbahn.....	115
6.2.3 Kosten und Finanzierung.....	115
6.2.4 Akteurseinbindung.....	116
6.2.5 Fahrpläne.....	116
6.2.6 Anschlussverbindungen.....	116
6.3 Mögliche Vorgehensweise.....	116
7 Schlussfolgerungen.....	118
8 Verzeichnisse.....	121
8.1 Tabellenverzeichnis.....	121
8.2 Abbildungsverzeichnis.....	125
8.3 Quellenverzeichnis.....	127
9 Anhang.....	139
9.1 Fragebogen	139

1 Einleitung

1.1 Problematik und Forschungsfrage der Arbeit

Die Stadt Wien ist derzeit Wohnort von etwa 1,7 Mio. Menschen (Stand: 2013) und soll bereits 2025 auf eine EinwohnerInnenzahl von ca. 1,9 Mio wachsen (vgl. Stadt Wien 2014a: 15). Eine sehr ähnliche Entwicklung lässt sich im Industrieviertel Niederösterreichs (siehe Abbildung 1) ausmachen. In dieser Region leben um die 500.000 Personen (Stand: 2001), welche besonders im Nahbereich der Stadt Wien zukünftig weiter wachsen werden (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2005: 57). Die räumliche Nähe und das Zusammenspiel zwischen dem Industrieviertel in Niederösterreich und der einmaligen Stellung Wiens als einzige Metropole Österreichs und Bundeshauptstadt ziehen seit Langem intensive Pendelbeziehungen mit sich. Der aktuelle Trend des Zentrenwachstums wirkt in dieser Hinsicht als Multiplikator und verstärkt die Wachstumsdynamik dieser Region maßgeblich (vgl. ebd.: 19).

Begriffsdefinition der unterschiedlichen Regionen

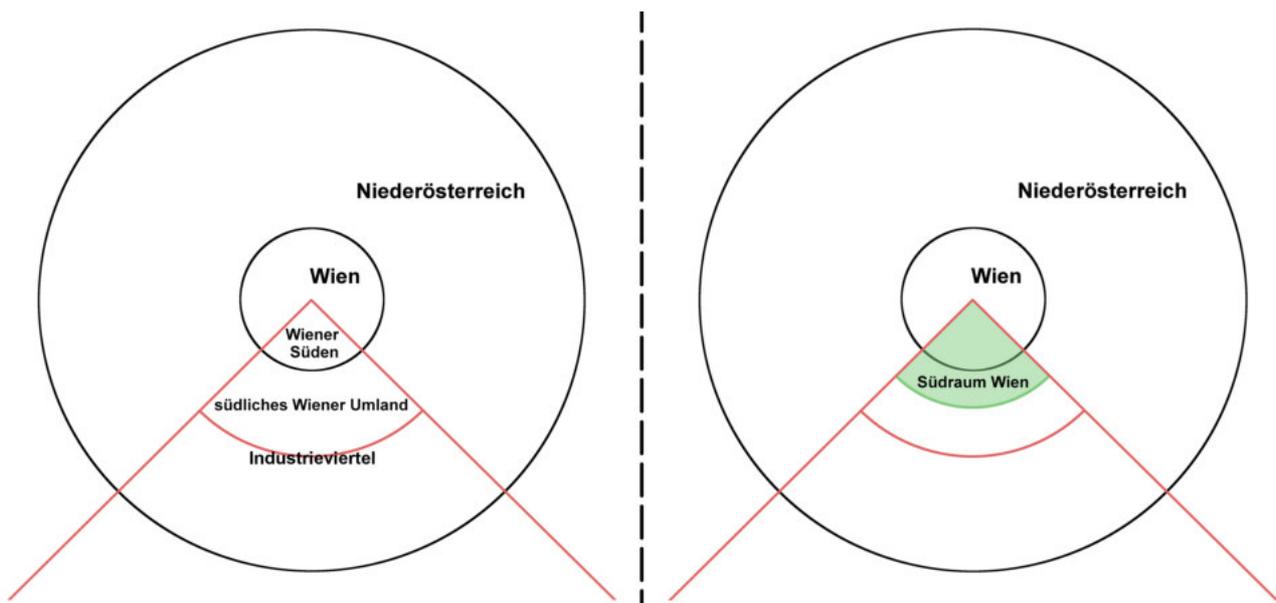


Abbildung 1: Begriffsdefinition der unterschiedlichen Regionen (Eigene Darstellung)

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich daher mit der Frage: Welchen Beitrag kann eine Stadt-Regionalbahn zur Aufwertung der Pendelbeziehungen und räumlichen Verbindungen zwischen Wien, dessen südlichen Umlands und innerhalb des südlichen Umlands leisten?

Es soll gezeigt werden, inwiefern die aktuellen Herausforderungen, wie die Parkplatzsituation, die Überlastung der Individualverkehrsverbindungen, die Wohn- und Lebensraumqualitäten in diesem sehr dynamischen Raum durch die Implementierung einer Stadt-Regionalbahn beeinflusst werden können. Gleichzeitig werden auch die Grenzen, welche einem derartigen öffentlichen Verkehrsangebot gesetzt sind, aufgezeigt und behandelt. Der Fokus liegt somit nicht auf einer Trassenfestlegung, sondern auf der

Erarbeitung von Korridorvorschlägen, derer möglichen Auswirkungen und Empfehlungen für eine tatsächliche Umsetzung.

Zunächst wird innerhalb des Wiener Südens und des südlichen Wiener Umlands (= Untersuchungsgebiet) das Planungsgebiet empirisch abgegrenzt. Anschließend werden die verkehrliche und räumliche Situation im Südraum von Wien anhand eines Planungsnullfalles dargestellt und deren wahrscheinliche zukünftigen Entwicklungen abgebildet. Danach werden mittels zweier Planungsszenarien mögliche Korridore einer Stadt-Regionalbahn ausgearbeitet und auf ihre Wirkungen hin untersucht. Abschließend wird auf Basis der Erkenntnisse der Szenarien und der durchgeführten ExpertInnen- und Akteursinterviews ein Konzept zur Realisierung einer Stadt-Regionalbahn, mit Empfehlungen für deren Verlauf, Betrieb, Finanzierung und Akteurskonstellation, ausgearbeitet.

Diese Arbeit soll somit auf neue Möglichkeiten zur Optimierung der räumlichen und funktionalen Verflechtungen zwischen Wien und dem nördlichen Industrieviertel Niederösterreichs hinweisen und einen weiteren Beitrag zur Zusammenarbeit der beiden Gebietskörperschaften leisten.

1.2 Angewandte Methoden der Diplomarbeit

Unterschiedliche methodische Schwerpunkte werden verfolgt:

- Literaturrecherche
- Empirische Planungsgebietsabgrenzung anhand ausgewählter Kriterien
- Wissenschaftliche Ausarbeitung eines Planungsnullfalles und zweier Planungsszenarien
- Vergleich des Planungsnullfalles mit zwei Planungsszenarien anhand der Auswirkungen auf das räumliche System und das Verkehrssystem
- Akteursinterviews anhand eines Fragebogens
- Interviewauswertung zur Erarbeitung von Empfehlungen für eine mögliche Realisierung der Planungsszenarien

Die Literaturrecherche dient zur Beurteilung des Status-Quo, der offiziellen Zielsetzungen und Interessen der AkteurInnen, des rechtlichen Rahmens, der aktuellen Planungen und der theoretischen und wissenschaftlichen Untermauerung der Arbeit.

Mittels empirischer Untersuchungsgebietsabgrenzung wird ein objektiv gewählter und bearbeitbarer Ausschnitt der Region ausgewählt. Hierbei gilt es, Gemeinden auf Basis möglichst objektiver Indikatoren, welche aus der Literatur stammen oder aus dieser begründet abgeleitet wurden, in die Erstellung der Szenarien miteinzubeziehen oder auszuschließen.

Die Ausarbeitungen der drei Szenarien (Planungsnullfall und die beiden Planungsszenarien) dienen einerseits der Beurteilung der aktuellen Lage (Stärken und Schwächen), sowie der Prognose der möglichen

Auswirkungen einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien.

Der Vergleich des Planungsnullfalles mit den zwei Planungsszenarien soll die Potentiale und die Grenzen der Einführung einer Stadt-Regionalbahn aufzeigen und, wenn möglich, anhand dieser eine Empfehlung eines Planungsszenarios erfolgen. Wichtig ist hierbei, dass, um vergleichsweise konkrete Aussagen treffen zu können, eine Implementierung zum jetzigen Zeitpunkt (2016) angenommen wird und die Wirkungen auch zu dieser Zeit beurteilt werden. Um die Unterschiede für die zukünftige Entwicklung aufzuzeigen, werden alle Varianten für die nächsten 10 bis 15 Jahre fortgeschrieben.

Anhand der Interviews werden die Positionen der relevanten AkteurInnen zum Planungsgebiet selbst, als auch zum Konzept der Stadt-Regionalbahn erörtert und mögliche Ansätze zu deren Realisierung dargestellt. Ebenso wird versucht, mögliche Hürden an dieser Stelle auszumachen.

1.3 Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Dieses Kapitel gibt einen kurzen Überblick über die räumliche und verkehrliche Situation des Wiener Südens und des südlichen Wiener Umlandes allgemein. Es bietet die Grundlage und die Argumentation für die anschließende Systemabgrenzung der Konzeptausarbeitung, welche in den folgenden Kapiteln detaillierter auf die relevanten Begebenheiten eingeht.

Zur Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (siehe Abbildung 2) wurden drei Kriterien herangezogen:

- Lage südlich des 1. Wiener Gemeindebezirks
- Definition des südlichen Raum Wiens nach der Pendleranalyse von Odilo SEISSLER (2016: 4)
- Orientierung in Niederösterreich am Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0) unter Ausschluss des Gerichtsbezirks Purkersdorf, da er im Westen Wiens liegt und an keinen der Bezirke des Wiener Südens angrenzt

Die Lage des Untersuchungsgebiets in Österreich

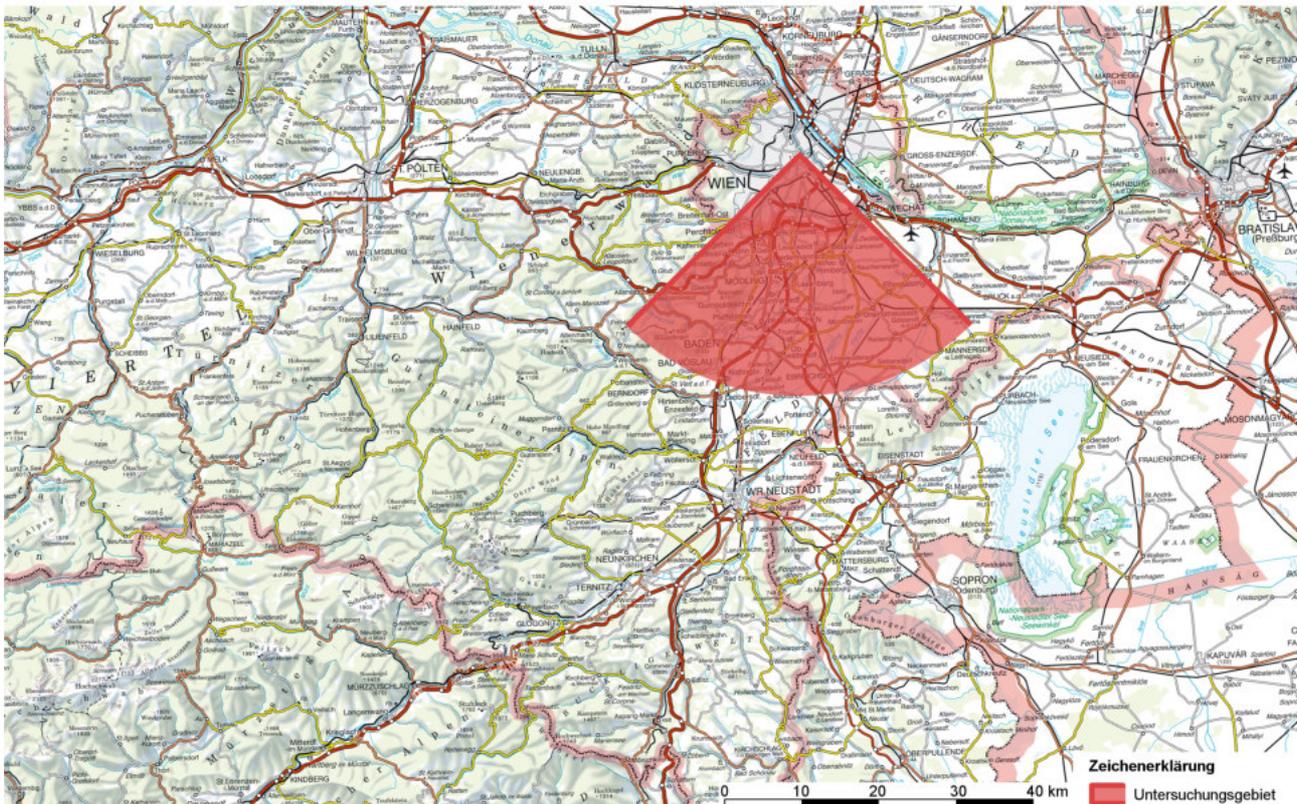


Abbildung 2: Die Lage des Untersuchungsgebietes in Österreich (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung)

1.3.1 Räumliche Situation

Der Wiener Süden nach SEISSLER (2016: 4) umfasst die Bezirke Leopoldstadt, Landstraße, Favoriten, Simmering, Meidling und Liesing. Das südliche Wiener Umland besteht aus den Bezirken Mödling, Baden, Bruck an der Leitha und dem Gerichtssprengel des Bezirksgerichts Schwechat (vgl. Bundesministerium für Justiz 2016) (siehe Abbildungen 3 und 4).

Die Gemeinden und Bezirke des südlichen Wiener Raums

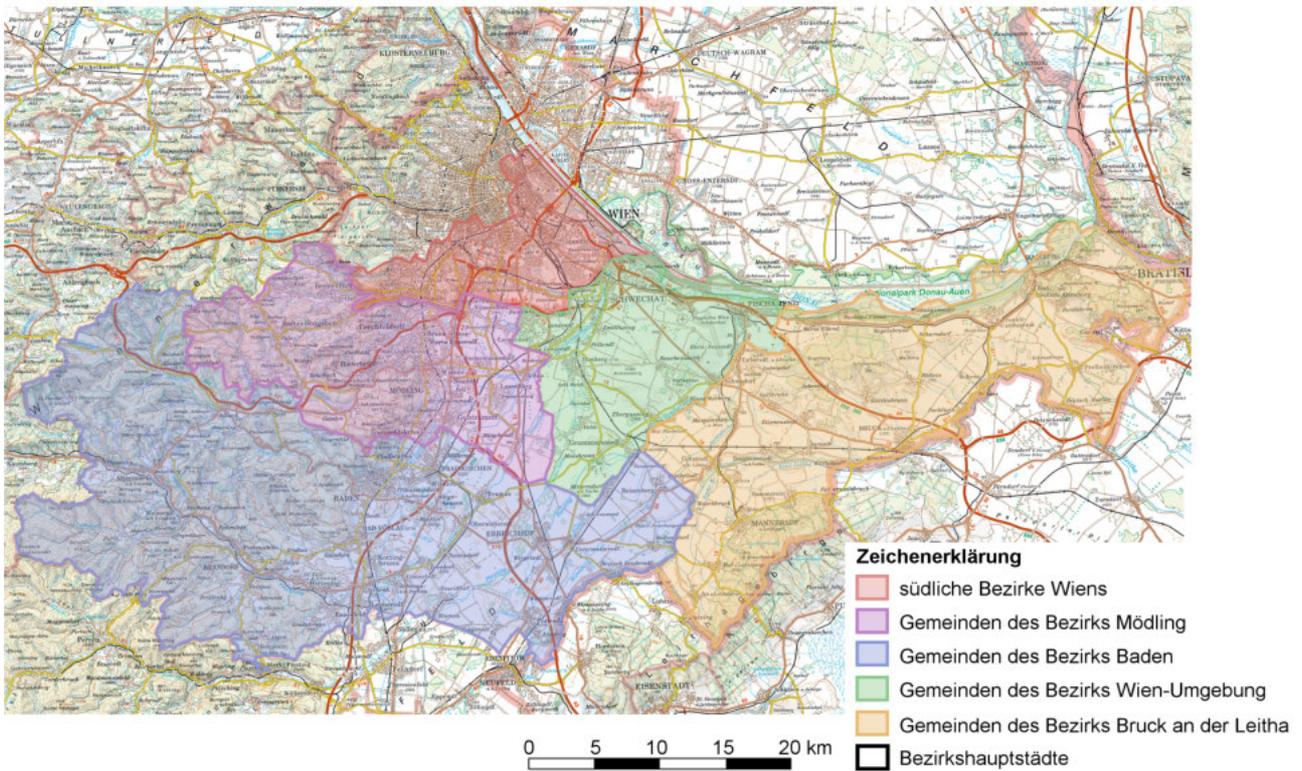


Abbildung 3: Die Gemeinden und Bezirke des südlichen Wiener Raums (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung)

2016 wohnten 1.037.493 Personen im Untersuchungsgebiet. Der Wiener Süden war hierbei etwa doppelt so stark (677.680 Ew.) besiedelt, wie das südliche Wiener Umland (359.813 Ew.). Diese EinwohnerInnen

konzentrieren sich hierbei auf eine Gesamtfläche von 1856,23 km² und bilden somit eine Dichte von 559 Ew/km² (318 Ew/km² ohne die Bezirke Wiens) (siehe Abbildung 4 und Tabelle 3).

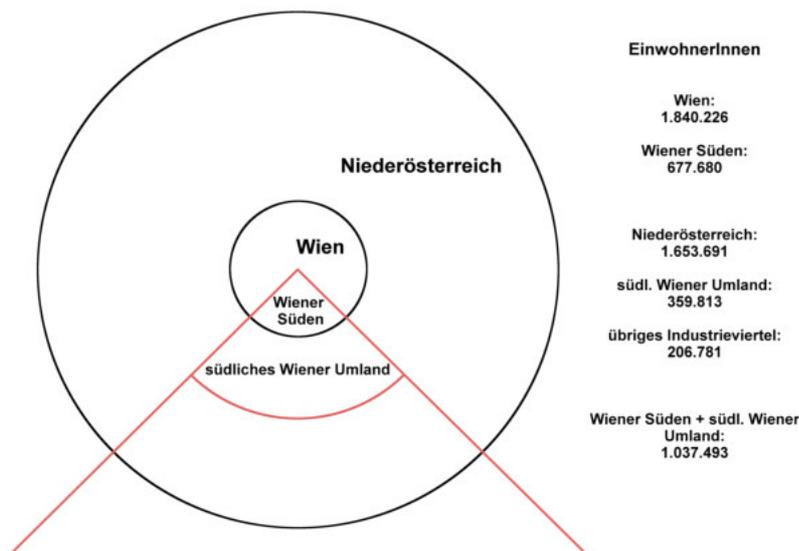


Abbildung 4: EinwohnerInnenverteilung nach Regionen (2016) (Datengrundlage: Statistik Austria 2016c; Statistik Austria 2016e; Eigene Darstellung)

Bezirk	Gemeinde	2016				2011				2013			2015	
		Bevölkerung	Fläche [km ²]	Dauersiedlungsraum [km ²]	Bevölkerungsdichte [Ew/km ²]	Gebäude	Gebäude/Dauersiedlungsraum	Arbeitsstätten	Erziehung und Unterricht	Erwerbstätige	AuspendlerInnen	EinpendlerInnen	Kfz	Motorisierungsgrad [Kfz/1.000 Ew]
B a d e n	Alland	2591	68,5	18,4	141	1060	58	251	10	1269	1061	554	-	-
	Altenmarkt an der Triesting	2225	63,52	23,93	93	876	37	187	6	961	792	167	-	-
	Bad Vöslau	11701	39,11	17,07	685	3174	186	817	35	5110	4478	2470	-	-
	Baden	25698	26,88	20,23	1270	5862	290	2476	103	11222	7971	12229	-	-
	Berndorf	9048	17,64	10,29	879	2528	246	563	22	4022	3017	2251	-	-
	Blumau-Neurißhof	1828	4,33	3,22	568	469	146	74	1	908	1032	98	-	-
	Ebreichsdorf	10651	43,2	40,17	265	3958	99	684	18	5094	4481	2025	-	-
	Enzesfeld-Lindabrunn	4238	15,89	6,8	623	1629	240	282	8	2001	2001	1024	-	-
	Furth an der Triesting	849	64,16	9,21	92	338	37	77	1	420	386	34	-	-
	Günselsdorf	1744	6,61	6,61	264	486	74	112	2	894	927	337	-	-
	Heiligenkreuz	1587	29,7	8,3	191	604	73	142	10	690	643	299	-	-
	Hernstein	1540	46,45	9,08	170	698	77	121	6	767	746	97	-	-
	Hirtenberg	2578	1,49	1,12	2302	562	502	122	3	1069	1052	829	-	-
	Klausen-Leopoldsdorf	1646	59,98	10,62	155	613	58	105	4	887	885	101	-	-
	Kottingbrunn	7409	11,56	11,18	663	2591	232	413	13	3657	3710	1582	-	-
	Leobersdorf	4924	12,38	10,54	467	1298	123	491	10	2356	1973	2434	-	-
	Mitterndorf an der Fische	2469	10,78	10,66	232	737	69	101	4	1211	1273	96	-	-
	Oberwaltersdorf	4341	13,6	13,02	333	1431	110	327	8	2186	1980	1018	-	-
	Pfaffstätten	3507	7,83	5,27	665	1147	218	252	9	1715	1802	412	-	-
	Pottendorf	6816	39,76	30,07	227	2310	77	366	3	3087	2828	727	-	-
	Pottenstein	2912	33,51	7,78	374	871	112	205	9	1373	1293	668	-	-
	Reisenberg	1655	17,81	17,79	93	817	46	114	2	850	839	143	-	-
	Schönau an der Triesting	2101	8,12	7,45	282	673	90	102	4	1096	1108	500	-	-
	Seibersdorf	1448	20,19	18,5	78	740	40	144	4	716	632	476	-	-
	Sooß	1059	5,5	2,7	392	379	140	148	4	533	482	191	-	-
	Tattendorf	1455	14,34	14,09	103	523	37	165	6	738	689	284	-	-
Teesdorf	1761	7,3	7,12	247	570	80	119	5	944	883	732	-	-	
Traiskirchen	18585	29,08	28,39	655	5288	186	1269	42	8780	7941	4128	-	-	
Trumau	3629	18,56	18,2	199	1011	56	210	9	1768	1691	767	-	-	
Weissenbach an der Triesting	1741	15,87	6,31	276	614	97	135	3	862	643	815	-	-	
Gesamt		143736	753,65	394,12	365	43857	111	10574	364	67186	59239	37488	110571	769

Tabelle 1: Statistische Eckdaten des Bezirks Baden auf Gemeindebasis (Quellen: Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016) Anm.: aus Datenschutzgründen sind Werte <= 5 nicht aussagekräftig, Planungsgebiet ist grau hinterlegt

Baden ist der Bezirk mit der größten Fläche und der höchsten EinwohnerInnenzahl außerhalb Wiens (siehe Tabellen 1 bis 3). Gleichzeitig ist der Motorisierungsgrad der niedrigste. Über 10.000 Arbeitsstätten, davon 364 für Erziehung und Unterricht sind hier lokalisiert. Wobei die Bezirkshauptstadt, gefolgt von Traiskirchen, klar das Zentrum dieser Region bildet. Die Gemeinden Baden, Leobersdorf und Weissenbach a. d. Triesting sind Einpendelorte (für Erwerbstätige und SchülerInnen). In allen anderen Gemeinden überwiegen die AuspendlerInnen.

Bezirk	Gemeinde	2016				Gebäude	2011			2013			2015	
		Bevölkerung	Fläche [km ²]	Dauersiedlungsraum [km ²]	Bevölkerungsdichte [Ew/km ²]		Gebäude/Dauer-siedlungsraum	Arbeitsstätten	Erziehung und Unterricht	Erwerbstätige	AuspendlerInnen	EinpendlerInnen	Kfz	Motorisierungsgrad [Kfz/1.000 Ew]
Bruck an der Leitha	Au am Leithagebirge	945	16,71	10,69	88	492	46	72	1	476	445	73	-	-
	Bad Deutsch-Altenburg	1629	12,58	12,17	134	632	52	111	5	682	628	271	-	-
	Berg	867	9,44	7,8	111	428	55	46	2	306	334	23	-	-
	Bruck an der Leitha	7887	23,68	22,88	345	2626	115	733	33	3560	2527	3798	-	-
	Enzersdorf an der Fischa	3111	31,46	27,25	114	1421	52	226	5	1569	1515	578	-	-
	Göttlesbrunn-Arbesthal	1401	26,25	21,74	64	645	30	160	3	724	617	170	-	-
	Götzendorf an der Leitha	2117	25,39	24,41	87	833	34	119	5	1003	1022	180	-	-
	Hainburg an der Donau	6382	25,02	11,37	561	2045	180	378	6	2386	1831	952	-	-
	Haslau-Maria Ellend	1942	24,81	12,72	153	890	70	112	4	959	1031	79	-	-
	Hof am Leithagebirge	1525	22,07	19,16	80	678	35	102	6	736	694	247	-	-
	Höflein	1240	22,36	14	89	469	34	111	3	632	607	105	-	-
	Hundsheim	585	13,45	8,28	71	281	34	36	0	265	287	8	-	-
	Mannersdorf am Leithagebirge	3992	29,91	17,73	225	1482	84	239	9	1853	1620	606	-	-
	Petronell-Carnuntum	1254	25,37	14,59	86	589	40	91	1	587	550	115	-	-
	Prellenkirchen	1539	41,54	38,49	40	759	20	134	2	683	677	67	-	-
	Rohrau	1609	20,5	18,72	86	707	38	137	7	803	779	85	-	-
	Scharndorf	1161	25,82	19,98	58	607	30	82	0	569	623	53	-	-
Sommerein	1967	41,41	26,27	75	807	31	111	1	994	960	393	-	-	
Trautmannsdorf an der Leitha	2815	35,43	32,36	87	1223	38	236	5	1436	1341	189	-	-	
Wolfsthal	1001	21,82	10,77	93	386	36	55	2	361	365	106	-	-	
Gesamt	44969	495,02	371,38	121	18000	48	3291	100	20584	18453	8098	37336	830	
Mödling	Achau	1402	11,87	11,87	118	403	34	110	5	686	656	607	-	-
	Biedermannsdorf	2945	8,95	8,95	329	810	91	378	8	1395	1406	2696	-	-
	Breitenfurt bei Wien	5868	27,07	12,94	453	2726	211	488	22	2714	2752	671	-	-
	Brunn am Gebirge	11679	7,26	7,26	1609	3190	439	1182	32	5794	5841	6321	-	-
	Gaaden	1625	24,89	4,99	326	685	137	485	7	807	836	179	-	-
	Gießhübl	2301	3,91	2,09	1101	812	389	218	5	1097	1273	204	-	-
	Gumpoldskirchen	3837	8,11	6,37	602	1099	173	336	12	1879	1717	2404	-	-
	Guntramsdorf	9264	14,86	14,7	630	2641	180	758	21	4575	4089	5589	-	-
	Hennersdorf	1521	5,48	5,44	280	577	106	106	3	741	780	375	-	-
	Hinterbrühl	4024	16,97	6,18	651	1465	237	428	19	1849	1879	1077	-	-
	Kaltenleutgeben	3307	17,48	5,06	654	997	197	219	12	1701	1761	226	-	-
	Laab im Walde	1159	7,14	3,71	312	456	123	89	6	560	581	211	-	-
	Laxenburg	2859	10,59	10,59	270	749	71	279	10	1383	1343	2826	-	-
	Maria Enzersdorf	8777	5,36	4,67	1879	2254	483	840	25	3751	3706	5020	-	-
	Mödling	20739	9,95	6,89	3010	3863	561	2089	96	9728	7928	13224	-	-
	Münchendorf	2958	19,99	19,99	148	1387	69	223	10	1474	1453	439	-	-
	Perchtoldsdorf	14975	12,57	9,94	1507	4806	484	1450	46	6591	6076	4121	-	-
Vösendorf	6743	10,47	10,47	644	1760	168	771	7	3518	3448	6947	-	-	
Wiener Neudorf	9201	6,04	6,04	1523	1932	320	907	13	4183	4109	10047	-	-	
Wienerwald	2649	48,54	15,81	168	1148	73	261	14	1261	1229	196	-	-	
Gesamt	117833	277,5	173,96	677	33760	194	11617	373	55687	52863	63380	99092	841	

Tabelle 2: Statistische Eckdaten der Bezirke Bruck an der Leitha und Mödling auf Gemeindebasis (Quellen: Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016), Anm.: aus Datenschutzgründen sind Werte <= 5 nicht aussagekräftig, Planungsgebiet ist grau hinterlegt

Bruck an der Leitha ist der einwohnerInnenschwächste Bezirk des Untersuchungsgebietes. Der Motorisierungsgrad liegt mit 830 Kfz/1.000 Ew. im oberen Bereich

und es steht eine große Fläche an Dauersiedlungsraum zur Verfügung. Dies spiegelt sich auch in der niedrigen EinwohnerInnen-dichte wieder (91 Ew./km²). Die Bezirkshauptstadt ist der einzige Ort, in welchem mehr Menschen ein- als auspendeln. Im Vergleich dazu sind in Mödling beinahe drei mal so viele Personen (117.883 Ew.) auf etwa der Hälfte der Fläche wohnhaft. Dieser Bezirk bildet das Arbeitsstättenzentrum außerhalb Wiens. Dadurch ist das Verhältnis von Aus- und EinpendlerInnen hier auch besonders differenziert.

Gemeinde	2016				Gebäude	2011				2013			2015	
	Bevölkerung	Fläche [km ²]	Dauersiedlungsraum [km ²]	Bevölkerungsdichte [Ew/km ²]		Gebäude/Dauersiedlungsraum	Arbeitsstätten	Erziehung und Unterricht	Erwerbstätige	AuspendlerInnen	EinpendlerInnen	Kfz	Motorisierungsgrad [Kfz/1.000 Ew]	
Ebergassing	3929	16,26	15,42	255	1142	74	177	6	1930	1751	783	-	-	
Fischamend	5347	25,03	16,2	330	1335	82	288	8	2580	2322	1512	-	-	
Gramatneusiedl	3139	6,73	6,73	466	892	133	160	5	1491	1448	482	-	-	
Himberg	7276	47,61	46,42	157	2910	63	486	15	3425	3111	2029	-	-	
Klein-Neusiedl	902	5,96	5,95	152	313	53	59	3	422	410	107	-	-	
Lanzendorf	1711	4,54	4,54	377	595	131	86	7	845	847	593	-	-	
Leopoldsdorf	5039	6,96	7	720	1800	257	307	11	2557	2688	1396	-	-	
Maria-Lanzendorf	2108	1,69	1,69	1247	719	425	140	6	977	1037	941	-	-	
Moosbrunn	1716	16,9	16,9	102	653	39	89	2	862	845	179	-	-	
Rauchenwarth	707	13,49	13,24	53	285	22	74	1	379	367	53	-	-	
Schwadorf	2048	11,39	10,09	203	648	64	121	4	991	921	5933	-	-	
Schwechat	17674	44,83	39,79	444	3555	89	1687	31	8149	5775	21495	14583	850	
Zwölfaxing	1679	6,76	6,76	248	614	91	109	3	830	815	875	-	-	
Gesamt	53275	208,15	190,73	279	15461	81	3783	102	25438	22337	36378	92903*	783	
südl. Wiener Umland	359813	1734,32	1130,19	318	111078	98	29265	939	168895	152892	145344	339902	806	
Niederösterreich	1653691	19186	11615,75	142	591433	51	146674	x	777902	220056	105594	1465923	887	
Wien	194746	31,82	31,39	6120	12958	413	8362	215	77396	69744	54759	77124	407	
	89806	7,4	7,4	12136	3732	504	9443	294	40559	34892	94335	47616	540	
	103225	19,24	15,14	5365	4758	314	7485	250	44536	41632	64469	39422	388	
	98391	32,07	31,65	3068	15575	492	6730	179	42835	37688	48767	61673	637	
	94170	8,1	8,1	11626	6958	859	5310	149	39401	39057	32101	39208	425	
	97342	23,26	22,8	4185	6931	304	3938	118	41596	38471	28736	43670	459	
Wiener Süden	677680	121,89	116,48	5560	50912	437	41268	1205	286323	261484	323167	308713	476	
Wien	1840226	414,87	320,54	4436	164746	514	139523	4352	776453	85790	265176	848493	472	
Untersuchungsgebiet	1037493	1856,21	1246,67	559	161990	130	70533	2144	455218	414376	468511	648615	641	

Tabelle 3: Statistische Eckdaten des Gerichtsbezirks Schwechat und der Bezirke Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering auf Gemeindebasis (Quellen: Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016), Anm.: aus Datenschutzgründen sind Werte <= 5 nicht aussagekräftig; Der Dauersiedlungsraum für die Bezirke Wien wurde durch die Gesamtfläche abzüglich der Gewässerflächen berechnet; Die Bevölkerungszahlen für Wien sind aus 2015, Planungsgebiet ist grau hinterlegt. *Kfz-Zulassungsdaten sind nur für die Zulassungsstellen Wien-Umgebung und Schwechat verfügbar

Der Gerichtsbezirk Schwechat bildet einen Sonderfall des Untersuchungsgebiets. Da der übergeordnete Gesamtbezirk Wien-Umgebung durch die Stadt Wien in einen nördlichen und einen südlichen Teil getrennt ist und sich diese Arbeit mit dem Südraum Wien beschäftigt, wird der nördliche Teil und der Gerichtsbezirk Purkersdorf vom Untersuchungsgebiet ausgegrenzt (vgl. Bundesministerium für Justiz 2016). Des Weiteren verfügt die Stadt Schwechat über eine eigene Kfz-Zulassungsstelle, weshalb für sie eigene Kfz-Daten verfügbar sind (siehe Tabelle 3). Eine genaue Betrachtung zeigt, dass auf der vergleichsweise kleinen Fläche eine hohe Anzahl an Personen wohnt (256 Ew./km²). Zwar gibt es hier eine hohe Anzahl an AuspendlerInnen, diese werden jedoch von den EinpendlerInnen übertroffen, was wiederum auf einen attraktiven Wirtschaftsstandort schließen lässt.

Mit Abstand die höchsten Werte in allen Bereichen erzielen die Bezirke Wiens. Lediglich der Motorisierungsgrad ist mit einem Durchschnittswert von 476 Kfz/1.000 Ew. hier am niedrigsten.

Im Vergleich mit den Bundesländern Niederösterreich und Wien deuten die Daten des Untersuchungsgebiets auf eine Gunstlage hin. Obwohl nur 9% der Bundesländerflächen betrachtet werden, wohnen hier 30% der Bevölkerung und Erwerbstätigen und 25% der Arbeitsstätten sind hier angesiedelt (siehe Tabelle 3). Zusätzlich bildet der hohe Motorisierungsgrad dieser Region einen Hinweis auf einen potentiell intensiven motorisierten Individualverkehr im südlichen Wiener Umland.

Auch die Untersuchungen und Planungen der Behörden stützen diese Vermutungen. In Wien wird die City-Erweiterung maßgeblich in Richtung Süden bzw. Süd-Osten betrieben und auch Arbeits- und Betriebszonen sollen hier in Zukunft weiter forciert werden (vgl. Stadt Wien 2014a: 67). Auf Niederösterreichischer Seite ist das Bild noch eindeutiger. Das südliche Wiener Umland weist bereits aktuell eine einzigartige Betriebsdichte auf (vgl. Land Niederösterreich 2005: 33). Eben dieser Raum, vor allem die Bezirkshauptstädte, wurde im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (Burgenland, Niederösterreich und Wien), als Entwicklungsschwerpunkte und -achsen identifiziert (vgl. PGO 2011: 49). Interessanterweise wurde die Region zwischen den Bezirkshauptstädten des südlichen Wiener Umlands als „Raum in 'Achsenzwischenräumen' mit besonderer Bedeutung für die künftige regionale Entwicklung“ (PGO 2011: 49) ausgewiesen. Das Untersuchungsgebiet dürfte sich somit nicht nur aktuell in einer guten Lage befinden, sondern auch künftig hohes Potential für die räumliche Entwicklung der Region bieten.

Bevölkerungsentwicklung absolut						
Bezirk	Gemeinde	1981	1991	2001	2011	2016
B a d e n	Alland	1895	2065	2409	2456	2591
	Altenmarkt an der Triesting	1733	2060	2052	2170	2225
	Bad Vöslau	10524	11055	10998	11316	11701
	Baden	23140	23488	24502	25093	25698
	Berndorf	8160	8264	8642	8810	9048
	Blumau-Neurißhof	1250	1294	1657	1825	1828
	Ebreichsdorf	5607	7353	8788	9976	10651
	Enzesfeld-Lindabrunn	3298	3589	4020	4163	4238
	Furth an der Triesting	753	745	795	825	849
	Günselsdorf	1426	1458	1768	1752	1744
	Heiligenkreuz	1105	1324	1331	1558	1587
	Hernstein	1191	1305	1421	1495	1540
	Hirtenberg	2147	2088	2270	2668	2578
	Klausen-Leopoldsdorf	1166	1169	1386	1617	1646
	Kottingbrunn	3999	5317	6585	7473	7409
	Leobersdorf	3486	3751	4149	4717	4924
	Mitterndorf an der Fischa	893	1055	1448	2138	2469
	Oberwaltersdorf	2030	2416	3340	3975	4341
	Pfaffstätten	2449	2461	2571	3457	3507
	Pottendorf	5328	5482	5930	6387	6816
	Pottenstein	2688	2671	2905	2982	2912
	Reisenberg	1107	1186	1404	1566	1655
	Schönau an der Triesting	1289	1502	1769	2130	2101
	Seibersdorf	1019	1176	1283	1424	1448
	Sooß	935	866	1093	1115	1059
	Tattendorf	981	1016	1206	1321	1455
	Teesdorf	1332	1314	1341	1738	1761
Traiskirchen	14063	13852	15672	17729	18585	
Trumau	1933	2199	2507	3436	3629	
Weissenbach an der Triesting	1446	1904	1650	1727	1741	
Gesamt		108373	115425	126892	139039	143736
B r u c k a n d e r L e i t h a	Au am Leithagebirge	812	888	909	922	945
	Bad Deutsch-Altenburg	1243	1275	1375	1433	1629
	Berg	637	648	674	737	867
	Bruck an der Leitha	7179	7259	7311	7648	7887
	Enzersdorf an der Fischa	1995	2447	2663	2959	3111
	Göttlesbrunn-Arbesthal	1104	1209	1311	1379	1401
	Götzendorf an der Leitha	1373	1670	1867	2053	2117
	Hainburg an der Donau	5731	5752	5651	5906	6382
	Haslau-Maria Ellend	993	1089	1312	1855	1942
	Hof am Leithagebirge	1172	1309	1376	1470	1525
	Höflein	1031	1023	1149	1204	1240
	Hundsheim	558	569	544	606	585
	Mannersdorf am Leithagebirge	3861	3796	3731	3839	3992
	Petronell-Carnuntum	1241	1202	1158	1192	1254
	Prellenkirchen	1226	1266	1285	1448	1539
	Rohrau	1258	1224	1455	1544	1609
	Scharndorf	973	997	1046	1140	1161
	Sommerein	1522	1640	1753	1932	1967
	Trautmannsdorf an der Leitha	2316	2529	2686	2785	2815
	Wolfsthal	723	711	750	858	1001
Gesamt		36948	38503	40006	42910	44969

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Baden und Bruck an der Leitha auf Gemeindebasis absolut zwischen 1981 und 2016 (Quelle: Statistik Austria 2016)

Bevölkerungsentwicklung absolut						
Bezirk	Gemeinde	1981	1991	2001	2011	2016
M ö d l i n g	Achau	942	1062	1153	1219	1402
	Biedermannsdorf	1859	2668	2904	2864	2945
	Breitenfurt bei Wien	3641	4777	5323	5850	5868
	Brunn am Gebirge	7975	8573	9422	11308	11679
	Gaaden	1000	1211	1435	1625	1625
	Gießhübl	1459	1609	1597	2154	2301
	Gumpoldskirchen	2978	2982	3233	3634	3837
	Guntramsdorf	6090	6977	8421	8949	9264
	Hennersdorf	1006	1483	1418	1450	1521
	Hinterbrühl	3989	4150	4020	4040	4024
	Kaltenleutgeben	2552	5699	2985	3330	3307
	Laab im Walde	615	910	1144	1141	1159
	Laxenburg	1861	2605	2736	2778	2859
	Maria Enzersdorf	9148	8594	8202	8627	8777
	Mödling	19276	20290	20405	20411	20739
	Münchendorf	1152	1690	2229	2613	2958
	Perchtoldsdorf	13451	14051	14011	14531	14975
	Vösendorf	3703	3744	4899	6245	6743
	Wiener Neudorf	7933	8385	8428	8826	9201
Wienerwald	1553	1996	2409	2491	2649	
	Gesamt	92183	103456	106374	114086	117833
G B S c h w e c h a t	Ebergassing	2746	2880	3449	3880	3929
	Fischamend	4239	4417	4419	4798	5347
	Gramatneusiedl	2071	2176	2243	2929	3139
	Himberg	4981	5173	5423	6671	7276
	Klein-Neusiedl	915	864	854	798	902
	Lanzendorf	1124	1341	1464	1664	1711
	Leopoldsdorf	2413	2627	3436	4780	5039
	Maria-Lanzendorf	1107	1487	1894	2069	2108
	Moosbrunn	1278	1466	1522	1632	1716
	Rauchenwarth	468	514	602	658	707
	Schwadorf	1488	1692	1768	1918	2048
	Schwechat	14834	14669	15286	16529	17674
	Zwölfaxing	1182	1371	1458	1572	1679
	Gesamt	38846	40677	43818	49898	53275
	südl. Wiener Umland	276350	298061	317090	345933	359813
	Niederösterreich	1427849	1473813	1545804	1614693	1653691
Favoriten	Wien	147101	147636	150648	177989	194746
Landstrasse		85887	84336	81287	84527	89806
Leopoldstadt		95892	93542	90922	96113	103225
Liesing		72998	81853	84716	94456	98391
Meidling		79408	79610	78275	88503	94170
Simmering		66026	67045	76901	91087	97342
		Wiener Süden	547312	554022	562749	632675
	Wien	1531346	1539848	1550261	1714227	1840226
	Untersuchungsgebiet	823662	852083	879839	978608	1037493

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Mödling, Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering und des Gerichtsbezirks Schwechat auf Gemeindebasis absolut zwischen 1981 und 2016 (Quellen: Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016)

Die Bevölkerungsdaten in den Tabellen 4 und 5 belegen ein kontinuierliches Wachstum der betrachteten Gemeinden. Aber auch die Bundesländer Niederösterreich und Wien sind im betrachteten Zeitraum stetig gewachsen. Erst die Betrachtung der relativen Bevölkerungsentwicklung (s. Tabellen 6 und 7) machen die Dynamik des Untersuchungsgebietes deutlich.

Bevölkerungsentwicklung relativ (Index 1981 = 100)						
Bezirk	Gemeinde	1981	1991	2001	2011	2016
B a d e n	Alland	100	109,0	127,1	129,6	136,7
	Altenmarkt an der Triesting	100	118,9	118,4	125,2	128,4
	Bad Vöslau	100	105,0	104,5	107,5	111,2
	Baden	100	101,5	105,9	108,4	111,1
	Berndorf	100	101,3	105,9	108,0	110,9
	Blumau-Neurißhof	100	103,5	132,6	146,0	146,2
	Ebreichsdorf	100	131,1	156,7	177,9	190,0
	Enzesfeld-Lindabrunn	100	108,8	121,9	126,2	128,5
	Furth an der Triesting	100	98,9	105,6	109,6	112,7
	Günselsdorf	100	102,2	124,0	122,9	122,3
	Heiligenkreuz	100	119,8	120,5	141,0	143,6
	Hernstein	100	109,6	119,3	125,5	129,3
	Hirtenberg	100	97,3	105,7	124,3	120,1
	Klausen-Leopoldsdorf	100	100,3	118,9	138,7	141,2
	Kottingbrunn	100	133,0	164,7	186,9	185,3
	Leobersdorf	100	107,6	119,0	135,3	141,3
	Mitterndorf an der Fischa	100	118,1	162,2	239,4	276,5
	Oberwaltersdorf	100	119,0	164,5	195,8	213,8
	Pfaffstätten	100	100,5	105,0	141,2	143,2
	Pottendorf	100	102,9	111,3	119,9	127,9
	Pottenstein	100	99,4	108,1	110,9	108,3
	Reisenberg	100	107,1	126,8	141,5	149,5
	Schönau an der Triesting	100	116,5	137,2	165,2	163,0
	Seibersdorf	100	115,4	125,9	139,7	142,1
	Sooß	100	92,6	116,9	119,3	113,3
	Tattendorf	100	103,6	122,9	134,7	148,3
	Teesdorf	100	98,6	100,7	130,5	132,2
	Traiskirchen	100	98,5	111,4	126,1	132,2
	Trumau	100	113,8	129,7	177,8	187,7
	Weissenbach an der Triesting	100	131,7	114,1	119,4	120,4
Gesamt		100	106,5	117,1	128,3	132,6
B r u c k a n d e r L e i t h a	Au am Leithagebirge	100	109,4	111,9	113,5	116,4
	Bad Deutsch-Altenburg	100	102,6	110,6	115,3	131,1
	Berg	100	101,7	105,8	115,7	136,1
	Bruck an der Leitha	100	101,1	101,8	106,5	109,9
	Enzersdorf an der Fischa	100	122,7	133,5	148,3	155,9
	Göttlesbrunn-Arbesthal	100	109,5	118,8	124,9	126,9
	Götzendorf an der Leitha	100	121,6	136,0	149,5	154,2
	Hainburg an der Donau	100	100,4	98,6	103,1	111,4
	Haslau-Maria Ellend	100	109,7	132,1	186,8	195,6
	Hof am Leithagebirge	100	111,7	117,4	125,4	130,1
	Höflein	100	99,2	111,4	116,8	120,3
	Hundsheim	100	102,0	97,5	108,6	104,8
	Mannersdorf am Leithagebirge	100	98,3	96,6	99,4	103,4
	Petronell-Carnuntum	100	96,9	93,3	96,1	101,0
	Prellenkirchen	100	103,3	104,8	118,1	125,5
	Rohrau	100	97,3	115,7	122,7	127,9
	Scharndorf	100	102,5	107,5	117,2	119,3
	Sommerein	100	107,8	115,2	126,9	129,2
	Trautmannsdorf an der Leitha	100	109,2	116,0	120,3	121,5
	Wolfsthal	100	98,3	103,7	118,7	138,5
Gesamt		100	104,2	108,3	116,1	121,7

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Baden und Bruck an der Leitha auf Gemeindebasis relativ (Index 1981 = 100) zwischen 1981 und 2016 (Quelle: Statistik Austria 2016)

Bevölkerungsentwicklung relativ (Index 1981 = 100)							
Bezirk	Gemeinde	1981	1991	2001	2011	2016	
M ö d l i n g	Achau	100	112,7	122,4	129,4	148,8	
	Biedermannsdorf	100	143,5	156,2	154,1	158,4	
	Breitenfurt bei Wien	100	131,2	146,2	160,7	161,2	
	Brunn am Gebirge	100	107,5	118,1	141,8	146,4	
	Gaaden	100	121,1	143,5	162,5	162,5	
	Gießhübl	100	110,3	109,5	147,6	157,7	
	Gumpoldskirchen	100	100,1	108,6	122,0	128,8	
	Guntramsdorf	100	114,6	138,3	146,9	152,1	
	Hennersdorf	100	147,4	141,0	144,1	151,2	
	Hinterbrühl	100	104,0	100,8	101,3	100,9	
	Kaltenleutgeben	100	223,3	117,0	130,5	129,6	
	Laab im Walde	100	148,0	186,0	185,5	188,5	
	Laxenburg	100	140,0	147,0	149,3	153,6	
	Maria Enzersdorf	100	93,9	89,7	94,3	95,9	
	Mödling	100	105,3	105,9	105,9	107,6	
	Münchendorf	100	146,7	193,5	226,8	256,8	
	Perchtoldsdorf	100	104,5	104,2	108,0	111,3	
	Vösendorf	100	101,1	132,3	168,6	182,1	
	Wiener Neudorf	100	105,7	106,2	111,3	116,0	
	Wienerwald	100	128,5	155,1	160,4	170,6	
	Gesamt	100	112,2	115,4	123,8	127,8	
G B S c h w e c h a t	Ebergassing	100	104,9	125,6	141,3	143,1	
	Fischamend	100	104,2	104,2	113,2	126,1	
	Gramatneusiedl	100	105,1	108,3	141,4	151,6	
	Himberg	100	103,9	108,9	133,9	146,1	
	Klein-Neusiedl	100	94,4	93,3	87,2	98,6	
	Lanzendorf	100	119,3	130,2	148,0	152,2	
	Leopoldsdorf	100	108,9	142,4	198,1	208,8	
	Maria-Lanzendorf	100	134,3	171,1	186,9	190,4	
	Moosbrunn	100	114,7	119,1	127,7	134,3	
	Rauchenwarth	100	109,8	128,6	140,6	151,1	
	Schwadorf	100	113,7	118,8	128,9	137,6	
	Schwechat	100	98,9	103,0	111,4	119,1	
	Zwölfaxing	100	116,0	123,4	133,0	142,0	
		Gesamt	100	104,7	112,8	128,5	137,1
	südl. Wiener Umland		100	106,9	113,4	124,2	129,8
Niederösterreich		100	103,2	108,3	113,1	115,8	
Favoriten	Wien	100	100,4	102,4	121,0	132,4	
Landstrasse		100	98,2	94,6	98,4	104,6	
Leopoldstadt		100	97,5	94,8	100,2	107,6	
Liesing		100	112,1	116,1	129,4	134,8	
Meidling		100	100,3	98,6	111,5	118,6	
Simmering		100	101,5	116,5	138,0	147,4	
		Wiener Süden	100	101,7	103,8	116,4	123,8
Wien		100	100,6	101,2	111,9	120,2	
Untersuchungsgebiet		100	104,3	108,6	120,3	126,0	

Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Mödling, Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering und des Gerichtsbezirks Schwechat auf Gemeindebasis relativ (Index 1981 = 100) zwischen 1981 und 2016 (Quellen: Statistik Austria 2016; Statistik 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016)

Während Die Bevölkerung Niederösterreichs um 16% und jene Wiens um 20% wuchs, nahm die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet seit 1981 um 26% zu. Besondere Höchstwerte erzielten die Bezirke Baden, Schwechat, Favoriten, Leopoldstadt und Simmering. Als Sonderfälle sind weiters die Gemeinden Mitterndorf an der Fischa, Oberwaltersdorf, Haslau-Maria Ellend, Münchendorf, Leopoldsdorf und Maria-Lanzendorf zu bezeichnen. Diese haben sich in den vergangenen 35 Jahren verdoppelt.

Bezirk	Gemeinde	Erwerbstätige			AuspendlerInnen			EinpenderInnen			Motorisierungsgrad [Kfz/1.000 Ew]		
		2001*	2011	2013	2001	2011	2013	2001	2011	2013	2008	2012	2015
B a d e n	Alland	1172	1212	1269	941	1039	1061	509	544	554	-	-	-
	Altenmarkt an der Triesting	884	946	961	781	809	792	117	158	167	-	-	-
	Bad Vöslau	5316	5001	5110	4416	4461	4478	1837	2229	2470	-	-	-
	Baden	11661	10985	11222	7461	7907	7971	11473	12299	12229	-	-	-
	Berndorf	4210	3975	4022	2616	2931	3017	2339	2409	2251	-	-	-
	Blumau-Neurißhof	873	907	908	921	1066	1032	65	71	98	-	-	-
	Ebreichsdorf	4672	5027	5094	3842	4473	4481	1712	1950	2025	-	-	-
	Enzesfeld-Lindabrunn	2064	1963	2001	1862	1940	2001	744	906	1024	-	-	-
	Furth an der Triesting	392	408	420	357	374	386	24	19	34	-	-	-
	Günselsdorf	925	882	894	957	943	927	306	332	337	-	-	-
	Heiligenkreuz	699	712	690	646	671	643	165	268	299	-	-	-
	Hernstein	704	758	767	684	734	746	142	107	97	-	-	-
	Hirtenberg	1035	1097	1069	863	1089	1052	936	738	829	-	-	-
	Klausen-Leopoldsdorf	734	854	887	675	852	885	47	88	101	-	-	-
	Kottingbrunn	3399	3664	3657	3308	3766	3710	973	1587	1582	-	-	-
	Leobersdorf	2087	2230	2356	1662	1975	1973	1952	2291	2434	-	-	-
	Mitterndorf an der Fischa	765	1129	1211	812	1163	1273	188	84	96	-	-	-
	Oberwaltersdorf	1850	2094	2186	1592	1933	1980	812	927	1018	-	-	-
	Pfaffstätten	1257	1665	1715	1246	1776	1802	410	388	412	-	-	-
	Pottendorf	2845	3043	3087	2295	2893	2828	568	682	727	-	-	-
	Pottenstein	1426	1380	1373	1174	1308	1293	676	617	668	-	-	-
	Reisenberg	743	803	850	704	787	839	87	128	143	-	-	-
	Schönau an der Triesting	950	1092	1096	930	1163	1108	554	456	500	-	-	-
	Seibersdorf	671	713	716	587	654	632	726	530	476	-	-	-
	Sooß	567	536	533	491	490	482	174	137	191	-	-	-
	Tattendorf	680	703	738	640	696	689	134	260	284	-	-	-
Teesdorf	676	904	944	588	852	883	600	753	732	-	-	-	
Traiskirchen	8398	8714	8780	6361	7832	7941	5381	3967	4128	-	-	-	
Trumau	1330	1774	1768	1149	1660	1691	616	940	767	-	-	-	
Weissenbach an der Triesting	829	848	862	575	686	643	634	712	815	-	-	-	
Gesamt	63814	66019	67186	51136	58923	59239	34901	36577	37488	733	767	780	
B r u c k a n d e r L e i t h a	Au am Leithagebirge	437	490	476	407	453	445	65	81	73	-	-	-
	Bad Deutsch-Altenburg	662	674	682	621	642	628	328	286	271	-	-	-
	Berg	335	304	306	331	336	334	160	22	23	-	-	-
	Bruck an der Leitha	3582	3565	3560	2302	2567	2527	3680	4020	3798	-	-	-
	Enzersdorf an der Fischa	1373	1524	1569	1394	1521	1515	614	581	578	-	-	-
	Göttlesbrunn-Arbesthal	680	730	724	608	643	617	133	171	170	-	-	-
	Götzendorf an der Leitha	940	1011	1003	903	1034	1022	188	142	180	-	-	-
	Hainburg an der Donau	2683	2441	2386	1671	1807	1831	1057	1123	952	-	-	-
	Haslau-Maria Ellend	643	919	959	663	995	1031	70	83	79	-	-	-
	Hof am Leithagebirge	694	722	736	638	672	694	138	255	247	-	-	-
	Höflein	588	634	632	541	615	607	65	99	105	-	-	-
	Hundsheim	254	270	265	272	296	287	4	4	8	-	-	-
	Mannersdorf am Leithagebirge	1762	1775	1853	1374	1579	1620	713	565	606	-	-	-
	Petronell-Carnuntum	560	559	587	532	517	550	124	228	115	-	-	-
	Prellenkirchen	585	670	683	540	692	677	59	47	67	-	-	-
	Rohrau	685	791	803	670	803	779	63	76	85	-	-	-
	Scharndorf	518	559	569	545	608	623	44	53	53	-	-	-
Sommerein	893	1023	994	877	990	960	438	509	393	-	-	-	
Trautmannsdorf an der Leitha	1362	1437	1436	1326	1372	1341	136	192	189	-	-	-	
Wolfsthal	352	355	361	352	363	365	100	116	106	-	-	-	
Gesamt	19588	20453	20584	16567	18505	18453	8179	8653	8098	794	836	848	

Tabelle 8: Entwicklung der Erwerbstätigen, Aus- und EinpendlerInnen und des Motorisierungsgrades auf Gemeindebasis (2001-2013) (Quellen: Statistik Austria 2009; Statistik Austria 2013; Statistik Austria 2013a; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016b; Statistik Austria 2016c) *Berechnung mittels Erwerbspersonen abzüglich erstmals Arbeit suchenden

Bezirk	Gemeinde	Erwerbstätige			AuspendlerInnen			EinpendllerInnen			Motorisierungsgrad [Kfz/1.000 Ew]		
		2001*	2011	2013	2001	2011	2013	2001	2011	2013	2008	2012	2015
M ö d l i n g	Achau	590	621	686	605	619	656	461	518	607	-	-	-
	Biedermannsdorf	1567	1453	1395	1653	1453	1406	2958	3329	2696	-	-	-
	Breitenfurt bei Wien	2561	2658	2714	2617	2768	2752	575	702	671	-	-	-
	Brunn am Gebirge	4901	5681	5794	4629	5733	5841	5595	6008	6321	-	-	-
	Gaaden	720	812	807	733	843	836	158	197	179	-	-	-
	Gießhübl	789	1039	1097	996	1204	1273	181	205	204	-	-	-
	Gumpoldskirchen	1608	1792	1879	1460	1649	1717	1561	3206	2404	-	-	-
	Guntramsdorf	4580	4463	4575	4026	4106	4089	3733	3778	5589	-	-	-
	Hennersdorf	792	763	741	897	836	780	191	287	375	-	-	-
	Hinterbrühl	1943	1827	1849	1965	1876	1879	1047	1130	1077	-	-	-
	Kaltenleutgeben	1542	1674	1701	1605	1804	1761	161	162	226	-	-	-
	Laab im Walde	536	531	560	623	576	581	178	195	211	-	-	-
	Laxenburg	1378	1315	1383	1417	1276	1343	1770	1977	2826	-	-	-
	Maria Enzersdorf	3741	3679	3751	3467	3677	3706	4205	5854	5020	-	-	-
	Mödling	10370	9636	9728	8116	8022	7928	11986	13146	13224	-	-	-
	Münchendorf	1160	1350	1474	1174	1380	1453	296	331	439	-	-	-
	Perchtoldsdorf	6659	6462	6591	5936	5988	6076	3417	4075	4121	-	-	-
	Vösendorf	2653	3230	3518	2274	3218	3448	7784	6567	6947	-	-	-
Wiener Neudorf	4640	4242	4183	4284	4126	4109	10182	13364	10047	-	-	-	
Wienerwald	1227	1246	1261	1177	1247	1229	89	172	196	-	-	-	
Gesamt	53957	54474	55687	49654	52401	52863	56528	65203	63380	777	829	848	
G B S c h w e c h a t	Ebergassing	1927	1912	1930	1463	1753	1751	637	633	783	-	-	-
	Fischamend	2279	2407	2580	1851	2220	2322	911	1412	1512	-	-	-
	Gramatneusiedl	1153	1464	1491	1026	1452	1448	535	485	482	-	-	-
	Himberg	2686	3244	3425	2143	2993	3111	1693	2163	2029	-	-	-
	Klein-Neusiedl	428	391	422	423	386	410	194	100	107	-	-	-
	Lanzendorf	717	847	845	704	861	847	502	494	593	-	-	-
	Leopoldsdorf	1772	2464	2557	1779	2652	2688	1094	1318	1396	-	-	-
	Maria-Lanzendorf	1051	990	977	1103	1060	1037	427	941	941	-	-	-
	Moosbrunn	783	829	862	780	859	845	184	167	179	-	-	-
	Rauchenwarth	299	362	379	314	371	367	36	55	53	-	-	-
	Schwadorf	928	935	991	784	890	921	638	6938	5933	-	-	-
	Schwechat	8026	7885	8149	4703	5675	5775	20423	21704	21495	823	865	850
	Zwölfaxing	717	808	830	702	831	815	836	818	875	-	-	-
	Gesamt	22766	24538	25438	17775	22003	22337	28110	37228	36378	810	777	783
südl. Wiener Umland		160125	165484	168895	135132	151832	152892	127718	147661	145344	778	802	815
Niederösterreich		720548	766073	777902	x	221374	220056	x	107127	105594	829	876	896
Favoriten	Wien	77200	75153	77396	56768	67615	69744	47080	53233	54759	422	426	407
Landstrasse		43223	38944	40559	31320	33861	34892	67149	90635	94335	545	551	540
Leopoldstadt		48045	41805	44536	37864	39148	41632	40544	55902	64469	404	403	388
Liesing		43275	42495	42835	33485	37579	37688	49160	49937	48767	633	640	637
Meidling		40558	38191	39401	33058	38290	39057	26813	30586	32101	426	437	425
Simmering		41177	41156	41596	30479	37997	38471	23620	28210	28736	457	465	459
Wiener Süden		293478	277744	286323	222974	254490	261484	254366	308503	323167	481	487	476
Wien		808169	767549	776453	642512	92531	85790	812443	303939	265176	482	488	472
Untersuchungsgebiet		453603	443228	455218	358106	406322	414376	382084	456164	630	645	645	

Tabelle 9: Entwicklung der Erwerbstätigen, Aus- und EinpendlerInnen und des Motorisierungsgrades auf Gemeindesbasis (2001 – 2013)
 (Quellen: Statistik Austria 2009; Statistik Austria 2013; Statistik Austria 2013a; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016b; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016)
 *Berechnung mittels Erwerbspersonen abzüglich erstmals Arbeit suchenden

Bemerkenswert ist zudem das Verhältnis der Entwicklung von Erwerbstätigen zu jenen der PendlerInnen. Die Tabellen 8 und 9 zeigen, dass seit 2001 eine moderate Zunahme bzw. teilweise Abnahme der Erwerbstätigen im Untersuchungsgebiet stattgefunden hat. Im selben Zeitraum nahm die Anzahl der PendlerInnen durchwegs und zum Teil markant zu. Die Mobilität der Erwerbstätigen und SchülerInnen hat in den letzten 15 Jahren also zugenommen. Wird in diese Überlegung die Historie des Motorisierungsgrades miteinbezogen, wird eine weitere Diskrepanz innerhalb des Untersuchungsgebietes deutlich. Während dieser im südlichen Wiener Umland (Ausnahme Gerichtsbezirk Schwechat) stetig zunahm, ist sowohl in Wien allgemein, als auch im Wiener Süden speziell eine Abnahme des selben festzustellen. Die Bevölkerung des Wiener Südens und des Bezirks Schwechat dürften ihre Arbeits- und Schulwege somit zunehmend öffentlich oder in Fahrgemeinschaften zurücklegen.

1.3.2 Verkehrliche Situation

Das Untersuchungsgebiet ist bereits gut mit hochrangiger Infrastruktur erschlossen (siehe Abbildungen 5 und 6). Es wird von 6 Autobahnen, 6 Bahnlinien, 5 U-Bahn-Linien und einer Vielzahl von Bundesstraßen sowie Straßenbahnen durchkreuzt. Nichtsdestotrotz gibt es hier sowohl regionale Differenzen, als auch Unterschiede zwischen IV- und ÖV-Infrastruktur-Angebot. Während das IV-Netz durchwegs dicht ist und mit abnehmender Entfernung zu Wien immer mehr Tangentialverbindungen die Radialerschließungen ergänzen (vor allem durch S1 und A23), baut das ÖV-Netz primär auf Radialverbindungen, welche erst in Wien (in erster Linie durch die U- und Straßenbahnen) tangential ergänzt werden. Es fällt ebenso auf, dass die Südachse (Mödling – Baden) relativ dicht mit ÖV-Verkehrsmitteln (Südbahn, Aspang Bahn, Badner Bahn und Pottendorfer Linie) erschlossen ist. Wohingegen östlich die Flughafen-Schnellbahn und die Ostbahn nach Bruck an der Leitha viel Raum frei lassen.

Ein Vergleich dieses Angebots mit den Alltagswegen in Richtung Wien zeigt, dass dieses nicht direkt mit der potentiellen Nachfrage korreliert (vgl. Stadt Wien 2014a: 89). Entlang der Südachse nimmt der Verflechtungsgrad mit der Stadt Wien im Raum Baden auf unter 33% ab, um weiter südlich nochmals zuzunehmen. Hier würde die Aspangbahn anschließen, diese wird zur Zeit allerdings kaum frequentiert (vgl. ÖBB Personenverkehr AG 2016). Zusätzlich ist erkennbar, dass östlich der Pottendorfer Linie ein durchwegs hoher Verflechtungsgrad bis kurz vor Bratislava besteht.

Hochrangige Individualverkehrsverbindungen im südlichen Wiener Raum



Abbildung 5: Hochrangige Individualverkehrsverbindungen im südlichen Wiener Raum (Stand 2016) (Datengrundlagen: Land Niederösterreich und BEV 2016a; Eigene Darstellung)

Gleisgebundene öffentliche Verkehrsverbindungen im südlichen Wiener Raum

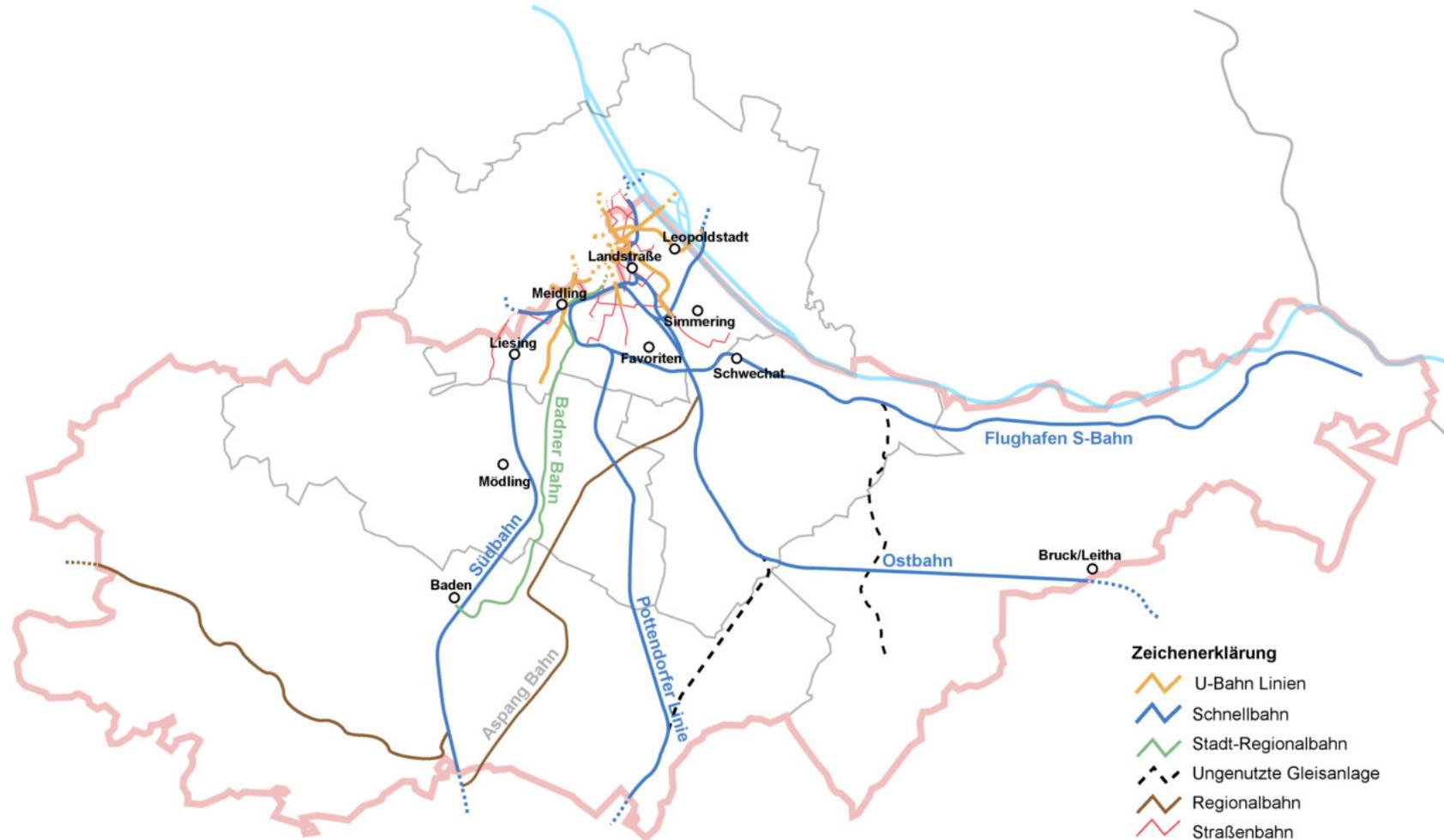


Abbildung 6: Gleisgebundene öffentliche Verkehrsverbindungen im südlichen Wiener Raum (Stand 2016) (Datengrundlagen: Stadt Wien 2016; VOR 2016; Eigene Darstellung)

Um abschätzbar zu machen, wie gut das ÖV-Angebot im Untersuchungsgebiet ist, wurden die Gemeinden am 27.09.2016 auf folgende Kriterien untersucht (siehe Tabellen 10 und 11):

- Vorhandensein eines Bahnhofes
- Streckenkilometer [km]/Dauersiedlungsraum [km²]
- Züge pro Tag und 1.000 EinwohnerInnen

Bezirk	Gemeinde	Bevölkerung 2016	Dauersiedlungsraum [km ²]	Gemeinde mit Bahnhof	Linien	Züge/Tag (0 – 24 Uhr)	Streckenkilometer	Züge/1.000Ew	Streckenkilometer/Dauersiedlungsraum
Baden	Alland	2591	18,4	-	-	0	0	0	0
	Altenmarkt an der Triesting	2225	23,93	-	R	0	9,3	0	0,39
	Bad Vöslau	11701	17,07	+	S1/S3/S4/R	146	1,9	12,5	0,11
	Baden	25698	20,23	+	WLB/S1/S3/S4/R	339	6,4	13,2	0,32
	Berndorf	9048	10,29	+	R	29	5,3	3,2	0,52
	Blumau-Neurißhof	1828	3,22	-	-	0	0	0	0
	Ebreichsdorf	10651	40,17	+	S60/REX/R	72	6,1	6,8	0,15
	Enzesfeld-Lindabrunn	4238	6,8	+	R	29	3,6	6,8	0,53
	Furth an der Triesting	849	9,21	-	R	0	0,3	0	0,03
	Günselsdorf	1744	6,61	-	-	0	1,9	0	0,29
	Heiligenkreuz	1587	8,3	-	-	0	0	0	0
	Hernstein	1540	9,08	-	-	0	0	0	0
	Hirtenberg	2578	1,12	+	R	29	1,5	11,2	1,38
	Klausen-Leopoldsdorf	1646	10,62	-	-	0	0	0	0
	Kottingbrunn	7409	11,18	+	S1/S3/S4	66	2,7	8,9	0,24
	Leobersdorf	4924	10,54	+	S1/S3/S4/R	191	3,6	38,8	0,34
	Mitterndorf an der Fischa	2469	10,66	-	-	0	0	0	0
	Oberwaltersdorf	4341	13,02	+	R	14	2,8	3,2	0,22
	Pfaffstätten	3507	5,27	+	S1/S3/S4(WLB)	66	2,4	18,8	0,45
	Pottendorf	6816	30,07	+	S60/R	34	5,2	5,0	0,17
	Pottenstein	2912	7,78	+	R	29	5,9	10,0	0,76
	Reisenberg	1655	17,79	-	-	0	0	0	0
	Schönau an der Triesting	2101	7,45	-	-	0	3,3	0	0,45
	Seibersdorf	1448	18,5	-	-	0	0	0	0
	Sooß	1059	2,7	-	S1/S3/S4/R	0	1,2	0	0,43
	Tattendorf	1455	14,09	+	R	14	2,3	9,6	0,16
Teesdorf	1761	7,12	+	R	14	1,4	8,0	0,20	
Traiskirchen	18585	28,39	+	WLB/R	163	10,8	8,8	0,38	
Trumau	3629	18,2	+	R	14	1,9	3,9	0,11	
Weissnabach an der Triesting	1741	6,31	+	R	15	1,7	8,6	0,28	
Gesamt	143736	394,12	17	WLB/S1/S3/S4/S60/REX/R	1347	81,5	9,4	0,21	
Bruck an der Leitha	Au am Leithagebirge	945	10,69	-	-	0	0	0	0
	Bad Deutsch-Altenburg	1629	12,17	+	S7/R	44	4,0	27,0	0,33
	Berg	867	7,8	-	-	0	0	0	0
	Bruck an der Leitha	7887	22,88	+	S60/REX/R	121	5,4	15,3	0,23
	Enzersdorf an der Fischa	3111	27,25	-	-	0	5,4	0	0,20
	Göttlesbrunn-Arbesthal	1401	21,74	-	-	0	0	0	0
	Götzendorf an der Leitha	2117	24,41	+	S60/REX/R	65	5,8	30,7	0,24
	Hainburg an der Donau	6382	11,37	+	S7/R	35	5,7	5,5	0,50
	Haslau-Maria Ellend	1942	12,72	+	S7	34	7,3	17,5	0,57
	Hof am Leithagebirge	1525	19,16	-	-	0	0	0	0
	Höflein	1240	14	-	-	0	0	0	0
	Hundsheim	585	8,28	-	-	0	0	0	0
	Mannersdorf am Leithagebirge	3992	17,73	-	-	0	4,0	0	0,23
	Petronell-Camuntum	1254	14,59	+	S7/R	44	4,2	35,1	0,29
	Prellenkirchen	1539	38,49	-	-	0	0	0	0
	Rohrau	1609	18,72	-	-	0	0	0	0
	Schamdorf	1161	19,98	+	S7	33	6,9	28,4	0,35
	Sommerein	1967	26,27	-	-	0	0	0	0
	Trautmannsdorf an der Leitha	2815	32,36	+	S60/R	54	7,8	19,2	0,24
	Wolfsthal	1001	10,77	+	S7/R	22	2,4	22,0	0,23
Gesamt	44969	371,38	9	S7/S60/REX/R	452	58,9	10,1	0,16	

Tabelle 10: Versorgung mit öffentlicher Verkehrsinfrastruktur auf Gemeindebasis (Stichtag: 27.09.2016) für die Bezirke Baden und Bruck an der Leitha (Stand 2016) (Quellen: Statistik Austria 2015; ÖBB Personenverkehr AG 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016)

Die Zahlen untermauern die Primärstellung der Südachse im südlichen Wiener Umland. Die Bezirke Baden und Mödling werden an Wochentagen von 1347 bzw. 1335 Zügen zwischen 00:00 Uhr und 24:00 Uhr

frequentierte. Schlusslicht bildet der Gerichtsbezirk Schwechat mit 377 Züge/Wochentag und 7,1 Zügen pro 1.000 EinwohnerInnen. Bruck an der Leitha dürfte hier aufgrund der Nähe zu Bratislava und den damit einhergehenden Zugverbindungen eine Sonderstellung östlich von Schwechat einnehmen.

Bezirk	Gemeinde	Bevölkerung 2016	Dauersiedlungsraum [km²]	Gemeinde mit Bahnhof	Linien	Züge/Tag (0 – 24 Uhr)	Streckenkilometer	Züge/1.000Ew	Streckenkilometer/Dauersiedlungsraum
Mödling	Achau	1402	11,87	+	S60/R	35	7,6	25,0	0,64
	Biedermannsdorf	2945	8,95	+	R	12	0,6	4,1	0,07
	Breitenfurt bei Wien	5868	12,94	-	-	0	0	0	0
	Brunn am Gebirge	11679	7,26	+	S1/S2/S3/R	159	1,5	13,6	0,20
	Gaaden	1625	4,99	-	-	0	0	0	0
	Gießhübl	2301	2,09	-	-	0	0	0	0
	Gumpoldskirchen	3837	6,37	+	S1/S3/S4/R	72	2,6	18,8	0,41
	Guntramsdorf	9264	14,7	+	WLB/S1/S3/S4/R	228	6,2	24,6	0,42
	Hennersdorf	1521	5,44	+	S60/R	35	1,5	23,0	0,28
	Hinterbrühl	4024	6,18	-	-	0	0	0	0
	Kaltenleutgeben	3307	5,06	-	-	0	0	0	0
	Laab im Walde	1159	3,71	-	-	0	0	0	0
	Laxenburg	2859	10,59	+	R	12	2,8	4,2	0,26
	Maria Enzersdorf	8777	4,67	-	S1/S2/S3/R	0	0,8	0	0,18
	Mödling	20739	6,89	+	S1/S2/S3/S4/R	225	2,9	10,8	0,42
	Münchendorf	2958	19,99	+	S60/R	35	6,2	11,8	0,31
	Perchtoldsdorf	14975	9,94	+	S1/S2/S3/S4	153	1,8	10,2	0,18
	Vösendorf	6743	10,47	+	WLB(S60)	204	4,9	30,3	0,46
	Wiener Neudorf	9201	6,04	+	WLB	177	4,2	19,2	0,69
	Wienerwald	2649	15,81	-	-	0	0	0	0
Gesamt		117833	173,96	11	WLB/S1/S2/S3/S4/S60/R	1335	43,4	11,3	0,25
Schwechat	Ebergassing	3929	15,42	-	S60/REX/R	0	0,9	0	0,06
	Fischamend	5347	16,2	+	S7/R	45	8,4	8,4	0,52
	Gramatneusiedl	3139	6,73	+	S60/REX/R	123	2,8	39,2	0,42
	Himberg	7276	46,42	+	S60/R	54	8,3	7,4	0,18
	Klein-Neusiedl	902	5,95	-	-	0	2,2	0	0,36
	Lanzendorf	1711	4,54	+	S60/R	54	3,0	31,6	0,67
	Leopoldsdorf	5039	7	-	-	0	0	0	0
	Maria-Lanzendorf	2108	1,69	+	R	12	1,0	5,7	0,60
	Moosbrunn	1716	16,9	-	-	0	0	0	0
	Rauchenwarth	707	13,24	-	-	0	0	0	0
	Schwadorf	2048	10,09	-	-	0	2,0	0	0,20
	Schwechat	17674	39,79	+	S7/R	89	15,4	5,0	0,39
	Zwölfaxing	1679	6,76	-	-	0	0	0	0
	Gesamt		53275	190,73	6	S7/S60/REX/R	377	44,1	7,1
	südl. Wiener Umland	359813	1130,19	43	WLB/S1/S2/S3/S4/S7/S60/REX/R	3511	227,9	9,8	0,20
Favoriten	Wien	194746	31,39	+	U1/WLB/O/1/6/18/62/67/S1/S2/S3/S4/S60/S80/REX/R	3327	36,3	17,1	1,16
Landstrasse		89806	7,4	+	U3/U4/D/O/1/18/71/CAT/S1/S2/S3/S4/S7/S80/R	3246	21,2	36,1	2,86
Leopoldstadt		103225	15,14	+	U1/U2/O/1/2/5/31/S1/S2/S3/S4/S7/S80/REX/R	3005	19,6	29,1	1,29
Liesing		98391	31,65	+	U6/WLB/60/S1/S2/S3/S4/S60/R	1248	19,6	12,7	0,62
Meidling		94170	8,1	+	U4/U6/WLB/62/S1/S2/S3/S4/S60/S80/REX/R	2230	22,5	23,7	2,78
Simmering		97342	22,8	+	U3/6/71/S7/S80/REX/R	1514	24,1	15,6	1,06
		Wiener Süden	677680	116,48	6	U1/U2/U3/U4/U6/WLB/D/O/1/2/5/6/18/31/60/62/67/71/CAT/S1/S2/S3/S4/S7/S60/S80/REX/R	14570	143,3	21,5
	Untersuchungsgebiet	1037493	1246,67	49	s. südl. Wiener Umland + Wiener Süden	18081	371,1	17,4	0,30

Tabelle 11: Versorgung mit öffentlicher Verkehrsinfrastruktur auf Gemeindebasis (Stichtag: 27.09.2016) für die Bezirke Mödling, Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering und den Gerichtsbezirk Schwechat (Stand 2016) (Quellen: Statistik Austria 2015; ÖBB Personenverkehr AG 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016)

Im Vergleich dazu verkehren im Wiener Süden zwischen 12,9 Züge/1.000Ew in Liesing und 36,8 Züge/1.000Ew im Bezirk Landstrasse. Während also in Niederösterreich die gleisgebundene ÖV-Versorgung von Süd nach Ost abnimmt, tut sie dies im Wiener Süden vom Zentrum zu den Außenbezirken hin.

Ein weiterer interessanter Fakt ist, dass obwohl lediglich 7,1 Züge/1.000Ew im Gerichtsbezirk Schwechat verkehren, der Bezirk über 0,2 Streckenkilometer/Dauersiedlungsraum verfügt. In Baden fahren über 0,19 Streckenkilometer/Dauersiedlungsraum täglich 3,5 mal so viele Züge. Dies liegt jedoch nicht nur an der höheren Taktung der Fahrpläne in Baden. Auch die viel höhere Anzahl an Streckenkilometern, welche in diesem großflächigen Bezirk verlegt sind, beeinflussen dieses Ergebnis. Noch deutlicher wird der Unterschied zwischen Süd und Ost bei der Betrachtung des Bezirks Mödling, welcher, wie auch Schwechat, direkt an den Wiener Süden angrenzt und über ähnlich viel Dauersiedlungsraum verfügt. Hier bewegen sich 11,3 Züge/1.000Ew auf 42,6 Streckenkilometern.

Um herauszufinden welche Verbindungen (Stadt-Region, Region-Stadt, Stadt-Stadt, Region-Region, radial oder tangential) im Allgemeinen und im Individualverkehr speziell von Bedeutung sind, werden nun sowohl die Verkehrsauslastungen, als auch die Pendelbeziehungen betrachtet.

Die Zahlen der ASFINAG-Dauerzählstellen auf den Autobahnen zeigten für August 2016 ein aussagekräftiges Bild (siehe Abbildung 7).

Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen des Untersuchungsgebietes

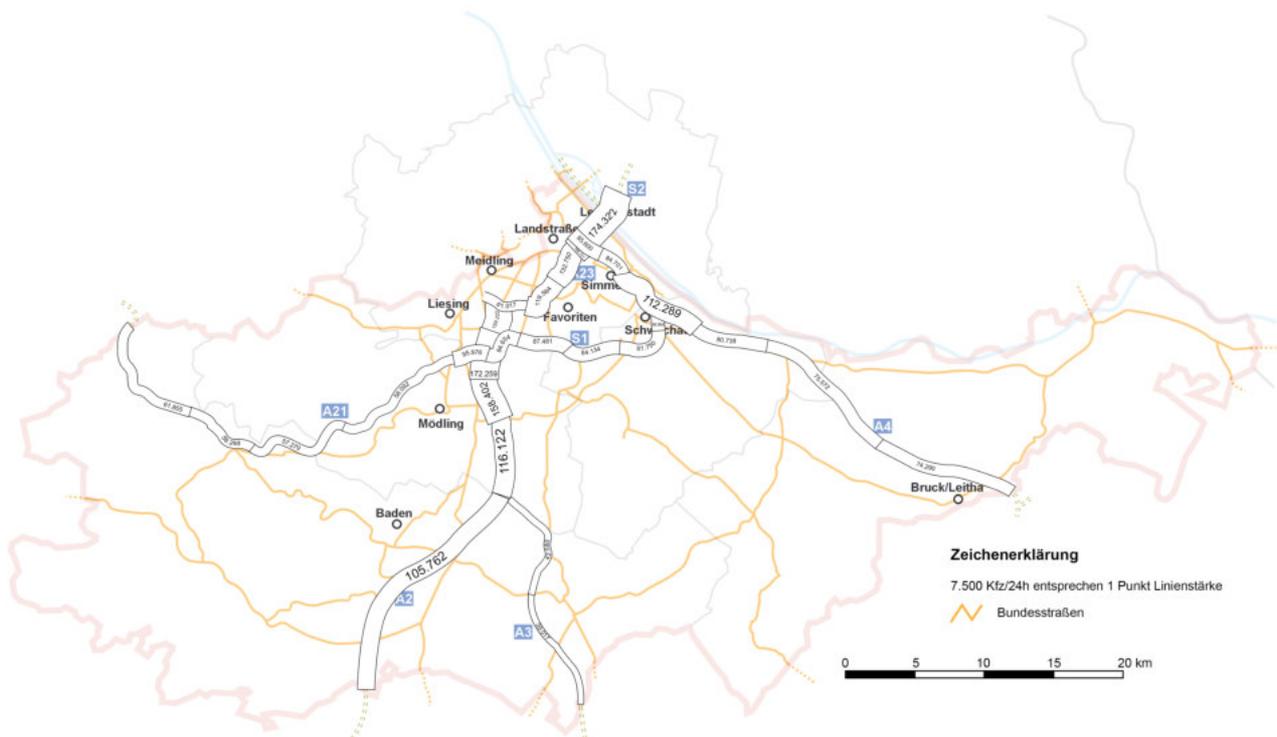


Abbildung 7: Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen des Untersuchungsgebietes (Datengrundlage: ASFINAG 2016; Land Niederösterreich und BEV 2016a; Eigene Darstellung)

So kann allgemein festgehalten werden, dass an jedem Knotenpunkt die Anzahl der Kfz in den Richtungen West-Ost bzw. Südwest-Nordost zunimmt. Eine Analyse der Pendelbeziehungen (s. Abbildungen 8-13 und Tabellen 12-17) zeigt weitere Differenzierungspunkte innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Insgesamt pendelten 2014 115.629 Personen zwischen dem Industrieviertel und Wien (vgl. Seissler 2016: 29). Wobei die Zahl der PendlerInnen nach Wien (65 %) deutlich überwiegt. Eine regionale Betrachtung der Pendelströme (siehe Tabellen 12-17) weist für jeden Bezirk ein gemeinsames Merkmal auf: Die meisten Pendelbezüge liegen meist innerhalb des jeweiligen Bezirks. Eine weitere Gemeinsamkeit besteht darin, dass, aus allen betrachteten Bezirken, die geringste Anzahl der PendlerInnen nach Bruck an der Leitha pendelt. Abseits davon zeigt sich im südlichen Wiener Umland, dass die nächstintensiven Verkehrsverflechtungen eines Bezirks meist mit Wien vorliegen.

Pendelbewegungen im Untersuchungsgebiet (Stand 2013)

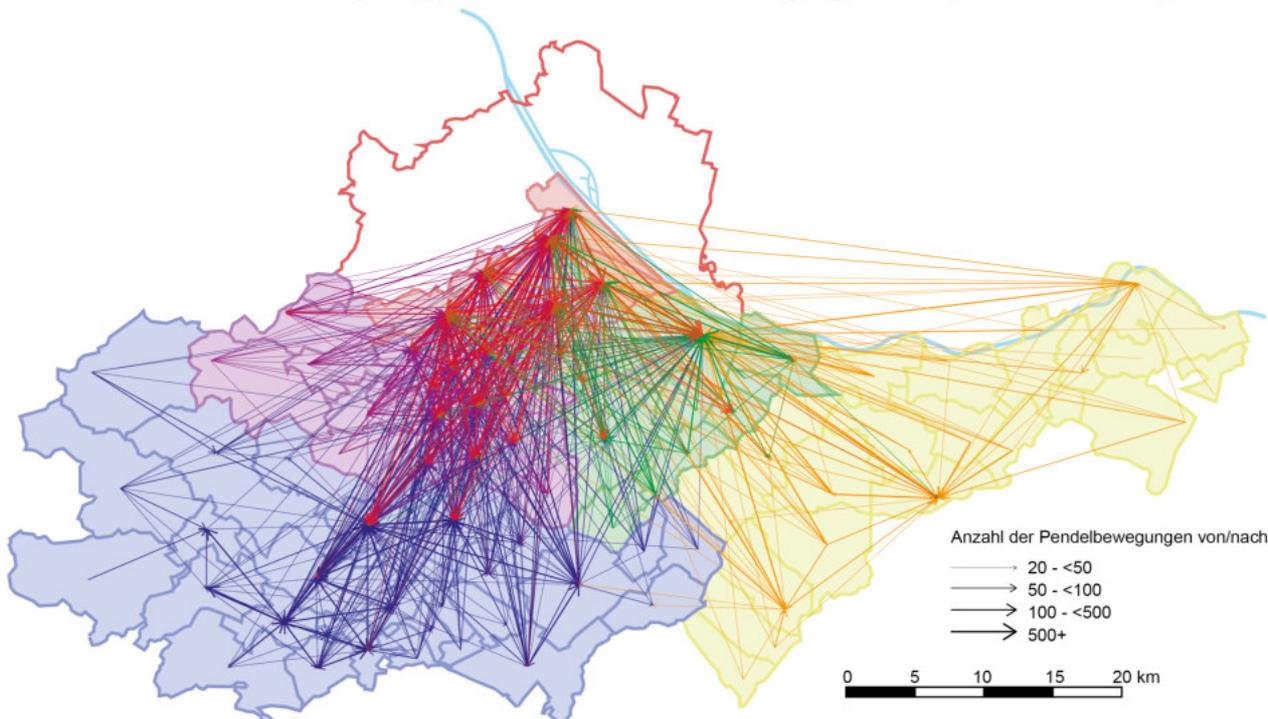


Abbildung 8: Pendelbewegungen im Untersuchungsgebiet (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)

Pendelbewegungen des Bezirks Baden (Stand 2013)

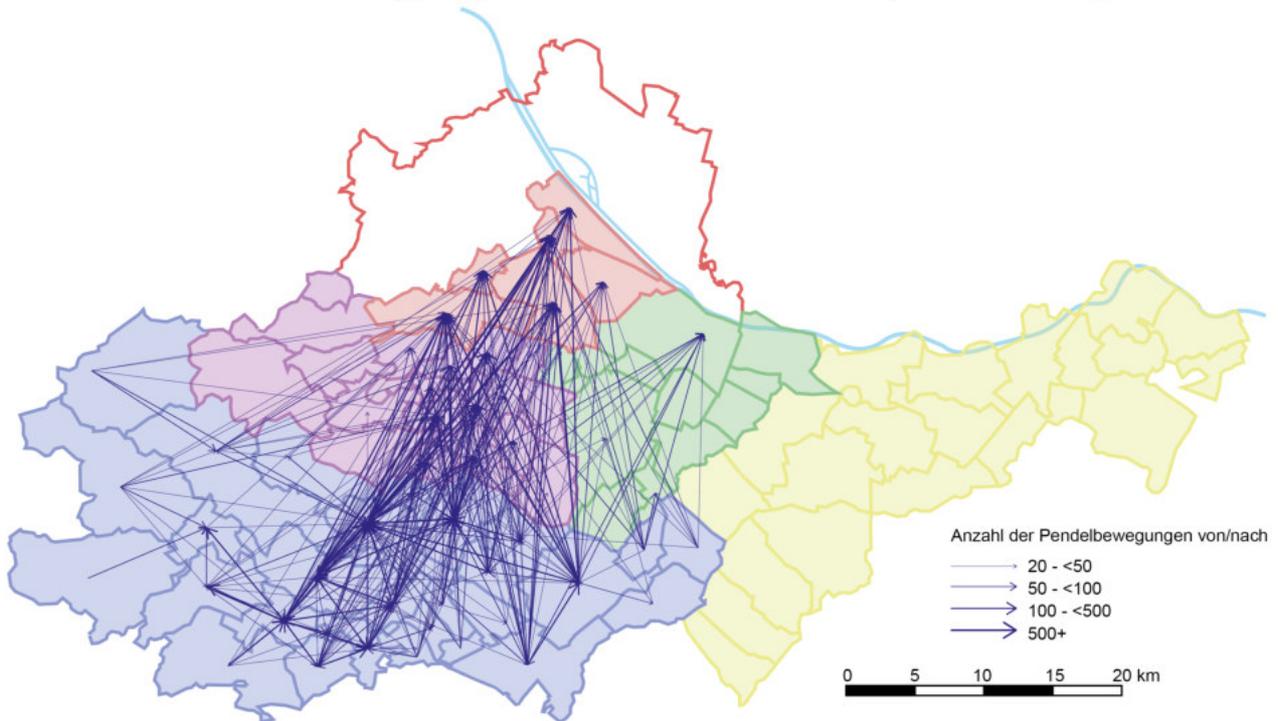


Abbildung 9: Pendelbewegungen des Bezirks Baden (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)

Pendelbewegungen des Bezirks Bruck/Leitha (Stand 2013)

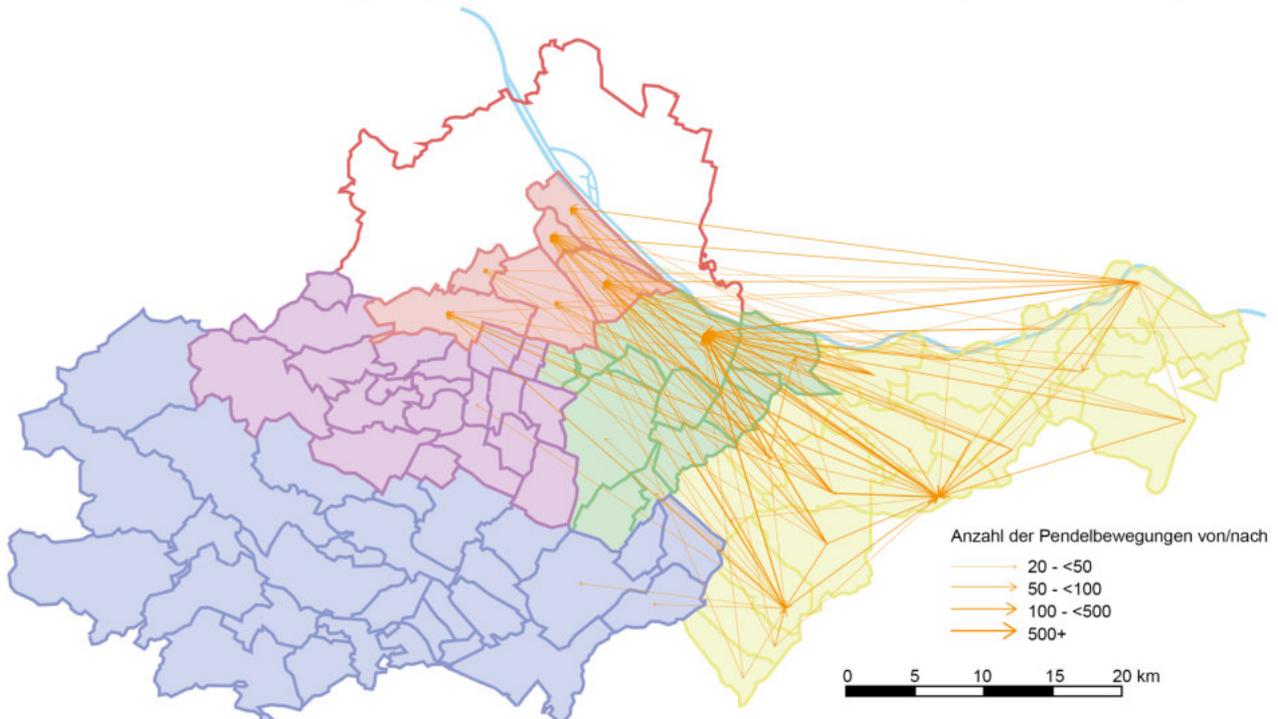


Abbildung 10: Pendelbewegungen des Bezirks Bruck/Leitha (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)

Pendelbewegungen des Bezirks Mödling (Stand 2013)

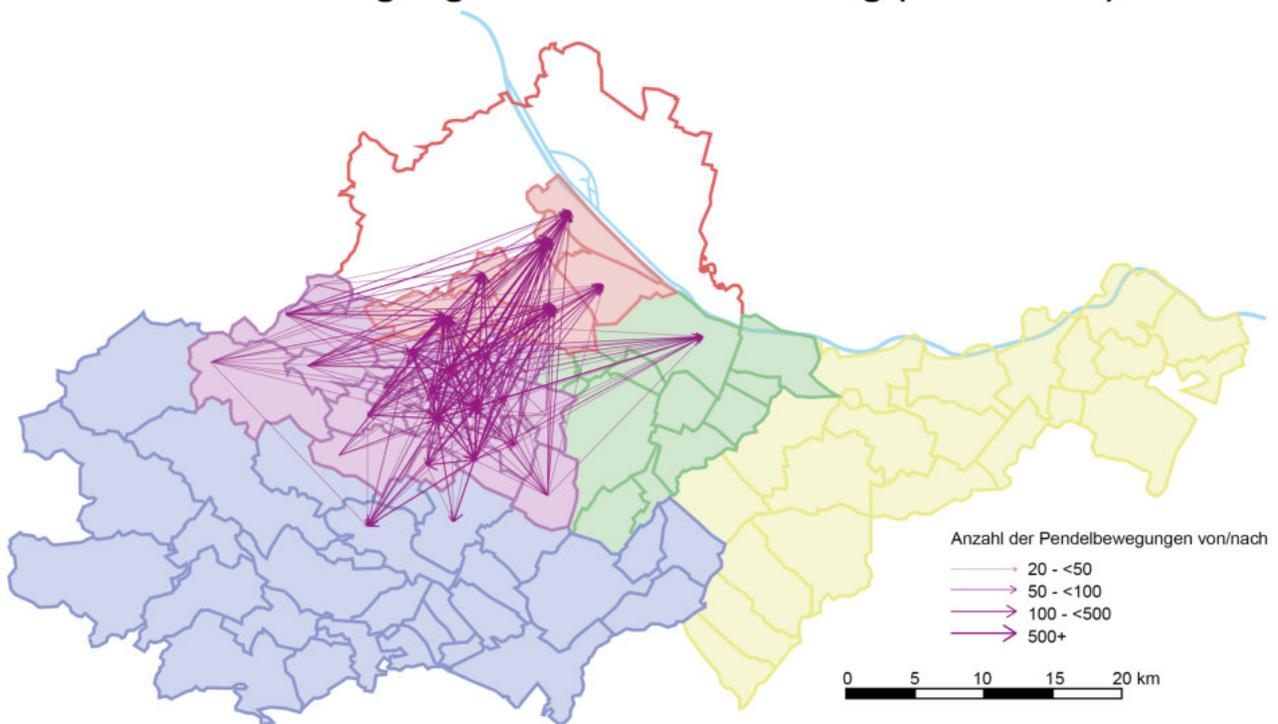


Abbildung 11: Pendelbewegungen des Bezirks Mödling (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)

Pendelbewegungen des Gerichtsbezirks Schwechat (Stand 2013)

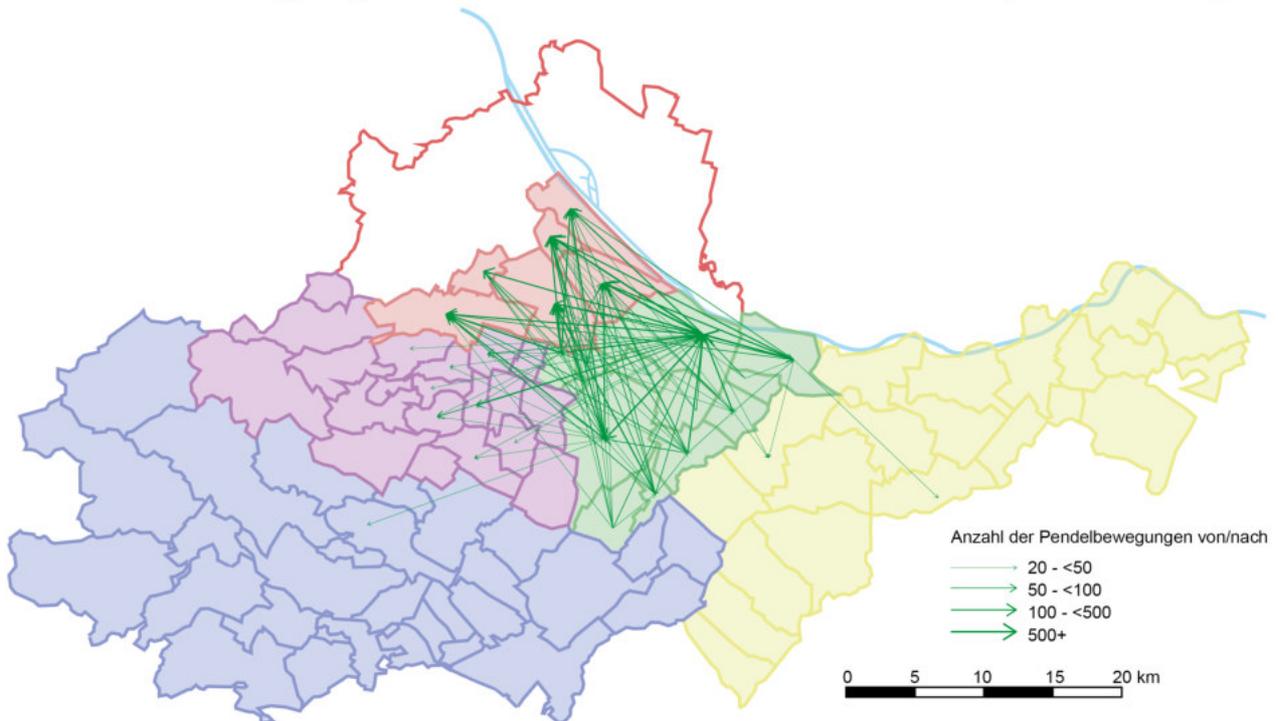


Abbildung 12: Pendelbewegungen des Gerichtsbezirks Schwechat (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)

Pendelbewegungen der Bezirke Wiens (Stand 2013)

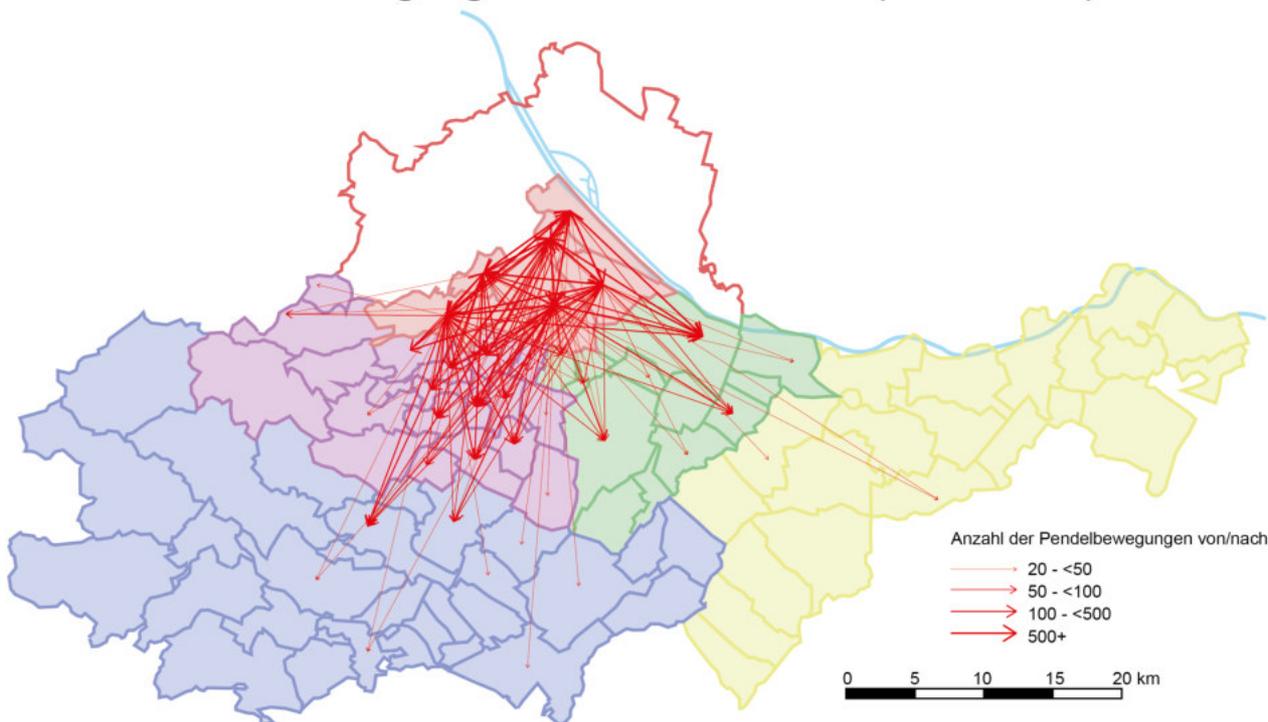


Abbildung 13: Pendelbewegungen der Bezirke Wiens (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)

Allgemein stellen die Gemeinden Baden, Brunn am Gebirge, Guntramsdorf, Mödling, Vösendorf, Wiener Neudorf und Schwechat überregionale Einpendelgemeinden (= EinpendlerInnen > AuspendlerInnen) in der unmittelbaren Umgebung Wiens dar.

Im Wiener Süden ist es, wahrscheinlich aufgrund der hohen räumlichen Dichte, deutlich schwieriger ein klar differenziertes Bild der Pendelbeziehungen darzustellen (siehe Tabellen 12-17). Generell kann festgestellt werden, dass eine Großzahl der PendlerInnen innerhalb Wiens bleibt. Zweitrangig bestehen klare Ausbildungs- und Arbeitsbeziehungen mit dem Bezirk Mödling. Aber es werden auch viele Wege in die Gemeinden Baden, Traiskirchen, Himberg, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Schwadorf und Schwechat zurückgelegt. Gleichzeitig ist die Zahl der Personen, welche aus dem südlichen Wiener Umland in den Süden Wien pendelt beinahe genau so groß, wie jene, die in die restlichen 17 Bezirke pendelt. Dies ist ein Hinweis auf die hohen räumlichen und funktionalen Verflechtungen dieser beiden Gebietseinheiten.

Diese Feststellungen decken sich mit den Schwerpunkten der Wirtschaftsstandorte und den Verkehrsauslastungen, welche bereits behandelt wurden. Während Baden vergleichsweise stark auf den Bezirk Mödling und Wien, und Bruck/Leitha maßgeblich auf Schwechat und Wien ausgerichtet sind, haben die Bezirke in Nähe der Bundeslandsgrenze (Mödling, Liesing, Favoriten, Simmering, Schwechat) zunehmend tangentielle Pendelbeziehungen.

Im Ganzen zeigt diese Betrachtung, dass die IV-Infrastruktur im südlichen Wiener Umland weit ausgebaut

ist und sowohl schnelle, als auch kurze Tangential- und Radialwege ermöglicht. Im Gegensatz dazu erweist sich das hochrangige ÖV-Netz, vor allem in tangentialen Verbindungen, in diesem Gebiet allerdings als lückenhaft. Obwohl die Bezirke Mödling und Baden weiterhin die größten EinwohnerInnenzahlen im südlichen Wiener Umland besitzen und auch wirtschaftliche Schwerpunkte bilden, nahm das EinwohnerInnenwachstum in den Bezirken Wien-Umgebung, Simmering und Favoriten gerade in den letzten Jahren markant zu. Dieser Bedeutungsgewinn und das Potential der Region wurde von Seiten der Planungsbehörden auch bereits erkannt. Diese Erkenntnisse werden zur folgenden Abgrenzung des Planungsgebiets herangezogen.

Bezirk	von/nach	Alland	Altenmarkt an der Triesting	Bad Vöslau	Baden	Bernsdorf	Blumau-Neurifhof	Ebreichsdorf	Enzesfeld-Lindabrunn	Furth an der Triesting	Günselsdorf	Heiligenkreuz	Hernstein	Hirtenberg	Klausen-Leopoldsdorf	Kottingbrunn	Leobersdorf	Mitterndorf an der Fischta	Oberwaltersdorf	Pfaffstätten	Pottendorf	Pottenstein	Reisenberg	Schönau an der Triesting	Seibersdorf	Sooß	Tattendorf	Teesdorf	Traiskirchen	Trumau	Weissenbach an der Triesting	Gesamt
	Alland	360	x	x	81	x	x	x	x	x	x	28	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	212
	Altenmarkt an der Triesting	40	312	x	32	31	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	30	x	x	x	x	x	x	x	x	57	267
	Bad Vöslau	x	x	1172	603	100	x	22	42	x	x	x	x	28	x	136	102	x	x	x	x	x	x	x	28	x	25	148	x	x	1367	
	Baden	21	x	202	3878	69	x	42	27	x	x	37	x	26	x	76	83	x	68	75	24	x	x	x	30	22	370	30	x	1283		
	Berndorf	x	x	88	235	1298	x	x	77	x	x	x	32	70	x	203	125	x	x	x	152	x	x	x	x	x	x	62	x	102	1242	
	Blumau-Neurifhof	x	x	x	67	x	84	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	43	x	x	52	x	x	277	
	Ebreichsdorf	x	x	x	164	x	x	1055	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	53	x	69	x	x	x	x	x	x	98	41	x	592	
	Enzesfeld-Lindabrunn	x	x	44	125	108	x	x	384	x	x	x	x	60	x	72	141	x	x	x	23	x	x	x	x	x	x	41	x	x	690	
	Furth an der Triesting	x	x	x	x	x	x	x	x	107	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	30	x	x	x	x	x	x	x	x	x	76	187
	Günselsdorf	x	x	23	56	x	x	x	x	x	147	x	x	x	x	x	55	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	48	x	x	302	
	Heiligenkreuz	x	x	x	55	x	x	x	x	x	x	176	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	113	
	Hernstein	x	x	x	48	100	x	x	x	x	x	x	141	x	x	27	26	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	301	
	Hirtenberg	x	x	46	80	85	x	x	46	x	x	x	x	154	x	47	55	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	21	x	x	434	
	Klausen-Leopoldsdorf	59	x	x	53	x	x	x	x	x	x	x	x	x	148	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	178	
	Kottingbrunn	x	x	207	383	69	x	x	30	x	31	x	x	23	x	575	145	x	22	x	x	x	x	x	x	x	x	87	x	x	1110	
	Leobersdorf	x	x	57	180	82	x	x	50	x	20	x	x	38	x	96	567	x	x	x	x	x	x	27	x	x	x	53	x	x	699	
	Mitterndorf an der Fischta	x	x	x	x	x	x	31	x	x	x	x	x	x	x	x	x	109	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	106	
	Oberwaltersdorf	x	x	x	160	x	x	21	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	439	x	x	x	x	x	x	x	x	105	21	x	413	
	Pfaffstätten	x	x	30	287	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	275	x	x	x	x	x	x	x	83	x	x	469	
	Pottendorf	x	x	20	93	x	x	136	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	579	x	x	x	x	x	x	51	29	x	445	
	Pottenstein	x	x	31	77	200	x	x	26	x	x	x	x	x	x	39	36	x	x	x	x	306	x	x	x	x	x	27	x	70	588	
	Reisenberg	x	x	x	21	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	145	x	x	x	x	x	x	x	80	
	Schönau an der Triesting	x	x	31	93	22	x	x	x	x	26	x	x	x	x	36	58	x	x	x	x	x	x	202	x	x	x	23	x	x	361	
	Seibersdorf	x	x	x	20	x	x	37	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	196	x	x	x	x	x	114	
	Sooß	x	x	177	30	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	153	x	x	x	x	177	
	Tattendorf	x	x	x	45	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	197	x	34	x	170	
	Teesdorf	x	x	x	78	x	x	x	x	x	21	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	25	173	50	x	294	
	Traiskirchen	x	x	102	796	34	x	42	x	x	26	x	x	x	x	51	43	x	70	76	28	x	x	x	x	x	22	1935	54	x	1446	
	Trumau	x	x	x	83	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	24	x	x	x	x	x	x	x	x	112	331	x	321	
	Weissenbach an der Triesting	x	x	x	32	67	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	42	x	x	x	x	x	x	x	286	264
	Gesamt	120	0	1058	3977	967	0	331	298	0	124	65	32	245	0	783	869	0	237	151	121	277	0	27	43	58	69	1465	175	305	14502	
	Au am Leithagebirge	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	39
	Bad Deutsch-Altenburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Berg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Bruck an der Leitha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	31
	Enzersdorf an der Fischta	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	24
	Göttlesbrunn-Arbesthal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Götzendorf an der Leitha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	28
	Hainburg an der Donau	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Haslau-Maria Ellend	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	26
	Hof am Leithagebirge	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Höflein	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Hundsheim	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Mannersdorf am Leithagebirge	x	x	x	x	x	x	20	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	21	x	x	x	x	x	x	82
	Petronell-Carnuntum	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Prellenkirchen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Rohrau	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Schamdorf	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Sommerein	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Trautmannsdorf an der Leitha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Wolfsthal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Gesamt	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	230

Tabelle 12: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 1(Quelle: Statistik Austria 2016)

Ebergassing	Fischamend	Gramatneusiedl	Himberg	Klein-Neusiedl	Lanzendorf	Leopoldsdorf	Maria-Lanzendorf	Moosbrunn	Rauchenwarth	Schwadorf	Schwechat	Zwölfaxing	Gesamt	südl. Wiener Umland	Niederösterreich	Favoriten	Landstrasse	Leopoldsdorf	Liesing	Meidling	Simmering	Wiener Süden	Wien	Untersuchungsgebiet	anderes Bundesland	Ausland
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	411	512	41	34	31	58	x	x	164	345	575	32	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	350	432	x	21	x	21	x	x	42	188	392	8	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	35	1981	2426	114	145	111	154	91	35	650	1306	2631	117	10	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	107	x	107	2792	3647	228	353	234	278	189	83	1365	3218	4157	272	21
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1550	1970	1970	39	47	50	114	28	24	302	580	1852	88	4
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	414	569	x	x	x	45	x	x	45	205	459	29	3	
x	x	x	x	38	x	x	x	x	x	x	94	x	132	1415	1798	225	230	136	288	106	95	1080	1884	2495	232	6
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	873	1141	1141	33	56	34	49	x	25	197	384	1070	52	3
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	187	249	x	x	x	x	x	x	x	0	44	187	6	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	427	523	x	25	x	30	x	x	x	55	169	482	31	2
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	239	286	x	x	27	33	x	x	x	60	201	299	12	2
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	361	464	x	x	x	21	x	x	21	136	382	11	0	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	534	661	21	x	x	38	x	x	59	187	593	40	2	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	291	435	21	x	x	40	x	x	61	266	352	19	2	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20	x	1592	1922	84	119	65	124	73	43	508	997	2100	95	10	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	995	1265	45	42	30	59	33	x	209	409	1204	62	1	
x	x	x	50	33	x	x	x	x	x	x	55	x	138	350	491	39	71	34	61	24	54	283	524	633	44	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	27	x	742	903	59	77	48	97	62	29	372	720	1114	72	2	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	755	877	36	48	30	46	33	x	193	467	948	47	6	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	50	x	837	1211	103	92	65	145	57	37	499	964	1336	253	8	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	697	826	x	x	x	36	x	x	36	180	733	33	1	
x	x	x	34	x	x	x	x	x	x	x	40	x	74	208	327	29	58	x	47	x	40	174	344	382	20	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	469	613	x	26	22	36	x	x	84	231	553	31	1	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	166	258	x	21	x	24	x	x	45	182	211	60	1	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	234	266	x	x	x	x	x	x	0	95	234	14	0	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	256	337	x	21	x	40	x	x	61	167	317	17	1	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	413	524	25	x	x	26	x	x	51	211	464	17	2	
x	x	x	22	x	x	21	x	x	x	x	77	x	120	3586	4111	234	239	162	396	154	92	1277	2303	4863	209	13
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	25	x	25	713	837	50	58	36	84	32	29	289	492	1002	64	4
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	324	397	x	x	x	21	x	x	21	142	345	14	2	
0	0	84	93	0	0	21	0	0	0	0	530	0	728	24162	30956	1426	1783	1115	2411	882	586	8203	17541	32365	2001	110
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	20	x	20	150	202	x	21	x	x	x	x	21	123	171	55	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	74	x	74	212	282	x	x	x	x	x	25	25	190	237	56	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	63	110	x	x	x	x	x	x	0	75	63	60	0	0
x	27	x	x	x	x	x	x	x	x	x	278	x	305	627	869	67	143	83	78	43	87	501	1066	1128	322	2
x	50	x	x	x	x	x	x	x	x	32	283	x	365	525	614	55	82	50	35	22	89	333	603	858	40	2
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	84	x	84	192	245	x	34	x	x	x	24	58	207	250	34	2
27	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	83	x	110	271	376	46	51	28	44	20	58	247	414	518	37	0
x	25	x	x	x	x	x	x	x	x	x	230	x	255	530	719	38	94	59	21	24	56	292	621	822	206	2
x	20	x	x	x	x	x	x	x	x	x	128	x	148	212	266	43	82	38	32	20	84	299	532	511	19	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	45	x	45	197	293	x	26	x	x	x	x	26	192	223	63	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	75	x	75	237	288	x	22	x	x	x	24	46	161	283	42	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	23	x	23	88	109	x	x	x	x	x	x	0	84	88	27	0
x	36	x	25	34	x	x	x	x	x	x	114	x	209	589	716	47	74	43	65	21	54	304	574	893	103	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	72	x	72	183	228	x	31	x	x	x	x	31	204	214	34	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	61	x	61	173	230	x	31	x	x	x	26	57	224	230	85	0
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	57	x	57	238	301	x	39	x	x	x	30	69	237	307	77	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	82	x	82	166	218	x	41	x	x	x	31	72	234	238	19	1
x	x	20	x	x	x	x	x	x	x	x	122	x	122	322	451	29	56	25	24	x	27	161	295	483	60	1
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	130	x	150	389	508	37	79	58	52	x	69	295	567	684	60	3
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	37	x	37	112	144	x	x	x	x	x	x	0	88	112	43	2
63	142	25	34	0	0	0	0	0	0	32	1998	0	2294	5476	7169	362	906	384	351	150	684	2837	6691	7732	1442	19

Tabelle 14: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 3 (Quelle: Statistik Austria 2016)

x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	21	x	21	226	278	35	31	x	34	x	x	100	263	326	11	1	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	30	x	30	464	530	52	74	32	76	48	30	312	588	776	14	2	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	33	x	33	429	563	93	118	81	324	78	40	734	1461	1163	35	6	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	92	x	92	1506	710	231	270	204	380	180	102	1367	2660	2873	125	11	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	26	x	26	246	287	25	39	30	50	24	x	168	317	414	20	3	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	21	x	21	253	307	59	62	41	42	25	20	249	531	502	32	3	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	33	x	33	644	754	59	65	33	70	32	x	259	618	903	43	1	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	85	x	85	1617	1879	159	145	103	215	92	59	773	1467	2390	87	10	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	126	210	40	45	27	56	x	x	168	390	294	12	1	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	30	x	30	565	660	61	83	58	100	34	30	366	714	931	47	3	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	22	x	22	410	491	63	82	53	198	46	31	473	861	883	26	5	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	79	119	x	23	x	52	25	x	100	281	179	11	0	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	39	x	39	428	495	64	78	31	68	30	x	271	555	699	37	2	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	69	x	69	1094	1288	133	156	97	213	83	41	723	1524	1817	87	9	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	167	x	167	2485	2945	301	410	301	476	233	117	1838	3764	4323	193	16	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	34	x	34	404	506	90	68	52	94	40	32	376	642	780	34	3	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	78	x	78	1015	1308	230	338	216	517	186	90	1577	3415	2592	149	18	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	65	x	65	623	783	193	188	113	333	117	73	1017	1916	1640	84	3	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	62	x	62	1405	1620	147	167	114	241	108	67	844	1610	2249	100	5	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	389	475	39	48	21	95	23	23	249	445	638	20	2	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	907	x	907	14408	16208	2074	2490	1607	3634	1404	755	11964	24022	25465	1167	104	
417	x	41	67	x	x	x	x	x	x	x	33	208	x	349	534	673	88	96	47	82	33	69	415	744	949	50	5	
x	511	x	x	x	x	x	x	x	x	x	22	624	x	646	794	953	66	127	89	73	35	143	533	979	1327	68	5	
40	x	229	37	x	x	x	x	x	x	x	x	90	x	167	334	447	101	99	59	64	28	63	414	736	748	38	2	
x	x	x	707	x	x	48	38	x	x	x	x	286	x	372	707	928	211	187	102	175	72	159	906	1623	1613	67	8	
x	20	x	x	59	x	x	x	x	x	x	x	96	x	116	145	194	x	22	x	x	x	x	22	151	167	13	0	
x	x	x	20	x	103	x	x	x	x	x	x	86	x	106	149	227	51	52	27	56	31	68	285	483	434	21	0	
x	x	x	23	x	x	352	x	x	x	x	x	112	x	135	349	479	297	205	102	155	64	84	907	1611	1256	53	2	
x	x	x	25	x	x	22	134	x	x	x	x	80	x	127	193	272	67	63	27	55	26	45	283	536	476	17	0	
x	x	22	41	x	x	x	x	119	x	x	x	67	x	130	255	331	49	50	23	45	x	27	194	353	449	34	2	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	93	x	x	54	x	54	54	140	x	29	x	x	x	24	53	126	107	12	1	
21	23	x	x	x	x	x	x	x	x	x	154	170	x	214	299	383	34	45	26	30	x	60	195	403	494	29	1	
x	59	x	113	x	x	44	37	x	x	x	36	2866	35	324	767	1080	355	515	266	280	131	614	2161	3851	2928	181	9	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	0	275	42	46	28	32	x	61	209	392	209	22	1	
61	102	63	326	0	0	114	75	0	0	91	1873	35	2740	4580	6382	1361	1536	796	1047	420	1417	6577	11988	11157	605	36		
124	244	172	453	0	0	135	75	0	0	123	5308	35	6669	47138	60715	5223	6715	3902	7443	2856	3442	29581	60242	76719	5215	269		
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
31	36	x	122	x	26	187	77	x	x	118	1138	24	1759	5135	7582	14592	6171	3312	5205	2555	2879	20122	51742	25257	1911	85		
x	x	x	36	x	x	25	20	x	x	40	671	x	792	1844	3212	1483	10344	2281	1045	935	1165	6909	25100	8753	1158	66		
x	x	x	23	x	x	23	x	x	x	48	536	x	630	1613	3354	1559	3731	9018	1185	887	1056	8418	30105	10031	1100	64		
x	x	x	51	x	x	60	42	x	x	53	492	x	698	4139	5298	2392	3168	1706	9225	1920	1019	10205	26669	14344	853	63		
x	x	x	51	x	x	40	37	x	x	49	419	x	596	2397	3688	2295	2791	1627	2465	5917	899	10077	28021	12474	985	57		
28	45	x	84	x	x	67	53	x	x	54	1373	25	1729	3052	4167	2782	4689	2034	1902	1015	7045	12422	28595	15474	899	50		
59	81	0	367	0	26	402	229	0	0	362	4629	49	6204	18180	27301	10511	20550	10960	11802	7312	7018	68153	190232	86333	6906	385		
183	325	172	820	0	26	537	304	0	0	485	9937	84	12873	65318	88016	15734	27265	14862	19245	10168	10460	97734	250474	163052	12121	654		

Tabelle 17: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 6 (Quelle: Statistik Austria 2016)

1.4 Räumliche und verkehrliche Abgrenzung des Planungsgebietes nach Kriterien

Wie die vorangehenden Kapitel bereits andeuten, konzentriert sich der Großteil dieser Arbeit mit einem konkreten Ausschnitt des bisher betrachteten Untersuchungsgebietes. Dem Südraum Wien. Zur Abgrenzung des Südraums wurden zunächst versucht relevante Kriterien zu formulieren, die einzelnen Gemeinden des Untersuchungsgebiets auf deren Erfüllung hin zu untersuchen und auf diese Weise den Südraum Wien abzugrenzen. Die Kriterien lauten:

- Einwohnerdichte
- Bevölkerungswachstum seit 1981
- Intensität der Pendelbeziehungen
- Einpendelgemeinden
- Betroffenheit von einer Aus- oder Neubauplanung im ÖV-Netz

1.4.1 Kriterium 1: Einwohnerdichte

Die Kriterien zur EinwohnerInnenstatistik haben ihren Ursprung in zwei grundlegenden verkehrlichen Planungsgrundsätzen. So stellte der VCÖ fest, dass 5.000 EinwohnerInnen „[...] der untere Schwellenwert für ein sinnvolles liniengebundenes öffentliches Verkehrsangebot“ darstellen (VCÖ 2011: 36). Da eine Stadt-Regionalbahn ein derartiges Verkehrsangebot bildet, wurde dies als mögliches Einschlusskriterium herangezogen. Es zeigt sich, dass, außerhalb Wiens, vor allem in Mödling und Wien-Umgebung Gemeinden mit einer derartig hohen EinwohnerInnenzahl angesiedelt sind. Gleichzeitig muss darauf hingewiesen werden, dass die EinwohnerInnenzahl ein äußerst nachfrageorientiertes Kriterium darstellt und die Gemeinden, welche bereits Teil des Zugnetzes bzw. einer Aus- oder Neubauplanung sind, zeigen, dass dies kein alleiniges Kriterium für die Implementierung einer Stadt-Regionalbahn sein kann.

Deshalb wurde ein weiteres Kriterium berücksichtigt. Dieses hat seinen Ursprung im Fingerplan von Kopenhagen, welcher durch die Kombination von Stadt- und ÖV-Entwicklung seit langer Zeit berühmt ist (vgl. Ministry of the Environment 2015: 3). Er legt anzustrebende Dichtewerte um errichtete Haltestellen fest. So soll im Stadtkern eine Dichte von 10.000 Ew/km² im Umkreis von 1.000 m zur Haltestelle und im Umland eine Dichte von 2.000 – 4.000 Ew/km² im Umkreis von 1.200 m zur Haltestelle erreicht werden (vgl. Ministry of the Environment 2015: 15). Da die Haltestellen der, hier behandelten, Stadt-Regionalbahn noch nicht existieren und die EinwohnerInnenzahlen für die gesamte Gemeindefläche vorhanden sind, wurde der Wert auf zwischen 1.000 und 2.000 Ew/km² Dauersiedlungsraum herabgesetzt. Dieser gilt, wie auch die 5.000 EinwohnerInnenengrenze lediglich zur Orientierung und bildet kein zwingendes Ausschluss- oder Berücksichtigungskriterium.

1.4.2 Kriterium 2: Bevölkerungswachstum seit 1981

Da die EinwohnerInnenzahlen keine konkrete Abgrenzung zulassen und lediglich ein Kriterium für eine nachfrageorientierte Planung sind, wurden sie zusätzlich mit dem Bevölkerungswachstum seit 1981 ergänzt. Auf diese Weise wird versucht sehr dynamische Gemeinden auszumachen, welche in den kommenden Jahren entweder die Dichte, oder die Bevölkerungszahl für eine liniengebundenes ÖV-Angebot erreichen könnten. Gleichzeitig kann derartig eine Angebotsplanung in stark wachsenden und in Zukunft wichtiger werdenden Regionen und Gemeinden verfolgt werden. Als Orientierung wurde der Mittelwert des Bevölkerungswachstums während der letzten 35 Jahre herangezogen. Dieser betrug im Untersuchungsgebiet 38,3 % (siehe Tabellen 6 und 7). Alle Gemeinden, welche bis 2016 überdurchschnittlich gewachsen waren sind somit von besonderem Interesse.

1.4.3 Kriterium 3: Intensität der Pendelbeziehungen

Da im Laufe dieser Arbeit eine Stadt-Regionalbahn konzipiert werden soll, muss festgestellt werden, was eine derartige Bahnlinie/-verbindung ausmacht. Laut VCÖ (2013): S. 16 bildet eine Stadt-Regionalbahn „[...] eine umsteigefreie Verbindung vom Umland in die Stadt.“ Hierbei steht der Versuch im Vordergrund infrastrukturelle Leistungen im Ausbildungs- und Pendelverkehr zu erbringen (VCÖ 2011: 25-28, VCÖ 2013: 14-16). Im Umkehrschluss bedeutet dies klarerweise auch eine umsteigefreie Verbindung von der Stadt ins Umland.

Mittels des Kriteriums Intensität der Pendelbeziehungen wurde deshalb untersucht, wie viel Prozent der AuspendlerInnen aus dem südlichen Wiener Umland nach Wien pendelten und wie viel Prozent der AuspendlerInnen aus dem Wiener Süden in das südliche Wiener Umland pendelten. Als Orientierungswert wurde der Mittelwert herangezogen. Dieser betrug für die AuspendlerInnen aus dem südlichen Wiener Umland 46,9 % und für die AuspendlerInnen aus dem Wiener Süden 8% (vgl. Tabellen 12-17).

1.4.4 Kriterium 4: Einpendelgemeinden

Um eine maßgebliche Leistung im Ausbildungs- und Pendelverkehr zu erbringen und zu erkennen, wie die Stadt-Regionalbahn auch die funktionalen Verbindungen innerhalb des Untersuchungsgebiets aufwerten kann, wurden weiters die wichtigsten Einpendelgemeinden außerhalb Wiens ausgemacht. Deshalb wurden lokale (EinpendlerInnen > AuspendlerInnen innerhalb des Bezirks), regionale (EinpendlerInnen > AuspendlerInnen innerhalb des südlichen Wiener Umlands bzw. des Wiener Südens) und untersuchungsgebietsweite Zentren (EinpendlerInnen > AuspendlerInnen im gesamten Untersuchungsgebiet) identifiziert. Diese wurden auf Basis der Pendelverflechtungen (vgl. Tabellen 12-17) erhoben.

1.4.5 Kriterium 5: Betroffenheit von einer Aus- oder Neubauplanung im bundeslandüberschreitenden ÖV-Netz bzw. Teil des Badner-Bahn-Netzes

Es wäre widersprüchlich ein Konzept für eine Stadt-Regionalbahn für Gemeinden oder eine Region zu erstellen, wenn für diese ohnehin bereits ein Neu- oder Ausbau einer Zugsanbindung geplant ist. So sind mit Stichtag 18.10.2016 laut Zielnetz 2025+ der ÖBB Infrastruktur AG (2011): 40 folgende relevante Radialausbaumaßnahmen im Untersuchungsgebiet geplant:

- Viergleisiger Ausbau der Strecke Wien Meidling bis Mödling
- Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie

Zwingend aus der Konzepterstellung ausgeschlossen werden zusätzlich Gemeinden, welche bereits Teil einer Stadt-Regional-Verbindung sind. Also alle, die Teil des Badner-Bahn-Netzes sind: Baden, Pfaffstätten, Traiskirchen, Guntramsdorf, Vösendorf, Wiener Neudorf, Liesing und Meidling. Für diese Strecke wurde sogar vom Land Niederösterreich und dem Bezirk Mödling eine Taktverdichtung in den kommenden Jahren angekündigt (vgl. Land Niederösterreich 2012: 24; Zech GmbH 2016: 60). Die hiervon betroffenen Gemeinden sind somit ebenfalls einer Radialausbaumaßnahme zuzuordnen.

Unbedingt zu berücksichtigen sind allerdings die Gebietskörperschaften der Bezirke Bruck an der Leitha und Wien-Umgebung, welche durch die Schaffung der Verbindung Fischamend – Götzensdorf an das Zugnetz angeschlossen werden sollen (vgl. ÖBB Infrastruktur AG 2011: 41). Dies stellt nämlich die Einrichtung einer Tangentialverbindung im Untersuchungsgebiet dar. Ein vergleichbares Angebot ist hier, wie bereits beschrieben, nicht gegeben. Daher sind die potentiellen Auswirkungen für dieses Konzept von besonderem Interesse.

1.4.6 Kriterienauswertung nach Gemeinden

Die genannten Kriterien wurden auf ihre Erfüllungsgrade pro Gemeinde bzw. Bezirk (in Wien) hin untersucht und für einen rationalen Abgrenzungsvorgang aufbereitet (siehe Tabellen 18 und 19). Anschließend konnten sie in einer thematischen Karte abgebildet werden, um relevante Korridore bzw. Gebiete auszumachen (siehe Abbildung 14).

Bezirk	Gemeinde / Wiener Bezirk	EinwohnerInnen-dichte	Bevölkerungs-wachstum seit 1981	Intensität der Pendel-beziehungen	Einpendelgemeinde	Teil des Badner-Bahn-Netzes	Teil einer Ausbauplanung im bundesland-überschreitenden ÖV	Teil einer Neubauplanung im bundesland-überschreitenden ÖV
B a d e n	Alland	max. 1.000 Ew/km ²	>32% - 37%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Altenmarkt an der Triesting	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Bad Vöslau	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Baden	>1.000 – 1.500 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	mehr EinputlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	ja	Taktverdichtung	nein
	Berndorf	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Blumau-Neurißhof	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Ebreichsdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	2-gleisiger Ausbau	nein
	Enzesfeld-Lindabrunn	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Furth an der Triesting	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Günselsdorf	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Heiligenkreuz	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Hernstein	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Hirtenberg	>2.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Klausen-Leopoldsdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>37% - 42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Kottingbrunn	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Leobersdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>37% - 42%	max. 40% n. Wien	mehr EinputlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	nein
	Mitterndorf an der Fischa	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Oberwaltersdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Pfaffstätten	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	ja	Taktverdichtung	nein
	Pottendorf	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	2-gleisiger Ausbau	nein
	Pottenstein	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Reisenberg	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Schnönaun an der Triesting	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Seibersdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Sooß	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Tattendorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Teesdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>32% - 37%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
Traiskirchen	max. 1.000 Ew/km ²	>32% - 37%	max. 40% n. Wien	mehr EinputlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	ja	Taktverdichtung	nein	
Trumau	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein	
Weissenbach an der Triesting	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein	
B r u c k a n d e r L e i t h a	Au am Leithagebirge	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Bad Deutsch-Altenburg	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Berg	max. 1.000 Ew/km ²	>32% - 37%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Bruck an der Leitha	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>45% - 50% n. Wien	mehr EinputlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	nein	nein
	Enzersdorf an der Fischa	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	mehr EinputlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	Streckenbau
	Göttlesbrunn-Arbesthal	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Götzendorf an der Leitha	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	Streckenbau
	Hainburg an der Donau	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Haslau-Maria Ellend	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Hof am Leithagebirge	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Höflein	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Hundsheim	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Mannersdorf am Leithagebirge	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Petronell-Carnuntum	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Prellenkirchen	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	nein
Rohrau	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein	
Scharndorf	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein	
Sommerein	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein	
Trautmannsdorf an der Leitha	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein	
Wolfsthal	max. 1.000 Ew/km ²	>37% - 42%	max. 40% n. Wien	nein	nein	nein	nein	

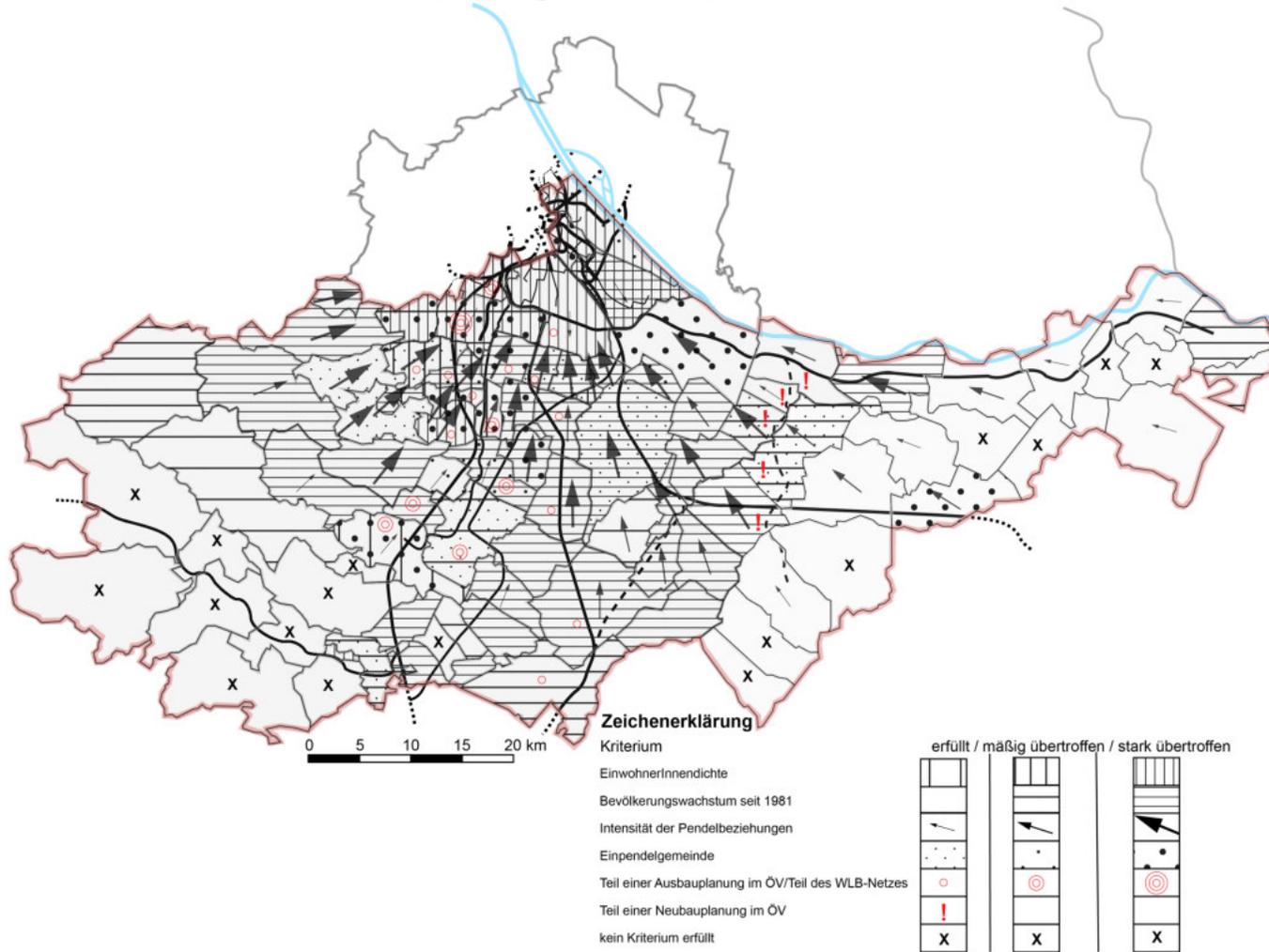
Tabelle 18: Kriterienauswertung (Stichtag: 18.10.2016) auf Gemeindeebene Teil 1 (Datengrundlagen: ÖBB Infrastruktur AG 2011; 40; Land Niederösterreich 2012; 24; Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2016)

Bezirk	Gemeinde	Einwohnerinnendichte	Bevölkerungswachstum seit 1981	Intensität der Pendelbeziehungen	Einpendelgemeinde	Teil des Badner-Bahn-Netzes	Teil einer Ausbauplanung im bundesland-überschreitenden ÖV	Teil einer Neubauplanung im bundesland-überschreitenden ÖV
M o d l i n g	Achau	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	2-gleisiger Ausbau	nein
	Biedermannsdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	nein	nein
	Breitenfurt bei Wien	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Brunn am Gebirge	>1.500 – 2.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im südlichen Wiener Umland	nein	4-gleisiger Ausbau	nein
	Gaaden	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Gießhübl	>1.000 – 1.500 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Gumpoldskirchen	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im südlichen Wiener Umland	nein	nein	nein
	Guntramsdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>40% - 45% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im südlichen Wiener Umland	ja	Taktverdichtung	nein
	Hennersdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	2-gleisiger Ausbau	nein
	Hinterbrühl	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	nein
	Kaltenleutgeben	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	nein
	Laab im Walde	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Laxenburg	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	nein	nein
	Maria Enzersdorf	>1.500 – 2.000 Ew/km ²	max. 32%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	4-gleisiger Ausbau	nein
	Mödling	>2.000 Ew/km ²	max. 32%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	4-gleisiger Ausbau	nein
	Münchendorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	2-gleisiger Ausbau	nein
	Perchtoldsdorf	>1.500 – 2.000 Ew/km ²	max. 32%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	4-gleisiger Ausbau	nein
	Vösendorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	ja	Taktverdichtung	nein
	Wiener Neudorf	>1.500 – 2.000 Ew/km ²	max. 32%	>45% - 50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	ja	Taktverdichtung	nein
	Wienenerwald	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
G B S c h w e c h a t	Ebergassing	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Fischamend	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	Streckenneubau
	Gramatneusiedl	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Himberg	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	nein
	Klein-Neusiedl	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>40% - 45% n. Wien	nein	nein	nein	Streckenneubau
	Lanzendorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Leopoldsdorf	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	nein
	Maria-Lanzendorf	>1.000 – 1.500 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	nein
	Moosbrunn	max. 1.000 Ew/km ²	>32% - 37%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Rauchenwarth	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>45% - 50% n. Wien	nein	nein	nein	nein
	Schwadorf	max. 1.000 Ew/km ²	>37% - 42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen innerhalb des eigenen Bezirks	nein	nein	Streckenneubau
	Schwechat	max. 1.000 Ew/km ²	max. 32%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	nein	nein
	Zwölfaxing	max. 1.000 Ew/km ²	>42%	>50% n. Wien	mehr EinpendlerInnen im südlichen Wiener Umland	nein	nein	nein
Favoriten	Favoriten	>2.000 Ew/km ²	max. 32%	>8% n. Südl. Wiener Umland	nein	nein	Taktverdichtung	nein
Landstrasse	Landstrasse	>2.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 8% n. Südl. Wiener Umland	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	nein	nein	nein
Leopoldstadt	Leopoldstadt	>2.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 8% n. Südl. Wiener Umland	mehr EinpendlerInnen im Wiener Süden	nein	nein	nein
Liesing	Liesing	>2.000 Ew/km ²	>32% - 37%	>8% n. Südl. Wiener Umland	mehr EinpendlerInnen im gesamten Untersuchungsraum	ja	Taktverdichtung + 4-gleisiger Ausbau	nein
Meidling	Meidling	>2.000 Ew/km ²	max. 32%	max. 8% n. Südl. Wiener Umland	nein	ja	Taktverdichtung + 4-gleisiger Ausbau	nein
Simmering	Simmering	>2.000 Ew/km ²	>42%	>8% n. Südl. Wiener Umland	nein	nein	nein	nein

Tabelle 19: Kriterienauswertung (Stichtag: 18.10.2016) auf Gemeindeebene Teil 2 (Datengrundlagen: ÖBB Infrastruktur AG 2011: 40; Land Niederösterreich 2012: 24; Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2016)

**Graphische Darstellung der Kriterienauswertung auf Gemeinde- und Bezirksbasis
(Stichtag: 18.10.2016)**

**Abbildung 14: Graphische Darstellung der Kriterienauswertung auf Gemeinde- und Bezirksbasis (Stichtag: 18.10.2016)
(Datengrundlagen: ÖBB Infrastruktur AG 2011: 40; Land Niederösterreich 2012: 24; Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung)**



Bei der Raumabgrenzung auf Basis der genannten Kriterien wurde folgendermaßen vorgegangen:

1. Ausschluss aller Gemeinden und Bezirke, welche kein Kriterium erfüllen
2. Berücksichtigung aller Gemeinden, welche seit 1981 stark gewachsen sind
3. Berücksichtigung aller Gemeinden mit intensiven Pendelbeziehungen zwischen Wien und dem südlichen Wiener Umland
4. Einbezug aller Gemeinden, welche eine lokale, regionale oder untersuchungsgebietsweite Einpendelgemeinde darstellen
5. Ausschluss aller Gemeinden, welche Teil einer radialen Neu- oder Ausbauplanung bzw. Teil des Badner-Bahn-Netzes sind
6. Einbezug aller Gemeinden, welche Teil einer tangentialen Neubauplanung sind

Bei genauerer Betrachtung der räumlichen Zusammenhänge der Kriterienauswertung (Abb. 14) sind ein zusammenhängender Korridor von Wien Leopoldstadt bis Götzendorf an der Leitha im Osten und ein unterbrochener Korridor von Wien Simmering bis Laxenburg im Westen auszumachen. Interessanterweise liegen alle Gemeinden des zerteilten Korridors entlang des Gleiskörpers der Aspangbahn. Da es deshalb sinnvoll erscheint diese vorhandene Strecke für das Konzept der Stadt-Regionalbahn zu nutzen, werden zur Vervollständigung dieses Korridors alle Gemeinden, welche innerhalb des Untersuchungsgebiets und entlang der Aspangbahn liegen in das Planungsgebiet einbezogen.

1.4.7 Für die Diplomarbeit festgelegter Südraum Wien

Das Planungsgebiet Südraum Wien (s. Abbildung 15) gliedert sich somit in 2 Korridore und den darin liegenden Gemeinden.

Der Südraum Wien

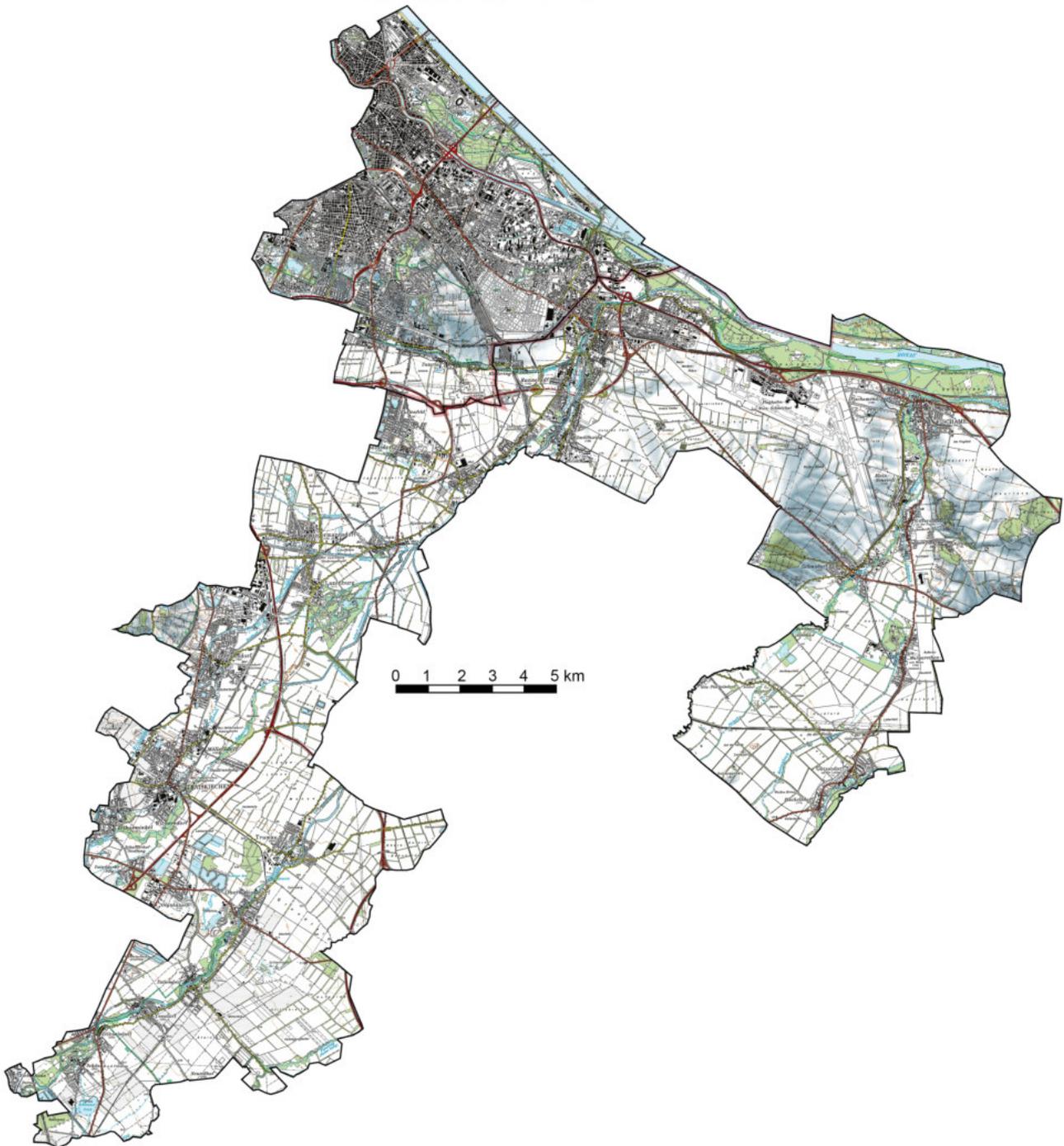


Abbildung 15: Der Südraum Wien (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung)

1.5 Relevante AkteurInnen für eine Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien

Berücksichtigt werden all jene AkteurInnen, welche aktiv Einfluss auf die Planung, Implementierung, Finanzierung oder den Betrieb einer Stadt-Regionalbahn haben können (siehe Abbildung 16). Dieses Kapitel gibt einen kurzen Überblick auf deren Zuständigkeiten, Einfluss und Interessen.

Akteurslandschaft des Stadt-Regionalbahnkonzepts

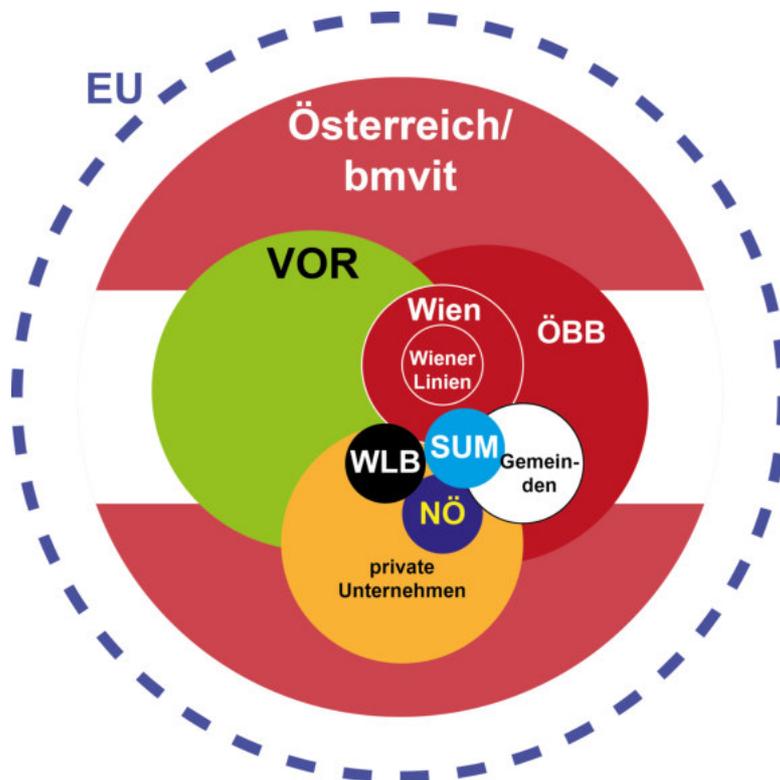


Abbildung 16: Akteurslandschaft des Stadt-Regionalbahnkonzepts
(Datengrundlage: ÖVG 2009; Eigene Darstellung)

1.5.1 Europäische Union

Die Europäische Union hat zwar keinen unmittelbaren Einfluss auf die Planung und den Betrieb einer Stadt-Regionalbahn im Südraum von Wien. Allerdings werden auf dieser Ebene eine Reihe von Verordnungen und Richtlinien beschlossen, welche für Österreich, als Mitgliedsstaat der EU, gelten (vgl. ÖVG 2009: 139-147). Auf diese wird im Kapitel 2.6 „Rechtlicher Rahmen“ näher eingegangen.

Die Interessen der Europäischen Union liegen größtenteils in einer gemeinsamen Verkehrspolitik und einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen (vgl. ebd.: 139f.).

1.5.2 Staat Österreich/bmvit

Die Kompetenzverteilung ist in Österreich im Bundes-Verfassungsgesetz Art. 10-12 und 15 geregelt. Gemäß

Art. 10 Abs. 9 B-VG fällt das Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen in die Gesetzgebung und Vollziehung des Bundes. Des Weiteren ist das Bundesministerium befugt in Privatbahnen zu investieren bzw. diese zu fördern (vgl. ÖVG 2009: 148).

Der Staat nimmt somit, über das bmvit (= Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) eine tragende Rolle in der Eisenbahnplanung und der Planung von hochrangiger und bundeslandübergreifender Infrastruktur in Österreich wahr. Die Interessen des bmvit liegen somit in einer gemeinsamen Verkehrspolitik Österreichs. Hierbei soll, ähnlich zu den Anliegen der Europäischen Union, Verkehr und Mobilität durchwegs erhalten und sogar ausgebaut werden, da diese entscheidende Faktoren für den wirtschaftlichen und sozialen Wohlstand sind. Allerdings gilt es die bekannten Negativeffekte zu reduzieren bzw. zu verhindern. Hierfür soll, gemeinsam mit der EU und allen zuständigen Stellen in Österreich, über die Verwaltungszuständigkeiten hinaus, das Verkehrssystem in Richtung Effizienz und Ressourcenschonung gelenkt werden (vgl. bmvit 2012: 4, 9, 11).

1.5.3 ÖBB

Weiters sind laut Art. 17 B-VG sowohl der Bund, als auch die Länder in ihren Privatrechten nicht an die Zuständigkeiten der Art. 10 bis 15 gebunden. Dies gilt somit „[...] auch im Bereich der Sicherstellung einer öffentlichen Verkehrsverbindung“ (ÖVG 2009: 138). Dieser Rahmen ermöglichte die Gründung der ÖBB als Teil der Betriebsverwaltung des Bundes. Dieses Unternehmen ist für alle Personenverkehrsunternehmen des Bundes zuständig (vgl. ebd.: 138f.).

Zusätzlich ist die ÖBB für den Güterverkehr, Betrieb und Instandhaltung von Eisenbahnen und Gleisanlagen zuständig. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse decken sich die Interessen der ÖBB grundlegend mit jenen des bmvit. Der Schwerpunkt liegt jedoch auf der flächendeckenden, leistbaren öffentlichen Fortbewegung in ganz Österreich (vgl. ÖBB-Holding-AG 2016; ÖBB-Holding-AG 2016a: 3).

1.5.4 VOR

Die VOR-GmbH ist auf die Gesellschafter Wien (44%), Niederösterreich (44%) und Burgenland (12%) aufgeteilt (vgl. ÖVG 2009: 192). VOR steht für Verkehrsverbund Ost-Region und ist für den gesamten öffentlichen Verkehr in den drei Bundesländern zuständig. Die Tätigkeiten des Unternehmens unterliegen der Maxime das Mobilitätsangebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zu koordinieren und zu optimieren. Etwa über Zusatzleistungen zum Grundangebot von Seiten des Bundes im Schienenverkehr (VOR 2016a). Über das Angebot hinaus, regelt der VOR auch die Fahrpreise und die Einnahmenaufteilung zwischen den Wiener Linien, ÖBB-Schiene, WLB-Schiene, den Regionalbusunternehmen und der Raaberbahn (vgl. ÖVG 2009: 193).

1.5.5 Stadt Wien – MA 18

Nach Art. 15 B-VG sind alle Angelegenheiten, welche nicht ausdrücklich der Gesetzgebung oder Vollziehung des Bundes übertragen sind, im selbstständigen Wirkungsbereich der Länder. Dies betrifft insbesondere die Raumordnung und das Baurecht (vgl. ÖROK 2015: 104). Zusätzlich sind laut Art 118 Abs 2 B-VG „[...] alle Angelegenheiten, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden“ im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde.

In der Stadt Wien ist die Magistratsabteilung 18 für die Stadtentwicklung und Stadtplanung zuständig. Ihre Interessen liegen in einer optimalen Entwicklung Wiens in unterschiedlichsten Bereichen, von Mobilität bis Raumentwicklung. Hier werden Standorte für Projekte strategisch ausgearbeitet und die Bevölkerung, sowie andere Verwaltungseinheiten, informiert und mit Ihnen kooperiert. Auf diese Weise soll eine maximale Qualität des Raum Wiens erreicht und erhalten bleiben (vgl. Stadt Wien 2016a; Stadt Wien 2016b). Konkret führt diese Abteilung daher auch die U-Bahn- und Straßenbahn-Planungen durch (vgl. Stadt Wien 2016c).

1.5.6 Land Niederösterreich

Das Bundesland Niederösterreich ist, wie auch die Stadt Wien, laut Art. 15 B-VG für die Raumplanung und das Baurecht in Niederösterreich zuständig. Über unterschiedliche Strategie- und Planungspapiere möchte das Land Niederösterreich in den rechtlich und politisch beeinflussbaren Bereichen die zukünftige Entwicklung des Bundeslandes vorzeichnen. Die Motivation liegt in einer frühzeitigen Abstimmung der diversen Ebenen, Fachbereiche und Sektoren, um die bestmögliche Landesentwicklung zu erreichen. Es wird somit ein Rahmen vorgegeben, welcher die Entscheidungen auf Regions- und/oder Gemeindeebene aufwerten sollen (vgl. Land Niederösterreich 2004: 10).

1.5.7 WLB

Die Wiener Lokalbahnen sind Teil des Verkehrsverbund Ost-Region, zu 100% im Eigentum der Stadt Wien und betreiben die bisher einzige Stadt-Regionalbahn in der Region (Badner Bahn) (vgl. ÖVG 2009: 192; AG der Wiener Lokalbahnen 2016). Sie konzentrieren sich auf wirtschaftliche Verkehrsdienstleistungen auf den angebotenen Strecken (vgl. AG der Wiener Lokalbahnen 2016). Dieses Unternehmen könnte ihr Know-how in den Betrieb der neu konzipierten Stadt-Regionalbahn einfließen lassen bzw. diese selbst betreiben.

1.5.8 SUM

Das Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich versteht sich als Schnittstelle der Wiener Stadtrandbezirke mit den niederösterreichischen Umlandgemeinden. Hierbei sollen regionale Herausforderungen und Problemstellungen bundeslandübergreifend gelöst werden (vgl. Stadt Wien – MA

18 und Land Niederösterreich – RU 2 2016). Damit wird eine institutionalisierte Stelle zum verwaltungseinheitsübergreifenden Management geboten.

Diese Institution könnte maßgeblich an der Realisierung des Konzepts mitarbeiten und die vorhandenen Kenntnisse über die Interessen in der Region einfließen lassen.

1.5.9 Wiener Linien

Der Betrieb und Bau des Straßenbahn, Autobus und U-Bahn-Netzes in der Stadt Wien wird durch die Wiener Linien durchgeführt, welche sich im vollständigen Besitz der Stadt Wien befindet. Analog zu den Wiener Lokalbahnen liegt der Fokus auf einem wirtschaftlichen Angebot von Verkehrsdienstleistungen (vgl. Wiener Linien 2016). Wenn Gleisanlagen auf dem Gemeindegebiet Wiens errichtet und eine öffentliche Verkehrsdienstleistungen erbracht werden sollen, wäre dies daher ein heranzuziehender Partner.

1.5.10 Gemeinden

Wie auch die Stadt Wien sind die Gemeinden des Bundeslandes Niederösterreich nach Art. 118 B-VG für ihren eigenen Wirkungsbereich (insbesondere örtliche Raumplanung) zuständig. Vordringend stehen hier das örtliche Entwicklungskonzept und die Flächenwidmung, welche konkrete Planungsrealisierungen erst ermöglichen. Um ein sinnvolles Konzept der Stadt-Regionalbahn erstellen zu können, müssen die Interessen der beteiligten Gemeinden aufeinander abgestimmt und gemeinsame Lösungen gefunden werden.

1.5.11 Private Verkehrsunternehmen

Neben den bereits bestehenden staatlichen und öffentlichen Unternehmen im Südraum Wien, wäre auch eine Privatbahn, welche sich im Besitz eines privaten Verkehrsunternehmens befindet, für den Betrieb der Stadt-Regionalbahn denkbar. In Österreich gibt es hierfür Möglichkeiten zur Förderung durch Bund und Land (vgl. ÖVG 2009: 148).

2 Räumliche Ausgangssituation (Szenario 0) im Südraum Wien

Neben den diversen Auswirkungen auf die Mobilität hat der hochrangige öffentliche Verkehr auch maßgebliche Effekte auf die Attraktivität des Raumes selbst und dessen Erreichbarkeit. Um die aktuelle Situation dementsprechend zu erfassen und die Konsequenzen der Implementierung einer Stadt-Regionalbahn im Südraum von Wien später beurteilen zu können, dient dieses Kapitel.

2.1 Verteilung von Funktionen/Nutzungen und ihre Qualitäten

Der Südraum Wien ist mit unterschiedlichsten Qualitäten, Funktionen und Nutzungen ausgestattet. Neben der, in Kapitel 3 ausführlich bearbeiteten, gut ausgebauten technischen Infrastruktur, ist die Wirtschaftsstärke der Region selbst und ihrer unmittelbaren Umgebung, entlang der Südachse und im Raum Schwechat-Fischamend, auf niederösterreichischer Seite einmalig und auch in Wien deuten die Pendelzahlen auf die wirtschaftliche Bedeutung der Bezirke Favoriten, Simmering, Landstraße und Leopoldstadt hin.

Diese Qualität resultiert vordergründig aus drei Faktoren. Erstens spielt die gute Erreichbarkeit und die Rolle Wiens als Bundeshauptstadt hierfür, vor allem auf Niederösterreichischer Seite, eine entscheidende Rolle (vgl. Amt der NÖ Landesregierung o.J.a: 16f.; Land Niederösterreich 2005: 33). Zweitens bieten gerade die großflächigen Bezirke Favoriten, Leopoldstadt und Simmering, aber auch der restliche Südraum Wien, viel Wohnraum (siehe Kapitel 1.3.1) und auch Potentialflächen für zukünftige Erweiterungen dieser Funktion (vgl. Amt der NÖ Landesregierung o.J.a: 21f.; Stadt Wien 2014a: 67). Drittens profitieren gerade Produktionsbranchen vom Zusammenspiel der Faktoren hohes Ausbildungsniveau, großer potentieller Markt mit hoher Erreichbarkeit und Nähe zu Wien (vgl. Land Niederösterreich 2005: 57). Dies, und die Chance auf die Beteiligung am regionalen Wirtschaftsnetzwerk, führten in den letzten Jahren im südlichen Wiener Umland zu einer zunehmenden Orientierung der Betriebe an der Südachse, vor allem rund um das Industriezentrum-Niederösterreich Süd. bzw. am Nahbereich zu Wien (vgl. Amt der NÖ Landesregierung o.J.a: 16). In der Grenzregion Niederösterreich-Wien liegen einige wichtige Betriebsgebiete, wie der Alberner und Freudenuer Hafen und das Industriegebiet südlich des Zentralfriedhofs (vgl. Stadt Wien 2014a: 67). Innerhalb Wiens sind die Bezirke Landstrasse, Leopoldstadt und Favoriten bedeutende Wirtschaftsstandorte Wiens, während Simmering eher als Wohnstandort genutzt wird (siehe Tabelle 3). Zusätzlich bieten Stadtentwicklungsgebiete (siehe auch Kapitel 2.2) am Praterstern, Handelskai, Neu-Marx und Gasometer, Sonnwendviertel und Arsenal/Belvedere, Oberlaa, Rothneusiedl und Kaiser-Ebersdorf, mit hohem Potential für Wohnen und Arbeiten, gerade für die Zukunft auch eine Sicherung dieser Funktionen im Südraum Wien (vgl. ebd.).

Als Gegensatz zur vergleichsweise intensiven Bebauung, beinhaltet das Planungsgebiet eine hohe Anzahl an

erhaltenswerten Landschaftsteilen, regionalen Grünzonen und Landschaftsschutzgebieten (vgl. Land Niederösterreich 2005: 59, 61; LGBl 8000/85-0 idF LGBl Nr. 67/2015 Anlage 7, 10, 11, 12, 15 und 16; Stadt Wien 2016h). Diese befinden sich in unmittelbarer Umgebung zu den gut erschlossenen Gemeinden und tragen zur hohen Lebensqualität und Attraktivität des Raumes bei. Auch große Teile Favoritens und der Leopoldstadt sind Landschaftsschutzgebiete inmitten der Bundeshauptstadt (vgl. Stadt Wien 2016h). Weiters sind der Nationalpark-Donauauen und die Natura 2000-Gebiete bei Laxenburg, Teesdorf und Enzersdorf/Götzendorf hochwertige Naturgebiete, welche die Wohnqualität und Erholungsfunktion innerhalb des Südraum Wiens gewährleisten (vgl. Land Niederösterreich 2005: 29).

Das hohe Bildungsniveau der Region ist wahrscheinlich auch dem hohen Angebot an Höheren Schulen und Fachhochschulen in Schwechat, Favoriten, Landstraße und Leopoldstadt zuzuordnen (vgl. Land Niederösterreich 2005: 58; Stadt Wien 2016). Zusätzlich gibt es sowohl in Wien, als auch entlang der Südachse, allgemein vielfältige Möglichkeiten der postsekundären und tertiären Bildung.

Die gute Wohnqualität, Wirtschaftskraft und Bildungsmöglichkeit wird durch eine überdurchschnittlich hohe Versorgung mit Gesundheitseinrichtungen ergänzt (vgl. Land Niederösterreich 2005: 39, 58; Stadt Wien 2016). Neben der allgemein guten Gesundheitsversorgung, befinden sich etwa in Favoriten, Landstraße und Leopoldstadt Krankenhäuser. In Niederösterreich befinden sich zusätzlich die Krankenanstalten von Mödling und Baden in unmittelbarer Umgebung des Planungsgebietes.

Als Gesamtbild für den Südraum Wien ergibt sich ein attraktiver Wohnraum mit feststellbaren funktionalen Schwerpunkten, welche allerdings nahe beieinander liegen und gut vernetzt sind. Abbildung 17 stellt die Situation für den gesamten Planungsraum dar. So ist die Süd-Nord Achse zwischen Traiskirchen und Leopoldstadt sowohl als Wohn-, als auch als Arbeitsstandort intensiv genutzt (siehe auch Tabellen 1-3). Ein ähnliches Bild zeigen die an der Nord-Ost Achse gelegenen Gemeinden zwischen Leopoldstadt und Fischamend. Der zentrale Raum des Südraum Wiens entlang der Bundeslandsgrenze wird vor allem im Vergleich zur Nord-Ost Achse stärker als Wohnraum genutzt. Interessant ist, dass hierzu auch der Bezirk Simmering gezählt werden kann, welcher zwar eine hohe Anzahl an Arbeits- und Bildungsstätten beinhaltet, diese wird jedoch bei weitem von der hohen EinwohnerInnenzahl übertroffen. Beinahe ausschließliche Wohn- bzw. Erholungsfunktion haben die Räume südlich Traiskirchens. Sie dürften maßgeblich von der Nähe zu den Wirtschafts-, Gesundheits- und Bildungsstandorten, aber auch zum geschützten Naturraum profitieren. Generell ist die Orientierung der starken Wirtschaftsstandorte entlang der gut ausgebauten Infrastruktur, vor allem außerhalb der Wiener Bezirke, auffallend.

Die Kombination und Dichte der unterschiedlichen Funktionen dürften in einer hohen Wohnqualität und außerordentlichen Attraktivität des Südraum Wiens resultieren, auf welche auch die Bevölkerungsentwicklung in Kapitel 2.5 hinweisen (vgl. Land Niederösterreich o.J.a: 24). Zusätzlich bietet die

Konstellation des Raumes ein hohes Potential auch in Zukunft als hochwertiger Standort zu dienen und weiters für die umliegenden Regionen einen, vor allem wirtschaftlichen, Mehrwert zu bringen.

Räumliche Qualitäten und ihre Verteilung im Südraum Wien (2016)

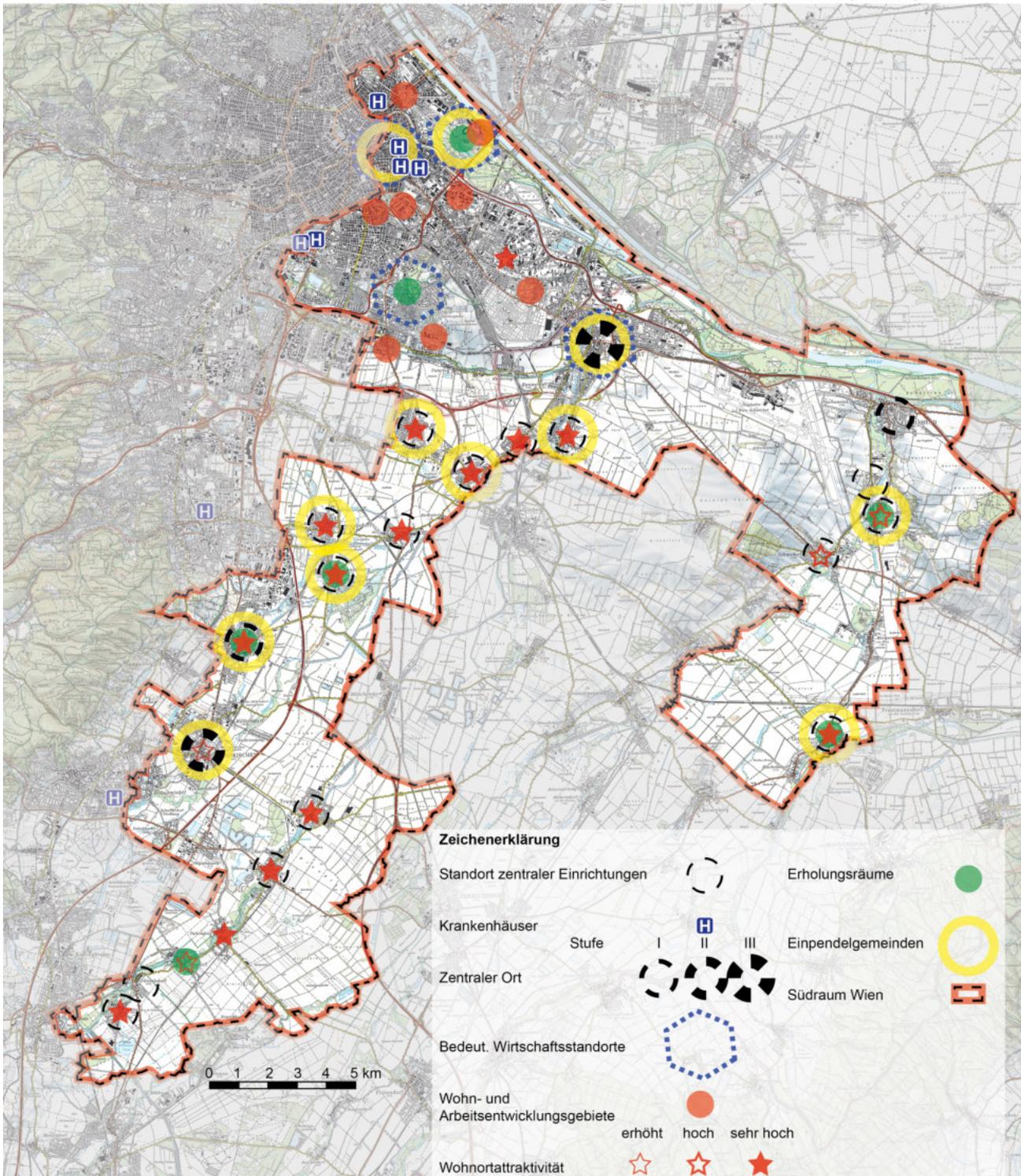


Abbildung 17: Räumliche Qualitäten und ihre Verteilung im Südraum Wien (2016) (Datengrundlagen: LGBl. 8000/24-0 idF 8000/24-1; Land Niederösterreich 2005: 29, 58; BEV 2010; Stadt Wien 2014: 67; Stadt Wien 2014a: 67; Stadt Wien 2016; Stadt Wien 2016h; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016; Eigene Darstellung)

2.2 Raumentwicklungsbeschlüsse

Beschlossene Raumentwicklungsdokumente, -konzepte und -leitbilder beschreiben die angestrebte Entwicklung des Raumes und sind deshalb von besonderem Interesse für das Konzept der Stadt-Regionalbahn.

Im Südraum Wien sind diese auf diversen Ebenen vorhanden. Eine, die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland umfassende, Strategie der Planungsgemeinschaft OST „**stadtregion+**“ widmet sich den Möglichkeiten und Herausforderungen der bundeslandübergreifenden Planung im Spannungsfeld zwischen Stadt und Land (vgl. PGO 2011). Primär wird hierbei auf den Umgang mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum dieser Region eingegangen (vgl. ebd.: 38f.). Die Motivationen und Hintergründe der Wohnstandortentscheidungen werden erläutert und Maßnahmen zur Erreichung einer Mobilisierung von Bauland und Wohnraum „[...] damit in Zukunft eine tragfähige Infrastruktur leistungsfähig bleibt, Energie und Ressourcen effizient und umweltschonend eingesetzt werden können und wertvolle Landwirtschaftsflächen und Landschaftsräume erhalten bleiben“ (PGO 2011: 41).

Die Stadt Wien selbst erstellt mit dem **STEP 2025** und einer Vielzahl von begleitenden Dokumenten, wie den Fachkonzepten: **Mobilität**, **Grün- und Freiraum** (frei.raum.netz wien) und **Hochhäuser**, eine Reihe von strategischen Instrumenten, welche die zukünftige Entwicklung des Stadtgebietes und die Maßnahmen zu deren Erreichung beschreiben (vgl. ÖROK 2015: 225 - 228). Der STEP 2025 bildet hierbei den Rahmen, an welchen sich die übrigen Fachkonzepte orientieren und gibt die Orientierung für das zukünftige Wachstum und die Entwicklung des Stadtgebiets selbst, für die Rolle Wiens in der Region/Österreich/EU und für die Entwicklung der Mobilität und sozialen und umweltbezogenen Vernetzung vor (vgl. ÖROK 2015: 226). Das Fachkonzept Mobilität versucht die Möglichkeiten zur Steigerung der umweltfreundlichen Mobilität bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum aufzuzeigen. Jenes der Grün- und Freiräume hat „[...] die Schaffung neuer Grün- und Freiräume, die Generierung von Mehrwert durch die Vernetzung von Grün- und Freiräumen als auch die Festsetzung von Standards für mehr Qualität in der Grünraumplanung der Stadt“ (ÖROK 2015: 226) als Schwerpunkt. Weiters schreibt das Fachkonzept Hochhäuser das Verfahren zur Planung von Hochhäusern in Wien, von der Bevölkerungsbeteiligung bis zur Umsetzung, vor (vgl. ÖROK 2015: 228).

Erweiternd gibt die **Smart City Wien Rahmenstrategie** Ziele und Maßnahmen vor, welche, unter dem gezielten Einsatz von Innovationen, den Ressourcenverbrauch in Zukunft (bis 2050) senken und die hohe Lebensqualität erhalten bzw. steigern sollen (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2014: 11f.).

Das Land Niederösterreich hat ebenfalls eine Reihe von (strategischen) Entwicklungskonzepten und (Sach-)programmen erlassen bzw. beschlossen, welche den Südraum Wien betreffen. Aufgrund der hierarchischen Struktur der Planungsinstrumente dürfen sich diese vom Landesentwicklungskonzept hin zur regionalen

Leitplanung und dem örtlichen Entwicklungskonzept nicht widersprechen. Im Optimalfall sollten sich die jeweiligen Papiere, den größeren Maßstab entsprechend, konkretisieren (vgl. Land Niederösterreich 2004: 120f.; §13 Abs. 1 NÖ ROG 2014).

So setzt das **Landesentwicklungskonzept** Niederösterreichs drei Leitziele für die künftige Entwicklung des Bundeslandes: 1. Gleichwertige Lebensbedingungen für alle gesellschaftlichen Gruppen in allen Landesteilen, 2. Wettbewerbsfähige, innovative Regionen und Entwicklung der regionalen Potentiale und 3. Nachhaltige, umweltverträgliche und schonende Nutzung der natürlichen Ressourcen (vgl. Land Niederösterreich 2004: 24). Weiters werden räumliche und sektorale Herausforderungen und Ansätze für die Erreichung dieser Ziele benannt (vgl. ebd.: 30 – 111).

Ergänzend hat Niederösterreich die **Perspektiven für die Hauptregionen** zur Vertiefung des Landesentwicklungskonzeptes verfasst (vgl.: Land Niederösterreich 2005: 21). Dieses Dokument entspricht einer Stärken- und Schwächenanalyse des Bundeslandes nach Regionen und sektoralen Themenfeldern. Der Südraum Wien ist Teil der Hauptregion Industrieviertel, für welches ein regionales Leitbild mit den Zielen der sektoralen Entwicklung festgehalten wurde (vgl. ebd.: 60 – 64).

Weiters wurde mit der **Hauptregionsstrategie 2024 – Region Industrieviertel** eine detaillierte SWOT-Analyse und ein konkretes Handlungsprogramm erstellt, welches auf der Evaluation der Hauptregionsstrategie aufbaut (vgl. Amt der NÖ Landesregierung o.J.a: 3, 5). Dieses ist nicht mehr sektoral aufbereitet, sondern orientiert sich an den vier Aktionsfeldern: Wertschöpfung, Umweltsituation/Energie, Daseinsvorsorge und Kooperation (vgl. ebd.: 16). Als Ziel ist im Grunde die Steigerung und Stärkung dieser Felder festgelegt (vgl. ebd.: 7).

Aktuell wurde weiters das **Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+** veröffentlicht. Die wesentlichen Ziele sind die Verbesserung der Mobilitätschancen, die Minimierung der verkehrsbedingten Klima- und Umweltbelastungen, die Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems und die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Infrastruktur (vgl. Land Niederösterreich 2015: 60f.).

Am 21. Juli 2015 verordnete die NÖ Landesregierung das **regionale Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland**, welches regionale Festlegungen, vor allem in Bezug auf die Bodenpolitik, trifft (§2 LGBl. 8000/85-0). Hier werden nach §4 der Verordnung mittels landwirtschaftlicher und wasserwirtschaftlicher Vorrangzonen und erhaltenswerten Landschaftsteilen die Widmungsmöglichkeiten der Gemeinden eingeschränkt. §5 des regionalen Raumordnungsprogrammes grenzt die Siedlungen ein und reduziert bzw. konzentriert damit die Möglichkeiten der örtlichen Behörden zur Baulandwidmung.

Ebenfalls relevant für den Südraum Wien ist die **Regionale Leitplanung Bezirk Mödling**. Hier wurden von den Gemeinden des Bezirks Mödlings drei sehr konkrete Ziele der räumlichen Entwicklung vereinbart (vgl. Zech GmbH 2016: 9). So soll die Siedlungsentwicklung nach Innen und die Siedlungstätigkeit an guter, auch

öffentlicher, Infrastruktur orientiert sein. Der Grün- und Freiraum soll geschützt, vernetzt, genützt und gestaltet werden. Und der Umweltverbund soll für die Mobilität stärker genutzt werden (vgl. ebd.). Zusätzlich gibt es das **Bezirksverkehrskonzept Mödling**, welches die Abstimmung der Raumordnungs- und Verkehrsmaßnahmen im Bezirk behandelt (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2014: 2).

Weiters gibt es zwei Sachraumordnungsprogramme des Landes Niederösterreich, welche unmittelbaren Einfluss auf die Ausstattung und Funktionen der Gemeinden haben: das **Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm** und das **Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm**. Je nach Zentralität des Ortes sollten Gemeinde unterschiedliche Sportstätten und Erholungsfunktionen bzw. zentrale Einrichtung aufweisen (vgl. LGBl. 8000/24-0; LGBl. 8000/30-0). Im Südraum Wien sind die Gemeinden, wie in Tabelle 20 ersichtlich, klassifiziert:

Gemeinde	Allg. Standort für zentrale Einrichtungen	Besonderer Standort für zentrale Einrichtungen zentraler Ort der Stufe			Freizeit und Erholungseinrichtungen			
		I	II	III	Sportplatz	Sporthallen	Hallenbäder	Erholungsräume
Achau	x				B	B		
Biedermannsdorf	x				B	B		
Enzersdorf/Fischa	x				A-, B	B		
Fischamend	x	x			C	B, D		
Guntramsdorf	x	x			A, C	B, D		Wienerwald
Götzendorf/Leitha	x				B	B		
Günselsdorf	x							
Klein-Neusiedl	x				B	B		
Lanzendorf	x				B	B, D		
Laxenburg	x				B	B		
Leopoldsdorf	x				B	B		
Maria-Lanzendorf	x				B	B		
Oberwaltersdorf	x				B	D		
Schönau/Tristing	x				B	B		
Schwadorf	x				B	B, D		
Schwechat	x	x	x	x	A, A, B, C, F	B, B, B, D, D, E, F	C	
Tattendorf								
Teesdorf								
Trumau	x				B	B		
Traiskirchen	x	x	x		A, A, D	B, B, B, D, F		
Zwölfaxing	x				B	B		

Tabelle 20: Zentrale Orte und Standorte von Freizeit und Erholungseinrichtungen im Südraum Wien (Quellen: LGBl. 8000/24-0; LGBl. 8000/30-0)

Sowohl in Wien, als auch in Niederösterreich, schreibt das Gesetz die Erlassung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen vor. Diese sind die primären und unmittelbar raumwirksamen Instrumente, da sie die tatsächlichen Bebauungs- und Nutzungsmöglichkeiten vorgeben bzw. einschränken und damit für die Umsetzung der Konzepte und Strategien im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde maßgeblich sind (vgl. §15-22, §30 NÖ ROG 2014; §4-8 BO für Wien).

Die Entwicklung des Südraum Wiens wird somit von einer Vielzahl von AkteurInnen und Entscheidungen beeinflusst, welche sich zum Großteil zwar ergänzen und konkretisieren, an den Schnittstellen der beiden Bundesländer jedoch meist vage bleiben. Es kann hier zwar festgestellt werden, dass die aktuelleren Konzepte, Leitbilder und Strategien schon stärker auf die Rolle und Einflüsse des jeweilig anderen Bundeslands eingehen. Nichtsdestotrotz bleiben die Konzepte auf die Verwaltungsgrenzen zugeschnitten.

Die Regionale Leitplanung des Bezirks Mödling hält im Südraum Wien erstmals konkrete interkommunale und regionale Kooperationen fest, für welche jedoch erst eine Plattform eingerichtet werden muss (Zech GmbH 2016: 14f., 66f.).

2.3 Funktionale Verflechtungen

In der Mobilitätsforschung werden im Grunde vier Funktionen, welche Wege, ausgehend vom Wohnort oder einem Ort, welcher bereits eine oder mehrere Funktionen erfüllt, verursachen, unterschieden. Diese sind: Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit (vgl. SOCIALDATA 2016).

Eine tatsächliche Erhebung der Quell- und Zielorte liegt für den Südraum Wien lediglich für den Pendelverkehr vor, welcher ausschließlich die Wege vom Wohnort zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz abdeckt (vgl. Statistik Austria 2016). Bei Betrachtung dieser Daten fällt ein starker Zusammenhang zwischen den EinwohnerInnen der Gemeinden und den Einpendelzahlen der Erwerbstätigen und SchülerInnen auf, welcher außerhalb Wiens auch stark auf die Funktionsverteilung der zentralen Orte zurückzuführen sein dürfte. Wichtige Orte bilden daher Oberwaltersdorf, Traiskirchen, Guntramsdorf, Fischamend, Leopoldsdorf, Schwechat und die Bezirke Wiens. Zusätzlich kann festgestellt werden, dass nur die Gemeinden Günselsdorf, Maria-Lanzendorf und Tattendorf über kein Schul- bzw. Studienangebot verfügen (Stand 2014, siehe Tabellen 1-3). Im restlichen Südraum Wien ist das diesbezügliche Angebot weit verbreitet. Die Pendelzahlen spiegeln sowohl dieses breite Angebot, als auch die Wohn- bzw. Arbeitsortwahl wieder. Sie sind nämlich beinahe immer für die benachbarten Gemeinden innerhalb des politischen Bezirks am höchsten (siehe Tabellen 12-17). Lediglich in den Randlagen (Grenze Bezirk-Bezirk oder Bezirk-Bundesland) weichen die Werte hiervon ab. Die zwei großen Ausnahmen bezüglich der Ein- und AuspendlerInnen bilden die Bezirke Wiens und die Stadt Schwechat (s. Abbildung 8), welche sowohl als Arbeits-, als auch als Wohn-, Einkaufs- und Freizeitstandort eine besondere Stellung im Planungsgebiet einnehmen (vgl. Statistik Austria 2016).

Für den Einkauf können keine vergleichsweise genauen Daten herangezogen werden. Außerhalb Wiens gibt es diesbezüglich, neben den höherrangigen Ortschaften Fischamend, Guntramsdorf, Schwechat und Traiskirchen, kaum herausragende Angebote. Lediglich das Shopping Center Süd in Vösendorf ist hier zu nennen. Dieses liegt zwar außerhalb des definierten Südraum Wiens, hat allerdings aufgrund seiner Größe eine Sonderstellung in Österreich und beeinflusst mit Sicherheit die funktionalen Beziehungen im Südraum Wien (vgl. ecostra 2012: 3; Russmedia Digital GmbH 2016). In Wien befinden sich dafür umso mehr bedeutende Einkaufsmöglichkeiten. Erwähnenswert sind hier das Zentrum Simmering, der huma Einkaufspark, die Landstraßer Hauptstraße, Simmeringer Hauptstraße, Favoritenstraße, Praterstraße und Taborstraße (vgl. ecostra 2012: 2; Stadt Wien 2014a: 67). Es zeigt sich somit ein ganz ähnliches Bild zu jenem der Ausbildungs- und Arbeitswege, welche sich, wie auch die genannten Geschäftslokalitäten, zwar über die

gesamte Region vernetzen, allerdings eine starke Gewichtung von Wien, der Südachse und der Stadt Schwechat haben.

Gerade auch Freizeitaktivitäten verursachen einen hohen Anteil (über 30%) des Gesamtverkehrs in Wien und im Wiener Umland (vgl. SOCIALDATA 2016). Aufgrund des vielfältigen Angebots im Südraum Wien, der freien Wahlmöglichkeit der Freizeitzielorte und des Mangels an Daten kann hier keine eindeutige Aussage zu den räumlichen Schwerpunkten der Freizeitaktivitäten getroffen werden (vgl. Amt der NÖ Landesregierung o.J.: 34f.; Amt der NÖ Landesregierung 2016a; Stadt Wien 2016). Das Mobilitätsverhalten und die engen Beziehungen in den anderen Bereichen lassen allerdings vermuten, dass sich diese zum Teil mit den Verflechtungen der Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsorte decken bzw. sogar darüber hinaus gehen. Zusätzlich liegt die Vermutung nahe, dass die Naturschutzgebiete und die Tourismusorte auch Freizeitattraktionen für die lokale Bevölkerung bedeuten. Dies würde für Niederösterreich wieder eine Bevorzugung der Region um die Südautobahn A2 und Schwechat/Fischamend bedeuten (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2007). In Wien deuten die Tourismuszahlen auf einen Vorrang der zentraleren Bezirke hin, wobei der Außenbezirk Simmering, auch im Vergleich zu Favoriten, eindeutig das Schlusslicht bildet (vgl. Stadt Wien - MA 23 2016a; Stadt Wien – MA 23 2016b).

Es zeigt sich somit, dass der Südraum Wien sein vielfältiges Angebot über die gesamte Region, mit eindeutigen schulischen, touristischen und wirtschaftlichen Schwerpunkten entlang der Südachse und Schwechat-Fischamends außerhalb Wiens, sowie den differenzierten Angeboten innerhalb der Bundeshauptstadt, mit hohen Wohnqualitäten kombiniert. Dies ergibt eine feinmaschige funktionale Verflechtung des Südraums und darüber hinaus, welches grob dem Bild der Pendelbeziehungen entsprechen dürfte.

2.4 Bevölkerungsentwicklung

Da das Bevölkerungswachstum allgemein als zuverlässiger Indikator für die Attraktivität einer Gemeinde oder Stadt gilt, soll dieses Kapitel die Bevölkerungsentwicklung im Südraum Wien darstellen. Hierbei werden die relativen Werte zwischen 1951 und 2011 herangezogen, da regional große Unterschiede in der absoluten Bevölkerungszahl bestehen und dies die Interpretation verzerren würde. Zum Vergleich zeigen die Abbildungen 18-22 auch die Entwicklung des Gesamtbezirks im selben Zeitraum.

Die Betrachtung der Graphen zeigt regionale Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahrzehnte. So sind die Gemeinden des Bezirks Baden, welche im Südraum Wien liegen, alle stärker gewachsen als der Gesamtbezirk (siehe Abbildung 18). Lediglich Teesdorf hinkte bis 2001 dieser Entwicklung hinterher.

Der Bezirk Bruck an der Leitha wuchs im Vergleichszeitraum am schwächsten. Die beiden Gemeinden Enzersdorf an der Fischa und Götzendorf an der Leitha überstiegen das Wachstum des Bezirks indes bei

weitem (siehe Abbildung 19).

Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Badens

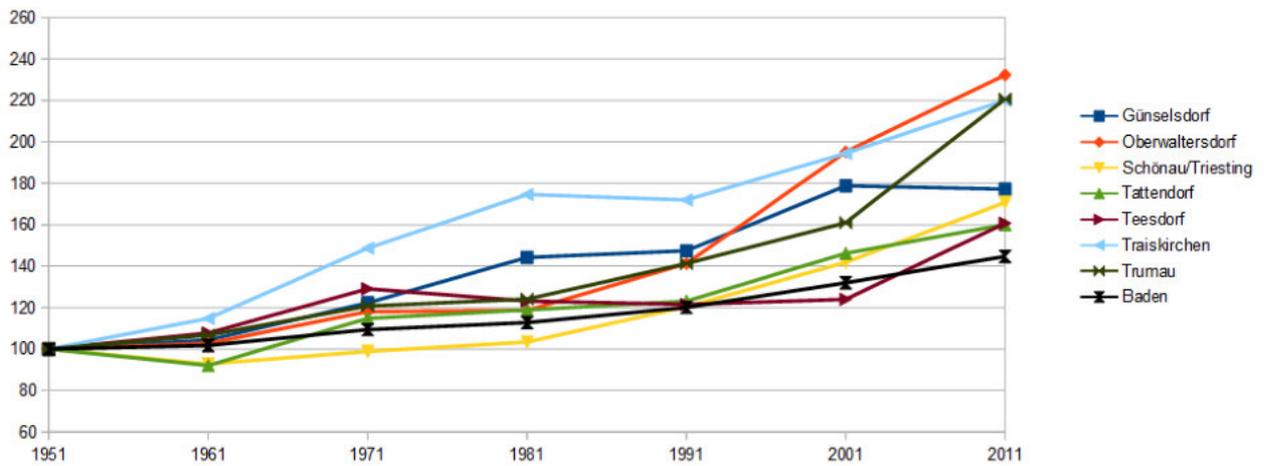


Abbildung 18: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Badens (Datengrundlage: Statistik Austria 2016)

Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Bruck/Leithas

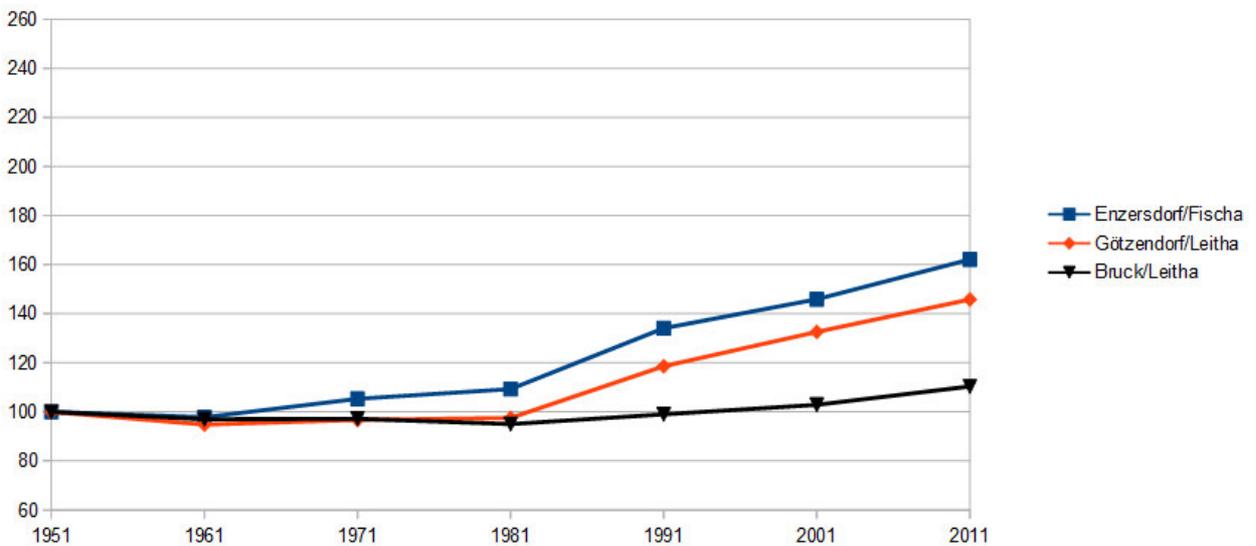


Abbildung 19: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Bruck/Leithas (Datengrundlage: Statistik Austria 2016)

In den Gemeinden Mödlings weist der Südraum Wien eine zweiseitige Dynamik auf. Während sich die Gemeinden Biedermansdorf und Laxenburg mehr als verdoppelt haben, haben Guntramsdorf und Achau ein unterdurchschnittliches Wachstum erlebt (siehe Abbildung 20).

Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Mödlings

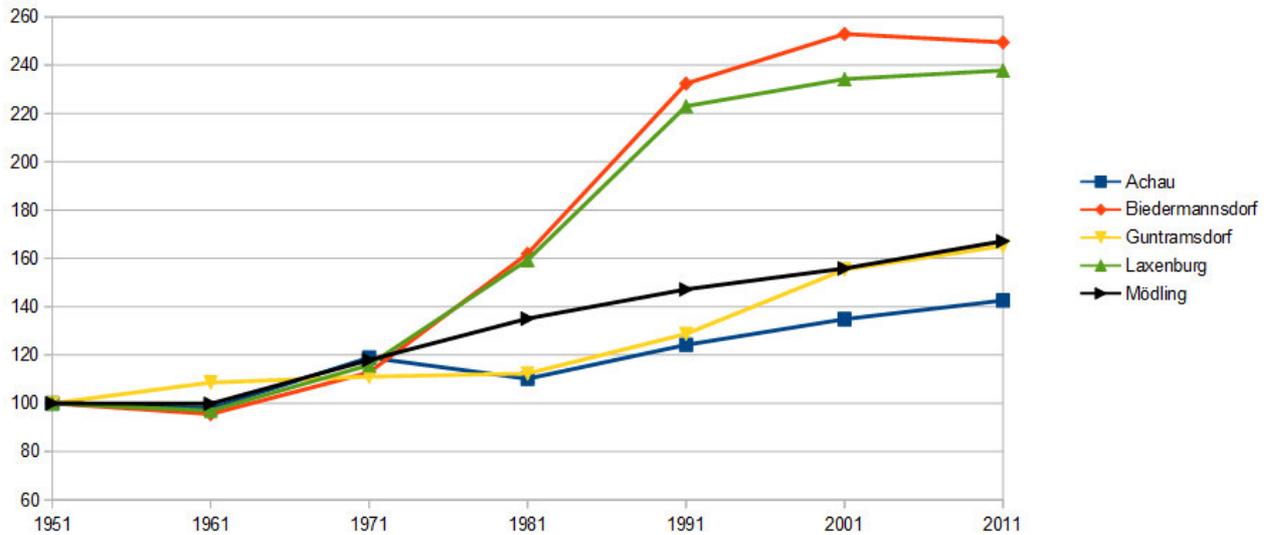


Abbildung 20: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Mödlings (Datengrundlage: Statistik Austria 2016)

Auch in Wien-Umgebung ergibt sich ein ähnliches Bild (siehe Abbildung 21). Wobei hier Klein-Neusiedl seit 1951 sogar schrumpft. Schwechat, Schwadorf und Fischamend wuchsen unter dem Durchschnitt und die restlichen Ortschaften, vor allem Zwölfaxing, nahmen stark an Bevölkerung zu. Interessanterweise haben

Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Wien-Umgebungs

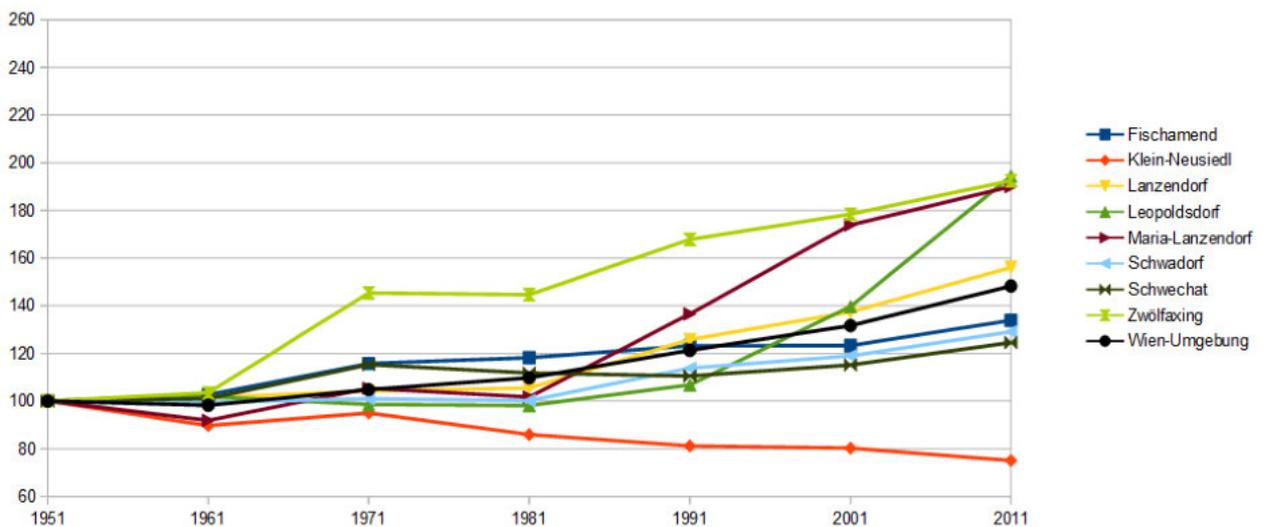


Abbildung 21: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Wien-Umgebungs (Datengrundlage: Statistik Austria 2016)

auch in Wien, in den Bezirken Leopoldstadt und Landstrasse, die Bevölkerungszahlen abgenommen (siehe Abbildung 22). Simmering und Favoriten, also jene Bezirke, welche weiter vom Zentrum Wiens entfernt

sind, haben hingegen stark an EinwohnerInnen gewonnen.

Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Bezirke Wiens

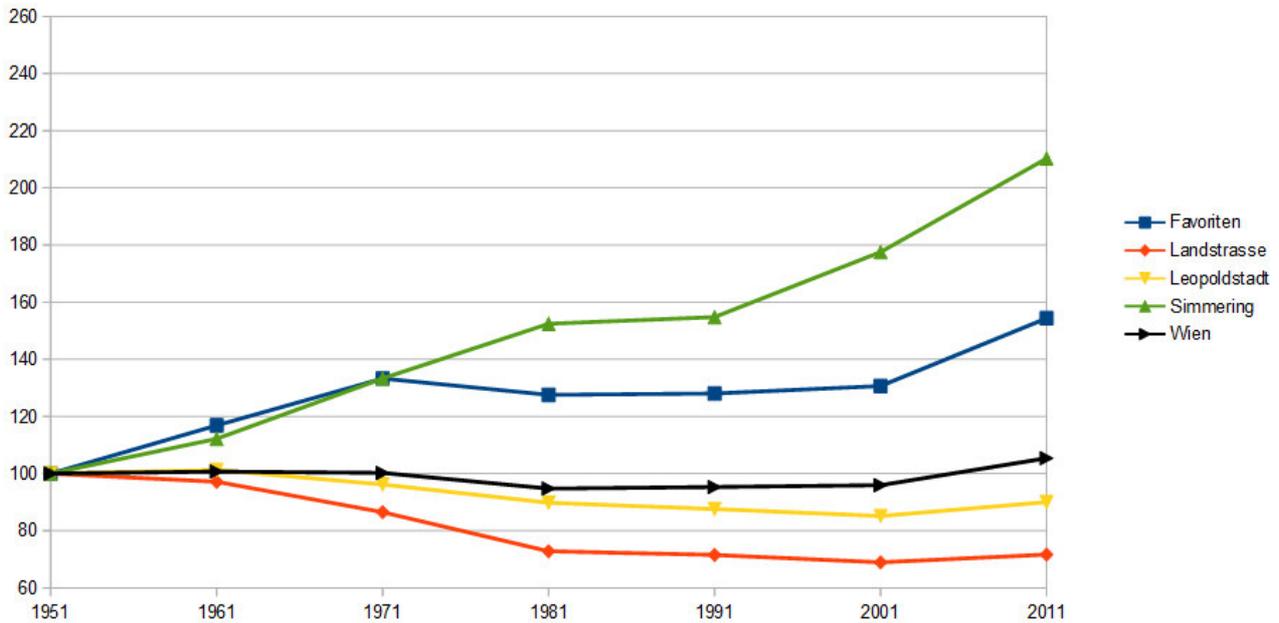


Abbildung 22: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Bezirke Wiens (Datengrundlage: Statistik Austria 2016)

Insgesamt kann man bei diesen Wachstumswerten von einem äußerst attraktiven Raum sprechen. Auch wenn es hier Unterschiede innerhalb des Südraum Wiens gibt. So war der westliche und zentrale Südraum in den letzten 6 Jahrzehnten als Wohnraum attraktiver, als der östliche und nördliche. Insgesamt sind jedoch alle Gemeinden, bis auf Klein-Neusiedl, Landstrasse und Leopoldstadt, im betrachteten Zeitraum gewachsen. Aktuelle Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum dieses Gebiets aus (vgl. Land Niederösterreich 2005: 57; Stadt Wien 2014a: 15).

An der Attraktivität des Südraum Wien dürfte sich somit nichts geändert haben. Die Graphen deuten sogar darauf hin, dass diese seit 1991/2001 nochmals zugelegt hat. Auch deutet die Entwicklung der letzten 15-25 Jahre auf den Attraktionsverlust der Orte mit zentralen Funktionen außerhalb Wiens hin. Während Fischamend, Guntramsdorf, Schwechat und Traiskirchen im Beobachtungszeitraum zwar stetig wuchsen, nahm das Bevölkerungswachstum in den umliegenden Gemeinden teilweise sprunghaft zu. Die extremsten Beispiele sind hier Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Zwölfaxing, Biedermannsdorf, Laxenburg, Oberwaltersdorf, Tattendorf, Trumau und Schönau an der Triesting. Sogar innerhalb Wiens ist von einer zunehmenden räumlichen Verteilung der Bevölkerung auf die Flächenbezirke Favoriten und Simmering festzustellen. Dies führt zu einer Zunahme der notwendigen Wege und dem Verlust von Agglomerationsvorteilen.

2.5 Nutzungs-/Entwicklungspotentiale und -schwächen

Die wesentlichen Potentiale des Südraum Wien sind die räumliche Dichte der unterschiedlichsten Angebote, das Zusammenspiel der Hauptstadt Wien mit der umliegenden Region und die wirtschaftliche Stärke dieses Gebiets. Werden entsprechende Maßnahmen und Anreize gesetzt, so kann mittels gezielter Siedlungsentwicklung die regionale Rolle des Wirtschafts- und Wohnstandorts gestärkt werden. Entsprechende Baulandreserven sind innerhalb des Planungsgebiets vorhanden (siehe Tabelle 21).

Im Wiener Süden werden hierfür Entwicklungsgebiete, vor allem in Nahbereich öffentlicher Verkehrsinfrastruktur, geplant (siehe auch Kapitel 3.1, 3.2 und 3.8). Innerhalb der Hauptstadt Österreichs werden hier Maßnahmen zur konzentrierten Standortentwicklung auf den letzten verfügbaren Flächen vorgenommen. Sind diese erfolgreich bedeutet dies einen weiteren Bevölkerungszuwachs von über 50.000 Personen im Süden Wiens und die Schaffung zusätzlicher Betriebsstandorte und Arbeitsplätze (vgl. Stadt Wien 2014a: 67; Stadt Wien - MA 23 2016: 10, 14, 42, 46).

Im südlichen Wiener Umland unterscheidet sich das Bild gravierend. Ein Großteil der Gemeinden hat mehr Flächen als Bauland gewidmet, als zur Zeit bebaut sind (Baulandreserven). Zusätzlich deutet die Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahre darauf hin, dass gerade in den großen Einpendelgemeinden des Südraum Wien mit Funktionen zentraler Orte (Fischamend, Guntramsdorf, Schwechat und Traiskirchen) das relative Bevölkerungswachstum, vor allem seit 1991/2001, schwächer war als in den umliegenden Gemeinden. Die Nachbargemeinden hatten hingegen ein sehr hohes Bevölkerungswachstum im gleichen Zeitraum. Bei Analyse der Baulandreserven und Bodenpreise in diesen Gemeinden (siehe Tabelle 21) dürfte dies auf das Zusammenspiel dieser beiden Faktoren zurückzuführen sein. Die Datengrundlage für die angegebenen Werte bilden Widmungen und Bodentransaktionen im Zeitraum zwischen 2000 und 2010 (vgl. PGO 2011: 42f., 45). Die gemeinsame Betrachtung mit der Bevölkerungsentwicklung zur selben Zeit belegt, dass Gemeinden mit höheren Baulandreserven allgemein und jene mit niedrigeren Bodenpreisen im Speziellen, diejenigen waren, welche stärker wuchsen.

Beide Indikatoren deuten darauf hin, dass die hohe Attraktivität alleine im Südraum nicht ausreicht, um ein Bevölkerungswachstum zu erhalten. Die gute technische Infrastruktur im Südraum Wien bietet entscheidende Wahlmöglichkeiten für die EinwohnerInnen. Die nächste Ortschaft kann auf jeden Fall schnell mit dem Auto oder, bei entsprechendem Angebot, rasch mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden. Die, in Kapitel 2.4 genannten, sprunghaft wachsenden Gemeinden sind bemerkenswerterweise ausnahmslos nicht von hochrangigen öffentlichen Verkehr erschlossen (siehe auch Kapitel 3.2). Ein Großteil der, durch die steigende Verteilung der Bevölkerung über den Südraum Wien zunehmenden, Wege dürfte daher mittels MIV abgewickelt werden.

Gemeinden	Baulandreserven in % des gesamten Wohnbaulandes	Bodenpreise in €/m ²
Günselsdorf	>0 – 25	101 – 200
Oberwaltersdorf	25 – 50	101 – 200
Schönau/Triesting	>0 – 25	101 – 200
Tattendorf	>0 – 50	101 – 200
Teesdorf	>0 – 50	101 – 200
Traiskirchen	>0 – 25 (50)	101 – 200
Trumau	25 – 100	101 – 200
Enzersdorf/Fischa	>0 – 50	31 – 100
Götzendorf/Leitha	>0 – 50	31 – 100
Achau	25 – 50	101 – 200
Biedermannsdorf	>0 – 50	201 – 300
Guntramsdorf	>0 – 25 (50)	201 – 300
Laxenburg	>25 – 100	201 – 300
Fischamend	>0 – 25 (50)	101 – 200
Klein-Neusiedl	>0 – 25	31 – 100
Lanzendorf	>0 – 50	101 – 200
Leopoldsdorf	>0 – 25	301 – 500
Maria-Lanzendorf	>0 – 25	201 – 300
Schwadorf	>0 – 25	101 – 200
Schwechat	>0 – 100	301 – 500
Zwölfaxing	>0 – 25	201 – 300
Favoriten	>0 – 1054	301 – 500
Landstrasse	>0 – 150	keine Daten
Leopoldstadt	>0 – 1054	301 – 500
Simmering	>0 – 500	301 – 500

Tabelle 21: Baulandreserven und Bodenpreise im Südraum Wien (Stand 2010) (Quelle: PGO 2011: 42, 45)

Bevölkerungspotential nach Baulandreserven und angestrebter Bevölkerungsdichte auf einem 2,25 km² Raster (2011)

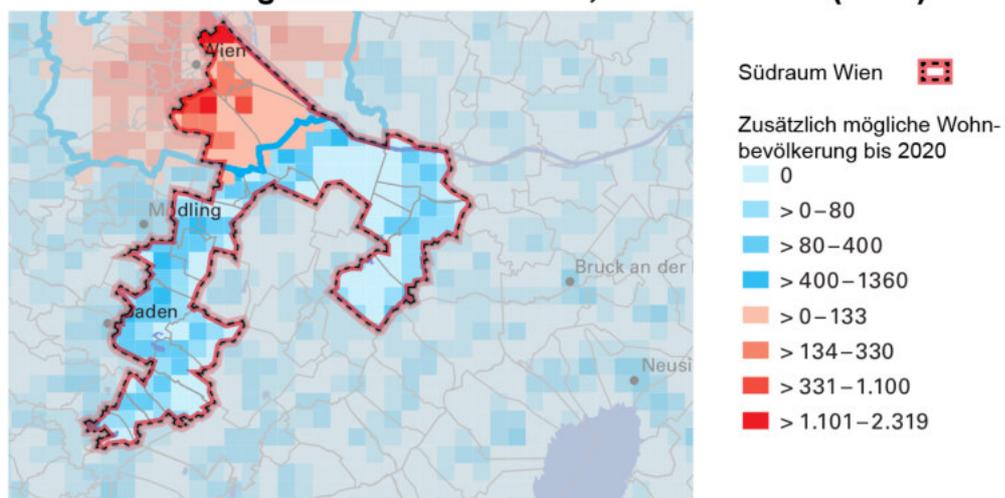


Abbildung 23: Bevölkerungspotential nach Baulandreserven und angestrebter Bevölkerungsdichte auf einem 2,25 km² Raster (2011) (Quelle: PGO 2011: 47; Eigene Darstellung)

Dies ist auch die maßgebliche Schwäche bzw. Gefahr des Südraum Wien. Eine regionale Abstimmung

zwischen den Gemeinden in der zukünftigen Entwicklung gibt es nur vereinzelt. Die Gemeinden wachsen, aufgrund ihrer allgemein guten Lage, größtenteils nach dem Bestbieter-Prinzip (größte Fläche zum niedrigsten Preis) und nicht auf Basis ihrer räumlichen Qualitäten. Im letzten Leitbild aus dem Jahr 2015 zeigte der Bezirk Mödling, welche Maßnahmen und Kooperationen durch eine gemeinsame Vorgehensweise ermöglicht werden können. Es gibt zwar seit langem die Einrichtungen des Stadt-Umland-Management und der Planungsgemeinschaft-Ost, diese sind allerdings in erster Linie von den Landesverwaltungen ausgehend (Stadt Wien – MA 18 und Land Niederösterreich – RU 2 2016a, PGO 2016a). Das bindende Glied zu den Gemeinden, welche einen Großteil der Regionalentwicklung in Niederösterreich ausmachen, fehlt oftmals. Der große Bruch entlang der Bundeslandsgrenze ist im wesentlichen, dass eine große Gemeinde, welche seit Jahren in „regionalen“ Konzepten plant, mit einer Vielzahl von Gemeinden, in dessen Umfeld zusammenarbeiten muss, welche seit Jahren in „lokalen“ Konzepten planen. Eine bewährte, einheitliche und verbindliche Vorgehensweise gibt es hierfür aktuell nicht.

Dass der Südraum Wien wachsen wird, ist somit unbestritten. Fraglich ist, in welcher Qualität er dies tut. Bei erfolgreicher Abstimmung und Verständigung auf regionale Konzepte kann das außerordentliche Bevölkerungswachstum der kommenden Jahre zur Stärkung des regionalen Wirtschaftsclusters beitragen und die Erholungsräume in unmittelbarer Umgebung erhalten bzw. sogar ausgeweitet werden. Bei einem Versagen der raumplanerischen Ziele, welche auf Landesebene durchaus vorhanden sind, werden sich die Siedlungen weiter ausbreiten und zusätzliche Wege verursachen. Dies ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

2.6 Zukünftige Entwicklung des Raumes

Die besondere Attraktivität und die damit einhergehenden Qualitäten als Wohn-, Betriebs- und Lebensstandort des Südraum Wiens sind auf allen Ebenen unbestritten (z.B.: Gemeinde, Landesentwicklungskonzept Niederösterreich, STEP 2025, stadregion+ u.Ä.). Diese Sonderstellung, welche bereits seit mehreren Jahren anhält, hat unterschiedliche Konsequenzen für den Raum. In Wien ist die Entwicklung vor allem am neuen Hauptbahnhof und dem Quartier Belvedere forciert, aber auch im Rahmen des U1-Ausbaus nach Oberlaa, um St. Marx und entlang der U2 in Richtung Seestadt Aspern werden neue Potentiale im Südraum Wien geschaffen (vgl. Stadt Wien 2014: 51, 60, 75). Weiters hat die Stadt Schwechat damit begonnen das ehemalige Brauereiareal mit etwa 1.000 Wohneinheiten zu bebauen (siehe Kapitel 6.1.2).

2.6.1 Bevölkerungsentwicklung

Das weitere Bevölkerungswachstum des Südraum Wiens dürfte in den kommenden Jahren sicher und von den betroffenen Gemeinden auch gewollt sein (vgl. PGO 2011: 46). So soll Wien bis 2030 um mehr als

200.000 EinwohnerInnen, der Bezirk Mödling um 18.000, Baden um 27.000, Bruck an der Leitha um 8.000 und der Gerichtsbezirk Schwechat um 13.000 Personen wachsen (vgl. PGO 2011: 39). Weiters ist das prognostizierte Wachstum der Erwerbspersonen im gleichen Zeitraum mit 8% bis 18% vergleichsweise hoch (vgl. Kytir et al. 2010: 81). Je nach Lage und Baulandpreisen wird sich dieses Wachstum unterschiedlich auf die jeweiligen Gemeinden und Bezirke des Südraum Wiens verteilen. Die genaue Verteilung ist kaum vorhersagbar, allerdings steht fest, dass der Südraum Wien in der Lage ist das prognostizierte Wachstum aufzunehmen (vgl. PGO 2011: 47). Je nach Wachstumsszenario und Planungsintervention der zuständigen Behörden ist allerdings zu berücksichtigen, dass bereits 2020 die Baulandreserven größtenteils aufgebraucht sein werden (vgl. ebd.: 45-47).

2.6.2 Baulandausweisungen

Legt man dem zukünftigen Wachstum des Raumes, die Einschätzungen und Wünsche der, für die Baulandausweisungen zuständigen, BürgermeisterInnen zugrunde, müsste, auch bei einer vollständigen Mobilisierung der Baulandreserven, bereits 2020 größtenteils neues Bauland ausgewiesen werden (vgl. ebd.: 46). Dies hätte eine weitere Zersiedelung und eine Verschiebung des Wachstums auf Gemeinden außerhalb des Südraum Wiens zur Folge (vgl. ebd.: 45).

2.6.3 Betriebsgebiete

Eine Beurteilung der Betriebsgebiets- und Arbeitsplatzstandortentwicklung im Südraum Wien ist allgemein schwer zu treffen, da diese stark von den verfügbaren Flächen und Vereinbarungen zwischen Unternehmen und Gemeinden abhängen. Das starke Bevölkerungswachstum und die bestehenden großen Wirtschaftsstandorte, rücken außerhalb Wiens eher den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der regionalen Verankerung der bestehenden Betriebe in den Vordergrund (vgl. Land Niederösterreich o.J.a: 16 – 18). Bei erfolgreicher Umsetzung der planerischen Maßnahmen ist somit eine Bewahrung der Einpendelgemeinden bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum zu erwarten. In Wien sind vor allem in Simmering, an der Grenze zu Schwechat, und Leopoldstadt (Handelskai und Gasometer) Entwicklungsstandorte für Betriebe vorgesehen (vgl. Stadt Wien 2014a: 67). Einen Sonderfall bildet der angestrebte Bau der 3. Piste des Flughafen Wien/Schwechat. Sollte dieser realisiert werden, können auch hier eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze lukriert werden (vgl. Flughafen Wien AG 2011: 4).

2.6.4 Abschätzbare Wirkungen auf den Südraum Wien

Die Wirkungen des, einzig sicher prognostizierbaren, Bevölkerungswachstums auf den Südraum Wien hängen entscheidend von den Maßnahmen der, für die Raumplanung zuständigen, Behörden ab. Für eine erfolgreiche Bewältigung des Wachstums, welches nicht zu einer Zersiedelung, Verkehrsintensivierung und

Entstehung von Schlafgemeinden, bei gleichzeitig moderatem Verbrauch der Baulandreserven, führt, müssen regionale Konzepte in den Vordergrund gestellt werden. In diesen können die Gemeinden, gemeinsam mit den Ländern, abstimmen, welche Maßnahmen getroffen werden und in welcher Form sich diese ergänzen können. Die Erstellung der regionalen Leitplanung im Bezirk Mödling war ein erster Schritt in diese Richtung. Für den gesamten Südraum Wien gibt es jedoch keine derartigen Konzepte bzw. Leitbilder. Im Anbetracht der außergewöhnlichen Dynamik des Wachstums ist zu befürchten, dass es großteils bereits zu spät für derartige Kooperationen ist. Das Potential für eine qualitätsvolle Bewältigung des Wachstums ist, gerade im Südraum Wien, auf jeden Fall gegeben (vgl. PGO 2011: 46). Mit Sicherheit kann aktuell daher lediglich das zukünftige Wachstum des Südraum Wiens angenommen werden.

3 Verkehrliche Ausgangssituation (Szenario 0) im Südraum Wien

Um Aussagen über die Effekte, Einflüsse und mögliche Korridore einer Stadt-Regionalbahn im Südraum von Wien treffen zu können, wird nun beleuchtet, wie das aktuelle Verkehrssystem aufgebaut ist und welche Entwicklungen in den nächsten Jahren stattfinden und aktuell vorgesehen sind. Dies wird sowohl für den Individual-, als auch den öffentlichen Verkehr empirisch eingeschätzt.

3.1 IV-Netz-Angebot

Abbildung 24 zeigt das aktuelle Straßennetz, inklusive Hierarchie, im Südraum Wien. Dieses kann, aufgrund der vorrangig radialen Verbindungen im südlichen Wiener Umland, in zwei Korridore (Süd und Ost) gegliedert werden, welche kurz vor Wien (durch die S1) bzw. im Süden Wiens (mittels A23) tangential hochrangig verbunden sind. Innerhalb Wiens ist generell ein dichtes Netz an Radial- und Tangentialerschließungsstraßen auszumachen. Des weiteren kreuzen sich hier die Autobahnen A23 (Süd-Nordost-Verbindung) und A4 (Ost-West-Verbindung).

3.1.1 Südkorridor

Der Südkorridor ist radial über die A3 und A2 erschlossen. Des weiteren ermöglichen die B17 und B16 eine potentiell rasche Verbindung mittels Kfz in Richtung Wien. Zusätzlich kann auf Höhe Oberwaltersdorf via B210 oder auf Höhe Trumau via L156 der Ostkorridor erreicht werden. Das hochrangige Straßennetz wird durch eine Vielzahl von Landesstraßen L ergänzt, welche die einzelnen Siedlungseinheiten direkt miteinander oder mit der nächsten Landesstraße B verbinden.

In Biedermannsdorf bietet die B11 die Option einer Wegwahl in Richtung Schwechat/S1/A4 und weiter in Richtung Wien. Etwas nördlicher knüpft das niederösterreichische Netz schließlich an das Hauptstraßennetz Wiens an, welches direkte Wege in Richtung Zentrum, aber auch eine Reihe von Tangentialverbindungen und Anschlussmöglichkeiten in Richtung Norden bietet.

3.1.2 Ostkorridor

Der östliche Korridor des Südraum Wien ist ebenfalls durch eine Autobahn (A4) erschlossen. Zusätzlich sind hier 3 hochrangige Radialverbindungen (B9, B10 und B15) verortet. Wobei die ersten Beiden unmittelbar über Schwechat nach Wien führen und die Dritte über den Südkorridor zur Anschlussstelle S1/A2/A23. Hinzu kommt die Fortführung der Tangentialverbindung der B210 aus Westen durch die B60 nach Fischamend. In Schwechat selbst befindet sich der Knoten S1/A4 und der Anschluss der B10 an die Simmeringer Hauptstraße.

Individualverkehrsnetz im Südraum Wien (2016)

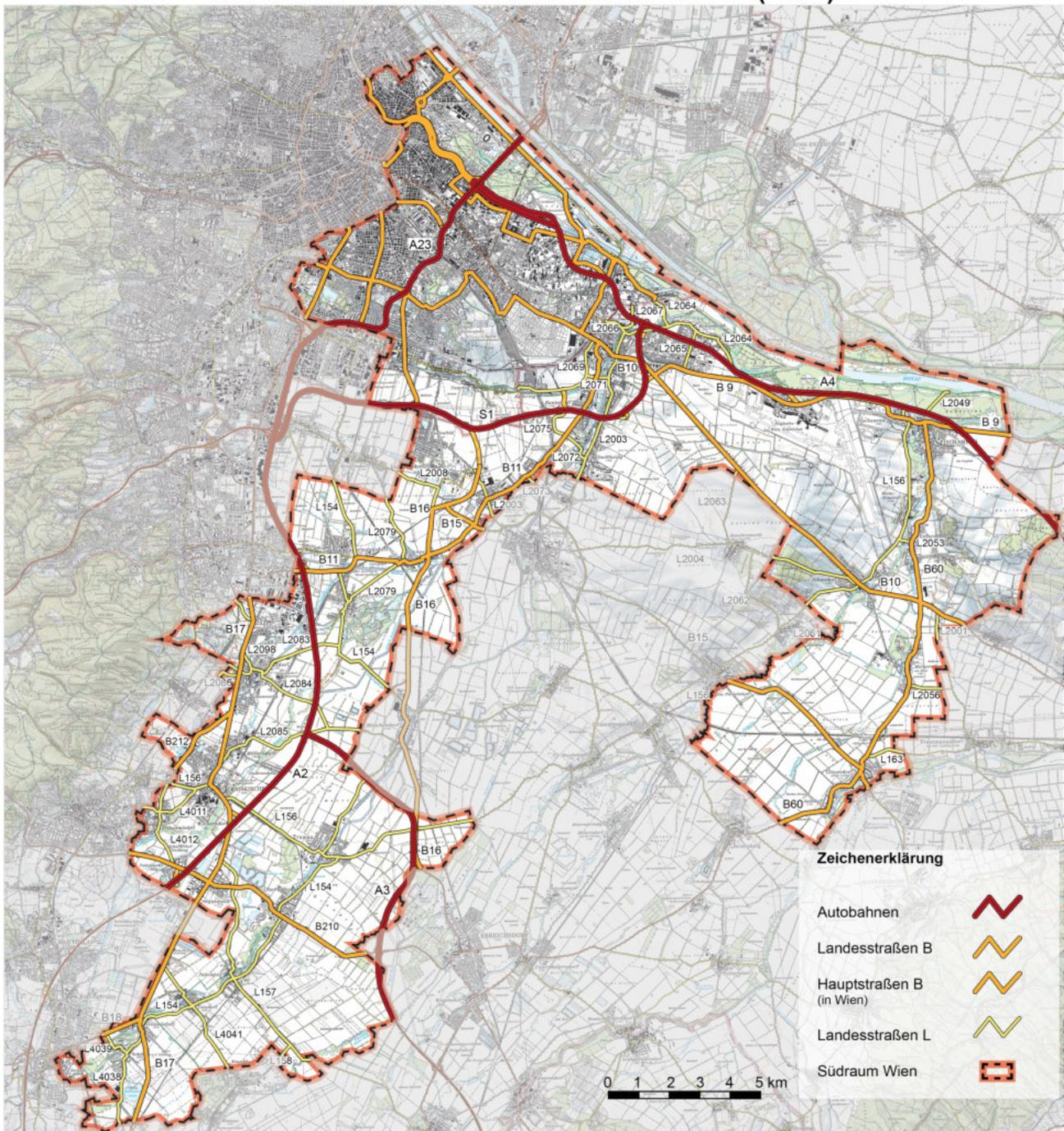


Abbildung 24: Individualverkehrsnetz im Südraum Wien (Datengrundlagen: bmvit o.J.; BEV 2010; ASFINAG 2016; Land Niederösterreich und BEV 2016a; Stadt Wien 2016d; Eigene Darstellung)

3.2 ÖV-Netz-Angebot

Das ÖV-Netz-Angebot kann auf zweierlei Weisen betrachtet werden. So gibt es erstens das Schienennetz, welches, wie auch das IV-Netz-Angebot, real anhand der Bebauung verortet werden kann (siehe Abb. 27). Zweitens gibt es das „virtuelle“ Netz der Zug/U-Bahn/Eisenbahn/Straßenbahn/Bus-Linien, welche sowohl auf den Gleiskörpern, als auch den Straßen für die Erbringung der Verkehrsleistung verkehren (siehe Abb. 25 und 26).

Insgesamt ist eine weitgehende Übereinstimmung zwischen dem öffentlichen Verkehrsnetz im Südraum Wien und dem Angebot des Individualverkehrs feststellbar. Auch hier werden die Radialverbindungen intensiver und vor allem auch über schienengebundene Verkehrsmittel bedient, als die Tangenten. Diese sind in Niederösterreich beinahe ausschließlich durch Regionalbusse erschlossen. Lediglich die Aspang-Bahn bietet diese Verbindung zwischen Biedermannsdorf/Laxenburg und Kledering. Innerhalb Wiens bieten die Knotenpunkte Meidling, Hauptbahnhof, Wien-Mitte-Landstraße und Praterstern eine Vielzahl an Umsteige- und Fortbewegungsmöglichkeiten. Außerhalb dieser S-Bahn-Stationen bieten die U-Bahn-Haltestellen Simmering und Reumannplatz radiale Verbindungen in das Zentrum Wiens bzw. an die tangential verlaufenden Linien U4 und U2 (vgl. Stadt Wien 2016). Des Weiteren versorgen Busse und Straßenbahnen die Tangente Favoriten-Simmering. Hier fällt, vor allem in Anbetracht des schienengebundenen Angebots, die Lücke entlang der Grenze dieser beiden Bezirke auf: Je größer die Entfernung zum Zentrum Wiens, desto geringer ist das Angebot dementsprechender öffentlicher Verbindungen.

Zwei Besonderheiten stechen ebenfalls hervor: Im Westen des Südraum Wiens, auf Höhe Traiskirchen, durchquert die Badner-Bahn das Planungsgebiet. Sie bildet die einzige Stadt-Regionalbahn im Raum Wien und verbindet Baden mit der Oper in Wien (vgl. VOR 2015). Im Osten befindet sich mit der Flughafen-Schnellbahn die einzige S-Bahn in der Region, welche den Hauptbahnhof Wien nicht direkt anfährt.

Insgesamt kann der Südraum Wien, weder in Bezug auf das virtuelle noch auf das verbaute ÖV-Netz, klar in Korridore getrennt werden. Anhand der Schieneninfrastruktur müssten eher drei Achsen unterschieden werden: Südbahn, Ostbahn und Flughafen-Schnellbahn. Diese werden allerdings zusätzlich durch die Aspang-Bahn durchkreuzt. Unter Berücksichtigung der Buslinien, welche zusätzlich ein dichtes Netz an radialen und tangentialen Verbindungen anbieten, fällt eine objektive räumliche Differenzierung noch schwerer. Es wird im Rahmen dieser Arbeit daher darauf verzichtet. Auf jeden Fall festzustellen, ist jedoch die hohe Dichte des Bahnangebots entlang der Südachse (Hauptbahnhof-Schönau/Triesting) im Vergleich zum Rest des Südraumes.

ÖV-Netzplan des Südraum Wien (Stand 2015)

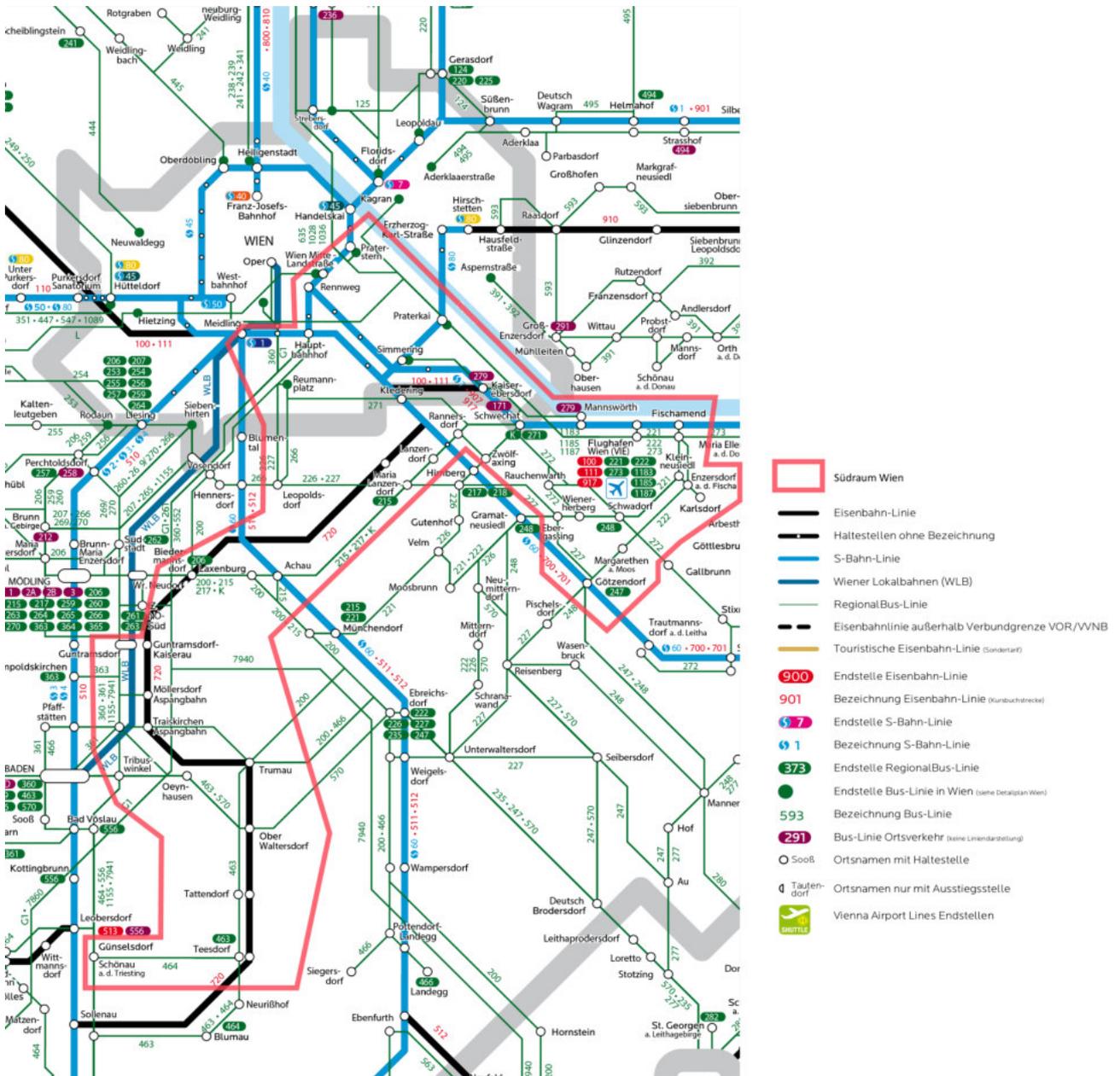


Abbildung 25: ÖV-Netzplan des Südraum Wien (Datengrundlage: VOR 2015; Eigene Darstellung)

ÖV-Plan des Wiener Süden (2016)

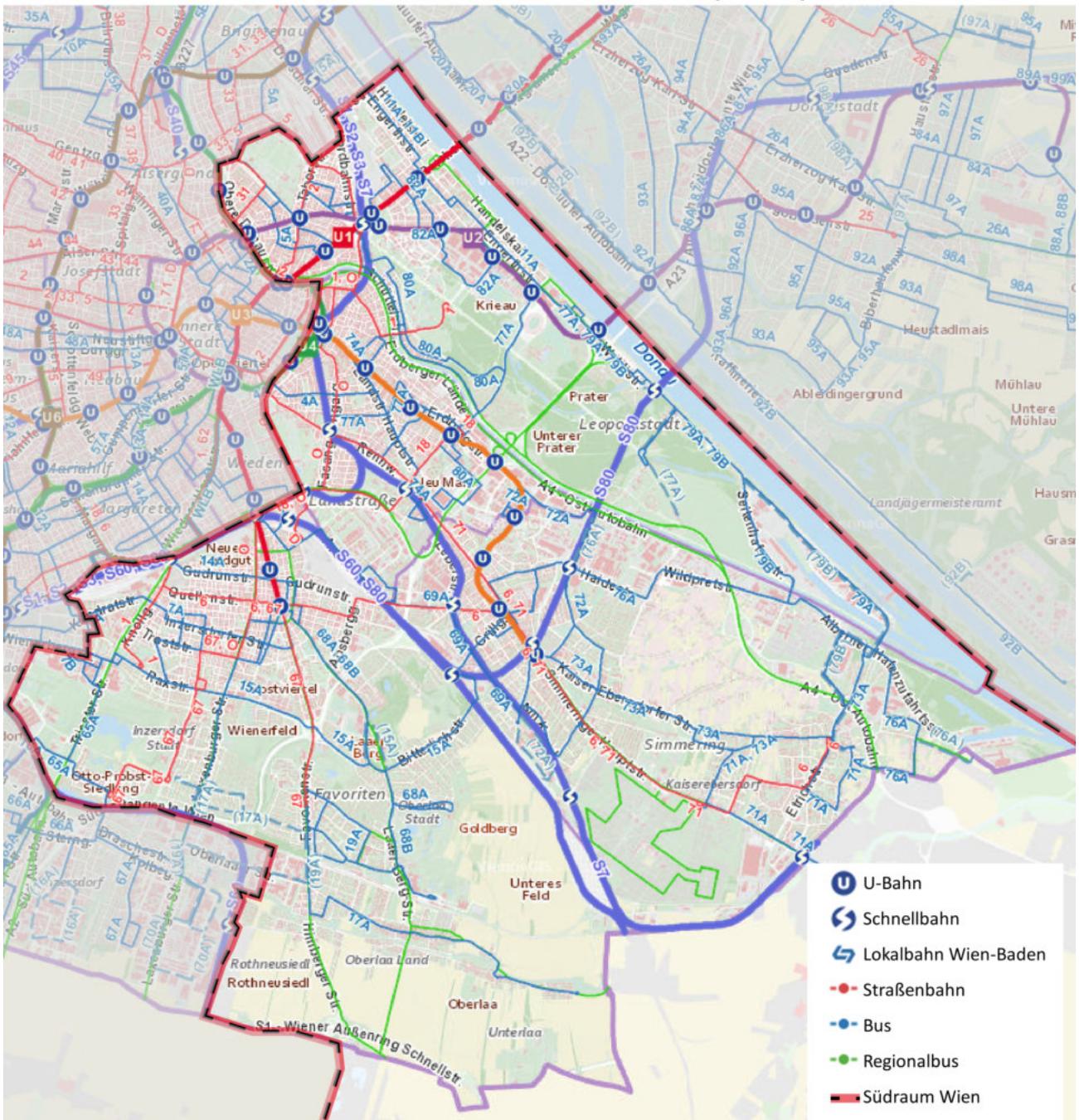


Abbildung 26: ÖV-Plan des Wiener Süden (Stand 2016) (Quelle: Stadt Wien 2016; Eigene Darstellung)

Gleisgebundenes ÖV-Netz im Südraum Wien (2016)

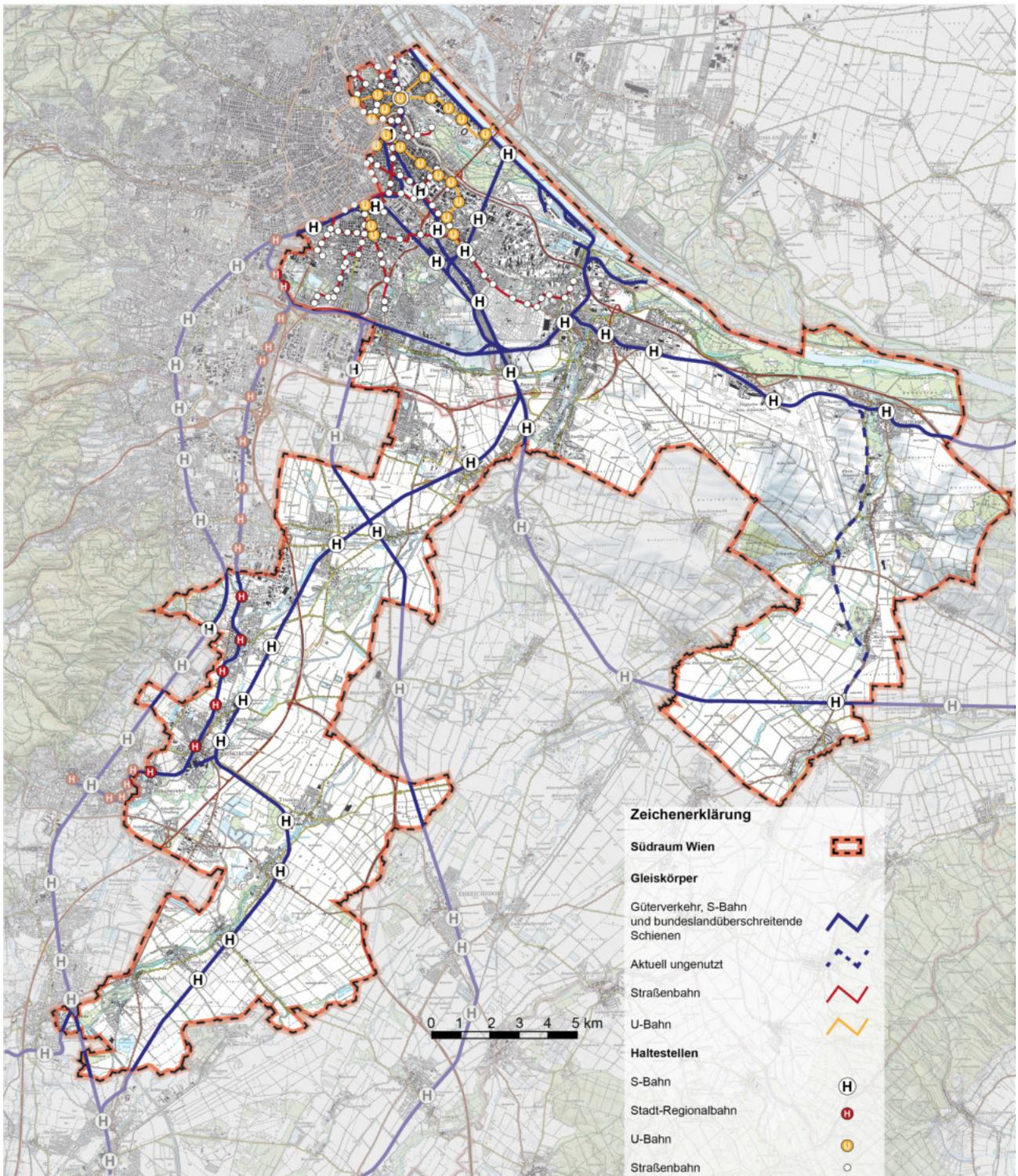


Abbildung 27: Gleisgebundenes ÖV-Angebot im Südraum Wien (Datengrundlagen: BEV 2010; VOR 2016; Eigene Darstellung)

3.3 Stellplatzangebot

Die Parkplatzplanung in Niederösterreich und Wien ist in erster Linie eine Angebotsplanung nach Abschätzung der möglichen Nachfrage. Diese kann auf den öffentlichen Verkehrsflächen von Seiten der zuständigen Behörde stattfinden (vgl. §2 Abs. 1 WGarG 2008; §19 NÖ ROG 2014). Zusätzlich gelten in beiden Bundesländern Verpflichtungen zur Schaffung von Stellplätzen für den Kfz-Verkehr, welcher durch das Angebot der Gebäude vor Ort hervorgerufen wird (vgl. §50 Abs. 1 - 5 WGarG 2008; §11 Abs. 1 NÖ BTV 2014). Die vorgeschriebenen Ausmaße der Stellplätze unterscheiden sich hierbei zum Teil wesentlich:

	Wohngebiet	Wohnfläche/Person	Industrie- und Betrieb	Veranstaltungsgebäude	Bäder	Kleingarten
W	1/100 m ²	37 m ²	1/100 m ²	1/50 Personen	1/Kabine	1/1-5 Gärten
NÖ	1/114 m ²	50 m ²	1/30-50 m ²	1/10 Personen	1/10 Kleiderablagen	-

Tabelle 22: Anzahl der zu errichtenden Stellplätze in Wien und Niederösterreich nach Gebäudenutzung (Quellen: §50 Abs. 1 – 5 WGarG 2008; §11 Abs. 1 NÖ BTV 2014; Statistik Austria 2016d; Statistik Austria 2016e)

Des weiteren enthalten sowohl die Niederösterreichische Bautechnikverordnung 2014, als auch das Wiener Garagengesetz 2008 Sonderbestimmungen.

So sind in Niederösterreich nach §11 Abs. 2 NÖ BTV 2014 pro 50 errichtete Stellplätze „[...] mindestens **ein Stellplatz als barrierefreier Stellplatz** [...]“ und „[...] mindestens **ein Stellplatz als Stellplatz für Personenkraftwagen von Familien mit Kleinkindern** auszuführen [...]“. Zusätzlich sind in §14 NÖ BTV 2014 Richtwerte für Fahrradabstellplätze angegeben. Diese sind allerdings nicht verpflichtend.

In Wien können laut §48 Abs. 2-3 WGarG 2008, vor allem in Anbetracht einer guten ÖV-Erschließung des Gebiets, die genannten Stellplatzwerte mittels Bebauungsplan um bis zu 90% verringert werden. Als Grenzwert einer guten ÖV-Erschließung wird hier eine „[...] Gehentfernung von den von der Regelung betroffenen Liegenschaft zu den nächsten verfügbaren Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel [...]“ von weniger als 300 m festgelegt (§48 Abs. 3 WGarG 2008). Gleichzeitig wird die Möglichkeit der Erhöhung der Stellplätze auf 110% eingeräumt, wenn die besagte Entfernung mehr als 500 m beträgt (vgl. ebd.).

Eine allgemein gültige Abschätzung der Anzahl der Stellplätze im Südraum Wien wäre daher sehr aufwendig und diesbezügliche Daten fehlen aktuell. Für Wien gab es hingegen 2012 die Studie „Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien“ von Sammer et al., welche das Parkraumangebot, die -nachfrage und die Auswirkungen von geplanten Kurzparkzonen in Favoriten und Simmering betrachtete. Weiters gab es, von Seiten der Stadt Wien, eine Stellplatzangebotseinschätzung aus dem Jahr 2008 für die Bezirke 2 und 3 (vgl. Stadt Wien 2016j). Das Stellplatzangebot der Stadt Wien verteilt sich wie folgt auf den Wiener Süden: Leopoldstadt: 25.200, Landstraße: 23.300, Favoriten: 41.200, Simmering: 17.600 öffentliche Stellplätze (vgl. Sammer et al. 2012: 40; Stadt Wien 2016j).

Parkplatzsituation im Südraum Wien (2016)

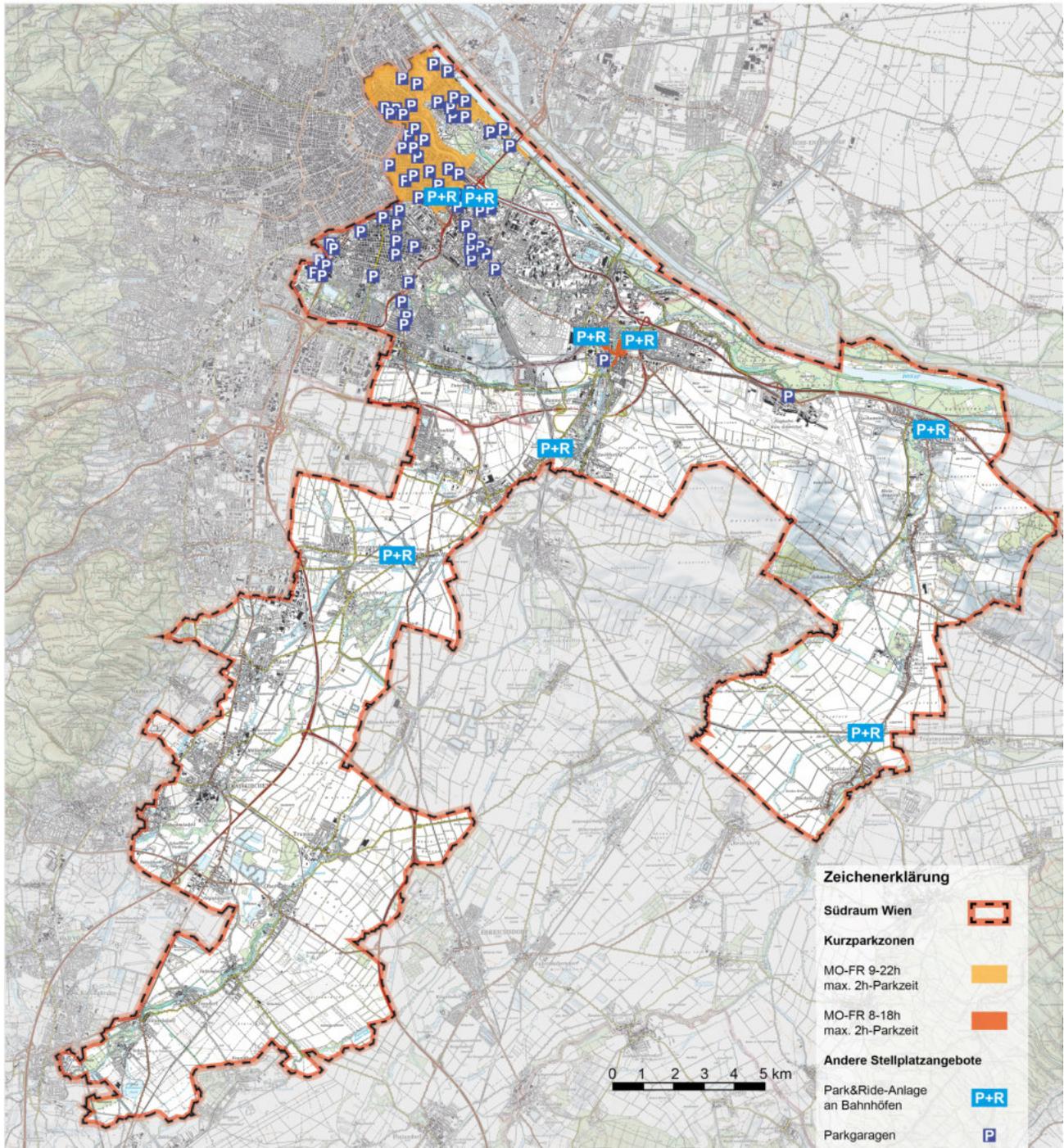


Abbildung 28: Parkplatzsituation im Südraum Wien (Datengrundlagen: BEV 2010; Land Niederösterreich 2013; Döringer et al. 2014: 35; Stadtgemeinde Schwechat 2016; Stadt Wien 2016)

Angebots und der potentielle Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel wird gravierend mittels Parkraumbewirtschaftung und Park&Ride-Anlagen beeinflusst (siehe Abbildung 28 und Kapitel 3.3.1 und 3.3.2). Auch öffentliche Parkgaragen bieten kostenpflichtige Alternativen zu den Stellplätzen der Kurzparkzonen und Gebäude. Deshalb werden diese kurz gesondert behandelt.

3.3.1 Park&Ride-Anlagen

Auf den Park&Ride-Anlagen des Südraum Wien werden etwa 2.500 Stellplätze für Pkws und über 300 Fahrradabstellplätze angeboten (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2016c; Pulka 2016). Der positive Effekt der Errichtung von Park&Ride-Anlagen auf die Nutzung intermodaler Fortbewegung ist weitestgehend unumstritten (vgl. Döringer et al. 2014: 34; Land Niederösterreich 2015: 44f.). Andererseits können sie „[...] wieder Verkehrserreger werden“ stellte Harald Frey im Gespräch mit dem STANDARD fest (vgl. Springer 2016). Hier kommt es vor allem darauf an, dass sich die Park&Ride-Anlagen möglichst im nahen Wohnumfeld der potentiellen NutzerInnen befinden (vgl. ebd.). Sonst wird zwar der letzte Weg zum Zielort mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt, die Strecken zu den P&R-Standorten werden aber zusätzlich mit Individualverkehr belastet.

Das Bild im Südraum Wien entspricht dieser Vorgabe jedoch nicht (siehe Abbildung 28). Die Park&Ride-Anlagen sind klar zur Stadtgrenze hin orientiert, während etwa im Raum Traiskirchen gar kein Angebot besteht. Hinzu kommt, dass die bestehenden Anlagen bereits ihre Kapazitätsgrenzen erreichen und es hier, ohne weitere Maßnahmen, kein Potential mehr auszuschöpfen gibt (vgl. Land Niederösterreich 2015: 70; Springer 2016). Dass P&R-Anlagen eine weitaus geringere Relevanz für WienerInnen haben dürften, gilt es ebenfalls zu beachten. Diese können, im Großteil des Planungsgebietes, schon in unmittelbarer Umgebung des Wohnortes den hochrangigen ÖV nutzen. Es ist somit gar nicht erst nötig in einen PKW zu steigen. Falls sie jedoch nach Niederösterreich fahren, so haben sie im Südraum Wien großzügige kostenfreie Abstellmöglichkeiten für ihr Kfz und sind somit ebenfalls kaum auf P&R-Anlagen angewiesen.

In diesem Zusammenhang muss daher auch das First-Mile-Problem am Hinweg bzw. das Last-Mile-Problem am Heimweg in den Fokus rücken (Kapitel 3.5), welches sich damit beschäftigt, wie die potentiellen NutzerInnen des ÖV die erste Strecke vom bzw. die letzte Strecke zum Wohnort zurücklegen.

3.3.2 Parkraumbewirtschaftung

Im Südraum Wien sind beinahe die gesamte Leopoldstadt und Landstraße, sowie zentrale Teile der Stadt Schwechat mit Kurzparkzonen ausgestattet (siehe Abb. 28). Diese Maßnahme kann gesetzt werden, wenn es zur Erleichterung der Verkehrslage oder aus ortsbedingten Gründen erforderlich ist und liegt, mit Ausnahme von Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen oder gleichzuhaltenden Straßen, im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden (vgl. §25 Abs. 1, §94d StVO 1960).

In Wien ist hier eine Abstelldauer von 15 Minuten kostenlos. Die maximale Abstelldauer darf an Werktagen zwischen Montag und Freitag zwei Stunden betragen und kostet 4€ (vgl. Stadt Wien 2016e). In Schwechat ist eine Abstellzeit von bis zu 15 Minuten ebenfalls gebührenfrei. Von Montag bis Freitag gilt weiters eine maximale Parkdauer von zwei Stunden, für welche eine Gebühr von 3,20 € zu entrichten ist (vgl. Stadtgemeinde Schwechat 2016).

Eine Studie von Hössinger und Uhlmann (2012): 27 zeigte, dass die Erhebung von Kurzparkgebühren bzw. deren Erhöhung durchwegs einen senkenden Effekt auf die Stellplatznachfrage im betroffenen Gebiet hat. Je nach Angebot vor Ort ist die Bereitschaft auch höhere Kosten für das Parken in Kauf zu nehmen allerdings sehr unterschiedlich (Bsp.: Innere Stadt Wien – hohe Kosten akzeptiert). Die Studien von Sammer et al. (2012a): 8 und 12 zeigten, dass im Südraum Wien eine Reduktion der Stellplatzauslastung von etwa 30% durch Parkraumbewirtschaftung erreicht werden kann. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass 51% der ParkplatznutzerInnen auf andere Parkregionen und -möglichkeiten umsteigen und 49% andere Verkehrsmittel zu nutzen beginnen (vgl. Sammer et al. 2012b: 35).

3.4 Verkehrsachfrage

Das ortsfest gebaute Infrastrukturangebot hat bestimmte Kapazitäten, welche es störungsfrei bewältigen kann. Neben den Ausmaßen dieses Angebots ist daher die Nachfrage der einzelnen Verbindungen von zentraler Bedeutung für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit.

3.4.1 Zeitliche Verteilung

Eine absolute Spitzenzeit des Verkehrs lässt sich für den gesamten Südraum Wien nicht festlegen. Für Werktage kann im städtischen österreichischen ÖV jedoch ein Höhepunkt am Morgen zwischen 07:00 und 08:00 Uhr und einer am Nachmittag zwischen etwa 15:00 bis 18:00 Uhr festgestellt werden (vgl. ÖVG 2009: 56). In Niederösterreich wurde eine Morgenspitze zwischen 06:00 und 07:00 Uhr und eine Nachmittagspitze zwischen 16:00 und 17:00 Uhr an Werktagen für alle Wege gemessen (vgl. Land Niederösterreich o. J.: 42f.). Nach einem Vergleich dieser Werte mit den Tagesganglinien der Straßenverkehrszählung Wien 2010 Auswertung Gemeindestraßen A+B der Verkehrsplanung Käfer GmbH (2011): 20 – 87 und den anzustrebenden Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs werden 2 Tagesspitzen für den Südraum Wien angenommen: 06:00 – 08:00 Uhr morgens und 16:00 bis 18:00 Uhr nachmittags (vgl. ÖVG 2009: 110). Der übrige Zeitraum, vor allem zwischen 08:00 und 16:00 Uhr (Anm.: zu den Nachtstunden ist die Verkehrsnachfrage kaum vorhanden), wird in dieser Arbeit als Restverkehr bzw. Verkehr zur Nebenverkehrszeit bezeichnet (vgl. Land Niederösterreich o. J.: 43; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011: 21 – 87)).

3.4.2 Aus- bzw. Überlastung der Verkehrsangebote

Die Verkehrsstärken pro Richtung und Stunde aus dem Jahr 2010 belegen, dass im Wiener IV 2010 zu den Tagesspitzen zwischen 7,4 und 8,2 Prozent des Tagesgesamtverkehrs auf den Hauptstraßen B erreicht wurden (vgl. bmvit o. J.: 14 – 18; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011: 21 – 66, 136, 157). Im Mittel bedeutet dies eine Verkehrsaufkommen von 7,8 % pro Stunde zu den beiden Höchstzeiten. In Niederösterreich wird

eine Verkehrsnachfrage zu diesen Zeiten zwischen 8 und 12 % pro Stunde erreicht (vgl. Land Niederösterreich o.J.: 43). Als Wert für die Erhebung der Straßenaus- bzw. -überlastung im gesamten Südraum Wien zu den Tagesspitzen wurde daher ein Wert von 10 Prozent/Stunde des Tagesverkehrs herangezogen. Unter der Annahme, dass das restliche Verkehrsaufkommen beinahe ausschließlich zur Nebenverkehrszeit auftritt und während der Nachtstunden ab 20:00 Uhr kaum noch Nachfrage besteht, wird eine Verkehrsnachfrage von maximal 6 Prozent/Stunde für die Tagesverkehrszeit angenommen (vgl. Land Niederösterreich o.J.: 43; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011: 21 – 87). Die Graphen der einzelnen Verkehrserhebungen in Wien zeigen, dass die Nachfrage teilweise gravierend streut und stark von der Lage im Südraum Wien abhängig sein dürfte. Die Werte sind somit lediglich als grobe Abschätzung der Auslastung zu verstehen.

Zur Beurteilung der Straßeninfrastrukturauslastung wurden die Daten der Straßenverkehrszählung des bmvit o. J. und der Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011 verwendet. Zusätzlich wurde die Kapazitätsabminderung der Straßen durch das Lastkraftwagenaufkommen, welches in der Schweiz ermittelt wurde, laut Bundesamt für Raumentwicklung 2002: S. 16 berücksichtigt.

Aufgrund der Qualität der Daten (nur einzelne punktuelle Messungen, welche schon mehr als 6 Jahre bei den Autobahnen und Landesstraßen B in Wien bzw. 10 Jahre bei den Landesstraßen B in Niederösterreich alt sind) sind die Aussagen in diesem Kapitel mit Vorsicht zu betrachten. Trotzdem konnten die Daten herangezogen werden, um die Verkehrsnachfrage, bei einer Annahme einer Steigung von < 2%, durch Kfz- und Lkw pro Tag und Zeit für die einzelnen Streckenabschnitte abzuschätzen (siehe Abbildung 29) (vgl. Land Niederösterreich und BEV 2016b).

Die Werte für die Autobahnen A2 und A23 verfügen über eine Kapazitätseinschätzung mit verringerter Aussagekraft, da diese Autobahnen vierspurig ausgebaut sind und es keinen entsprechenden Wert in der Tabelle von Jenni und Gotthardi gibt (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung 2002: 16). Wird jedoch die Entwicklung der Kapazitätssteigerung pro weiterer Spur von 1 auf 2 bzw. von 2 auf 3 Spuren betrachtet, so dürften die beiden Autobahnen, in Anbetracht einer Überlastung von bis zu über 200 %, auch mit Bezug auf die tatsächliche Kapazitätsminderung überlastet sein.

IV-Systemauslastung zur Tagesspitze auf Landesstraßen B und Autobahnen auf Basis der Straßenverkehrszählungen 2005/2010

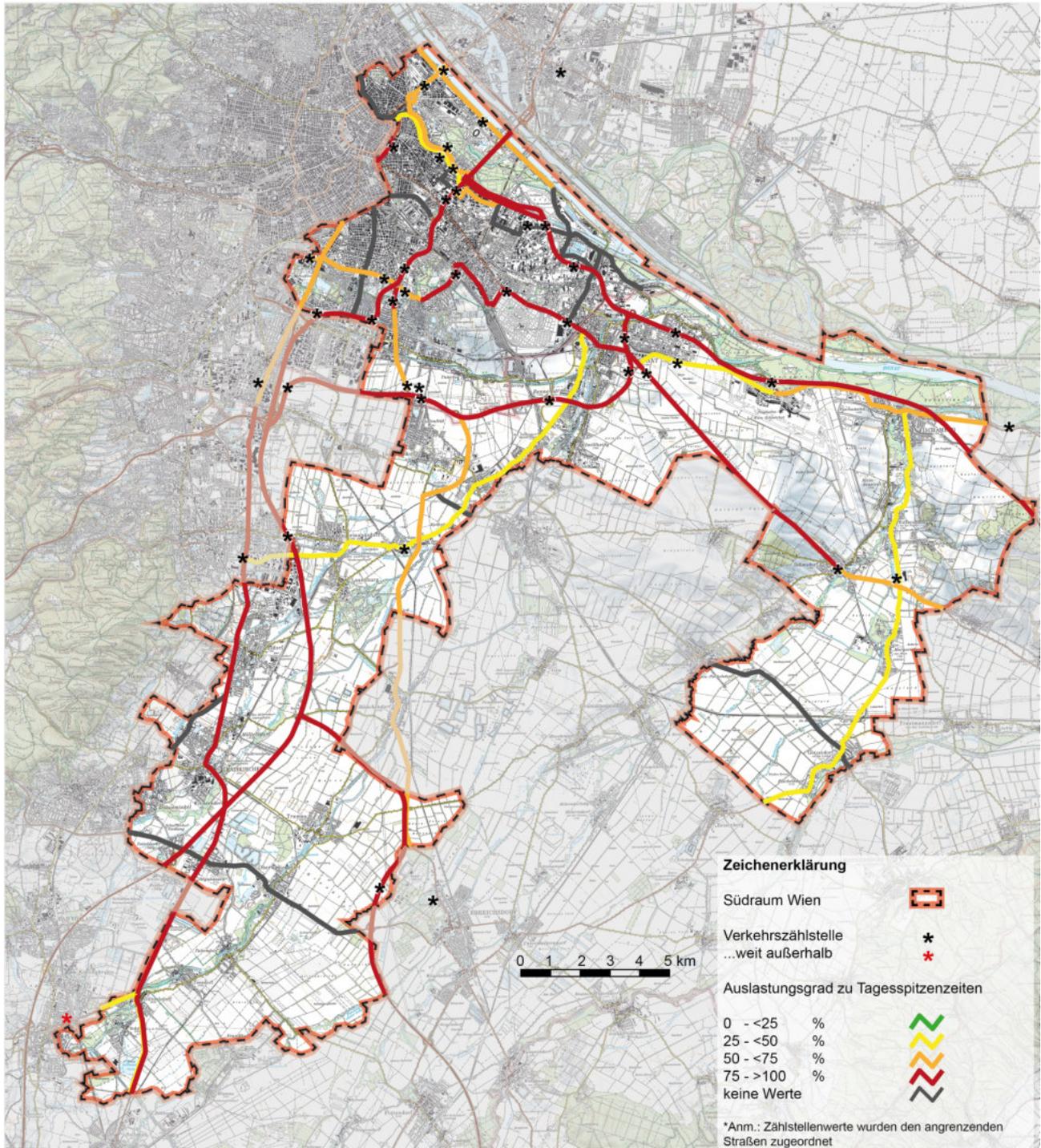


Abbildung 29: IV-Verkehrsauslastung auf Landesstraßen B und Autobahnen auf Basis der Straßenverkehrszählungen 2005/2010 (Datengrundlagen: bmvit o. J.: 7 – 8, 12, 14 – 20; Bundesamt für Raumentwicklung 2002: 16; BEV 2010; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011: 123, 135, 136; Eigene Darstellung)

Analog zur Auslastungsuntersuchung des IV-Systems werden die Tagesspitzen für die Nachfrage des öffentlichen Verkehrs zwischen 06:00 und 08:00 Uhr morgens und 16:00 und 18:00 Uhr nachmittags angenommen. Die Grenzwerte der Leistungsfähigkeit in Österreich und Wien wurden nach ÖVG 2009: 68

angenommen.

Daraus ergeben sich die in Abbildung 31 wiedergegebenen Auslastungsgrade der jeweiligen Streckenabschnitte zur Hauptverkehrszeit im Südraum Wien. Bei der Betrachtung der Daten sind vier wesentliche Aspekte zu berücksichtigen. Erstens ist eine Überlastung des schienengebundenen ÖV auf den Streckenabschnitten in der theoretischen Betrachtung nach Fahrplänen nicht möglich, da diese mit entsprechenden Wartezeiten und Taktungen geplant sind, um mögliche Überlastungen zu verhindern. Nichtsdestotrotz kann eine bestimmte Intervallgrenze nicht unterschritten werden, wenn eine Einhaltung des Fahrplans gewährleistet sein soll. Da es, bei der gegebenen Leistungsfähigkeit der Schienenstrecke, an Knotenpunkten und Wendestellen bei einer Streckenauslastung von 75 - 100 % bereits Engpässe auftreten können, ist dieser Bereich insgesamt als grenzwertig anzusehen.

Zweitens wurden für die drei Teilstrecken Pottendorf-Achau-Blumental, Kledering-Teesdorf-Sollenau und Wolfsthal-Fischamend-Flughafen, weil sie eingleisig sind, eigene maximal mögliche Zugfolgezeiten, auf Basis der benötigten Fahrzeit und der Anzahl an Passiermöglichkeiten, erhoben:

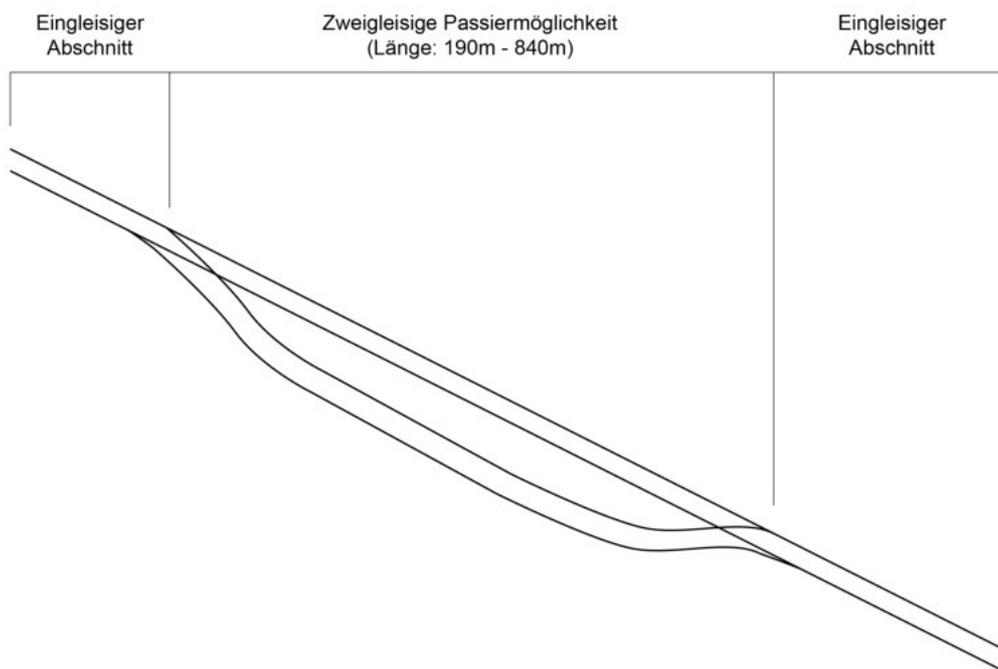


Abbildung 30: Schematische Darstellung der Passiermöglichkeiten entlang der eingleisigen Strecken (Eigene Darstellung)

Eingleisige Strecke	pro Richtung			
	Fahrzeit [min]	Anzahl der Passiermöglichkeiten	Länge der Passiermöglichkeiten [m]	Max. Frequenz [Zug/h]
Pottendorf-Achau-Blumental	32	4	670 – 840	2-3
Sollenau-Kledering	46	7	250 – 680	4-5
Wolfsthal-Fischamend-Flughafen	60	7	190 – 470	4-5

Tabelle 23: Maximale Zugfrequenz auf den beiden eingleisigen Streckenabschnitten (Datengrundlage: Land Niederösterreich und BEV 2016; Eigene Überlegung)

Drittens muss festgehalten werden, dass ausschließlich der Linienverkehr ohne Reisezüge (railjets, D-Züge u.Ä.) und Güterzüge beachtet wurde, da dieser für die Zielgruppe einer Stadt-Regionalbahn vordergründig ist. Dies hat nochmals eine leichte Unterschätzung der jeweiligen Streckenauslastungen zur Folge.

Viertens ist der öffentliche Busverkehr, in dieser Einschätzung, in der Kategorie der Lkws als Teil des IV-Systems zu werten, da er auf die Nutzung der Straßeninfrastruktur angewiesen ist und damit im Rahmen der Straßenverkehrszählungen ebenfalls erhoben wurde.

Auslastung des ÖV-Angebots zur Tagesspitze nach Schienenabschnitten auf Basis der Fahrpläne 2015/16

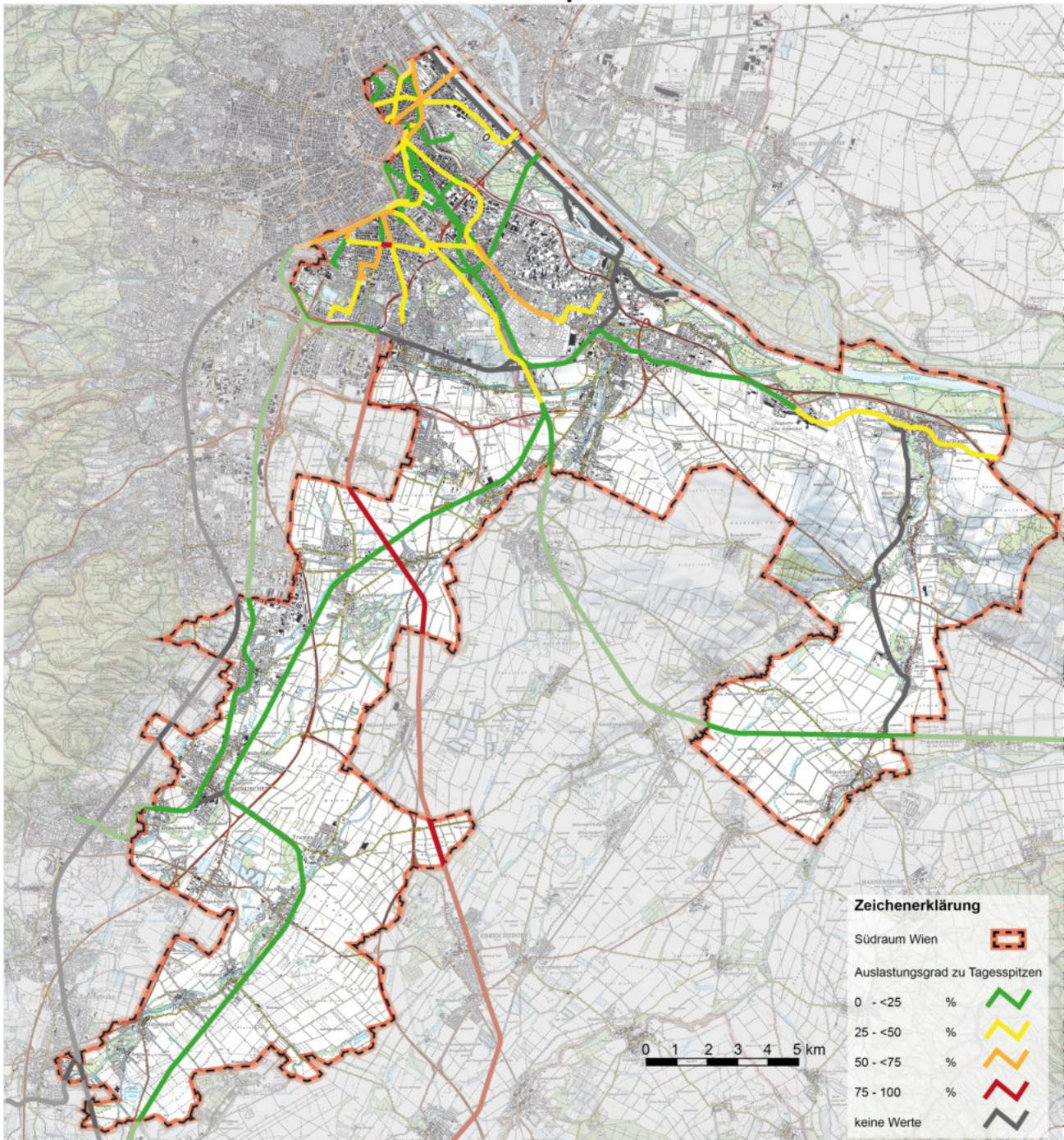


Abbildung 31: Auslastung der ÖV-Streckenkapazität nach Schienenabschnitten auf Basis der Fahrpläne 2015 (Datengrundlagen: ÖVG 2009: 68; BEV 2010; VOR GmbH 2015; ÖBB-Personenverkehr AG 2016a; Stadt Wien 2016; Wiener Linien 2016a; Wiener Linien 2016b)

Zu den Nebenverkehrszeiten, außerhalb der Tagesspitzen, ergibt sich im Mittel eine Nachfrage- bzw. Angebotsreduktion um 27 bis 40 Prozent (vgl. bmvit o. J.: 7 – 8, 12, 14 – 20; ÖVG 2009: 68; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011: 123, 135, 136; VOR GmbH 2015; ÖBB-Personenverkehr AG 2016a;

Stadt Wien 2016; Wiener Linien 2016a; Wiener Linien 2016b; Eigene Berechnung). Dadurch ergeben sich, vor allem für das IV-System, merkbare Entlastungen auf den Landesstraßen B Niederösterreichs. Die Autobahnen werden, mit Ausnahme der A3, kaum entlastet. Im Wiener Süden kommt es zu einer Entlastung aller erhobenen Hauptstraßen B mit den Ausnahmen der Simmeringer Hauptstraße, des Handelskai und der Bitterlichstraße. Im ÖV gibt es eine vergleichsweise hohe Angebotsreduktion der S-Bahnen, welche an Sonn- und Feiertagen noch drastischer ist. Die Straßen- und U-Bahnen weisen zu den Nebenverkehrszeiten hingegen eine weitestgehend gleichbleibende Auslastung der Strecken auf.

3.4.3 Räumliche Verteilung

Die Betrachtung der räumlichen Verteilung der Nachfrage des IV-Angebots zeigt eine tendenzielle Überlastung aller hochrangigen radialen Individualverkehrsverbindungen zu den Tagesspitzen. Hinzu kommt die Überlastung der ergänzenden Tangentialverbindungen im Grenzbereich Wien/Niederösterreich und Wien.

Im Vergleich dazu weist die Auslastung des schienengebundenen ÖV-Systems noch Potentiale in den radialen Beziehungen auf. Tangentiale Verbindungen werden erst innerhalb Wiens angeboten und sind hier bereits stark ausgelastet.

3.5 Last-Mile-Problem am Heimweg

Das „Last-Mile“-Problem kommt ursprünglich aus dem Handel und beschreibt „[...] die Überbrückung des Raumes zwischen dem letzten Umschlagpunkt des Anbieters bzw. Logistikdienstleisters und dem Machtbereich des Händlers“ (Niehaus 2005: 20). Im Grunde liegt die Problematik darin, dass es wesentlich schwieriger ist diese Last-Mile ähnlich effizient zu gestalten und abzuwickeln, wie die Verteilung der Ware davor (vgl. ebd.: 20 – 22).

Umgelegt auf den öffentlichen Verkehr beschreibt dies also die Schwierigkeit die potentiellen NutzerInnen des ÖV-Netzes möglichst effizient vom jeweiligen Wohnort zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle im Allgemeinen und jene des höherrangigen schienengebundenen ÖV im Speziellen zu bewegen. Dies kann über verschiedenste Modalitäten geschehen: zu Fuß, mit dem Rad, im MIV als FahrerIn, im MIV als MitfahrerIn oder mittels ÖV. Allgemein kann festgehalten werden, dass je besser die Versorgung des Wohngebietes mit Stationen des öffentlichen Verkehrs und je kürzer die Intervalle dessen Verkehrsmittel sind, desto stärker nimmt der MIV dieses Gebietes ab (vgl. Schaupp 2012: 52). Die Nutzung des Autos ist in diesem Zusammenhang als äußerst kritisch zu betrachten und dessen Einfluss schwerer zu beurteilen, da von diesem seltener umgestiegen wird, als von anderen Verkehrsmitteln. Weiters wird häufiges Umsteigen allgemein von den betroffenen Personen als belastend empfunden (vgl. Hader 2005: 38, 72).

Ziel des Lösungsweges dieser Problematik, auch in Bezug auf die Stadt-Regionalbahn, sollte somit sein, die

NutzerInnen so nah wie möglich am Wohnort mit dem für ihren Weg richtigen öffentlichen Verkehrsmittel abzuholen. Wie die Versorgung mit entsprechenden Angeboten im Südraum Wien aussieht zeigt Abbildung 32. Hier wurden die Einzugsbereiche der Haltestellen der S/U- und Stadt-Regionalbahnen nach den Grenzwerten des Fingerplans, welche bereits für die Abgrenzung des Südraums herangezogen wurden, und jene für die Bus- und Straßenbahnstationen nach dem Grenzwert der guten ÖV-Erschließung nach dem Wiener Garagengesetz abgebildet (vgl. §48 Abs. 3 WGarG 2008; Ministry of the Environment 2015: 14).

Der Großteil der Siedlungsgebiete im Südraum Wien liegt innerhalb der Einzugsbereiche der angebotenen Haltestellen. Auffallend sind die Gemeinden Traiskirchen, Leopoldsdorf, Götzensdorf und Simmering. Hier liegen vergleichsweise weite Teile der Ortschaften außerhalb der Stationsbereiche. Weiters liegen Götzensdorf, Günselsdorf, Schwadorf, Klein-Neusiedl, Zwölfaxing und Leopoldsdorf nicht im Einzugsbereich des öffentlichen Schienennetzes. Auch große Areale Favoritens sind hiervon ausgenommen. Sie werden jedoch durch das Bus- und Straßenbahnnetz durchzogen.

Das vorrangig radiale Schienennetz, welches nicht alle Ortschaften erreicht, wird im Südraum Wien durch Straßenbahnen und/oder Busse ergänzt. Dies hat zur Folge, dass kaum ein Teil des Südraums nicht erschlossen ist, ein beträchtlicher Anteil der ÖV-NutzerInnen allerdings entweder umsteigen muss oder bestimmte Teile der Wege wahrscheinlich mit dem Pkw zurücklegt.

Damit Aussagen über die tatsächliche Attraktivität der ÖV-Verbindungen getätigt werden können, muss der Erschließungsgrad allerdings um die Frequenz der Stationensbedienung erweitert werden (siehe Abbildung 32). Je höher diese ist, desto stärker nimmt der MIV ab (vgl. Schaupp 2012: 52). Es stellt sich heraus, dass die gesamten bundeslandübergreifenden Angebote relativ geringe Frequenzen aufweisen. Im Zusammenspiel mit den vorhandenen Lücken der hochrangigen ÖV-Versorgung in diesen Bereichen kann hier eine entscheidende Attraktivität des MIV angenommen werden. Diese spiegelt auch der Motorisierungsgrad in den jeweiligen Gemeinden wieder (siehe Tabellen 8 und 9).

Erschließungsgrad des Südraum Wien nach Einzugsbereichen der Haltestellen (Stand 2015/16)

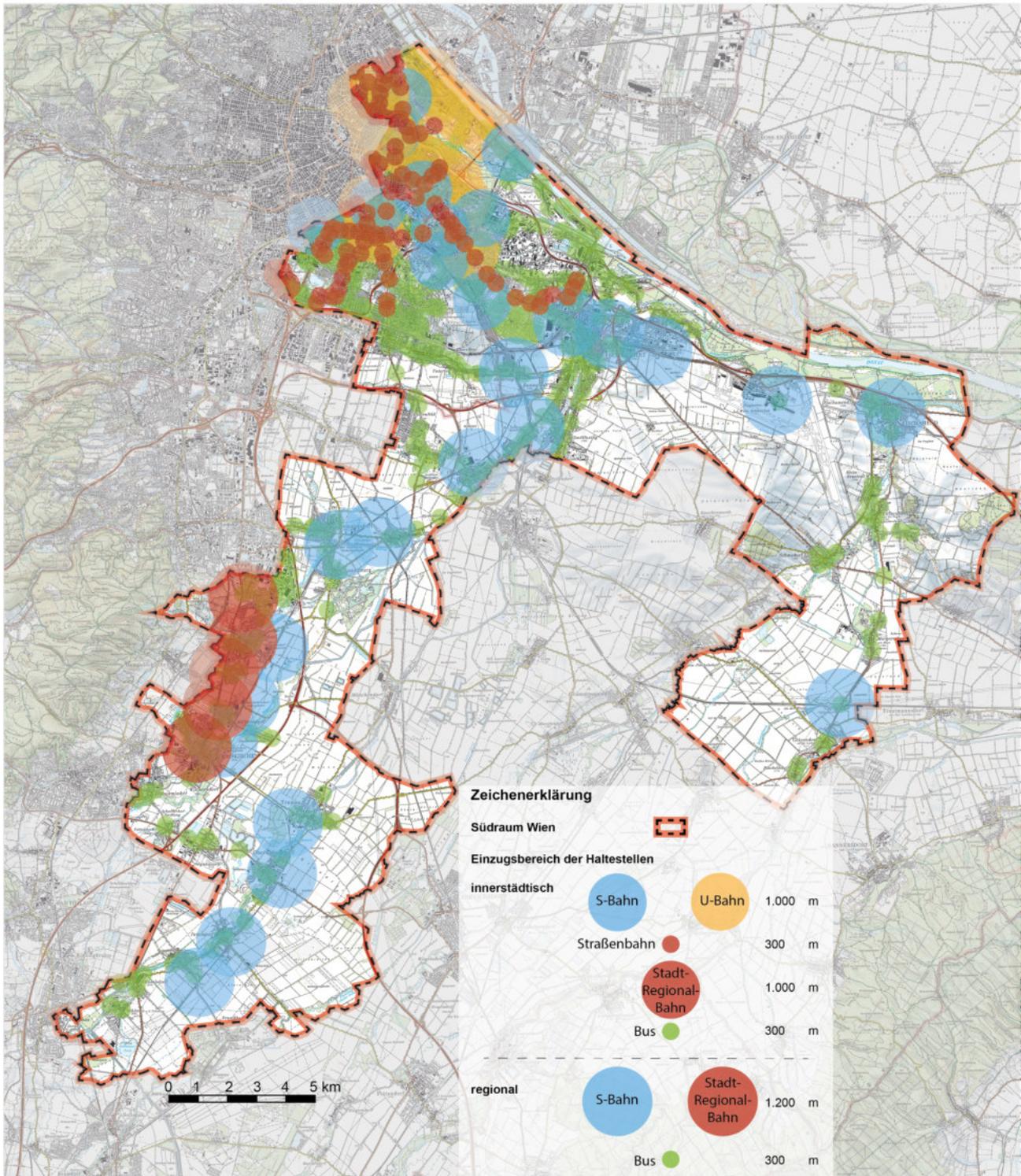


Abbildung 32: Erschließungsgrad des Südraum Wien nach Einzugsbereichen der Haltestellen (Datengrundlagen: §48 Abs. 3 WGarG 2008; BEV 2010; Ministry of the Environment 2015: 14; VOR 2016; Eigene Darstellung)

3.6 Potentiale und Schwächen der Verkehrsinfrastruktur

Die Analyse der derzeitigen IV-Situation im Südraum von Wien macht deutlich, dass bereits 2005/2010 an Werktagen zu Spitzenzeiten das Limit des aktuellen Verkehrsnetzes erreicht war. Insbesondere in Anbetracht dessen, dass die Straßenverkehrszählungen bereits bis zu 10 Jahre alt sind und die Entwicklung des Motorisierungsgrades im Untersuchungsgebiet (s. Tabellen 8 und 9) darauf hinweisen, dass die Werte bis 2016 wahrscheinlich weiter zugenommen haben, kann von einer Intensivierung der Problematik bis heute ausgegangen werden. Lediglich einzelne Tangentialstrecken außerhalb Wiens wiesen 2005 noch Potential für eine intensivere Nutzung auf. Hier stellt sich allerdings die Frage, in wie weit dieses Potential heute noch gegeben ist bzw. ob dieses Potential tatsächlich vorhanden war, da all diese Straßen auf Knotenpunkte mit hoch ausgelasteten oder bereits überlasteten Strecken zulaufen.

Die Auslastung des schienengebundenen ÖV-Systems im Südraum Wien kann aktuell in zwei Gebiete getrennt werden, welche jedoch eng miteinander verwoben sind. Das erste wäre das bundeslandsgrenzüberschreitende System, welches, vor allem entlang der Flughafen-S-Bahn noch viel Potential für eine höhere Frequentierung hätte. Das zweite wäre das Wiener Kernsystem. Dieses hat nur noch vereinzelt und wesentlich kleinere Spielräume für eine bessere hochrangige ÖV-Versorgung auf dem gegebenem Netz.

Die zentrale Schwierigkeit und gleichzeitig das größte Potential liegt darin, dass diese beiden Systeme, durch die gemeinsame Nutzung der sie befahrenden Züge, verbunden sind. Würde beispielsweise die Frequenz an der Flughafen-S-Bahn, entsprechend der geltenden Linienfahrpläne, erhöht werden, würde dies auch für den Abschnitt Wien-Mitte-Traisengasse gelten, welcher bereits hoch ausgelastet ist. Bei der Potentialausschöpfung müssen daher die Linienlänge und die Wendemöglichkeiten stark in den Fokus rücken.

Das besondere Potential des Verkehrssystems Südraum Wien ist, dass es bereits über ein großes und vielfältiges Angebot im öffentlichen und Individualverkehr verfügt, welches auf die stärker werdende Entwicklung des Mobilitätsverhaltens zur Multimodalität reagieren und dieses fördern kann (vgl. Wulf-Holger 2015: 15). Hierfür gilt es ein attraktives Angebot zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu schaffen. Es gilt eine vernünftige Möglichkeit zur Überbrückung der ersten Meile zu bieten, welche echte Alternativen für den Pkw beinhaltet bzw. diese erst gar nicht entstehen lässt (Abholung vom Wohnort) (vgl. Leodolter 2015: 68). Weiters müssten die Umstiegsmöglichkeiten selbst, welche keinesfalls ausschließlich durch Park&Ride-Anlagen gewährleistet sein sollten, multimodal gestaltet werden (vgl. Käfer 2015: 42). Ebenso muss die, in den letzten Jahren vernachlässigte, Eisenbahninfrastruktur des Südraum Wien, sowohl im Bestand, als auch im Angebot neuer Linien und Strecken, in den Fokus rücken (vgl. ebd.: 41f.).

Aus einer raumplanerischen Sichtweise, bieten derartige Maßnahmen die Möglichkeit Siedlungsgebiete im Südraum Wien primär an Bahnstrecken und Haltestellen zu orientieren (vgl. Käfer 2015: 41). Dies hätte nicht nur einen verminderten Flächenverbrauch und eine erhöhte Lebensqualität zur Folge, sondern würde die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Alltag maßgeblich erhöhen (vgl. Wolf-Holger 2015: 17).

Die Kombination dieser Maßnahmen mit der aktuell hohen Bevölkerungszahl, welche laut Prognosen weiter steigen wird (siehe Kapitel 2.6), und den Möglichkeiten der damit verbundenen räumlichen Entwicklung, ergeben eine einzigartige Chance für diese Region. Unter Anbetracht der aktuellen Entwicklungen sollte dieses Potential so früh wie nur möglich genutzt werden. Sind die verfügbaren Flächen, welche unter hohem Nutzungsdruck stehen, einmal einer anderen Nutzung zugeführt wird es laufend schwieriger dementsprechende Konzepte umzusetzen.

3.7 Rechtlicher Rahmen der Planung einer Stadt-Regionalbahn

Wie bereits in Kapitel 1.5.1 erwähnt, wurden auf Ebene der Europäischen Union einige Verordnungen und Richtlinien erlassen, welche vor allem den Wettbewerb, die Förderung und den Betrieb von Eisenbahnen und/oder des öffentlichen Verkehrs, aber auch die Vorgehensweise bei bestimmten Projekten, Plänen und Programmen, betreffen und somit für das Konzept der Stadt-Regionalbahn relevant sind.

Schon mit der Entscheidung 65/271 des Rates aus dem Jahre 1965 wirkte die EU in Richtung Harmonisierung des Wettbewerbes und gab insbesondere den Ausgleich für Verpflichtungen der Daseinsvorsorge vor (vgl. ÖVG 2009: 140). Aktuell regelt die Verordnung (EG) 1370/2007 in erster Linie die Vorgehensweise bei der Schließung von öffentlichen Dienstleistungsverträgen (vgl. ebd.: 141; Artikel 3 – 5 Verordnung (EG) 1370/2007). „Diese müssen immer dann zwischen den zuständigen Behörden und den Verkehrsunternehmen geschlossen werden, wenn entweder Ausgleichszahlungen und/oder ausschließliche Rechte als Gegenleistung für die Erbringung von Gemeinwohlverpflichtungen (Leistungen der Daseinsvorsorge) gewährt werden“ (ÖVG 2009: 141). Gleichzeitig wurde die Möglichkeit zur Direktvergabe von ÖPNV an einen „internen Betreiber“, durch örtliche Behörden oder Gruppierungen dieser, eingeräumt (vgl. ebd.). Die Richtlinie 91/440/EWG schreibt die unternehmerische Trennung von Infrastruktur und Personenbeförderung, sowie Staat und Eisenbahnunternehmen vor (vgl. ebd.: 142). Weiters enthält sie den Diskriminierungsfreien Zugang aller Verkehrsunternehmen zum Schienennetz, sofern sie bestimmte Bedingungen erfüllen (vgl. ebd.). Die aktuelle Version dieser Richtlinie regelt den Umgang mit grenzüberschreitenden Verkehr und den dafür zuständigen Unternehmen in diesem Zusammenhang (vgl. Richtlinie 2007/58/EG). Zusätzlich bestimmt die Richtlinie (EG) 2001/42 wann eine Umweltprüfung für Pläne und Programme im Bereich Verkehr vorgenommen werden muss, welche in Österreich durch das SPV-Gesetz und die Raumordnungsgesetze umgesetzt wurde, und die Richtlinie 2011/92/EU schreibt die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für bestimmte Projekte vor, welche in Österreich durch

das UVP-G 2000 umgesetzt wurde (vgl. BO für Wien; SP-V-Gesetz; UVP-G 2000; NÖ ROG 2014).

Innerhalb dieses rechtlichen Rahmens kann Österreich, als Mitgliedsstaat der EU, handeln. Hier sind für die Planung, die Finanzierung, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn eine Reihe von Gesetzen zu beachten (s. Tabelle 24). Als grundlegendste Gesetzesvorgabe für das Konzept der Stadt-Regionalbahn kann hierbei das **EisbG 1957** bezeichnet werden. Hierin sind alle Grundlagen für Eisenbahnen, die Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen festgelegt und vor allem die Erfordernisse für Konzessionen und Genehmigungen in diesem Bereich geregelt. Dieses Gesetz wird durch eine Reihe weiterer Gesetze ergänzt, welche etwa den Umfang, den Ablauf und die Inhalte der Planung einer Eisenbahn regeln (SP-V-Gesetz, UVP-G 2000, BBG 1992, EisbG 1957, ÖPNRV-G 1999, HIG, Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ und BBT-AG-G).

Das **HIG** gibt etwa die Vorgehensweise für, laut Hochleistungsstreckenverordnung zu Hochleistungsstrecken erklärten, Trassengenehmigungen, deren Planung und Bau vor. Zu diesen zählen die Strecken Wien-Pottendorf-Wiener Neustadt, Raum Wien-Baden-Gloggnitz, Wien-Eisenstadt, Wien-Staatsgrenze Nickelsdorf im Südraum Wien (vgl. HIG, BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/397, BGBl 1989/675, BGBl 1994/83). Des weiteren regelt das **SP-V-Gesetz** die Durchführung einer strategischen Prüfung bei der Netzveränderung von Hochleistungsstrecken (vgl. §§ 1 und 2 SP-V-Gesetz). Laut **UVP-G 2000** sind zusätzlich für Neubauten oder Änderungen von Eisenbahnstrecken, nach Ausmaß der Länge, einem UVP-Verfahren bzw. einem vereinfachten UVP-Verfahren zu unterziehen (vgl. Anhang 2 Z 10 UVP-G 2000). Das **BBG 1992** enthält Regelungen über die Aufgaben der Österreichischen Bundesbahnen. Diese nehmen, neben dem Betrieb von Eisenbahnen, über die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH und die ÖBB-Infrastruktur Bau AG maßgeblich Einfluss auf die zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich (vgl. §§ 23 und 24, §§ 29 – 34 BBG 1992). Mittels **ÖPNRV-G 1999** werden die Aufgabenbereiche im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße, „[...] zwischen [...] einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vororteverkehr)“ (§2 ÖPNRV-G 1999) festgelegt. Zusätzlich wird auf die Struktur der Verkehrsverbände eingegangen, welche vor allem für den Betrieb der Stadt-Regionalbahn potentiell relevant sind (vgl. §1 ÖPNRV-G 1999). Die beiden Gesetze **Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“** und **BBT-AG-G** haben zwar keine unmittelbare Wirkung auf das Konzept im Südraum Wien, mittelbar zeigen sie jedoch einen Weg der Beteiligung und Förderung des Bundes an der Planung und dem Bau einer Eisenbahnstrecke (vgl. BGBl 502/1995; BBT-AG-G).

Laut §2 **F-VG** hat der Bund den finanziellen Aufwand, welcher sich aus der Besorgung seiner Aufgaben ergibt, zu tragen. Dies gilt daher auch für den Aufwand der Eisenbahnen, für welche diese Gebietskörperschaft, laut Art. 10 B-VG, zuständig ist.

Rechtsnorm	Kürzel	Jahr	Verfasser
65/271/EWG: Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen	1965	1965	Rat
Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft	1991/440/EWG	1991	Rat
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	1370/2007	2007	Europ. Parlament
Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur	2007/58	2007	
Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme	2001/42	2001	
Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten	2011/92	2011	Europ. Parlament & Rat
Strategische Prüfung im Verkehrsbereich	SP-V-Gesetz	2005	BM
Straßenbahnverordnung 1999	StrabVO 1999	2000	
Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012	-	2012	
Eisenbahnverordnung	EisbVO 2003	2003	
Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung	EisbBBV 2014	2014	
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000	UVP-G 2000	1993	NR
Bundesbahngesetz 1992	BBG 1992	1992	NR
Eisenbahngesetz 1957	EisbG 1957	1957	NR
Finanz-Verfassungsgesetz 1948	F-VG 1948	1948	NR
Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999	ÖPNRV-G 1999	1999	NR
Privatbahngesetz 2004	PrivbG 2004	2004	NR
Privatbahnunterstützungsgesetz 1988	-	1988	NR
Straßenverkehrsordnung 1960	StVO 1960	1960	NR
Finanzausgleichsgesetz	FAG 2008	2008	NR
Schieneninfrastruktur- Finanzierungsgesetz 1996	SCHIG	1996	NR
Hochleistungsstreckengesetz	HIG	1989	NR
Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“	-	1995	NR
Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“	BBT AG-G	2004	NR
Deregulierungsgesetz 2001	-	2001	NR
Festsetzung von Benützungsentgelt für Hochleistungsstrecken	-	1999	NR
Oö. Verkehrsverbund- Kostenbeitragsgesetz 2000	-	2000	OÖLT

Tabelle 24: Rechtsnormen mit Einfluss auf das Konzept der Stadt-Regionalbahn (Quellen: Nußbaumer 2006: 36f.; Nußbaumer 2006a: 428f.; ÖVG 2009: 144-146)

Zusätzlich gewährt der Bund den Gemeinden Finanzaufweisungen zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen und diese betreffende Investitionen (vgl. §§ 12 – 13 F-VG; §20 FAG). Umgekehrt regelt das Land Oberösterreich via **Oö. Nah- und Regionalverkehrs-Finanzierungsgesetz** den Kostenbeitrag der Gemeinden an der Finanzierung des Nah- und Regionalverkehrs. Mittels **Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz** wurde eine Dienstleistungsgesellschaft mbH gegründet, welche für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur, aber auch für den Abschluss und die Mitfinanzierung von derartiger Infrastruktur über PPP-Verträge mit Dritten zuständig ist (vgl. §3 SCHIG). Über das **Privatbahnunterstützungsgesetz 1988** und das **PrivbG 2004** sind zudem die Förderung und finanzielle Unterstützung von Eisenbahnverkehrsleistungen, welche von einem Unternehmen erbracht werden, welches nicht im Bundesbahngesetz angeführt ist, gesetzlich geregelt (vgl. Privatbahnunterstützungsgesetz 1988; §§1 und 2 PrivbG 2004).

Detaillierte erweiternde Regelungen, vor allem den Bau, Betrieb und die Fahrzeugbeschaffenheit betreffend, enthalten die **Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012**, **EisbVO 2003** und **EisbBBV 2014**. Die **StrabVO 1999** gibt den diesbezüglichen Rahmen für Straßenbahnen vor und die **StVO 1960** enthält die generellen Bestimmungen im Straßenverkehr.

3.8 Zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems

Wie der aktuelle Stand und die bisherigen Entwicklungen im Verkehrssystem des Südraum Wien belegen, gibt es schon seit längerem, zum Teil stark ausgeprägte, Engpässe in dieser Region. Dies ist den zuständigen Behörden weitestgehend auch bekannt. In den nächsten Jahren werden daher einige Maßnahmen getroffen, welche Effekte auf das Verkehrssystem haben sollen (siehe Abbildung 33). Sie reichen von Neubaumaßnahmen, über Spurerweiterungen und Generalsanierungen bis hin zu Taktverdichtungen. An dieser Stelle sollen die Planungen kurz erläutert und die abschätzbaren Wirkungen beschrieben werden.

3.8.1 IV-Planungen

Die Infrastruktur des IV-Systems wird in Zukunft vor allem anhand von Autobahnen erweitert. So soll zum einen die A4 generalsaniert und ab Fischamend mit einem Fahrstreifen erweitert werden (vgl. bmvit 2016: 17f., 52). Hinzu kommt die Planung der Fortsetzung der S1 in Richtung Norden und eine weitere Autobahnverbindung in Wien, welche ebenfalls in Zukunft die Donau queren soll (vgl. ebd.: 16; Stadt Wien 2016d). Auch die A23 soll teilweise eine Generalsanierung erfahren und eine weitere Zu-/Abfahrt im Grenzbereich Favoriten/Simmering bekommen (vgl. Stadt Wien 2016d). Bereits kurz vor der Fertigstellung steht das Terminal „Cargo Center Wien“, welches in der Nähe der Schnittstelle A2, S1, A23 und Pottendorfer Linie errichtet wird. Auch wenn die genaue Lage noch nicht feststeht, ist die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Favoriten im Jahr 2017 so gut wie sicher (vgl. DiePresse 2015).

Angekündigte (Stichtag: 21.12.2016) verkehrsrelevante Maßnahmen im Südraum Wien

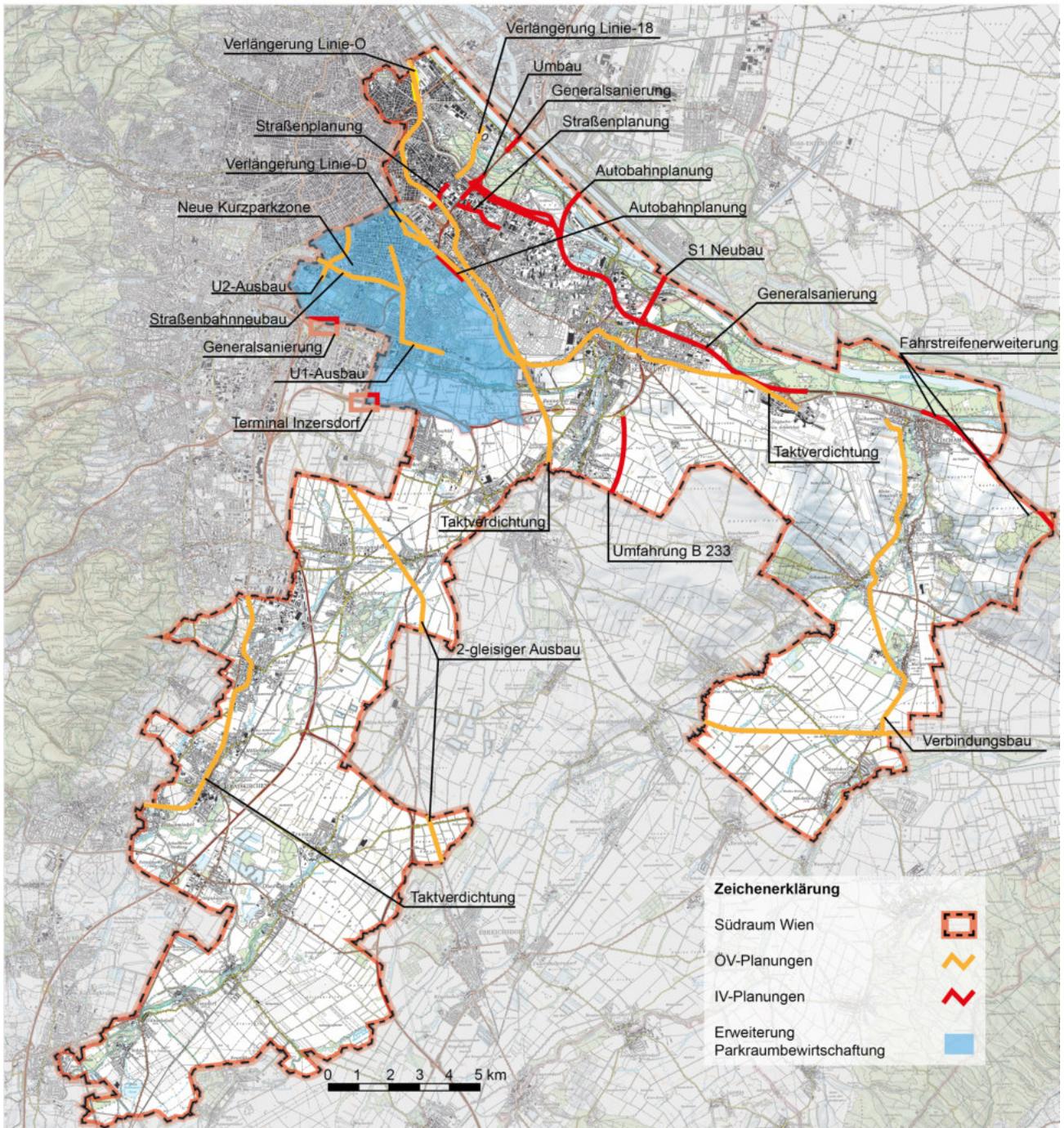


Abbildung 33: Angekündigte verkehrsrelevante Maßnahmen im Südraum Wien (Stand 2016) (Datengrundlagen: ÖBB-Infrastruktur AG 2011: 40f.; Land Niederösterreich 2012: 24; Amt der NÖ Landesregierung 2016b; bmvit 2016: 10-19 und 49-54; Stadt Wien 2016d; Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016g; Stadt Wien 2016k; Wiener Linien 2016c; Eigene Darstellung) Anm.: Generalisierte Darstellung der Planungen

Außerhalb Wiens deutet die Planung der Umfahrung B 233 darauf hin, dass auch der Tangentialverkehr rund um die S1 in den letzten 10 Jahren zugenommen hat und jene Straßen, welche 2005/2010 noch

Potential für eine intensivere Nutzung aufwiesen, mittlerweile ebenfalls aus- bzw. überlastet sind.

3.8.2 ÖV-Planungen

Das ÖV-Netz soll ebenfalls einige Änderungen in den kommenden Jahren erfahren. Außerhalb Wiens soll der Takt auf der Badner-Bahn zwischen Wiener Neudorf und Baden auf 7,5 Minuten erhöht, die Pottendorfer Linie zweigleisig ausgebaut und eine Verbindung zwischen der Ostbahn und der Flughafen-Schnellbahn-Strecke von Götzendorf nach Fischamend errichtet werden (vgl. ÖBB Infrastruktur AG 2011: 40f.; Land Niederösterreich 2012: 24). Innerhalb der Stadtgrenze sollen einige Straßenbahnlinien (D, O und 18) und auch zwei U-Bahn-Linien (U1 und U2) verlängert bzw. ausgebaut werden (vgl. Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016g). Bundeslandübergreifend wurde die Taktverdichtung der Flughafen-Schnellbahn von 2 auf bis zu 4 Züge/Spitzenstunde zwischen Flughafen Wien/Schwechat und Wien Floridsdorf angekündigt (vgl. Stadt Wien 2016k).

3.8.3 Abschätzbare Wirkungen auf den Südraum Wien

Vorrangig geht es in Zukunft somit um die Schaffung höherer Kapazitäten im Verkehrsnetz. Im Bereich des Individualverkehrs sollen hier vor allem, neben der A23, Überquerungen der Donau möglich sein. Sollten die Projekte, wie geplant, umgesetzt werden, kann von einer Entlastung der A23 ausgegangen werden. Zieht man allerdings sowohl den Einfluss des LKW-Verkehrs auf die Leistungsfähigkeit nach dem Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung in Betracht, als auch die Auslastung des IV-Netzes (siehe Kapitel 3.4.2), ist dies in Anbetracht des, kurz vor der Fertigstellung stehenden, Terminals „Cargo Center Wien“ auch dringend notwendig. Die konkreten Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Südraum Wien allgemein und auf den Autobahnen S1, A23 und A4 im speziellen sind zwar noch nicht absehbar, es darf jedoch angenommen werden, dass die Gesamtheit der Planungen nicht nur das Verkehrssystem entlasten, sondern auch für zusätzlichen (Schwer-)Verkehr sorgen. In wie weit es daher zu einer Entlastung kommt ist fraglich. Ähnliches gilt für die Planung der Umfahrung B 233. Sie wird zwar höchstwahrscheinlich zu einer Verkehrsentlastung des bewohnten Gemeindegebiets führen, jedoch auch zu einer höheren Attraktivität des (über-)regionalen Individualverkehrs. Weiters ist die Stadt Wien bemüht den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und auf den Umweltverbund zu verlagern. Die geplanten Ausweitungen der Parkraumbewirtschaftung in Zusammenhang mit dem Ausbau der U1 bis zur Bundeslandsgrenze, können zu einer Verlagerung der Parkplatzproblematik und Verkehrsströme auf die Niederösterreichische Seite führen. Die Maßnahmen im öffentlichen Verkehr sind, vor allem bundeslandübergreifend, in erster Linie Kapazitätserweiterungen auf bestehenden Strecken. Dies kann die Attraktivität dieser steigern, es werden dadurch aber keine neuen Räume erschlossen. Wird dies mit dem Umstand kombiniert, dass Personen, welche einmal in Ihrem PKW sitzen, eher in diesem bis zum Zielort verbleiben, ist die Wirkung auf eine

erhöhte Nutzung des öffentlichen bundeslandsüberschreitenden Verkehrs fraglich. Um die Nutzung zu intensivieren setzt man in Niederösterreich in erster Linie auf den Ausbau von Park&Ride-Flächen. Diese sind aber sowohl in ihrer Verkehrsverlagerungswirkung, als auch ihrer ausschließlichen Funktion als Parkplatzmöglichkeit (versiegelte Fläche) umstritten. Innerhalb Wiens ist die Situation anders. Hier werden durch die Verlängerungen, Aus- und Neubauten neue Räume der betroffenen Bezirke erschlossen. Hierdurch kann zum Einen die hohe Attraktivität erhalten bzw. gesteigert und zum Anderen neue NutzerInnen für den ÖV generiert werden. Auch wird durch den Neubau einer tangential verlaufenden Straßenbahn in Favoriten, die voll ausgelastete Teilstrecke des bestehenden Straßenbahnnetzes, entlastet. Diese Planungen spiegeln das aktuelle Mobilitätsverhalten wieder und forcieren dieses in Zukunft wahrscheinlich weiter. Bundeslandübergreifende Mobilität wird stark auf dem IV-Netz, jene innerhalb der Bundeshauptstadt primär auf dem ÖV-Netz gewährleistet. Die Implementierung einer Stadt-Regionalbahn würde hier einen Beitrag leisten, um sowohl den Trend der Multimodalität auch im Verkehr zwischen Niederösterreich und Wien zu stärken, als auch die Siedlungsentwicklung im südlichen Wiener Umland zu konzentrieren und besser zu vernetzen.

4 Planungsfälle (Szenarien 1 und 2): Entwurf einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien

In das Szenario 0, welches in den Kapiteln 2 und 3 beschrieben wurde, werden nun zwei unterschiedliche Planungsszenarien eingearbeitet und ihre Wirkungen, sowohl räumlich als auch verkehrlich, eingeschätzt. Die bisherigen Analysen und Ergebnisse deuten auf ein hohes Potential entlang der Aspangbahn zur attraktiven öffentlichen Radialerschließung im Südraum Wien an. Das erste Planungsszenario stellt somit ein Konzept zur Umsetzung einer Stadt-Regionalbahn anhand dieses Gleiskörpers und den damit verbundenen Maßnahmen und Effekten dar.

Gleichzeitig kann aus der Ausgangssituation die wesentliche Lücke einer hochrangigen öffentlichen Tangentialstrecke, welche im motorisierten Individualverkehr durchaus beachtliche Nachfrage erfährt, abgeleitet werden. Die Konzeption einer solchen bildet daher das zweite Planungsszenario dieses Kapitels.

4.1 Herleitung der Planungskriterien einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien aus nationalen und internationalen Beispielen

Um ein erfolgreiches Konzept einer Stadt-Regionalbahn erstellen zu können, werden national und international funktionierende Beispiele derartiger Eisenbahnen auf etwaige Gemeinsamkeiten untersucht. Anschließend werden diese zur Herleitung von Planungskriterien herangezogen, welche im Rahmen der Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien umgesetzt werden sollen.

Wichtig ist hierbei das Verständnis des Begriffs „Stadt-Regionalbahn“, da dieser in der Planung und Linienbenennung teilweise sehr unterschiedliche Verwendung findet. Allgemein beschreibt die Stadt-Regionalbahn, wie bereits in Kapitel 1.4.3 erläutert, eine Verbindung zwischen einer Stadt und ihrem Umland ohne Umsteigepflicht (vgl. VCÖ 2013: 16). Je nach Betrieb und technischem Aufbau werden derartige Bahnverbindungen jedoch auch anders benannt. So werden die Bahnen von Wien nach Baden und von Salzburg ins Flachgau als „Lokalbahnen“ bzw. „Regionalbahnen“ bezeichnet (vgl. ÖVG 2009: 166f.; VCÖ 2013: 16). In der Schweiz werden vergleichbare Angebote etwa als „Straßenbahn“, „Stadtbahn“ oder „Regional-Stadtbahn“ bezeichnet (vgl. SBB 2012: 4; VCÖ 2013: 39, 15). Als gemeinsamer Nenner dieser Angebote ist die umsteigefreie Verbindung eines regionalen Zentrums mit dessen Umland auf einem Gleiskörper auszumachen.

Zur Herleitung der Kriterien wurden die Bahnen Wiener Neustadt-Gutenstein, Salzburger Lokalbahn, Trient-Male-Bahn, Bodensee-Oberschwaben-Bahn, Vinschgerbahn Meran-Mals, Haller Willem, Außerfernbahn, StadtRegionalBahn Gmunden, StadtRegionalBahn Kiel, EuRegio Bahn Salzburg-Bayern-Oberösterreich, Stadtbahn Zug und bereits abgeleitete Gemeinsamkeiten und Kriterien des VCÖ herangezogen. Die Untersuchung dieser Beispiele zeigte folgende Gemeinsamkeiten:

- Direkte Verbindung (ohne Umstieg) vom Umland in die Stadt und umgekehrt (vgl. VCÖ o.J.: 1; Snizek + Partner 2010: 11; SVV 2015: 2; Pro StadtRegionalBahn e.V. 2016)
- Aufbau eines Image und einer Vermarktung als Teil der Region und gute Information der potentiellen NutzerInnen (vgl. VCÖ o.J.: 1; ÖVG 2009: 172f., 184; SBB 2012: 11)
- Erschließung von Räumen, welche davor kein Angebot an schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln hatten (vgl. ÖVG 2009: 167, 170, 174; Snizek + Partner 2010: 2f.; SBB 2012: 4; SVV 2015: 1)
- Anschluss der Stadt-Regionalbahn an einen hochrangigen Verkehrsknotenpunkt (vgl. ÖVG 2009: 169, 174, 185; SBB 2012: 11)
- Ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad und abgestimmte, durchdachte Nutzungstarife (vgl. ÖVG 2009: 171, 173, 175, 177, 184; VCÖ 2011: 26; SBB 2012: 12)
- Ein zuverlässiger Taktfahrplan und ein möglichst rascher Streckenumlauf (vgl. VCÖ o.J.: 1; ÖVG 2009: 166, 167f., 174, 177, 180, 182; Snizek + Partner 2010: 11; VCÖ 2011: 26; SVV 2015: 2)

Diese Kriterien decken sich auch weitgehend mit den Faktoren (Regionalfaktor, örtliche Verfügbarkeit, zeitliche Verfügbarkeit, Kosten und Reisezeit), welche den Erfolg von Regionalbahnen laut Frey (2014): 8 maßgeblich beeinflussen.

4.2 Radiales Angebot (Szenario 1): Ausbau der Aspangbahn zur Stadt-Regionalbahn

Das erste Planungsszenario ist die Schaffung eines radialen ÖV-Angebots mittels Stadt-Regionalbahn entlang des bestehenden Gleiskörpers der Aspangbahn zwischen Sollenau und dem Hauptbahnhof in Wien. Differenziert nach Angebot und Wirkung erfolgt die Analyse des Beitrags zur Aufwertung der Pendelbeziehungen und räumlichen Verbindungen innerhalb des Südraum Wiens.

4.2.1 Angebot des Szenario 1

4.2.1.1 Räumlicher Verlauf

Der räumliche Verlauf des Korridors orientiert sich an der bestehenden Gleisanlage der Aspangbahn zwischen Sollenau und dem Hauptbahnhof Wien über Schwechat/Kledering (siehe Abbildung 34). Die Abweichungen von der bestehenden Gleisanlage sind dem Kriterium der umsteigefreien Erschließung geschuldet. Die Gemeinden Schönau an der Triesting und Günselsdorf sind jedoch so weit vom Gleiskörper entfernt, dass hier von einer direkten Erschließung abgesehen wird.

Räumlicher Verlauf des radialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios (2016)

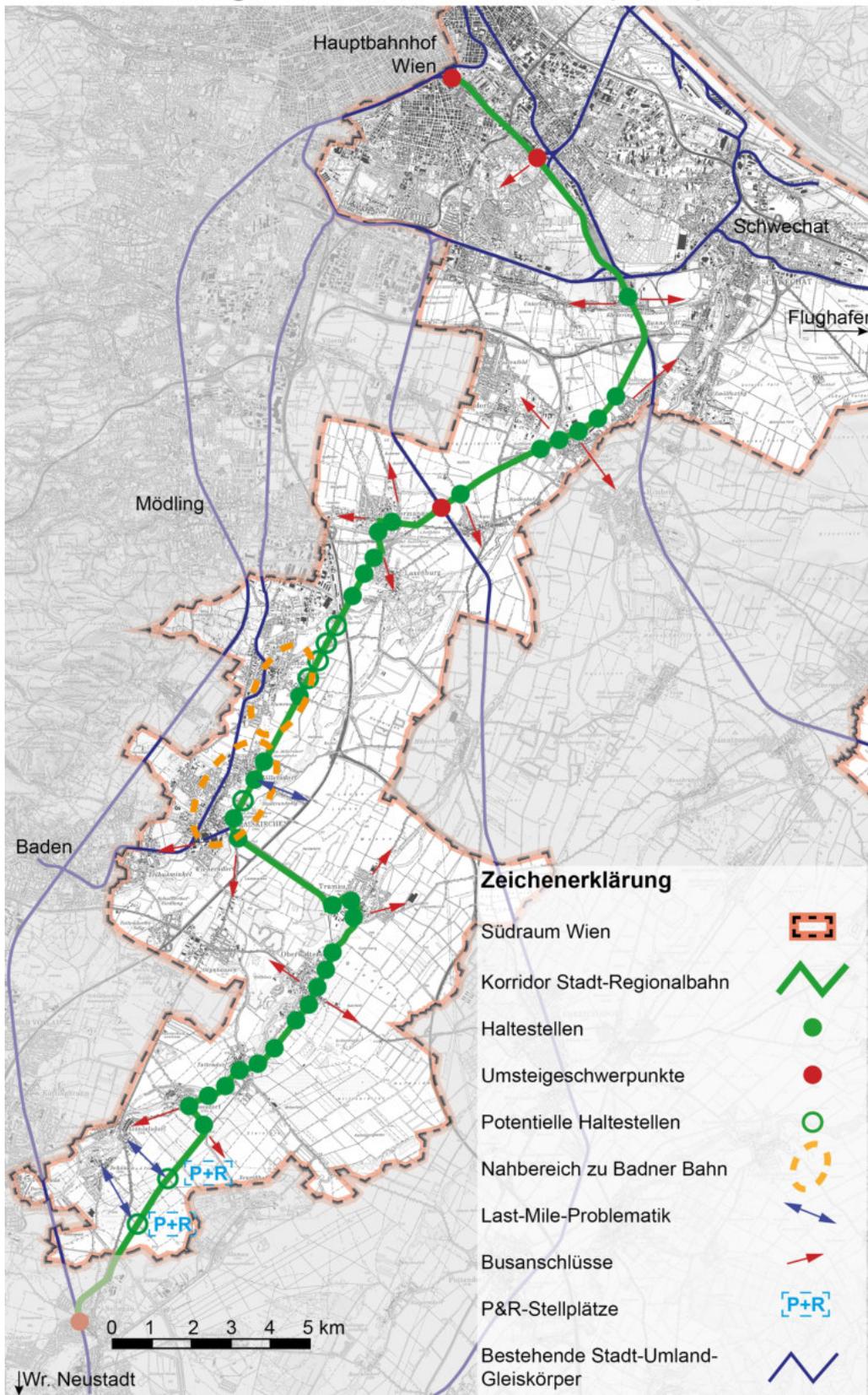


Abbildung 34: Korridor des radialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung)

4.2.1.2 AkteurInnen

Da sich die Strecke Sollenau-Wien Meidling (= aktuelle Aspangbahn) bereits im Betrieb durch den VOR befindet, sollte sowohl der Ausbau, als auch der anschließende Betrieb der Stadt-Regionalbahn in den Aufgabenbereich dieses Akteurs und somit auch der ÖBB fallen oder zumindest in Kooperation mit diesen stattfinden. Ein entscheidendes Kriterium erfolgreicher Stadt-Regionalbahnen ist zudem die regionale Vermarktung. Es sollten daher die Gemeinden zusätzlich in die Planung und den Betrieb der Bahn miteinbezogen werden. Auf diese Weise wird auch eine entsprechend abgestimmte Siedlungsentwicklung forciert.

4.2.1.3 Betriebsprogramm/Fahrplan

Wie in Kapitel 4.1 erläutert, benötigt eine attraktive Stadt-Regionalbahn einen zuverlässigen Taktfahrplan. Da die funktionalen Verflechtungen (Kapitel 2.3) und die Wegzwecke nahelegen, dass die Verkehrsmittel für weit mehr als die Strecke zur Arbeit genutzt werden, muss ein Betriebsprogramm angeboten werden, welches die unterschiedlichen Wegansprüche und -zeiten so gut wie möglich abdeckt. Die Analysen der Salzburger Lokalbahnen und der Vinschgerbahn deuten in diesem Zusammenhang darauf hin, dass auch Nachts ein ansprechendes Angebot bestehen sollte (vgl. ÖVG 2009: 168, 180).

Die Fahrzeit wurde von jener der Badner Bahn abgeleitet und mit einer geschätzten Haltezeit von 0,33 Minuten pro Station erweitert (vgl. AG der Wiener Lokalbahnen 2016a). Die Haltestellen sind innerhalb der Siedlungseinheiten etwa 500 m voneinander entfernt. Außerhalb dieser variieren die Abstände.

	Länge pro Richtung [km]	46,5
	Stationenzahl	36
	Erw. Stationenzahl	43
	Fahrzeit [min]	63
	Haltezeit [min]	11,88
	Erw. Haltezeit [min]	14,19
	Umlaufzeit [min]	150
	Erw. Umlaufzeit [min]	155
	Umlaufgeschwindigkeit [km/h]	44,2
HVZ	Frequenz [Züge/h*Richtung]	4
	Kursfolgezeit [min/Richtung]	15
	Fahrzeuge/Richtung	10
	Leistungsfähigkeit [Pers./h*Richtung]	762
NVZ	Frequenz [Züge/h*Richtung]	2
	Kursfolgezeit [min/Richtung]	30
	Fahrzeuge/Richtung	5
	Leistungsfähigkeit [Pers./h*Richtung]	381
	Sitzplätze pro Zug	127

Tabelle 25: Streckeneigenschaften und Betriebsprogramm zur Haupt- und Nebenverkehrszeit der radialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: ÖBB-Personenverkehr AG 2016a; Siemens AG 2016; Eigene Abschätzung)

Zu den beiden Hauptverkehrszeiten, welche den Tagesspitzen aus Kapitel 3.4.1 entsprechen, soll ein 15

Minuten-Takt und zur Nebenverkehrszeit zwischen 05:00 und 06:00 Uhr, 08:00 und 16:00 Uhr bzw. 18:00 und 01:00 Uhr ein 30 Minuten-Takt angeboten werden. Da die Kostensätze der Fahrzeuge von den Straßenbahnen der Wiener Linien abgeleitet wurden, wird zur Abschätzung der Leistungsfähigkeit ebenfalls auf die Kennzahlen dieser zurückgegriffen (vgl. Wiener Linien 2016d). Da diese Kennzahlen lediglich die Sitzplätze dieser Straßenbahnen wiedergeben, wird die Leistungsfähigkeit, aufgrund der Möglichkeit der höheren Auslastung durch Stehplätze, mit 1,5 Personen pro Sitzplatz angenommen (vgl. Buschbacher 2008: 63).

4.2.1.4 Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten

Der Erfolg des Konzepts hängt auch von der Schaffung attraktiver und gut abgestimmter Umsteigepunkte ab. Hierbei bieten sich 5 hochrangige ÖV-Verkehrsknotenpunkte entlang dieses Streckenentwurfs an: 1. Anschluss Südbahn Wr. Neustadt-Mödling bei Sollenau, 2. Anschluss Badner Bahn bei Traiskirchen/Guntramsdorf, 3. Anschluss Pottendorfer Linie in Achau, 4. Anschluss S80 Richtung Hirschstetten (Donauquerung) und 5. Anschluss Hauptbahnhof Wien.

Aufgrund der räumlichen Situation müssen in diesem Szenario in den Gemeinden Schönau/Triesting, Günselsdorf und Traiskirchen besonders attraktive Umsteigeoptionen geboten werden. Hierfür würde sich die Einrichtung von Fahrradstellplätzen inklusive Fahrradverleih, Park&Ride-Stellplätze oder ein Car-Sharing-Konzept anbieten.

4.2.1.5 Kosten und Finanzierung

Um die beschriebene Strecke mit Zügen, ähnlich jenen der Wiener Lokalbahnen, zu befahren sind eine Reihe von Aufbereitungs- und Baumaßnahmen nötig. Erstens der 2-gleisige Ausbau der Streckenabschnitte, welche entlang des bereits bestehenden Gleiskörpers verlaufen, um den Takt gewährleisten zu können. Zweitens die Elektrifizierung eben dieser Strecke für den ressourcenschonenden Betrieb und dementsprechende Vermarktungsmöglichkeiten. Drittens der Streckenneubau für jene Bereiche, welche vom Verlauf des derzeitigen Gleiskörpers abweichen. Viertens die Installation von 8 Lichtsignalanlagen an kritischen Kreuzungspunkten. Und Fünftens die Beschaffung der notwendigen Züge, um die Leistungsfähigkeit zu garantieren.

Die getroffenen Annahmen führen zu Investitionskosten für Bau und Beschaffung von etwa 869 Mio. € und Betriebskosten von 11,4 Mio. € pro Jahr (s. Tab. 26). Unter der Berücksichtigung der zu erwartenden Lebensdauer des Rollmaterials und des Gleiskörpers, sowie des Realzinssatzes, wurde der Annuitätenfaktor berechnet. Mit dessen Hilfe konnten die Kosten/Jahr mit 50,7 Mio. € abgeschätzt werden.

Kostenabschätzung:

Investitionskosten	€	Lebensdauer [in Jahren]	Realzinssatz [%]
Rollmaterial	16500409	30	2,75
2-gleisiger Ausbau	764260000	35	2,75
Elektrifizierung der Strecke	7815459	35	2,75
Strecken Neubau	59401472	35	2,75
Lichtsignale	1650041	35	2,75
Informations- und Haltestellen	1815045	35	2,75
Gesamt	851442426	30 – 35	2,75

Betriebskosten	€	Anzahl	Kilometer
Zugkilometer/Fahrt	-	-	93
Fahrten/Tag	-	48	-
Zugkilometer/Tag	-	-	4464
Zugkilometer/Jahr	-	-	1629360
Betriebskosten/Kilometer	7	-	-
Betriebskosten/Jahr	10302748		

Kosten pro Jahr	€	Annuitätenfaktor
Rollmaterial	814863	0,049
Strecke	37452531	0,045
Betrieb	10483046	1,018
Gesamt	48750440	

Tabelle 26: Kostenabschätzung des Baus, der Beschaffung und des Betriebs der radialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: Cerwenka et al. 2007: 69; Steininger et al. 2007: 47; Buschbacher 2008: 61, 63; Mayer 2011: 59; Rechnungshof 2011: 285; bmvit 2016: 11; OeNB 2017; Statistik Austria 2017; WIFO 2017; Eigene Berechnung)

In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Maßnahme nicht im Rahmenplan der ÖBB befindet und sie somit eine Bestelleistung darstellt, wird eine Finanzierungsaufteilung zwischen Bund, Land und Gemeinden, wie sie in ähnlichen Maßnahmen zumeist festgelegt wird, im Verhältnis 2:1:1 angenommen (vgl. ÖVG 2009: 230).

Zur Finanzierung des Betriebs im Rahmen des VOR ist der Kostendeckungsgrad durch Ticketverkäufe maßgebend. Gerade in Anbetracht der kürzlichen Neugestaltung des Tarifsystems im Zuständigkeitsbereich des VOR scheint es sinnvoll, die Stadt-Regionalbahn in dieses zu integrieren. Da das neue System den Preis von den zurückgelegten Kilometern im öffentlichen Verkehrsmittel abhängig macht, ergibt sich für die angebotene Strecke der Stadt-Regionalbahn folgende Ticketpreisspanne (ohne besondere Vergünstigungen): 2,20 € (Preis für Kernzone Wien) und 8,80 € (Preis für Strecke Sollenau und Wien Hauptbahnhof) (vgl. VOR 2016b; VOR 2016c).

4.2.2 Wirkungen des Szenario 1

4.2.2.1 Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage

Im Einzugsbereich der Haltestellen (Raum innerhalb eines Radius von max. 1.200m außerhalb Wiens und max. 1.000m innerhalb Wiens), wohnen im Südraum Wien etwa 75.000 Personen (Stand 2016) (s. Tabelle

27). Diese legen mit der Bahn pro Tag etwa 33.000 Wege zurück. Zieht man die durchschnittliche Weglänge pro Person mit ein, ergeben sich 108,5 Mio. Personenkilometer pro Jahr. Legt man diesen Zahlen den Modal-Split des Verkehrs zwischen Niederösterreich und Wien der PGO für die Korridore Mödling und Bruck an der Leitha (Mödling: 14,7% Bahn, 1,7% Bus und 83,6% MIV; Bruck an der Leitha: 17,9% Bahn, 5,4% Bus und 76,7% MIV) zugrunde ergibt dies ein NutzerInnenpotential des ÖV im Einzugsbereich von ca. 12.000 Personen (s. Tabelle 27) (vgl. Käfer 2015: 35; Eigene Berechnung). Befragungen nach der Einführung

Gemeinde(NÖ)/Bezirk(W)	EinwohnerInnen	Erschlossene Personen	Wege dieser Personen im ÖV/Tag	Personenkilometer/Tag	Personenkilometer/Jahr	Erschlossene ÖV-NutzerInnen	...davon neu erschlossen	Anteil der Streckenrelevanten AuspendlerInnen [%]	Anzahl relevanter ÖV-PendlerInnen	Verlagerungspotential vom MIV auf den ÖV	Gesamtes Nachfragepotential (inkl. Verlagerung von MIV auf ÖV)	Unmittelbare Nachfrage pro Stunde der PendlerInnen zur Tagesspitze	Gesamte Nachfrage pro Stunde der PendlerInnen zur Tagesspitze
Schönau/Triesting	4341	133	57	633	231227	22	22	11	2	45	66	0	1
Günselsdorf	1744	164	70	782	285366	27	27	10	3	55	82	0	1
Teesdorf	1761	1761	751	8375	3056990	289	46	16	46	589	878	5	14
Tattendorf	1455	1455	620	6920	2525717	239	0	11	25	487	725	3	8
Oberwaltersdorf	4341	3832	1634	18223	6651537	628	83	12	75	1281	1910	7	23
Trumau	3629	3623	1545	17233	6289997	594	280	26	152	1212	1806	15	46
Traiskirchen	18585	9404	4010	44723	16324052	1542	69	19	299	3145	4687	30	91
Guntramsdorf	9264	4979	2123	23679	8642902	817	0	20	165	1665	2481	16	50
Laxenburg	2859	2819	1202	13406	4893159	462	172	23	106	943	1405	11	32
Biedermannsdorf	2945	2823	1204	13426	4900560	463	188	22	102	944	1407	10	31
Achau	1402	1217	519	5789	2112862	200	0	20	39	407	607	4	12
Maria Lanzendorf	2108	2108	899	10026	3659362	346	0	31	107	705	1051	11	32
Leopoldsdorf	5039	649	277	3089	1127491	107	103	33	35	217	324	3	11
Lanzendorf	1711	1837	783	8737	3189000	301	0	35	106	614	916	11	32
Schwechat	17674	1065	454	5064	1848303	175	0	32	55	356	531	6	17
Favoriten	194746	22143	10168	68999	25184668	3632	0	18	662	7405	11036	66	201
Simmering	97342	13113	6022	40862	14914479	2151	0	27	589	4385	6536	59	179
Landstraße	89806	2307	1059	7189	2624081	378	0	12	45	772	1150	5	14
Gesamt	460752	75433	33397	297155	108461751	12371	989	21	2614	25225	37596	261	794

Tabelle 27: Auswirkungen des radialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios auf die Verkehrsnachfrage im Südraum Wien (Datengrundlagen: Ludwig o.J.: 55f.; Käfer 2015: 35; Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016; SOCIALDATA 2017; Eigene Berechnungen)

der Stadtbahn Karlsruhe ergaben ein Verlagerungspotenzial von 40 % der AutofahrerInnen auf die Stadtbahn (vgl. Ludwig o.J.: 55f.). Berücksichtigt man diesen Effekt ergibt sich ein NutzerInnenpotential von 37.500 Menschen mit derzeitigem Hauptwohnsitz im Planungsgebiet. Entsprechend dem Tagesgang der Verkehrsnachfrage bedeutet dies eine Nachfrage von 780 Personen/Stunde zur Hauptverkehrszeit (10% der Gesamtnachfrage). Zusätzlich gilt zu berücksichtigen, dass aufgrund der hohen Attraktivität des ÖV innerhalb Wiens und den damit verbundenen intermodalen Möglichkeiten der Einzugsbereich der

Stadt-Regionalbahn in der Bundeshauptstadt noch größer sein dürfte. Die tatsächliche Auslastung dieses Planungsszenarios wäre daher wahrscheinlich knapp an der Grenze der Leistungsfähigkeit.

Geht man von einer Belegungszahl pro Pkw von 1,6 in Niederösterreich und 2,6 in Wien aus resultiert daraus eine Reduktion der Pkw's auf den Straßen des Südraum Wien zwischen 620 und 13.400 Stück (siehe Tabelle 27) (vgl. Ritt 2015: 27; Eigene Abschätzung). Aufgrund fehlender Daten kann keine Aussage über den tatsächlichen Entlastungseffekt auf das IV-System getroffen werden. Zusätzlich ist unklar, in wie fern das Freiwerden der Kapazitäten des Regionalverkehrs zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens aus anderen Bereichen der Region bzw. des überregionalen Verkehrs führt.

Natürlich ist auch Verlagerungspotential von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Stadt-Regionalbahn gegeben. Eine genaue Abschätzung von diesem konnte in dieser Arbeit zwar nicht durchgeführt werden, über den Weg der Betrachtung des NutzerInnenpotentials auf Basis des Modal-Split wurde jedoch versucht eine Personenzahl wiederzugeben, welche nicht vom aktuellen Angebot vor Ort beeinflusst ist. Diese Kennzahl beinhaltet somit auch Personen, die aktuell schon den ÖV nutzen.

4.2.2.2 Auswirkungen auf das Verkehrsangebot

Das Angebot der Stadt-Regionalbahn erhöht die Auslastung des ÖV-Netzes im Südraum Wien. Durch die Implementierung würde jedoch, weder zur Haupt- noch zur Nebenverkehrszeit, kein Streckenabschnitt in eine höhere Auslastungskategorie fallen (s. Abb. 31; Eigene Abschätzung). Weiters müssten die Buslinien 463, 464, 215, 217, 226 und 227 umgeplant und an die Führung der Stadt-Regionalbahn angepasst werden (vgl. VOR GmbH 2015). Durch die Abstimmung der Abfahrtzeiten an den ÖV-Schnittstellen können die attraktiven Wegrelationen, welche mit der Stadt-Regionalbahn zurückgelegt werden entscheidend erweitert und damit eine Erweiterung des Einzugsgebiets erreicht werden. Eine Ausnahme bildet der Raum Traiskirchen-Guntramsdorf, da hier das Szenario sehr nahe an der Strecke der Wiener Lokalbahn liegt. Dies hat zwar den Nachteil des geringeren NutzerInnenpotentials, gleichzeitig kann mittels entsprechender Fahrplanabstimmung ein einmalig attraktiver Raum angeboten werden. So könnte man die Taktverdichtung der Badner Bahn über das abwechselnde Fahren der beiden Linien erreichen und so die Strecken, vor allem zu den Tagesspitzen, entlasten.

Da die Stadt-Regionalbahn auf einer eigenen Trasse betrieben werden soll, ergeben sich keine Auswirkungen auf das Angebot im Individualverkehr.

4.2.2.3 Auswirkungen auf die Parkplatzsituation

Die Auswirkung auf die Parkplatzsituation ist aufgrund der fehlenden Daten zu den tatsächlichen Wegrelationen unklar. Auf Basis der Pkw-Reduktion ergibt sich jedoch eine potentielle mittelbare Reduktion der Stellplatznachfrage von etwa 13.400 Parkplätzen im Südraum Wien (s. Tabelle 27) (vgl. Ritt 2015: 27;

Eigene Abschätzung). Bei einer Minstdimensionierung vom 15,4 m² pro Stellplatz entspricht dies dem Freiwerden von 20.636 ha Fläche im Südraum Wien. Wie jedoch auch schon bei der Auswirkung auf die Nachfrage im Individualverkehr kann hier nicht festgestellt werden, in wie fern die frei werdenden Kapazitäten durch anderen regionalen oder überregionalen Kfz-Verkehr kompensiert werden.

4.2.2.4 Beitrag der Bahn zur Lösung des Last-Mile-Problems

An einem Großteil der Haltestellen trägt die Implementierung der Stadt-Regionalbahn maßgeblich zur Verbesserung des Last-Mile-Problems bei (s. Tabelle 28). In den Gemeinden Schönau/Triesting, Günselsdorf, Traiskirchen, Schwechat und den Bezirken Wiens kann das Angebot allerdings mit einer effektiven Ergänzungsverbindung, Park&Ride-Anlagen oder anderen Optionen der intermodalen Nutzung ergänzt werden (s. Abb. 34). In Traiskirchen und Guntramsdorf deckt die Badner Bahn bereits große Teile der Erschließung des Siedlungsraumes ab. Allerdings kann durch eine adäquate Anbindung der Siedlungseinheiten Oeynhausen und des Industriezentrums Wien-Süd noch großes Potential an NutzerInnen gewonnen werden. Ebenso gilt es zu beachten, dass die EinwohnerInnen um die aktuellen Haltestellen der Aspangbahn zu den bereits erschlossenen Personen gezählt werden. Diese verfügen bereits über eine umsteigefreie Verbindung nach Wien. Auch wenn diese schlecht frequentiert ist.

Tabelle 28: Durch das radiale Stadt-Regionalbahn-Szenario neu erschlossene Personen (innerhalb 1.200 m regional bzw. 1.000 m innerstädtisch) (Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015; 14; Land Niederösterreich 2016c,; Stadt Wien 2016l; Stadt Wien 2016m; VOR 2016; Eigene Berechnungen)

Gemeinde(NÖ)/ Bezirk(W)	Neu erschlossene Personen
Schönau/Triesting	133
Günselsdorf	164
Teesdorf	282
Tattendorf	0
Oberwaltersdorf	504
Trumau	1708
Traiskirchen	419
Guntramsdorf	0
Laxenburg	1051
Biedermannsdorf	1145
Achau	1
Maria Lanzendorf	0
Leopoldsdorf	625
Lanzendorf	0
Schwechat	0
Favoriten	0
Simmering	0
Landstraße	0
Gesamt	6033

Weiters kann mittels Einrichtung von P&R-Anlagen an den Punkten Schönau/Triesting und Günselsdorf das Einzugsgebiet der Haltestellen außerhalb Wiens maßgeblich erweitert werden (vgl. Land Niederösterreich 2015: 44). Aufgrund des komplexen Zusammenhangs zwischen diesem Angebot und der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (s. Kapitel 3.5) kann hierdurch zwar die Attraktivität der Nutzung des ÖV gesteigert werden. Allerdings werden andere Verkehrsströme intensiviert und neue Wege im MIV zurückgelegt.

4.2.2.5 Effekte auf räumliche Nutzungsmöglichkeiten und Funktionen

Der Anschluss an ein öffentliches Verkehrsangebot hat unterschiedliche Wirkungen auf den Raum. Dies gilt sowohl für die Generierung von Arbeitsplätzen, als auch für die positive Lohnentwicklung (vgl. Axhausen et al. 2015: 79, 97). Des weiteren ergibt sich die Möglichkeit zur Einsparung von Erschließungskosten um 70% und die Nutzung des Raums, welcher durch die Reduktion der Stellplätze frei wird (siehe Kapitel 4.4.2.3) (vgl. Gratzler 2008: 49). Gleichzeitig ist die Zunahme der Quadratmeterpreise in der Umgebung der Stationen von etwa 10% zu erwarten (vgl. Wieser 2006: 19).

Entlang des hier ausgearbeiteten radialen Angebots ergeben sich für die Gemeinden, auf Basis der Widmungen im Jahr 2016, folgende Potentiale:

Gemeinde(NÖ)/ Bezirk(W)	Aufwertung Bauland [ha]	Aufwertung Betriebs- gebiet [ha]	Aufwertung Erholungs- und Grünraum [ha]	Neu erschlossenes Bauland [ha]	Neu erschlossenes Betriebsgebiet [ha]	Neu erschlossener Erholungs- und Grünraum [ha]	Generierte Potential- flächen [ha]	...davon neu generierte Potentialflächen [ha]
Schönau/Triesting	2,09	1,31	2,43	2,09	1,31	2,43	303,6	303,6
Günselsdorf	4,50	1,02	1,61	4,50	1,02	1,61	446,6	294,2
Teesdorf	57,78	2,64	1,55	9,26	0,61	1,51	362,8	115,1
Tattendorf	66,30	10,93	140,50	0,00	0	5,68	248,4	115,4
Oberwaltersdorf	148,20	14,85	26,51	19,50	1,16	6,73	433,6	91,2
Trumau	129,30	28,63	2,02	60,96	11,54	0,00	307,9	140,3
Traiskirchen	245,50	55,06	21,84	10,94	0,20	0,81	641,7	147,5
Guntramsdorf	124,90	103,00	57,17	0,00	15,17	3,76	318,8	43,2
Laxenburg	91,43	67,65	22,06	34,10	61,58	16,49	303,1	211,8
Biedermannsdorf	87,75	112,00	8,05	35,57	82,07	0,44	216,9	105,6
Achau	40,07	9,97	34,64	0,04	0,09	0,00	501,9	231,0
Maria Lanzendorf	58,28	14,89	1,72	0,00	1,43	0,00	94,3	35,3
Leopoldsdorf	20,64	83,42	25,01	19,87	29,07	24,96	114,2	71,4
Lanzendorf	54,95	13,54	44,58	0,00	0,00	0,00	264,4	73,1
Schwechat	21,36	3,92	7,29	0,00	0,00	0,00	223,2	0,0
Favoriten	93,56	8,39	202,22	0,00	0,00	0,00	12,7	2,6
Simmering	62,74	37,39	46,81	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0
Landstraße	9,00	0,00	45,42	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0
Gesamt	1318,32	568,59	691,43	196,82	205,26	64,42	4794,1	1981,3

Tabelle 29: Potentiale im Einflussbereich der Haltestellen des radialen Stadt-Regionalbahn-Ausbaus (Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Land Niederösterreich 2016d; Stadt Wien 2016l; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016g; VOR 2016) Anm.: Als Potentialfläche gelten all jene Teile der Gemeinden, welche aktuell nicht gewidmet (Niederösterreich) bzw. mit einer Bausperre nach §8 Abs. 1 BO für Wien (Stadt Wien) belegt sind und als Dauersiedlungsraum nutzbar wären.

4.2.2.6 Effekte auf die Erreichbarkeit und funktionale Verflechtungen

Die Umsetzung der Stadt-Regionalbahn in diesem Szenario verbindet die beiden Bahnhöfe Sollenau und den Hauptbahnhof Wien in etwa 75 Minuten Fahrzeit. Innerhalb dieser Strecke werden Wohnorte mit insgesamt 460.000 EinwohnerInnen erschlossen (s. Tab. 27). Zusätzlich werden die bedeuteten Arbeitsstandorte Traiskirchen, Guntramsdorf, Laxenburg, Biedermannsdorf, Schwechat und Landstrasse, welche etwa 14.000 Arbeitsstätten bieten, durchquert (s. Tab. 1-3). Über die Gemeinden Traiskirchen, Guntramsdorf, Laxenburg, Schwechat, Favoriten und Landstrasse sind ebenso ca. 600 Erziehungs- und Unterrichtsstandorte an die Stadt-Regionalbahn angeschlossen (s. Tab. 1-3). Des weiteren bieten die Bezirke Wiens eine Vielzahl an

Freizeitaktivitäten, sowie Favoriten, Laxenburg, Guntramsdorf, Traiskirchen und Schönau/Triesting Naturschutzgebiete und Freiflächen, welche eine Vielzahl an Personen nutzen (vgl. LGBl 57/2016; Stadt Wien 2016h). Auch Geschäftsbereiche von mittlerer Bedeutung in Traiskirchen und Guntramsdorf, sowie die Geschäftsstraße „Favoritenstraße“ sind an das Angebot angebunden (s. Kapitel 2.1).

von/nach	Baden	Mödling	Schwechat	Wien Hbf	Traiskirchen	Laxenburg
Schönau/Triesting	-17,3	-7,3	-15,6	-1,8	-41,2	-60,9
Günselsdorf	-10,9	-2,8	-16,1	-2,5	-40,2	-52,8
Teesdorf	-0,6	3,5	-12,3	-1,6	-29,0	-27,9
Tattendorf	3,1	5,7	-18,0	-6,7	-32,1	-30,9
Oberwaltersdorf	0,0	-1,7	-24,7	-8,9	-28,8	-25,3
Trumau	-6,5	0,7	-14,4	-3,7	-22,4	-8,8
Traiskirchen	0,0	6,9	0,3	7,4	-	-21,4
Guntramsdorf	0,0	0,0	-4,9	8,0	0,0	-17,3
Laxenburg	1,2	2,1	-7,8	-2,9	-21,4	-
Biedermannsdorf	4,0	0,0	-11,0	-2,8	-15,9	-0,9
Achau	-2,6	-6,4	-14,3	-12,9	-29,4	-12,6
Maria Lanzendorf	-12,4	-23,1	-0,6	-15,1	-25,5	-21,8
Leopoldsdorf	-9,4	-24,4	-8,1	-7,9	-22,0	-30,1
Lanzendorf	-14,3	-24,4	8,7	-1,3	-36,9	-42,1
Schwechat	31,0	-21,3	-	22,5	5,3	4,0
Wien Grillgasse	6,6	-5,8	11,6	-9,0	-21,6	-15,9
Wien Hbf	37,1	24,7	16,3	-	3,7	-1,0

Tabelle 30: Reisezeitdifferenz [min] im ÖV (Bus und Bahn) auf Basis des Routenplaners „AnachB“ bei bevorzugter Nutzung der Stadt-Regionalbahn (Szenario 1) (Erhebungstag: 25.01.2017) (Datengrundlage: VOR 2016; Eigene Berechnung)

Der Vergleich mit der aktuellen Reisezeit im öffentlichen Verkehr (Tabelle 30) zeigt, dass die beiden Bezirkshauptstädte Baden und Mödling nicht immer besser durch das Planungsszenario an das ÖV-Netz angeschlossen werden, als dies bereits der Fall ist. Für bestimmte Relationen (Günselsdorf, Maria-Lanzendorf, Leopoldsdorf, Lanzendorf, Schönau/Triesting und Schwechat) sich jedeach deutliche Zeitersparnisse von 10 Minuten und mehr ergeben. Naturgemäß ergeben sich die kürzesten Reisezeiten für jene Zielorte, welche direkt am Planungsszenario liegen.

4.3 Tangentiales Angebot (Szenario 2): Neubau einer Tangentialverbindung mittels Stadt-Regionalbahn

Das zweite Planungsszenario ist die Schaffung eines tangentialen ÖV-Angebots mittels Stadt-Regionalbahn in der Charakteristik einer Lokalbahn (ähnlich zur Badner Bahn) entlang des bestehenden Siedlungsgefüges zwischen Mödling, dem Industriezentrum Niederösterreich Süd in Guntramsdorf und Schwechat. Differenziert nach Angebot und Wirkung erfolgt die Analyse des Beitrags zur Aufwertung der Pendelbeziehungen und räumlichen Verbindungen innerhalb des Südraum Wiens.

4.3.1 Angebot des Szenario 2

4.3.1.1 Räumlicher Verlauf

Dieses Angebot der Stadt-Regionalbahn verbindet die Gemeinde Mödling im Westen über Guntramsdorf und Wien mit Schwechat im Osten (s. Abb. 35). Als zentrales Merkmal des räumlichen Verlaufs gilt, neben der umsteigefreien Verbindung zwischen Stadt und Umland, der Anschluss an einen hochrangigen Verkehrsknotenpunkt. Deshalb wird die Bahn, obwohl die Wirkungseinschätzung an der aktuellen Situation stattfindet, über die zukünftige Endstation der U1 „Oberlaa“ geführt. Der teilweise außergewöhnlich wirkende Korridor ist der Lage der Siedlungseinheiten zueinander und der unmittelbaren Verortung von landwirtschaftlichen Vorrangzonen in deren Umgebung geschuldet. Auf diese Weise soll so wenig neue Fläche wie möglich versiegelt werden.

4.3.1.2 AkteurInnen

Da es sich hier um die Einrichtung eines gänzlich neuen Angebots im Südraum Wien handelt, welches am ehesten mit jenem der Badner Bahn vergleichbar ist, würde sich hier der Einbezug der Wiener Linien bzw. der Wiener Lokalbahnen anbieten. Der Betrieb sollte zur Erhaltung der Einheitlichkeit im Rahmen des VOR stattfinden. Wie auch schon im ersten Szenario beschrieben, ist eine Einbindung der unmittelbar betroffenen Gemeinden, als auch der umgebenden Region für den Erfolg der Stadt-Regionalbahn essentiell.

4.3.1.3 Betriebsprogramm/Fahrplan

Für die Ausarbeitung des Betriebsprogramms gelten die selben Annahmen wie in Kapitel 4.4.1.3. Für dieses Szenario ergeben sich daraus die Werte, wie sie in Tabelle 31 dargestellt sind.

Tabelle 31: Streckeneigenschaften und Betriebsprogramm zur Haupt- und Nebenverkehrszeit der radialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: AG der Wiener Lokalbahnen 2016a; Wiener Linien 2016d; Eigene Abschätzung)

	Länge pro Richtung [km]	30,88
	Stationenzahl	35
	Erw. Stationenzahl	43
	Fahrzeit [min]	42
	Haltezeit [min]	12
	Erw. Haltezeit [min]	14
	Umlaufzeit [min]	107
	Erw. Umlaufzeit [min]	112
	Umlaufgeschwindigkeit [km/h]	44,2
HVZ	Frequenz [Züge/h*Richtung]	4
	Kursfolgezeit [min/Richtung]	15
	Fahrzeuge/Richtung	7
	Leistungsfähigkeit [Pers./h*Richtung]	762
NVZ	Frequenz [Züge/h*Richtung]	2
	Kursfolgezeit [min/Richtung]	30
	Fahrzeuge/Richtung	4
	Leistungsfähigkeit [Pers./h*Richtung]	381
	Sitzplätze pro Zug	127

Räumlicher Verlauf des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios (2016)

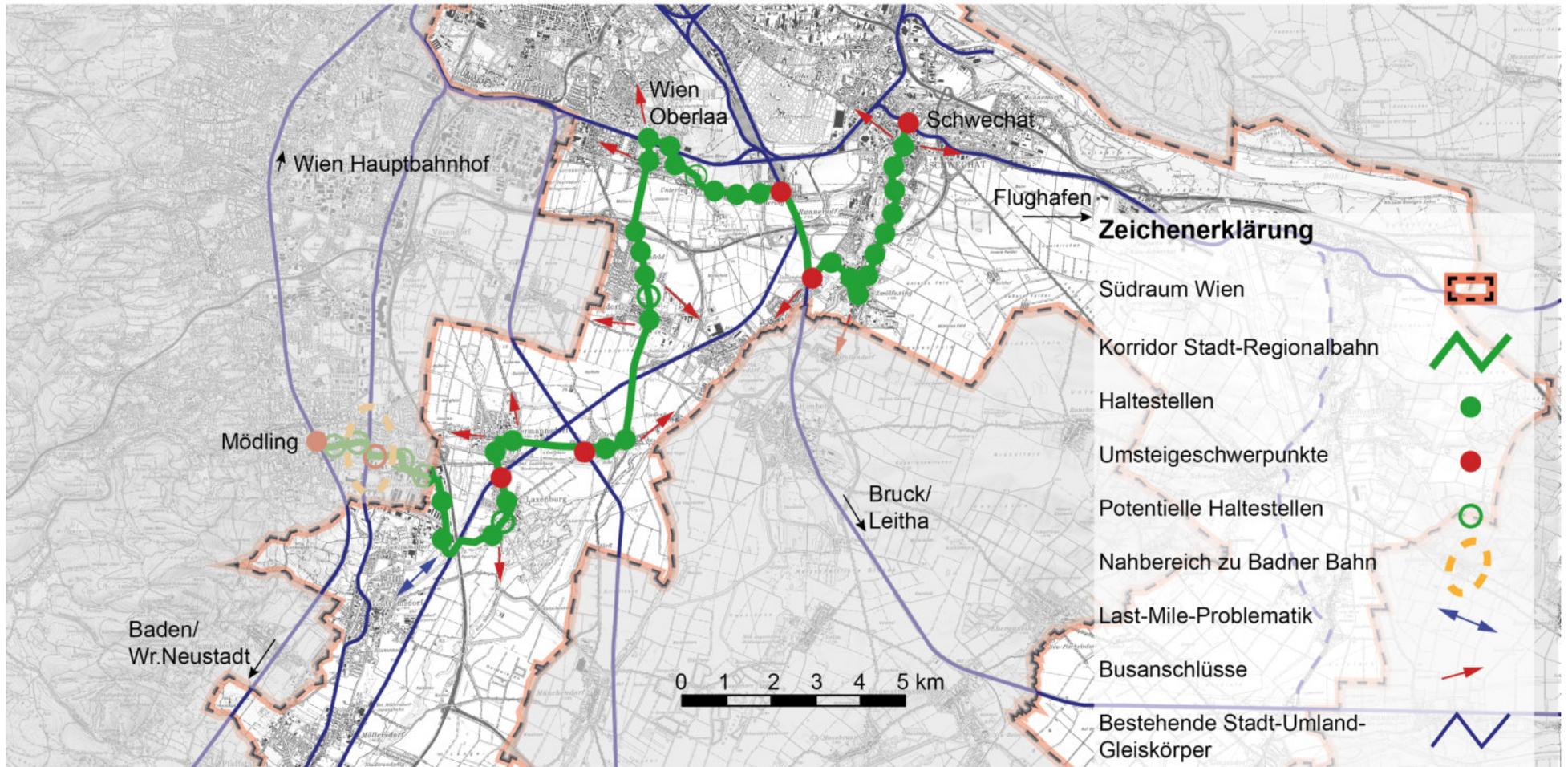


Abbildung 35: Räumlicher Verlauf des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios (2016) (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung)

4.3.1.4 Anschlussverbindungen

Dieses ÖV-Angebot bietet 7 Umsteigepunkte zu anderen hochrangigen ÖV-Verkehrsmitteln entlang des Streckenverlaufs: 1. Anschluss Südbahn am Bahnhof Mödling, 2. Anschluss Badner Bahn, 3. Aspangbahn an der Station Biedermannsdorf/Laxenburg, 4. Anschluss Pottendorfer Linie bei Achau, 5. und 6. Anschlüsse an die Ostbahn bei Kledering, 6. Anschluss Flughafen S-Bahn in Schwechat.

In Guntramsdorf wird zwar das Industriezentrum NÖ-Süd erschlossen, für den Siedlungskern südlich dieses Betriebsgebiets müssten allerdings für eine attraktive Erschließung neue Busverbindungen, Car-Sharing-Angebote oder Fahrradabstellplätze angeboten werden.

4.3.1.5 Kosten und Finanzierung

Um die beschriebene Strecke mit Triebfahrzeugen der Straßenbahn Wiens bzw. der Lokalbahn Badens zu befahren sind 4 wesentliche Maßnahmen notwendig. Erstens der Streckenbau, um eine tangentielle Verbindung zu ermöglichen. Zweitens die Einrichtung von Informationsstellen an jeder Haltestelle, da hierdurch die potentiellen NutzerInnen maßgeblich zur Nutzung motiviert werden. Drittens die Errichtung von etwa 10 Lichtsignalen zur sicheren Querung von Infrastrukturen. Viertens die Beschaffung der Züge zur Ermöglichung des Taktes und der Leistungsfähigkeit.

Insgesamt fallen, nach der Abschätzung, Bau und Beschaffungskosten von etwa 330 Mio. € und Betriebskosten von 7,6 Mio. € pro Jahr an (s. Tab. 32). Dies ergibt 22,4 Mio. € pro Jahr unter Berücksichtigung des Annuitätenfaktors.

Kostenabschätzung:

Investitionskosten	€	Lebensdauer [in Jahren]	Realzins [%]
Rollmaterial	11763373	30	2,75
Streckenbau	253116271	35	2,75
Informations- und Haltestellen	1815045	35	2,75
Lichtsignale	2062551	35	2,75
Gesamt	268757240	30 – 35	2,75

Betriebskosten	€	Anzahl	Kilometer
Zugkilometer/Fahrt	-	-	61,8
Fahrten/Tag	-	48	-
Zugkilometer/Tag	-	-	2964
Zugkilometer/Jahr	-	-	1082035
Betriebskosten/Kilometer	7	-	-
Betriebskosten/Jahr	6841911		

Kosten pro Jahr	€	Annuitätenfaktor
Rollmaterial	580927	0,049
Strecke	11527831	0,045
Betrieb	6961644	1,0175
Gesamt	19070403	

Tabelle 32: Kostenabschätzung des Baus, der Beschaffung und des Betriebs der tangentialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: Cerwenka et al. 2007: 69; Steininger et al. 2007: 47; Buschbacher 2008: 61, 63; Mayer 2011: 59; Rechnungshof 2011: 285; OeNB 2017; Statistik Austria 2017; WIFO 2017; Eigene Berechnung)

In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Maßnahme nicht im Rahmenplan der ÖBB befindet und sie somit eine Bestelleistung unter Einbezug einer dritten Partei darstellt, wird eine Finanzierungsaufteilung zwischen Bund, Land und Gemeinden im Verhältnis 1:1:1 angenommen (vgl. ÖVG 2009: 230).

Zur Finanzierung des Betriebs im Rahmen des VOR ist der Kostendeckungsgrad durch Ticketverkäufe maßgebend. Im Tarifsystem des VOR ergibt sich für die angebotene Strecke der Stadt-Regionalbahn folgende Ticketpreisspanne (ohne besondere Vergünstigungen): 2,20 € (Preis für Kernzone Wien) und 4,40 € (Preis für Strecke Mödling und Wien Oberlaa) (vgl. VOR 2016b; VOR 2016c).

4.3.2 Wirkungen des Szenario 1

4.3.2.1 Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage

Im Einzugsbereich der Haltestellen, welcher analog zum vorangehenden Szenario definiert ist, wohnen etwa 67.800 Personen (davon etwa 30.200 in Niederösterreich und 37.600 in Wien) (siehe Tabelle 33). Diese legen mit der Bahn 30.100 Wege pro Tag zurück. Daraus folgen 95,1 Mio. Personenkilometer/Jahr. Auf Basis des Modal-Split (s. Kapitel 4.2.2.1) liegt im Einzugsbereich ein Bahn-NutzerInnenpotenzial von 11.100 Personen (siehe Tabelle 33) (vgl. Käfer 2015: 35; Eigene Berechnung). Zusätzlich können aufgrund des Verlagerungseffekts des Angebots vom MIV auf den ÖV ca. 22.600 EinwohnerInnen zusätzlich mobilisiert werden (vgl. Ludwig o.J.: 55f.). Zusammengefasst ergibt sich daraus eine potentielle Nachfrage des ÖV-Angebots durch 33.800 Personen und eine Nachfrage der Verbindung von ca. 350 Personen/Stunde zur Tagesspitze (10% der Gesamtnachfrage). Aktuell wäre dieses Planungsszenario somit durch die Nachfrage im Südraum Wien nicht stark ausgelastet. Der zukünftige Anschluss an die Endstation der U1 in Oberlaa und die enge Vernetzung mit der Bezirkshauptstadt Mödling können aber in Zukunft zur stärkeren Auslastung beitragen. Alternativ wäre eine Taktreduktion zu Beginn der Angebotsimplementierung denkbar.

Geht man von einer Belegungszahl pro Pkw von 1,6 in Niederösterreich und 2,6 in Wien aus resultiert daraus eine Reduktion der Pkw's auf den Straßen des Südraum Wien zwischen 3.500 und 14.700 Stück (siehe Tabelle 33) (vgl. Ritt 2015: 27; Eigene Abschätzung). Aufgrund fehlender Daten kann auch hier keine Aussage über den tatsächlichen Entlastungseffekt auf das IV-System getroffen werden. Zusätzlich ist unklar, in wie fern das Frei werden der Kapazitäten des Regionalverkehrs zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens aus anderen Bereichen der Region bzw. des überregionalen Verkehrs führt.

Mit der Einschätzung eines möglichen Umstiegs von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Stadt-Regionalbahn-Szenario wurde genau so umgegangen wie in Kapitel 4.2.2.1.

Gemeinde(NÖ)/ Bezirk(W)	Einwohner- Innen	Erschlossene Personen	Wege dieser Personen im ÖV/Tag	Personen- kilometer/Ta- g	Personen- kilometer/Ja- hr	Erschlossene ÖV- NutzerInnen	...davon neu erschlossen	Anteil der Streckenrele- vanten AuspendlerIn- nen [%]	Anzahl relevanter ÖV- PendlerrInne- n	Verlagerung s- potential vom MIV auf den ÖV	Gesamtes Nachfrage- potential (inkl. Verlagerung von MIV auf ÖV)	Unmittelbare Nachfrage pro Stunde der PendlerrInnen zur Tagesspitze	Gesamte Nachfrage pro Stunde der Tagespendler- Innen zur Tagesspitze
Guntramsdorf	9264	1268	541	6029	2200515	208	0	11	23	424	632	2	7
Laxenburg	2859	2845	1213	13531	4938648	467	177	16	74	951	1418	7	22
Biedermannsdorf	2945	2874	1225	13669	4989082	471	196	13	60	961	1432	6	18
Achau	1402	1402	598	6668	2433788	230	26	14	32	469	699	3	10
Leopoldsdorf	5039	5039	2149	23965	8747402	826	822	19	158	1685	2511	16	48
Favoriten	194746	33520	15392	104447	38123184	5497	5206	8	460	11209	16706	46	140
Lanzendorf	1711	1543	658	7339	2678723	253	0	19	47	516	769	5	14
Zwölfaxing	1679	1541	657	7330	2675493	253	223	6	15	515	768	2	5
Schwechat	17674	13656	5823	64946	23705294	2240	999	9	212	4566	6806	21	64
Simmering	97342	4114	1889	12819	4678768	675	0	9	61	1376	2050	6	19
Gesamt	334661	67801	30145	260742	95170897	11119	7649	12	1142	22673	33792	114	347

Tabelle 33: Auswirkungen des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios auf die Verkehrsnachfrage im Südraum Wien (Datengrundlagen: Ludwig o.J.: 55f.; Käfer 2015: 35; Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016l; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016; SOCIALDATA 2017; Eigene Berechnungen)

4.3.2.2 Auswirkungen auf das Verkehrsangebot

Das Angebot der Stadt-Regionalbahn hat, aufgrund der Tatsache, dass ein Großteil des Angebots zur Zeit nicht besteht, kaum Auswirkungen auf die Auslastung des ÖV-Netzes im Südraum Wien. Die beiden Streckenabschnitte der Ostbahn und der Badner Bahn, welche mitgenutzt werden könnten, sind aufgrund der verfügbaren Kapazitäten dazu in der Lage (s. Abb. 31; Eigene Abschätzung).

Durch die Abstimmung der Abfahrtszeiten an den ÖV-Schnittstellen können zusätzlich die attraktiven Wegrelationen, welche mit der Stadt-Regionalbahn zurückgelegt werden entscheidend erweitert und bei einer entsprechenden Abstimmung mit dem Busfahrplan Kosten und Wege der Buslinien (200, 215, 217, 226, 227, 266 und 271) reduziert werden (vgl. VOR GmbH 2015).

Auf dem IV-Netz sind ausreichend Kapazitäten vorhanden, um dieses mit der Bahn stellenweise zu kreuzen.

4.3.2.3 Auswirkungen auf die Parkplatzsituation

Für die Abschätzung der Auswirkung auf die Parkplatzsituation wird genau so vorgegangen, wie für das erste Planungsszenario. Dadurch ergibt sich eine potentielle mittelbare Reduktion der Stellplatznachfrage von etwa 14.700 Parkplätzen im Südraum Wien (siehe Tabelle 33) (vgl. Ritt 2015: 27; Eigene Abschätzung). Bei einer Mindestdimensionierung vom 15,4 m² pro Stellplatz entspricht dies dem Freiwerden von 22.638 ha Fläche im Südraum Wien. Die frei werdenden Kapazitäten könnten allerdings durch anderen regionalen oder überregionalen Kfz-Verkehr kompensiert werden.

4.3.2.4 Beitrag der Bahn zur Lösung des Last-Mile-Problems

Das tangentielle Szenario trägt, vor allem in der Grenzregion der Bundesländer Wien und Niederösterreich, wesentlich zur Optimierung des Last-Mile-Problems bei (siehe Tabelle 34). Das Angebot ergänzt und verbindet die radialen Linien Südbahn, Badner Bahn, Aspangbahn, Pottendorfer Linie, Ostbahn und Flughafen S-Bahn (analog zum gut genutzten IV-Angebot der S1). Tatsächlich könnten einige Buslinien, welche aktuell zur Überbrückung dieser letzten bzw. ersten Distanz eingesetzt werden, auf Basis der Implementierung der Stadt-Regionalbahn, eingespart werden (siehe Kapitel 4.3.2.2).

Tabelle 34: Durch das tangentielle Stadt-Regionalbahn-Szenario neu erschlossene Personen (innerhalb 1.200 m regional bzw. 1.000 m innerstädtisch) (Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016l; Stadt Wien 2016m; VOR 2016; Eigene Berechnungen)

Gemeinde(NÖ)/ Bezirk(W)	Neu erschlossene Personen
Guntramsdorf	0
Laxenburg	1077
Biedermannsdorf	1196
Achau	161
Leopoldsdorf	5014
Favoriten	31743
Lanzendorf	0
Zwölfaxing	1357
Schwechat	6092
Simmering	0
Gesamt	46640

Aufgrund der Charakteristik dieses Stadt-Regionalbahn-Angebots scheint es nicht zielführend zu sein mittels Park&Ride-Anlagen die Einzugsgebiete auszuweiten. Dies soll vor allem über die Abstimmung mit dem übrigen ÖV-Angebot geschehen. Allerdings sollten in den Stationen der Gemeinde Guntramsdorf eine umweltverträgliche Anbindung des Siedlungskerns an die Stadt-Regionalbahn eingerichtet werden, um nicht neue Wege im motorisierten Individualverkehr zu verursachen.

4.3.2.5 Effekte auf räumliche Nutzungsmöglichkeiten und Funktionen

Die allgemeinen Effekte der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots des Kapitels 4.4.2.5 gelten auch für das tangentielle Szenario.

Entlang des hier ausgearbeiteten tangentialen Angebots ergeben sich für die Gemeinden, auf Basis der Widmungen im Jahr 2016, die Potentiale, wie sie in Tabelle 35 dargestellt sind.

Gemeinde(NÖ)/ Bezirk(W)	Aufwertung Bauland [ha]	Aufwertung Betriebs- gebiet [ha]	Aufwertung Erholungs- und Grünraum [ha]	Neu erschlossene s Bauland [ha]	Neu erschlossene s Betriebsgebi- et [ha]	Neu erschlossene r Erholungs- und Grünraum	Generierte Potential- flächen	...davon neu generierte Potentialfläc- hen
Guntramsdorf	31,80	73,90	14,24	0,00	15,19	3,76	52,1	18,4
Laxenburg	92,28	67,60	26,28	34,95	61,53	20,70	393,8	298,7
Biedermannsdorf	89,33	116,80	8,05	37,16	86,93	0,44	271,9	144,3
Achau	46,15	16,19	38,27	5,31	6,74	0,01	541,7	233,0
Leopoldsdorf	160,10	94,63	45,68	159,30	42,85	45,63	300,9	271,5
Favoriten	141,62	42,65	127,71	134,11	42,40	564,32	16,1	16,1
Lanzendorf	46,15	13,09	544,70	0,00	0,00	0,00	110,1	1,0
Zwölfaxing	125,30	15,76	7,02	110,30	8,88	0,61	189,6	130,5
Schwechat	273,90	173,80	46,27	122,20	19,01	25,09	783,5	283,2
Simmering	19,68	30,91	23,36	0,00	0,00	1,23	0,0	0,0
Gesamt	1026,32	645,33	881,58	603,33	283,51	661,79	2659,7	1396,7

Tabelle 35: Potentiale im Einflussbereich der Haltestellen des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Neubaus ((Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Land Niederösterreich 2016d; Stadt Wien 2016l; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016g; VOR 2016) Anm.: Als Potentialfläche gelten all jene Teile der Gemeinden, welche aktuell nicht gewidmet (Niederösterreich) bzw. mit einer Bausperre nach §8 Abs. 1 BO für Wien (Stadt Wien) belegt sind und als Dauersiedlungsraum nutzbar wären.

4.3.2.6 Effekte auf die Erreichbarkeit und funktionale Verflechtungen

Die Umsetzung der Stadt-Regionalbahn in diesem Szenario verbindet die beiden Endstationen Bahnhof Möding und Bahnhof Schwechat in etwa einer Stunde Fahrzeit. Innerhalb dieser Strecke werden im Südraum Wien Wohnorte mit insgesamt 335.000 EinwohnerInnen erschlossen (s. Tab. 33). Zusätzlich werden die bedeuteten Arbeitsstandorte Guntramsdorf, Laxenburg, Biedermannsdorf, Leopoldsdorf, Schwechat und Favoriten, welche etwa 12.000 Arbeitsstätten bieten, an ein hochrangiges ÖV-Angebot angebunden (s. Tab. 1-3). Über die Gemeinden Guntramsdorf, Laxenburg, Leopoldsdorf, Favoriten und Schwechat sind ebenso ca. 300 Erziehungs- und Unterrichtsstandorte an die Stadt-Regionalbahn angeschlossen (s. Tab. 1-3). Des weiteren bieten die Bezirke Wiens eine Vielzahl an Freizeitaktivitäten, sowie Favoriten, Laxenburg, Guntramsdorf, Schwechat und Zwölfaxing Naturschutzgebiete und Freiflächen, welche eine Vielzahl an Personen nutzen (vgl. LGBI 57/2016; Stadt Wien 2016h). Auch Geschäftsbereiche von mittlerer Bedeutung in Guntramsdorf und Schwechat sind an das Angebot angebunden (s. Kapitel 2.1). Die Werte der Tabelle 36 zeigen eine umfassende Verbesserung der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr gegenüber dem derzeitigen Zustand. Als schwächste Verbindung kann jene mit Baden bezeichnet werden. Es ist hier jedoch bemerkenswert, dass sich auch für diese Bezirkshauptstadt eine Vielzahl von Zeitreduktionen ergeben, obwohl sie nicht unmittelbar an das Angebot des Planungsszenarios angebunden ist. Die Neuartigkeit der Verbindung im Südraum Wien dürfte ein wesentlicher Faktor für dieses Ergebnis sein.

von/nach	Baden	Mödling	Schwechat	Wien Oberlaa	Laxenburg
Guntramsdorf	6,6	-4,0	-15,5	-33,7	-20,0
Laxenburg	-9,7	-5,3	-15,7	-31,0	-
Biedermannsdorf	-6,0	-1,1	-19,8	-32,2	0,0
Achau	-12,5	-10,1	-23,5	-51,1	-11,5
Leopoldsdorf	-18,6	-27,4	-18,0	-12,1	-28,5
Favoriten/Oberlaa	-17,9	-24,3	-20,7	-	-22,9
Lanzendorf	-8,7	-12,5	-16,0	-33,4	-25,6
Zwölfaxing	-19,6	-25,8	-10,8	-44,2	-28,4
Schwechat	6,1	-2,7	-	-21,2	-10,0

**Tabelle 36: Reisezeitdifferenz [min] im ÖV (Bus und Bahn) auf Basis des Routenplaners „AnachB“ bei bevorzugter Nutzung der Stadt-Regionalbahn (Szenario 2) (Erhebungstag: 25.01.2017)
(Datengrundlage: VOR 2016; Eigene Berechnung)**

5 Vergleichende Analyse der Szenarien 0, 1 und 2

Um den Mehrwert der Planungsszenarien darstellen zu können, werden diese nun in ihrem Kostenaufwand (Tabelle 37), als auch ihren unmittelbaren Effekten einerseits sich gegenseitig, als auch mit dem Szenario 0 gegenübergestellt (siehe Tabellen 38-44). Neben der Darstellung diverser Kennwerte wird mittels Nutzwertanalyse das Szenario mit den meisten Nutzenpunkten hervorgehoben.

Szenario 1			
bezogen auf	Gesamtkosten/a	Investitionskosten/a	Betriebskosten/a
Neu erschlossene Personen im Einzugsbereich	8080,3	6342,7	1737,5
in Szenario 1 zurückgelegte Pers.km/a	0,4	0,4	0,1
...die dadurch eingesparten Pers.h/a im ÖV	382,6	300,3	82,3
...die dadurch gegenüber dem MIV eingesparten Pers.h/a	40,8	32,1	8,8

Szenario 2			
bezogen auf	Gesamtkosten/a	Investitionskosten/a	Betriebskosten/a
Neu erschlossene Personen im Einzugsbereich	408,9	259,6	149,3
in Szenario 2 zurückgelegte Pers.km/a	0,2	0,1	0,1
...die dadurch eingesparten Pers.h/a im ÖV	13,9	8,8	5,1
...die dadurch gegenüber dem MIV eingesparten Pers.h/a	5,6	3,5	2,0

Tabelle 37: Vergleichender Kostenbezug auf unterschiedliche Kenngrößen der Szenarien 1 und 2 (s. Tab. 26, 27, 32 und 33) (Datengrundlagen: VOR 2016; SOCIALDATA 2017; Eigene Berechnung)

Der Vergleich der unterschiedlichen Kosten/Jahr mit den Kenngrößen der erschlossenen Personen im Einzugsbereich der Haltestellen, der zurückgelegten Personenkilometer/Jahr und den durch die Angebote der Szenarien 1 und 2 eingesparten Fahrstunden/Person und Jahr gegenüber dem aktuellen ÖV und MIV zeigen bereits, dass die Kosten des Szenario 1 wesentlich höher, als jene des Szenario 2 sind. Lediglich die zurückgelegten Personenkilometer/Jahr reduzieren die Kosten auf ähnliche Ausmaße. In Bezug auf die Ersparnis der Fahrzeiten zeigt das Szenario 2 wesentlich bessere Werte.

Kategorie	Beurteilungsfaktor	Betrachtungsebene	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Betrieb	Umlaufgeschwindigkeit [km/h]	Planungsgebiet	-	44,2	44,2
	Streckenlänge [km*Richtung]		-	46,5	30,88
	Stationsanzahl [Stück/Richtung]		-	43	43
	Umlaufzeit [min]		-	150	107
	Takt (HVZ – NVZ) [min]		-	15 – 30	15 – 30
	Leistungsfähigkeit (HVZ – NVZ) [Pers./h*Richtung]		-	381 – 762	381 – 762
	Betriebszeiten		-	05:00 – 01:00 Uhr	05:00 – 01:00 Uhr
	Zugpaare/Tag [Stück/Tag]		-	48	48
	Zugkilometer/Tag [km/Tag]		-	4464	2964
	Zugkilometer/Jahr [km/Jahr]		-	1629360	1082035
Kosten	Investitionssumme ohne Betriebskosten [€]	Untersuchungsgebiet	-	851442426	268757240
	Rollmaterial [€/Jahr]		-	814863	580927
	Strecke [€/Jahr]		-	37452531	11527831
	Betrieb [€/Jahr]		-	10483046	6961644
	Gesamtkosten [€/Jahr]		-	48750440	19070403
	Kosten/EinwohnerIn [€/Ew*Jahr]		-	47,0	18,4
	Kosten/erschlossene/n EinwohnerIn [€/Ew*Jahr]		Planungsgebiet	-	646,3
Einschätzung durch die AkteurInnen	Ausbau des ÖV-Angebots	Leopoldsdorf (Horath 2017)	kein schienengebundenes Angebot	wird als gute Möglichkeit gesehen den ÖV zu verbessern – eventuell mit Donauquerung ab Grillgasse	ist trotz direkter Anbindung an die zukünftige U1-Endstation nicht erwünscht
		Traiskirchen (Dehn 2016)	ÖV-Ausbau wird als positiver Beitrag zum Verkehrssystem gesehen – eine Taktverdichtung der Badner Bahn ist vorgesehen	Ein Ausbau der Aspangbahn wird als gute Maßnahme gesehen	ist nicht unmittelbar von diesem Szenario betroffen
	Unterstützung des Hauptverkehrsstroms in Richtung Wien	ÖBB (Fröhlich 2016)	verhandelt aktuell einen neuen Verkehrsdienstleistungsvertrag	Eine Attraktivierung der Aspangbahn wurde bereits mehrmals angedacht – aktuell fehlen die finanziellen Mittel	Wäre ein positiver Beitrag zur Verkehrssituation – die Nachfrage nach dieser Streckenrelation wird jedoch als gering eingeschätzt
		Schwechat (Beierl-Rösing 2016)	die angekündigte Taktverdichtung der Flughafen-Schnellbahn stützt den Hauptverkehrsstrom	sieht sich durch den Ausbau nur tangiert und daher nicht erstrebenswert	folgt nicht dem Hauptverkehrsstrom in Richtung Wien
Abstimmung mit Siedlungsentwicklung	SUM (Hacker 2016)	Das Siedlungswachstum ist zu dürftig mit dem Verkehrssystem abgestimmt	Beide Szenarien bieten die Chance die Siedlungsentwicklung mit der Stärkung des Umweltverbundes zu verbinden – die Akteursaktivierung und die Kommunikation von Win-Win-Situationen sind hierfür notwendig		

Tabelle 38: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 1 (Eigene Berechnung)

Kategorie	Beurteilungsfaktor	Betrachtungsebene	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Rahmenbedingungen	Personen im Einzugsbereich [HauptwohnsitzerInnen zu Jahresbeginn 2016 im Umkreis von 1.200m (NÖ) bzw. 1.000m (W) der bestehenden bzw. geplanten Haltestellen des schienenengebundenen ÖV-Netzes] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016i; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016; VOR 2016)	Planungsgebiet	278808	75433	67801
		Achau	1241	-24	161
		Biedermannsdorf	1678	1145	1196
		Favoriten	74746	-52603	-41226
		Guntramsdorf	9013	-4034	-7745
		Günselsdorf	0	164	0
		Landstraße	88652	-86345	-88652
		Lanzendorf	1908	-71	-365
		Laxenburg	1768	1051	1077
		Leopoldsdorf	24	625	5015
		Maria Lanzendorf	2108	0	-2108
		Oberwaltersdorf	3327	505	-3327
		Schönau/Triesting	1521	-1388	-1521
		Schwechat	8640	-7575	5016
		Simmering	64693	-51580	-60579
		Tattendorf	1455	0	-1455
		Teesdorf	1479	282	-1479
		Traiskirchen	14456	-5052	-14456
		Trumau	1915	1708	-1915
		Zwölfaxing	184	-184	1357
Effekte	(Potentielle) ÖV-NutzerInnen im Einzugsbereich [Anteil zu Jahresbeginn 2016 nach Modal-Split der PGO (Quelle: Käfer 2015: 35)] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016i; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016; VOR 2016)	Planungsgebiet	45726	12371	11119
		Achau	203	-3	27
		Biedermannsdorf	275	188	196
		Favoriten	12258	-8626	-6761
		Guntramsdorf	1478	-661	-1270
		Günselsdorf	0	27	0
		Landstraße	14539	-14161	-14539
		Lanzendorf	313	-12	-60
		Laxenburg	290	172	177
		Leopoldsdorf	4	103	822
		Maria Lanzendorf	346	0	-346
		Oberwaltersdorf	546	82	-546
		Schönau/Triesting	250	-228	-250
		Schwechat	1417	-1242	823
		Simmering	10610	-8459	-9935
		Tattendorf	239	0	-239
		Teesdorf	243	46	-243
		Traiskirchen	2371	-829	-2371
		Trumau	314	280	-314
		Zwölfaxing	30	-30	223
Effekte	Anzahl der neu erschlossenen potentiellen ÖV-NutzerInnen [Ew. zu Jahresbeginn 2016] im Einzugsbereich der Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016i; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016; VOR 2016)	Planungsgebiet	0	990	7649
		Achau	0	0	26
		Biedermannsdorf	0	188	196
		Favoriten	0	0	5206
		Guntramsdorf	0	0	0
		Günselsdorf	0	27	0
		Landstraße	0	0	0
		Lanzendorf	0	0	0
		Laxenburg	0	172	177
		Leopoldsdorf	0	103	822
		Maria Lanzendorf	0	0	0
		Oberwaltersdorf	0	83	0
		Schönau/Triesting	0	22	0
		Schwechat	0	0	999
		Simmering	0	0	0
		Tattendorf	0	0	0
		Teesdorf	0	46	0
		Traiskirchen	0	69	0
		Trumau	0	280	0
		Zwölfaxing	0	0	223
Effekte	Personenkilometer/Jahr mit der Bahn nach Herkunftsgemeinden der potentiellen NutzerInnen der Bahnangebote [Mio.km/Jahr nach Weglängen und Anzahl der Wege im ÖV auf Basis des Modal-Split der PGO (Quellen: Käfer 2015: 35 und SOCIALDATA 2016b)] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016i; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016; VOR 2016)	Planungsgebiet	347	108	98
		Achau	2	0	0
		Biedermannsdorf	3	2	2
		Favoriten	85	-60	-47
		Guntramsdorf	16	-7	-11
		Günselsdorf	0	0	0
		Landstraße	101	-98	-101
		Lanzendorf	3	0	-1
		Laxenburg	3	2	2
		Leopoldsdorf	0	1	9
		Maria Lanzendorf	4	0	-4
		Oberwaltersdorf	6	1	-6
		Schönau/Triesting	3	-2	-3
		Schwechat	15	-13	9
		Simmering	74	-59	-69
		Tattendorf	3	0	-3
		Teesdorf	3	0	-3
		Traiskirchen	25	-9	-25
		Trumau	3	3	-3
		Zwölfaxing	0	0	2

Tabelle 39: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 2 (Eigene Berechnung)

Kategorie	Beurteilungsfaktor	Betrachtungsebene	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Effekte	Verlagerungspotential von MIV auf ÖV im Einzugsbereich der Bahnangebote [Personen] (zur Berechnungsmethode siehe Kapitel 4.2.2.1 bzw. 4.3.2.1) (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016; VOR 2016)	Planungsgebiet	24414	25289	22672
		Achau	415	-8	54
		Biedermannsdorf	0	944	961
		Favoriten	7405	0	3804
		Guntramsdorf	3014	-1349	-2590
		Günselsdorf	0	55	0
		Landstraße	772	0	-772
		Lanzendorf	638	-24	-122
		Laxenburg	0	943	951
		Leopoldsdorf	0	217	1685
		Maria Lanzendorf	0	705	0
		Oberwaltersdorf	0	1281	0
		Schönau/Triesting	0	45	0
		Schwechat	2889	-2533	1677
		Simmering	4385	0	-3009
		Tattendorf	0	487	0
		Teesdorf	0	589	0
		Traiskirchen	4834	-1689	-4834
		Trumau	0	1212	0
		Zwölfaxing	62	0	453
	Durch Bahnangebote erschlossenes Bauland (Szenario 0) und zusätzlich zu Szenario 0 erschlossenes Bauland (Szenario 1 und 2) [ha] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016; Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016m; VOR 2016)	Planungsgebiet	2352	197	603
		Achau	41	0	5
		Biedermannsdorf	52	36	37
		Favoriten	316	0	134
		Guntramsdorf	226	0	0
		Günselsdorf	0	4	0
		Landstraße	346	0	0
		Lanzendorf	57	0	0
		Laxenburg	57	34	35
		Leopoldsdorf	1	20	159
		Maria Lanzendorf	58	0	0
		Oberwaltersdorf	129	19	0
		Schönau/Triesting	24	2	0
		Schwechat	173	0	122
		Simmering	310	0	0
		Tattendorf	66	0	0
		Teesdorf	49	9	0
		Traiskirchen	377	11	0
		Trumau	68	61	0
		Zwölfaxing	1	0	110
	Durch Bahnangebote erschlossenes Betriebsgebiet (Szenario 0) und zusätzlich zu Szenario 0 erschlossenes Betriebsgebiet (Szenario 1 und 2) [ha] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016; Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016m; VOR 2016)	Planungsgebiet	656	205	284
		Achau	9	0	7
Biedermannsdorf		30	82	87	
Favoriten		62	0	42	
Guntramsdorf		88	15	15	
Günselsdorf		0	1	0	
Landstraße		44	0	0	
Lanzendorf		14	0	0	
Laxenburg		6	62	62	
Leopoldsdorf		54	29	43	
Maria Lanzendorf		13	1	0	
Oberwaltersdorf		14	1	0	
Schönau/Triesting		0	1	0	
Schwechat		4	0	19	
Simmering		226	0	0	
Tattendorf		11	0	0	
Teesdorf		2	1	0	
Traiskirchen		55	0	0	
Trumau		17	12	0	
Zwölfaxing		7	0	9	
Durch Bahnangebote erschlossener Erholungsraum (Szenario 0) und zusätzlich zu Szenario 0 erschlossener Erholungsraum (Szenario 1 und 2) [ha] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016; Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016m; VOR 2016)	Planungsgebiet	983	64	661	
	Achau	35	0	0	
	Biedermannsdorf	8	0	0	
	Favoriten	322	0	564	
	Guntramsdorf	53	4	4	
	Günselsdorf	0	2	0	
	Landstraße	102	0	0	
	Lanzendorf	45	0	0	
	Laxenburg	6	16	21	
	Leopoldsdorf	0	25	46	
	Maria Lanzendorf	2	0	0	
	Oberwaltersdorf	20	7	0	
	Schönau/Triesting	0	2	0	
	Schwechat	7	0	25	
	Simmering	220	0	0	
	Tattendorf	135	6	0	
	Teesdorf	0	2	0	
	Traiskirchen	21	1	0	
	Trumau	2	0	0	
	Zwölfaxing	6	0	1	

Tabelle 40: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 3 (Eigene Berechnung)

Kategorie	Beurteilungsfaktor	Betrachtungsebene	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Effekte	Mittels Stadt-Regionalbahn neu erschlossene Potentialflächen [ha] (Summe der potentiell besiedelbaren Flächen im Umkreis von 1.200m (NO) bzw. 1.000m (W) der geplanten Haltestellen ohne der bereits erschlossenen Flächen des Szenario 0) (Datengrundlagen: Statistik Austria 2011; Land Niederösterreich 2016; Stadt Wien 2016; Stadt Wien 2016m; VOR 2016)	Planungsgebiet	0	2112	1271
		Achau	0	231	233
		Biedermannsdorf	0	106	144
		Favoriten	0	3	16
		Guntramsdorf	0	43	18
		Günselsdorf	0	294	0
		Landstraße	0	0	0
		Lanzendorf	0	73	1
		Laxenburg	0	212	299
		Leopoldsdorf	0	71	272
		Maria Lanzendorf	0	35	5
		Oberwaltersdorf	0	91	0
		Schönau/Triesting	0	304	0
		Schwechat	0	0	283
		Simmering	0	0	0
		Tattendorf	0	115	0
		Teesdorf	0	115	0
		Traiskirchen	0	148	0
		Trumau	0	140	0
		Zwölfaxing	0	130,5	0
	Anzahl der AuspendlerInnen im Einzugsbereich, welche die angebotene Relation nachfragen [Personen] (Datengrundlagen: Land Niederösterreich 2016; Stadt Wien 2016; Statistik Austria 2016)	Planungsgebiet	0	15938	6964
		Achau	0	238	195
		Biedermannsdorf	0	620	368
		Favoriten	0	4039	2806
		Guntramsdorf	0	1004	140
		Günselsdorf	0	17	0
		Landstraße	0	275	0
		Lanzendorf	0	646	289
		Laxenburg	0	647	449
		Leopoldsdorf	0	211	961
		Maria Lanzendorf	0	652	0
		Oberwaltersdorf	0	456	0
		Schönau/Triesting	0	15	0
		Schwechat	0	336	1290
		Simmering	0	3592	372
		Tattendorf	0	153	0
		Teesdorf	0	283	0
		Traiskirchen	0	1825	0
		Trumau	0	929	0
		Zwölfaxing	0	0	94
	Reisezeit im ÖV nach Baden im Verhältnis zum MIV am 25.01.2017 [Verhältnis MIV:ÖV] (Datengrundlage: VOR 2016)	Arithm. Mittel	2,1	2,1	1,9
		Achau	2,1	-0,1	-0,5
		Biedermannsdorf	1,7	0,2	-0,3
		Favoriten	1,8	0,2	-0,3
		Guntramsdorf	1	0	0,4
		Günselsdorf	2,7	-0,7	0
		Landstraße	1	1,2	0
Lanzendorf		2,3	-0,5	-0,3	
Laxenburg		1,9	0,1	-0,5	
Leopoldsdorf		2,1	-0,4	-0,7	
Maria Lanzendorf		2,4	-0,5	0	
Oberwaltersdorf		2,5	0	0	
Schönau/Triesting		2,6	-0,9	0	
Schwechat		2	1	0,2	
Simmering		1,8	0,2	0	
Tattendorf		2,6	0,2	0	
Teesdorf		2,2	-0,1	0	
Traiskirchen		1,1	0	0	
Trumau		2,9	-0,4	0	
Zwölfaxing		2,8	0	-0,7	
Reisezeit im ÖV nach Mödling im Vergleich zum MIV am 25.01.2017 [Verhältnis MIV:ÖV] (Datengrundlage: VOR 2016)	Arithm. Mittel	2,2	2,0	1,9	
	Achau	2	-0,4	-0,7	
	Biedermannsdorf	1,7	0	-0,2	
	Favoriten	2,3	-0,3	-0,8	
	Guntramsdorf	1	0	-0,3	
	Günselsdorf	2	-0,1	0	
	Landstraße	1,1	1,1	0	
	Lanzendorf	3	-1,3	-0,7	
	Laxenburg	1,5	0,2	-0,4	
	Leopoldsdorf	3,1	-1,4	-1,6	
	Maria Lanzendorf	3,1	-1,4	0	
	Oberwaltersdorf	2,4	0	0	
	Schönau/Triesting	2	-0,3	0	
	Schwechat	2,7	-1	-0,1	
	Simmering	2,3	-0,3	0	
	Tattendorf	2,4	0,2	0	
	Teesdorf	1,9	0,2	0	
	Traiskirchen	1,8	0,4	0	
	Trumau	2,1	0	0	
	Zwölfaxing	3,7	0	-1,3	

Tabelle 41: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 4 (Eigene Berechnung)

Kategorie	Beurteilungsfaktor	Betrachtungsebene	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Effekte	Reisezeit im ÖV nach Schwechat im Vergleich zum MIV am 25.01.2017 [Verhältnis MIV:ÖV] (Datengrundlage: VOR 2016)	Arithm. Mittel	3,0	2,8	2,4
		Achau	3,8	-0,9	-1,5
		Biedermansdorf	2,7	-0,5	-0,9
		Favoriten	2,9	0	-1,5
		Guntramsdorf	2,4	-0,1	-0,6
		Günselsdorf	3,2	-0,5	0
		Landstraße	1,8	1,1	0
		Lanzendorf	2,9	1	-1,7
		Laxenburg	3,2	-0,5	-0,9
		Leopoldsdorf	3,3	-0,5	-1,2
		Maria Lanzendorf	3,5	-0,1	0
		Oberwaltersdorf	3,6	-0,9	0
		Schönau/Triesting	3	-0,4	0
		Schwechat	-	-	-
		Simmering	2	0,9	0
		Tattendorf	3,4	-0,6	0
		Teesdorf	2,9	-0,3	0
		Traiskirchen	2,6	0	0
		Trumau	3	-0,5	0
		Zwölfaxing	2,9	0	-1,7
		Reisezeit im ÖV zum Umsteigeknotenpunkt in Wien im Vergleich zum MIV am 25.01.2017 [Verhältnis MIV:ÖV] (Datengrundlage: VOR 2016)	Arithm. Mittel	1,8	1,7
	Achau		1,7	-0,5	-1
	Biedermansdorf		1,4	-0,1	-0,6
	Favoriten		-	-	-
	Guntramsdorf		1,2	0,3	-0,2
	Günselsdorf		2,2	-0,1	0
	Landstraße		-	-	-
	Lanzendorf		0,9	-0,1	-0,2
	Laxenburg		1,5	-0,1	-0,6
	Leopoldsdorf		1,4	-0,4	-0,8
	Maria Lanzendorf		1,9	-0,8	0
	Oberwaltersdorf		2,4	-0,4	0
	Schönau/Triesting	2,1	0	0	
Schwechat	1,7	1,4	-0,8		
Simmering	-	-	-		
Tattendorf	2,4	-0,2	0		
Teesdorf	2,2	-0,1	0		
Traiskirchen	1,6	0,3	0		
Trumau	2	-0,1	0		
Zwölfaxing	2,2	0	-1,7		

Tabelle 42: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 5 (Eigene Berechnung)

Um die sehr unterschiedlichen Kennzahlen in Beziehung zu setzen wurden sie nach Cerwenka et al. 2007: S. 200 auf Basis ihres Beitrags zur besseren räumlichen Verbindung und Aufwertung der Pendelbeziehungen im Südraum Wien beurteilt. Die dimensionslosen Ergebnisse dieser Berechnungen zeigt Tabelle 43.

Kategorie	Beurteilungsfaktor	Betrachtungsebene	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Beurteilung	Personen im Einzugsbereich der Haltestellen der Bahnangebote	Südraum Wien	48,33	13,07	11,75
	Anzahl der (potentiellen) ÖV-NutzerInnen im Einzugsbereich der Haltestellen der Bahnangebote		48,33	13,08	11,75
	Anzahl der neu erschlossen potentiellen ÖV-NutzerInnen im Einzugsbereich der Haltestellen der Stadt-Regionalbahn		0,00	0,19	1,44
	Verlagerungspotential der Bahnangebote vom MIV auf den ÖV		10,58	10,96	9,82
	Durch Bahnangebote erschlossenes Bauland		44,40	3,72	11,39
	Durch Bahnangebote erschlossenes Betriebsgebiet		25,93	8,11	11,21
	Durch Bahnangebote erschlossener Erholungsraum		23,74	1,56	15,96
	Durch die Einzugsbereiche der Stadt-Regionalbahn neu erschlossene Potentialflächen		0,00	0,01	0,00
	Anzahl der AuspendlerInnen im Einzugsbereich der Stadt-Regionalbahn, welche die angebotene Relation nachfragen		0,00	104,58	45,70
	Reisezeitverbesserung im ÖV im Verhältnis zum MIV		-104,47	-57,50	34,27

Tabelle 43: Beurteilung der 3 Planungsfälle (Quelle: Cerwenka et al. 2007: 200; Eigene Berechnung) Anm.: Bestfall war immer die Erschließung und Erreichung des gesamten Südraum Wien bzw. ein Reisezeitverhältnis für MIV:ÖV von 1:1; Schlechtesten Fall war die Erschließung keines Teilraumes des Südraum Wien bzw. ein Reisezeitverhältnis für MIV:ÖV von 1:2

Abschließend wurden die Zielfaktoren gewichtet (vgl. Cerwenka et al. 2007: 200):

Personen im Einzugsbereich der Haltestellen der Bahnangebote	5 Punkte
Anzahl der (potentiellen) ÖV-NutzerInnen im Einzugsbereich der Haltestellen der Bahnangebote	5 Punkte
Anzahl der neu erschlossenen potentiellen ÖV-NutzerInnen im Einzugsbereich der Haltestellen der Stadt-Regionalbahn	5 Punkte
Verlagerungspotential der Bahnangebote vom MIV auf den ÖV	10 Punkte
Durch Bahnangebote erschlossenes Bauland	5 Punkte
Durch Bahnangebote erschlossenes Betriebsgebiet	5 Punkte
Durch Bahnangebote erschlossener Erholungsraum	5 Punkte
Durch die Einzugsbereiche der Stadt-Regionalbahn neu erschlossene Potentialflächen	10 Punkte
Anzahl der AuspendlerInnen im Einzugsbereich der Stadt-Regionalbahn, welche die angebotene Relation nachfragen	25 Punkte
Reisezeitverbesserung im ÖV im Verhältnis zum MIV	25 Punkte

Summe	100 Punkte

Mittels Wertsynthese konnte der Nutzwert der einzelnen Szenarien bestimmt werden:

	Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
Wertsynthese	-15,52	14,85	24,15
Einschätzung durch AkteurInnen	Verschiedene Maßnahmen werden auf bestehenden Strecken getroffen	Großteils erstrebenswert	Wird kaum als Potential gesehen

Tabelle 44: Wertsynthese der 3 Planungsfälle (Quelle: Cerwenka et al. 2007: 194, 203; Eigene Berechnung)

Die Nutzwertanalyse zeigt ein zersplittertes Bild. So erreicht das Planungsszenario 2 zwar die meisten Nutzenpunkte, wird von seiten der AkteurInnen allerdings als nicht erstrebenswert angesehen. Das Planungsszenario 1 liegt etwa 10 Punkte hinter Szenario 2 gilt für die meisten AkteurInnen jedoch als sinnvolle Planung. Das Szenario 0 schneidet vor allem aufgrund des Umstandes schlecht ab, dass keine neuen EinwohnerInnen erschlossen werden. Gleichzeitig ist die geringe Zahl der Nutzenpunkte auch dem Umstand geschuldet, dass die Anzahl der AuspendlerInnen, welche die angebotene Relation nachfragen, aufgrund der hohen Diversität des aktuellen ÖV-Netzes nicht abgeschätzt werden konnten. Das Planungsszenario 2 würde somit die Pendelbeziehungen im Südraum Wien am besten aufwerten.

6 Konzept zur Realisierung einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien

Um eine praktische Einschätzung zu den Möglichkeiten und der Wahrscheinlichkeit einer Realisierung einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien erhalten zu können, wurde ein Fragebogen (siehe Anhang) verfasst und an die relevanten AkteurInnen (siehe Kapitel 1.5) verschickt.

6.1 Fragebogenergebnisse

6.1.1 Guntramsdorf

Obwohl die Gemeinde Guntramsdorf den Fragebogen nicht beantwortete, wurde im vorbereitenden Telefongespräche zur zukünftigen räumlichen Entwicklung dezidiert auf die Inhalte der regionalen Leitplanung Mödling verwiesen. In dieser ist Guntramsdorf Teil dreier zentraler Entwicklungspunkte:

- interkommunale bzw. regionale Zusammenarbeit im Industriezentrum Süd und Umfeld
- Belebung des Ortskerns
- Siedlungsentwicklung im Umfeld von Haltestellen und ÖV-Achsen

(vgl. Zech GmbH 2016: 14f.)

Innerhalb und rund um das Industriezentrum Süd die Erreichbarkeit über den Umweltverbund (vor allem Rad, Fuß und Bus) gesteigert und die räumlichen Qualitäten (Gestaltung, Grün- und Freiräume) verbessert werden (vgl. ebd.: 28). Zur Belebung der Ortskerne sollen zentrale Bereiche mit Handels- und Dienstleistungen, als auch gemischten Nutzungen und hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden (vgl. ebd.: 17). Als ÖV-Achsen, anhand welcher sich die Siedlungsentwicklung orientieren soll, werden die Achsen Südbahn, Badner-Bahn und Pottendorfer Linie ausgemacht (vgl. ebd.: 19). Gleichzeitig ist die „Ertüchtigung“ der Aspangbahn als Teil der „Offensive Öffentlicher Verkehr“ mittels Taktverdichtung und Elektrifizierung geplant (vgl. ebd.: 60).

6.1.2 Leopoldsdorf

In Leopoldsdorf wird sowohl die soziale als auch wirtschaftliche Vernetzung mit Wien als Qualität gesehen. Auch die Nähe zur zukünftigen Endstation der U1 ist vorteilhaft. Gleichzeitig möchte man den Bevölkerungszuwachs mäßigen und den Durchzugsverkehr reduzieren. Obwohl das Szenario 2 direkt durch Leopoldsdorf hin zur Station Oberlaa führen würde, wird trotzdem das Planungsszenario 1 als attraktiver bezeichnet. In diesem Zusammenhang befürchtet man die Reduktion der Aspangbahn auf den Güterverkehr. Grundsätzlich spricht die angestregte finanzielle Situation gegen eine Umsetzung des Konzepts. Für eine theoretische Umsetzung sollten zunächst der VOR und die Gemeinden Gespräche führen und anschließend eine Potentialanalyse, als auch Finanzierungsgespräche stattfinden (vgl. Horvath 2017).

6.1.3 Traiskirchen

Die Gemeinde Traiskirchen sieht ihre Qualitäten in der bereits guten Verkehrsanbindung (IV+ÖV), dem breiten funktionalen Angebot, der Nähe zu Wien und dem leistbaren Wohnbau. Das Planungsszenario 1 der Stadt-Regionalbahn beurteilt sie als „gut aber wahrscheinlich zu kostenintensiv“. Das Potential der bestehenden Strecke ist bekannt und ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs wäre notwendig, um dem steigenden motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken. 4 Schritte wären für die Umsetzung notwendig: Eine Prüfung des tatsächlichen Bedarfs und der Streckenbeschaffenheit in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und -nachfrage der Bahn, Einbindung der Stadt-Regionalbahn in die bestehenden Fahrpläne (ÖBB, Wiener Linien und VOR), Schaffung von Parkmöglichkeiten (vgl. Dehn 2016).

6.1.4 Schwechat

Auch die Stadtgemeinde Schwechat zählt eine gute ÖV-Anbindung, die Nähe zu Wien und die Stellung als Wirtschaftsstandort zu ihren Stärken. Weiters werden in den kommenden Jahren etwa 1.000 Wohneinheiten errichtet. Sowohl die radiale, als auch die tangentielle Anbindung an eine Stadt-Regionalbahn wird eher negativ bewertet. Zum einen tangiert die Bahn von Sollenau nach Meidling die Gemeinde lediglich, zum anderen verlaufen die Hauptströme tendentiell in Richtung Simmering. Für diese Relation wurde bereits eine Verlängerung der Straßenbahn geprüft und aus wirtschaftlichen Gründen negativ beurteilt. Zusätzlich sieht sich die Gemeinde nicht in der Verantwortung ein derartiges Angebot zu schaffen. Sie sieht den Bund und die Länder, damit auch ÖBB und VOR, in der Pflicht derartige ÖV-Angebote zu fördern und zu finanzieren (vgl. Beierl-Rösing 2016).

6.1.5 SUM (Stadt-Umland-Management) – Süd

Die Antworten des SUM-Süd zeigen das Bewusstsein der hohen Qualität als Wohnstandort, Wirtschaftsraum, Naturraum und Naherholungsgebiet. Auch der geplante Ausbau des ÖV-Angebots wird positiv beurteilt. Die Problematik liegt in der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und diesem Angebot. Die Entwicklung der kommenden Jahre hängt somit stark von den Entwicklungsstrategien der Gemeinden ab. Das Stadt-Umland-Management versucht hier aktuell Impulse zu setzen und innovativ und kooperativ im Gesamttraum zu agieren z.B. über die Unterstützung bei der Verhandlung des neuen Verkehrsdienstvertrags mit den ÖBB. Auch dieser Akteur beurteilt das radiale Planungsszenario als realistischer. Für eine Umsetzung müssten vor allem win-win-Situation bei der Finanzierung durch die politischen Entscheidungsträger gefunden werden. Über die Einbeziehung der Gemeinden hinaus, sollten auch potentielle Zusammenarbeiten mit Investoren angedacht werden (vgl. Hacker 2016).

6.1.6 ÖBB

Auch der ÖBB sind die vorhandene Entwicklungsdynamik im Südraum Wien bekannt. Darüber hinaus wird die Anbindung im SPNV nach Wien als potentiell sehr gut beurteilt. Die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des Raumes ist hingegen nüchterner. So geht man von einem weiteren Anstieg des MIV aus. Zwar wäre ein Lösungsansatz die Verbesserung des Angebots der inneren Aspangbahn, allerdings sind dafür in den nächsten 10 Jahren keine Geldmittel vorhanden. Das Konzept der radialen Stadt-Regionalbahn wird daher als gut, aber wahrscheinlich zu kostenintensiv beurteilt. Für eine einfachere Abstimmung, entlang der vorhandenen Trassen in Wien, würde man allerdings einen 30 Minutentakt vorschlagen. Interessanterweise wird auch die tangentielle Stadt-Regionalbahn als gut, aber wahrscheinlich zu kostenintensiv beurteilt. Dies allerdings mit dem Hintergrund, dass aufgrund der Nachfrage die Kostendeckung zu gering sein dürfte. Eine Umsetzung des Planungsszenario 1 wäre somit für die Attraktivierung des ÖV-System im Südraum Wien unbedingt notwendig, vor 2030 allerdings unrealistisch. Von Seiten der ÖBB sieht man sehr wohl auch die Notwendigkeit der Kooperation mit den Gemeinden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Konzeptes (vgl. Fröhlich 2016).

6.2 Empfehlungen

6.2.1 Beurteilung der Planungsszenarien durch die AkteurInnen

Die erhaltenen Antworten der AkteurInnen weisen auf ein höheres Potential der radialen Stadt-Regionalbahn hin.

6.2.2 Räumlicher Verlauf der Stadt-Regionalbahn

Obwohl die vergleichende Analyse der Szenarien die tangentielle Stadt-Regionalbahn etwas besser bewertete, gilt aufgrund des relativ guten Abschneidens des Szenario 1 und der Einschätzung der AkteurInnen, der Korridor zwischen Sollenau und Hauptbahnhof Wien als anzustrebenden Verlauf einer Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien. Um die räumlichen und funktionalen Potentiale, welche sich aus der Erweiterung dieses ÖV-Angebots ergeben, nutzen zu können, sollte der konkrete Verlauf der Bahn und die Lage der Haltestellen innerhalb der Gemeinden, in einem weiteren Schritt, mit diesen abgestimmt und koordiniert werden.

6.2.3 Kosten und Finanzierung

Die hohen Bau- und Beschaffungskosten und die Finanzierung dürften der größte Problempunkt der Planungsszenarien sein. Die Ausbaumaßnahmen im Südraum Wien für die kommenden 5-15 Jahre sind bereits festgelegt und ein frei werden ausreichender finanzieller Mittel vor 2030 ist unwahrscheinlich. Da die aktuellen Prognosen allerdings von einem beinahe vollständigen Verbrauch der Baulandreserven bis

2020/30 ausgehen, sind die potentiell, mit der Schaffung des Stadt-Regionalbahn-Angebots, entwickelbaren Siedlungen bis dahin bereits gebaut und mögliche Synergieeffekte verschwunden. Um eine wirkungsvolle Umsetzung des Konzepts zu gewährleisten müssten daher alternative Finanzierungsformen gefunden werden. Allerdings wäre das Investitionsvolumen so hoch, dass für einen Vollausbau höchstwahrscheinlich auch auf diese Weise nicht genügend Geld zusammenkommen würde. Die Budgets der öffentlichen Haushalte scheinen im Südraum Wien ohnehin bereits überlastet zu sein.

6.2.4 Akteurseinbindung

Sowohl für eine optimale funktionale Verflechtung, als auch für eine Ausschöpfung des entstehenden räumlichen Potentials und der Intensivierung der Nachfrage, ist eine Implementierung der Stadt-Regionalbahn als Teil der Region wesentlich. Dies bedeutet, dass vor allem die Gemeinden und ihre Bevölkerung in den konkreten Planungs- und Informationsprozess einbezogen werden müssen. Für den Betrieb würde sich, aufgrund der simpleren Fahrplanabstimmung, die ÖBB-Personenverkehr AG anbieten. Im Zuge einer Finanzierung über Unternehmen, wäre natürlich auch ein Betrieb über ein privates Verkehrsunternehmen (ähnlich der Westbahn), denkbar.

6.2.5 Fahrpläne

Obwohl die nationalen und internationalen Beispiele die Notwendigkeit eines dichten Taktes auf Stadt-Region-Relationen belegen, scheint es im Südraum Wien für den bundeslandübergreifenden Verkehr eine starke Orientierung am 30-Minuten-Takt zu geben. Die geplanten Maßnahmen im öffentlichen Verkehrssystem weisen darauf hin, dass dieser die Region nicht hinreichend frequentiert. Obwohl die ÖBB eine Frequenz von 2 Zügen/Stunde vorschlagen, wäre daher eher an den 4 Zügen/Stunde (zumindest während der Hauptverkehrszeit) festzuhalten. Der tatsächliche Takt muss natürlich mit jenem der Südbahn, Pottendorfer Linie und Ostbahn abgestimmt werden.

6.2.6 Anschlussverbindungen

Eine Abstimmung der Anschlussverbindungen, wie in Kapitel 4.2.1.4, beschrieben steigert die Attraktivität und Nachfrage der Stadt-Regionalbahn, sowohl innerhalb des Südraum Wien (vor allem in Richtung Flughafen), als auch über den Südraum Wien hinaus. Die Wirkungsabschätzung zeigt jedoch, dass allein das NutzerInnenpotential aus den direkt erschlossenen Gemeinden zu einer Vollaustattung der Bahn führen kann. Eine Mobilisierung zusätzlicher Nachfrage müsste somit mit einer Taktverdichtung entsprochen werden. Hierfür sind, im gesamten Streckenverlauf, jedoch nicht mehr ausreichend Kapazitäten vorhanden.

6.3 Mögliche Vorgehensweise

Um das Konzept realisierbar und vor allem finanzierbar zu machen und die Siedlungsentwicklung der

kommenden Jahre beeinflussen zu können, könnte ein stufenweiser Ausbau des Planungsszenario 1 der Stadt-Regionalbahn stattfinden. So könnte zunächst die Strecke Sollenau-Wien Hauptbahnhof auf dem bestehenden Gleiskörper intensiver frequentiert werden und mit den Gemeinden eine regionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung an der entstehenden Stadt-Regionalbahn mit entsprechender Vermarktung und Information der BürgerInnen durchgeführt werden. In Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Einpendelgemeinden können in den kommenden Jahren Finanzierungsformen für den weiteren Ausbau ausgearbeitet werden. Anschließend kann Streckenabschnittsweise (z.B.: 1. Teil: Laxenburg-Kledering; 2. Teil: Traiskirchen-Laxenburg und 3. Teil: Sollenau-Traiskirchen) der 2-gleisige Ausbau, die Elektrifizierung und die Streckenanpassungen durchgeführt werden.

Auch auf diese Weise werden zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Stadt-Regionalbahn große Teile der Baulandreserven aufgebraucht sein. Bei erfolgreicher Einbindung der Gemeinden wird sie die Siedlungsentwicklung allerdings bereits an der zukünftigen Streckenführung der Stadt-Regionalbahn orientieren und die Potentiale der räumlichen Verdichtung und weiteren Verflechtung bei gleichzeitiger Schonung der Flächen können genutzt werden.

Als erster Schritt müsste daher an die Gemeinden herangetreten und das Konzept der Stadt-Regionalbahn von der Kosten und Finanzierungsfrage „entkoppelt“ und auf die Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten fokussiert werden. Aktuell scheinen die hohen Kosten der primäre Grund zu sein, warum man sich nicht mit einer Aufwertung der Aspangbahn befasst. Da sich das Bevölkerungswachstum jedoch nicht an Planungs- und Finanzierungsperioden hält, darf nicht der Fehler begangen werden dieses außergewöhnliche räumliche und verkehrliche Potential ruhen zu lassen.

7 Schlussfolgerungen

Das Untersuchungsgebiet selbst ist ein äußerst attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort, welcher gerade während der vergangenen 15-25 Jahre eine außergewöhnliche Wachstumsdynamik innerhalb Österreichs aufwies und verfügt über ein dichtes IV- und ÖV-Netz. Gleichzeitig nahm der Verkehr auf den Straßen zu und der Modal-Split veränderte sich zugunsten des motorisierten Individualverkehrs, vor allem in den Streckenrelationen Wien-Niederösterreich oder Niederösterreich-Wien.

Da eine Stadt-Regionalbahn ein schienengebundenes ÖV-Angebot darstellt, welches aus seiner Natur heraus an Achsen gebunden ist und damit räumlich äußerst konzentrierte Auswirkungen hat, wurde mittels Kriterien das Planungsgebiet abgegrenzt. Schon bei dieser Festlegung stach die Achse entlang der Aspangbahn hervor und war fortan zentraler Punkt des hier vorliegenden Konzepts.

Das Planungsgebiet zeichnet sich, aufgrund der Abgrenzungskriterien, zum einen durch eine hohe Anzahl an Einpendelgemeinden, aber auch durch eine Vielzahl äußerst attraktiver Wohnstandorte aus. Das funktionale Angebot ist zum Einen durch die Lage vierer zentraler Orte in Niederösterreich breit gefächert. Die Rolle und Funktion der Stadt Wien als Hauptstadt Österreichs, bringt jedoch eine klare Orientierung der Gemeinden an dieser Stadt mit sich. Die zukünftige räumliche Entwicklung ist zwar auf unterschiedlichsten Ebenen festgehalten und es sind zahlreiche Bemühungen der zuständigen Behörden erkennbar gemeinsame Strategien auszuarbeiten. Nichtsdestotrotz bildet aktuell die Bezirksebene, in erster Linie innerhalb Niederösterreichs, eine kaum überschreitbare Grenze im Großteil des Planungsgebiets. Dies ist problematisch, da sich die derzeitigen und zukünftigen EinwohnerInnen des Südraum Wien nicht an diesen Grenzen orientieren. Weder in Bezug auf ihren Wohnstandort, noch auf ihren Arbeitsplatz oder die unterschiedlichen Freizeitaktivitäten. Die Analyse des Raumes lässt eher vermuten, dass die beiden Entwicklungen auseinanderdriften. Während jene Gemeinden, welche unterschiedliche Funktionen bereit stellen und an hochrangigen ÖV-Achsen liegen, in den letzten Jahren an Bevölkerungswachstum eingebüßt haben, wachsen die Ortschaften in der Umgebung im gleichen Zeitraum stärker. Zentrales Problem dürfte hier die fehlende regionale Sichtweise auf die Planung in den niederösterreichischen Gemeinden sein.

Die Betrachtung des technisch verbauten öffentlichen und Individualverkehrsnetz zeigte eine zentrale Diskrepanz, welche sowohl das Angebot, als auch die Nachfrage betrifft. Während im Straßennetz eine Vielzahl von Tangentialverbindungen angeboten, und mit abnehmender Entfernung zu Wien auch zunehmend nachgefragt, werden, ist das Schienennetz außerhalb Wiens beinah ausschließlich radial errichtet. Auch die zukünftigen Planungen im Verkehrsnetz des Südraum Wien werden diesen Unterschied weiter forcieren. Der Ausbau der Aspangbahn, welche abschnittsweise tangentialen Charakter aufweist, bzw. das Angebot einer völlig neuen Tangente im öffentlichen Schienenverkehr wurden daher im Rahmen dieses Konzepts betrachtet. Auf diese Weise scheinen noch maßgebende Potentiale für den öffentlichen

Verkehr erreichbar zu sein.

Das Angebot des Ausbaus der Aspangbahn zur Stadt-Regionalbahn zeigt, im Vergleich zu den Szenarien 0 und 2, zwei wesentliche Vorteile. Erstens spiegelt sie die aktuell wichtigen radialen Pendelbeziehungen zwischen Niederösterreich und Wien wieder. Zweitens erschließt sie im Abschnitt Laxenburg-Schwechat den Südraum Wien tangential. Die Kombination dieser beiden Merkmale hat ein hohes Nachfragepotential der Verbindung zur Folge.

Das Angebot des Neubaus einer tangential verlaufenden Stadt-Regionalbahn, welche das schienengebundene ÖV-Netz im Stil der S1 erweitern würde, hat ebenfalls zwei entscheidende Vorteile. Zum Einen erschließt sie große Teile des südlichen Wiener Umlands neu und schöpft daraus ein erkennbares Potential an NutzerInnen. Zum Anderen würde sie die zukünftige Endstation der U-Bahn-Linie U1 und das, in deren Umgebung liegende, Stadtentwicklungsgebiet mit der Region vernetzen und so vor allem in Zukunft ein hohes Nachfragepotential aufweisen.

Die Rücksprache mit den relevanten AkteurInnen zeigte jedoch, dass eine Planung einer Stadt-Regionalbahn als Angebot zur Zeit nicht umsetzbar scheint bzw. gar nicht erkannt wird. Alle Antworten, mit Ausnahme jener der ÖBB, präferierten das Konzept des radialen Angebots, vor allem mit der Begründung der aktuellen Verkehrsnachfrage der eigenen Gemeinde in Richtung Wien und gehen gleichzeitig von keiner Umsetzung aufgrund der finanziellen Möglichkeiten aus. Die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten und Steuerungseffekte einer Angebotsplanung dieses Konzepts wurden größtenteils nicht wahrgenommen.

Die große Chance dieses Konzepts liegt daher in der Wirkung der Stadt-Regionalbahn auf die Region. Sie kann genützt werden um die regionale Perspektive der einzelnen AkteurInnen zu stärken und die Entwicklungsmöglichkeiten, welche mit einem derartigen Verkehrsangebot einhergehen, aufzuzeigen und zu forcieren. Die finanzielle Situation der zuständigen Behörden bedingt auch ein Überdenken der aktuellen Finanzierungsform des öffentlichen Verkehrs. Es scheint nicht zeitgemäß den motorisierten Individualverkehr weiter zu fördern, da dieser über die Besteuerung durch die NutzerInnen selbst hohe Einnahmen bringt. Die Beteiligung von Unternehmen in den betroffenen Gemeinden sollte angedacht werden. Auch Sanktionsmöglichkeiten von Kfz-verkehrsintensiven Möglichkeiten bzw. Verpflichtungen zur Finanzierungsbeteiligung könnten im Rahmen einer Konzeptumsetzung eine Rolle spielen. So wäre beispielsweise eine Reduktion oder Aufhebung der Stellplatzpflicht für Unternehmen denkbar, welche sich finanziell an der Stadt-Regionalbahn beteiligen. Umgekehrt könnten Sanktionsbeiträge für übermäßige Stellplatzerrichtung erhoben werden, welche anschließend in die Finanzierung der Stadt-Regionalbahn fließen.

Um die raumplanerischen Ziele auf Landes- und Regionsebene zu erreichen, gilt es, so bald als möglich, siedlungsentwicklungskonzentrierende und verkehrswirksame Maßnahmen im Südraum Wien umzusetzen.

Das Konzept der Stadt-Regionalbahn könnte hierfür einen entscheidenden Beitrag leisten. Beide Planungsszenarien würden die verkehrliche und räumliche Verbindung, sowohl zwischen dem Wiener Süden und dem südlichen Wiener Umland, als auch innerhalb des südlichen Wiener Umlands aufwerten. Unter den aktuellen Umständen scheint jedoch der Ausbau der Aspangbahn realistischer.

8 Verzeichnisse

8.1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Statistische Eckdaten des Bezirks Baden auf Gemeindebasis (Quellen: Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016) Anm.: aus Datenschutzgründen sind Werte ≤ 5 nicht aussagekräftig, Planungsgebiet ist grau hinterlegt.....	6
Tabelle 2: Statistische Eckdaten der Bezirke Bruck an der Leitha und Mödling auf Gemeindebasis (Quellen: Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016), Anm.: aus Datenschutzgründen sind Werte ≤ 5 nicht aussagekräftig, Planungsgebiet ist grau hinterlegt.....	7
Tabelle 3: Statistische Eckdaten des Gerichtsbezirks Schwechat und der Bezirke Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering auf Gemeindebasis (Quellen: Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016), Anm.: aus Datenschutzgründen sind Werte ≤ 5 nicht aussagekräftig; Der Dauersiedlungsraum für die Bezirke Wien wurde durch die Gesamtfläche abzüglich der Gewässerflächen berechnet; Die Bevölkerungszahlen für Wien sind aus 2015, Planungsgebiet ist grau hinterlegt. *Kfz-Zulassungsdaten sind nur für die Zulassungsstellen Wien-Umgebung und Schwechat verfügbar.....	8
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Baden und Bruck an der Leitha auf Gemeindebasis absolut zwischen 1981 und 2016 (Quelle: Statistik Austria 2016).....	10
Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Mödling, Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering und des Gerichtsbezirks Schwechat auf Gemeindebasis absolut zwischen 1981 und 2016 (Quellen: Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016)	11
Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Baden und Bruck an der Leitha auf Gemeindebasis relativ (Index 1981 = 100) zwischen 1981 und 2016 (Quelle: Statistik Austria 2016)	12
Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung der Bezirke Mödling, Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering und des Gerichtsbezirks Schwechat auf Gemeindebasis relativ (Index 1981 = 100) zwischen 1981 und 2016 (Quellen: Statistik Austria 2016; Statistik 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016)	13
Tabelle 8: Entwicklung der Erwerbstätigen, Aus- und EinpendlerInnen und des Motorisierungsgrades auf Gemeindebasis (2001-2013) (Quellen: Statistik Austria 2009; Statistik Austria 2013; Statistik Austria 2013a; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016b; Statistik Austria 2016c) *Berechnung mittels Erwerbspersonen abzüglich erstmals Arbeit suchenden	14
Tabelle 9: Entwicklung der Erwerbstätigen, Aus- und EinpendlerInnen und des Motorisierungsgrades auf Gemeindegemeindebasis (2001 – 2013) (Quellen: Statistik Austria 2009; Statistik Austria 2013; Statistik Austria 2013a; Statistik Austria 2015a; Land Niederösterreich 2016b; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016b; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016) *Berechnung mittels Erwerbspersonen abzüglich erstmals Arbeit suchenden.....	15
Tabelle 10: Versorgung mit öffentlicher Verkehrsinfrastruktur auf Gemeindebasis (Stichtag: 27.09.2016) für die Bezirke Baden und Bruck an der Leitha (Stand 2016) (Quellen: Statistik Austria 2015; ÖBB Personenverkehr AG 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016).....	19

Tabelle 11: Versorgung mit öffentlicher Verkehrsinfrastruktur auf Gemeindebasis (Stichtag: 27.09.2016) für die Bezirke Mödling, Favoriten, Landstrasse, Leopoldstadt, Liesing, Meidling, Simmering und den Gerichtsbezirk Schwechat (Stand 2016) (Quellen: Statistik Austria 2015; ÖBB Personenverkehr AG 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016).....	20
Tabelle 12: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 1(Quelle: Statistik Austria 2016)	27
Tabelle 13: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 2 (Quelle: Statistik Austria 2016).....	28
Tabelle 14: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 3 (Quelle: Statistik Austria 2016).....	29
Tabelle 15: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 4 (Quelle: Statistik Austria 2016).....	30
Tabelle 16: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 5 (Quelle: Statistik Austria 2016).....	31
Tabelle 17: Pendelströme (ab 20 Einheiten) auf Gemeindebasis Teil 6 (Quelle: Statistik Austria 2016).....	32
Tabelle 18: Kriterienauswertung (Stichtag: 18.10.2016) auf Gemeindeebene Teil 1 (Datengrundlagen: ÖBB Infrastruktur AG 2011: 40; Land Niederösterreich 2012: 24; Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2016).....	36
Tabelle 19: Kriterienauswertung (Stichtag: 18.10.2016) auf Gemeindeebene Teil 2 (Datengrundlagen: ÖBB Infrastruktur AG 2011: 40; Land Niederösterreich 2012: 24; Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2016).....	37
Tabelle 20: Zentrale Orte und Standorte von Freizeit und Erholungseinrichtungen im Südraum Wien (Quellen: LGBl. 8000/24-0; LGBl. 8000/30-0).....	50
Tabelle 21: Baulandreserven und Bodenpreise im Südraum Wien (Stand 2010) (Quelle: PGO 2011: 42, 45).....	57
Tabelle 22: Anzahl der zu errichtenden Stellplätze in Wien und Niederösterreich nach Gebäudenutzung (Quellen: §50 Abs. 1 – 5 WGarG 2008; §11 Abs. 1 NÖ BTV 2014; Statistik Austria 2016d; Statistik Austria 2016e).....	67
Tabelle 23: Maximale Zugfrequenz auf den beiden eingleisigen Streckenabschnitten (Datengrundlage: Land Niederösterreich und BEV 2016; Eigene Überlegung).....	73
Tabelle 24: Rechtsnormen mit Einfluss auf das Konzept der Stadt-Regionalbahn (Quellen: Nußbaumer 2006: 36f.; Nußbaumer 2006a: 428f.; ÖVG 2009: 144-146).....	82
Tabelle 25: Streckeneigenschaften und Betriebsprogramm zur Haupt- und Nebenverkehrszeit der radialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: ÖBB-Personenverkehr AG 2016a; Siemens AG 2016; Eigene Abschätzung).....	90
Tabelle 26: Kostenabschätzung des Baus, der Beschaffung und des Betriebs der radialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: Cerwenka et al. 2007: 69; Steininger et al. 2007: 47; Buschbacher 2008: 61, 63; Mayer 2011: 59; Rechnungshof 2011: 285; bmvit 2016: 11; OeNB 2017; Statistik Austria 2017; WIFO 2017; Eigene Berechnung).....	92
Tabelle 27: Auswirkungen des radialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios auf die Verkehrsnachfrage im Südraum Wien (Datengrundlagen: Ludwig o.J.: 55f.; Käfer 2015: 35; Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016l; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016; SOCIALDATA 2017; Eigene Berechnungen).....	93
Tabelle 28: Durch das radiale Stadt-Regionalbahn-Szenario neu erschlossene Personen (innerhalb	

1.200 m regional bzw. 1.000 m innerstädtisch) (Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c,; Stadt Wien 2016l;Stadt Wien 2016m; VOR 2016; Eigene Berechnungen).....	95
Tabelle 29: Potentiale im Einflussbereich der Haltestellen des radialen Stadt-Regionalbahn-Ausbaus (Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Land Niederösterreich 2016d; Stadt Wien 2016l; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016g; VOR 2016) Anm.: Als Potentialfläche gelten all jene Teile der Gemeinden, welche aktuell nicht gewidmet (Niederösterreich) bzw. mit einer Bausperre nach §8 Abs. 1 BO für Wien (Stadt Wien) belegt sind und als Dauersiedlungsraum nutzbar wären.	96
Tabelle 30: Reisezeitdifferenz [min] im ÖV (Bus und Bahn) auf Basis des Routenplaners „AnachB“ bei bevorzugter Nutzung der Stadt-Regionalbahn (Szenario 1) (Erhebungstag: 25.01.2017) (Datengrundlage: VOR 2016; Eigene Berechnung)	97
Tabelle 31: Streckeneigenschaften und Betriebsprogramm zur Haupt-und Nebenverkehrszeit der radialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen:AG der Wiener Lokalbahnen 2016a; Wiener Linien 2016d; Eigene Abschätzung).....	98
Tabelle 32: Kostenabschätzung des Baus, der Beschaffung und des Betriebs der tangentialen Stadt-Regionalbahn (Datengrundlagen: Cerwenka et al. 2007: 69; Steininger et al. 2007: 47; Buschbacher 2008: 61, 63; Mayer 2011: 59; Rechnungshof 2011: 285; OeNB 2017; Statistik Austria 2017; WIFO 2017; Eigene Berechnung).....	100
Tabelle 33: Auswirkungen des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios auf die Verkehrsnachfrage im Südraum Wien (Datengrundlagen: Ludwig o.J.: 55f.; Käfer 2015: 35; Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016l; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; VOR 2016; SOCIALDATA 2017; Eigene Berechnungen).....	102
Tabelle 34: Durch das tangentiale Stadt-Regionalbahn-Szenario neu erschlossene Personen (innerhalb 1.200 m regional bzw. 1.000 m innerstädtisch) (Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14;Land Niederösterreich 2016c; Stadt Wien 2016l;Stadt Wien 2016m; VOR 2016; Eigene Berechnungen).....	103
Tabelle 35: Potentiale im Einflussbereich der Haltestellen des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Neubaus ((Datengrundlagen: Ministry of the Environment 2015: 14; Land Niederösterreich 2016c; Land Niederösterreich 2016d; Stadt Wien 2016l; Stadt Wien 2016m; Statistik Austria 2016g; VOR 2016) Anm.: Als Potentialfläche gelten all jene Teile der Gemeinden, welche aktuell nicht gewidmet (Niederösterreich) bzw. mit einer Bausperre nach §8 Abs. 1 BO für Wien (Stadt Wien) belegt sind und als Dauersiedlungsraum nutzbar wären.	104
Tabelle 36: Reisezeitdifferenz [min] im ÖV (Bus und Bahn) auf Basis des Routenplaners „AnachB“ bei bevorzugter Nutzung der Stadt-Regionalbahn (Szenario 2) (Erhebungstag: 25.01.2017) (Datengrundlage: VOR 2016; Eigene Berechnung)	105
Tabelle 37: Vergleichender Kostenbezug auf unterschiedliche Kenngrößen der Szenarien 1 und 2 (s. Tab. 26, 27, 32 und 33) (Datengrundlagen: VOR 2016; SOCIALDATA 2017; Eigene Berechnung)....	106
Tabelle 38: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 1 (Eigene Berechnung).....	107
Tabelle 39: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 2 (Eigene Berechnung).....	108
Tabelle 40: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 3 (Eigene Berechnung).....	109
Tabelle 41: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 4 (Eigene Berechnung).....	110
Tabelle 42: Gegenüberstellung der 3 Planungsfälle Teil 5 (Eigene Berechnung).....	111
Tabelle 43: Beurteilung der 3 Planungsfälle (Quelle: Cerwenka et al. 2007: 200; Eigene Berechnung) Anm.: Bestfall war immer die Erschließung und Erreichung des gesamten Südraum Wien bzw. ein	

Reisezeitverhältnis für MIV:ÖV von 1:1; Schlechtesten Fall war die Erschließung eines Teilraumes des Südraum Wien bzw. ein Reisezeitverhältnis für MIV:ÖV von 1:2.....111

Tabelle 44: Wertsynthese der 3 Planungsfälle (Quelle: Cerwenka et al. 2007: 194, 203; Eigene Berechnung).....112

8.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Begriffsdefinition der unterschiedlichen Regionen (Eigene Darstellung).....	1
Abbildung 2: Die Lage des Untersuchungsgebietes in Österreich (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung).....	4
Abbildung 3: Die Gemeinden und Bezirke des südlichen Wiener Raums (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung).....	5
Abbildung 4: EinwohnerInnenverteilung nach Regionen (2016) (Datengrundlage: Statistik Austria 2016c; Statistik Austria 2016e; Eigene Darstellung).....	5
Abbildung 5: Hochrangige Individualverkehrsverbindungen im südlichen Wiener Raum (Stand 2016) (Datengrundlagen: Land Niederösterreich und BEV 2016a; Eigene Darstellung).....	17
Abbildung 6: Gleisgebundene öffentliche Verkehrsverbindungen im südlichen Wiener Raum (Stand 2016) (Datengrundlagen: Stadt Wien 2016; VOR 2016; Eigene Darstellung).....	18
Abbildung 7: Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen des Untersuchungsgebietes (Datengrundlage: ASFINAG 2016; Land Niederösterreich und BEV 2016a; Eigene Darstellung).....	21
Abbildung 8: Pendelbewegungen im Untersuchungsgebiet (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	22
Abbildung 9: Pendelbewegungen des Bezirks Baden (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	23
Abbildung 10: Pendelbewegungen des Bezirks Bruck/Leitha (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	23
Abbildung 11: Pendelbewegungen des Bezirks Mödling (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	24
Abbildung 12: Pendelbewegungen des Gerichtsbezirks Schwechat (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	24
Abbildung 13: Pendelbewegungen der Bezirke Wiens (Stand 2013) (Datengrundlage: BEV 2010; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	25
Abbildung 14: Graphische Darstellung der Kriterienauswertung auf Gemeinde- und Bezirksbasis (Stichtag: 18.10.2016) (Datengrundlagen: ÖBB Infrastruktur AG 2011: 40; Land Niederösterreich 2012: 24; Statistik Austria 2015; Statistik Austria 2016; Eigene Darstellung).....	38
Abbildung 15: Der Südraum Wien (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung).....	40
Abbildung 16: Akteurslandschaft des Stadt-Regionalbahnkonzepts (Datengrundlage: ÖVG 2009; Eigene Darstellung).....	41
Abbildung 17: Räumliche Qualitäten und ihre Verteilung im Südraum Wien (2016) (Datengrundlagen: LGBl. 8000/24-0 idF 8000/24-1; Land Niederösterreich 2005: 29, 58; BEV 2010; Stadt Wien 2014: 67; Stadt Wien 2014a: 67; Stadt Wien 2016; Stadt Wien 2016h; Statistik Austria 2016; Statistik Austria 2016c; Stadt Wien – MA 23 2016; Eigene Darstellung).....	47
Abbildung 18: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Badens (Datengrundlage: Statistik Austria 2016).....	53
Abbildung 19: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Bruck/Leithas (Datengrundlage: Statistik Austria 2016).....	53
Abbildung 20: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Mödlings (Datengrundlage: Statistik Austria 2016).....	54
Abbildung 21: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Gemeinden Wien-Umgebungs (Datengrundlage: Statistik Austria 2016).....	54

Abbildung 22: Relative Bevölkerungsentwicklung (Index 1951 = 100) der Bezirke Wiens (Datengrundlage: Statistik Austria 2016).....	55
Abbildung 23: Bevölkerungspotential nach Baulandreserven und angestrebter Bevölkerungsdichte auf einem 2,25 km ² Raster (2011) (Quelle: PGO 2011: 47; Eigene Darstellung).....	57
Abbildung 24: Individualverkehrsnetz im Südraum Wien (Datengrundlagen: bmvit o.J.; BEV 2010; ASFINAG 2016; Land Niederösterreich und BEV 2016a; Stadt Wien 2016d; Eigene Darstellung)....	62
Abbildung 25: ÖV-Netzplan des Südraum Wien (Datengrundlage: VOR 2015; Eigene Darstellung). 64	
Abbildung 26: ÖV-Plan des Wiener Süden (Stand 2016) (Quelle: Stadt Wien 2016; Eigene Darstellung).....	65
Abbildung 27: Gleisgebundenes ÖV-Angebot im Südraum Wien (Datengrundlagen: BEV 2010; VOR 2016; Eigene Darstellung).....	66
Abbildung 28: Parkplatzsituation im Südraum Wien (Datengrundlagen: BEV 2010; Land Niederösterreich 2013; Döringer et al. 2014: 35; Stadtgemeinde Schwechat 2016; Stadt Wien 2016).....	68
Abbildung 29: IV-Verkehrsauslastung auf Landesstraßen B und Autobahnen auf Basis der Straßenverkehrszählungen 2005/2010 (Datengrundlagen: bmvit o. J.: 7 – 8, 12, 14 – 20; Bundesamt für Raumentwicklung 2002: 16; BEV 2010; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2011: 123, 135, 136; Eigene Darstellung).....	72
Abbildung 30: Schematische Darstellung der Passiermöglichkeiten entlang der eingleisigen Strecken (Eigene Darstellung).....	73
Abbildung 31: Auslastung der ÖV-Streckenkapazität nach Schienenabschnitten auf Basis der Fahrpläne 2015 (Datengrundlagen: ÖVG 2009: 68; BEV 2010; VOR GmbH 2015; ÖBB-Personenverkehr AG 2016a; Stadt Wien 2016; Wiener Linien 2016a; Wiener Linien 2016b).....	75
Abbildung 32: Erschließungsgrad des Südraum Wien nach Einzugsbereichen der Haltestellen (Datengrundlagen: §48 Abs. 3 WGarG 2008; BEV 2010; Ministry of the Environment 2015: 14; VOR 2016; Eigene Darstellung).....	78
Abbildung 33: Angekündigte verkehrsrelevante Maßnahmen im Südraum Wien (Stand 2016) (Datengrundlagen: ÖBB-Infrastruktur AG 2011: 40f.; Land Niederösterreich 2012: 24; Amt der NÖ Landesregierung 2016b; bmvit 2016: 10-19 und 49-54; Stadt Wien 2016d; Stadt Wien 2016f; Stadt Wien 2016g; Stadt Wien 2016k; Wiener Linien 2016c; Eigene Darstellung) Anm.: Generalisierte Darstellung der Planungen.....	84
Abbildung 34: Korridor des radialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung).....	89
Abbildung 35: Räumlicher Verlauf des tangentialen Stadt-Regionalbahn-Szenarios (2016) (Datengrundlage: BEV 2010; Eigene Darstellung).....	99

8.3 Quellenverzeichnis

- AG der Wiener Lokalbahnen (2016): Unternehmensprofil, [online] <http://www.wlb.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/71527/channelId/-49960> [19.10.2016].
- AG der Wiener Lokalbahnen (2016a): Fahrplan Badner Bahn, [online] http://www.wlb.at/media/download/2016/515%20Bahn%20Baden%20-%20Oper_199783.pdf [06.12.2016].
- Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, NÖ Landesakademie, Bereich Umwelt und Energie (o.J.): MOBILITÄT IN NÖ ERGEBNISSE DER LANDESWEITEN MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2003, o.O.
- Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr – Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik (2005): Perspektiven für die Hauptregionen, St. Pölten.
- Amt der NÖ Landesregierung, Raumordnung und Regionalpolitik, (o.J.a): Hauptregionsstrategie 2024 – Region Industrieviertel Funktion und Leitbildbotschaft, o. O.
- Amt der NÖ Landesregierung (2007): Tourismusintensität in Niederösterreich, [online] http://www.noel.gv.at/bilder/d35/Karte_Tourismus.pdf?14392 [14.11.2016].
- Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) (2014): Bezirksverkehrskonzept Mödling, o. O.
- Amt der NÖ Landesregierung (2016a): Freizeit in Niederösterreich, [online] <http://www.noel.gv.at/Kultur-Freizeit/Freizeit.html> [10.11.2016].
- Amt der NÖ Landesregierung (2016b): Landesstraße B 233 Umfahrung Zwölfaxing, [online] http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Strassenbauvorhaben-/B_233_Umfahrung_Zwoelfaxing_2.html [14.11.2016].
- Amt der NÖ Landesregierung (2016c): Auflistung bestehender Park & Ride Anlagen (inkl. Provisorien), [online] http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Autofahren-in-NOe/Park-Ride/Park_Ride_Liste.html [23.12.2016].
- ASFINAG (2016): Dauerzählstellen 2016, [online] <http://www.asfinag.at/unterwegs/dauerzaehlstellen> [23.08.2016].
- Axhausen, W. Kay, Bischof Tamara, Fuhrer Raphael, Neuenschwander René, Sarlas Georgios und Walker Phillip (2015): Gesamtwirtschaftliche Effekte des öffentlichen Verkehrs mit besonderer Berücksichtigung der Verdichtungs- und Agglomerationseffekte, Schlussbericht, SBB Fonds für Forschung, zum Management im Verkehrsbereich, Bern und Zürich.
- Beierl-Rösing, Veronika (2016): Beantwortung des Fragebogen zur StadtRegionalbahn am 16.12.2016.

BEV (2010): Austrian Map Fly 5.0 – Topographische Landkarte extrem genau [CD].

bmvit (2012): Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien.

bmvit (2016): Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG 2016-2021, 2016/3, o.O..

bmvit (o. J.): Auswertung der Straßenverkehrszählung 2010 auf Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen, o. O.

Bundesamt für Raumentwicklung (2002): Verkehrsanalysen zu den künftigen Kapazitätsengpässen auf den Nationalstrassen, Bern.

Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2008 bis 2016 geregelt wird und sonstige finanzausgleichsrechtliche Bestimmungen getroffen werden (Finanzausgleichsgesetz 2008 – FAG 2008), BGBl 103/2007 idF BGBl 118/2015.

Bundesgesetz über die Errichtung einer Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz – SCHIG), BGBl 201/1996 idF BGBl 111/2010.

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999), BGBl 204/1999 idF BGBl 59/2015.

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl 697/1993 idF BGBl I 4/2016.

Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl I 96/2005 idF BGBl I 25/2014.

Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG), BGBl 135/1989 idF BGBl 154/2004.

Bundesgesetz über Leistungen für Privatbahnen (Privatbahngesetz 2004 – PrivbG), BGBl 39/2004 idF 95/2009.

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960), BGBl 159/1960 idF BGBl 123/2015.

Bundesgesetz vom 21. Oktober 1988 über die Unterstützung von Haupt- oder Nebenbahnen, die nicht vom Bund betrieben werden (Privatbahnunterstützungsgesetz 1988), BGBl 226/1988.

Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“ (BBT-AG-Gesetz), BGBl 87/2004 idF BGBl 125/2006.

Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“, BGBl 502/1995 idF BGBl 163/2005.

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl 825/1992 idF BGBl 65/2015.

Bundeskanzleramt (2016): Verwaltungsgrenzen (VGD) – Stichtagsdaten grundstücksgenau, [online]

- <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/51bdc6dc-25ae-41de-b8f3-938f9056af62> [28.07.2016].
- Bundesministerium für Justiz (2016): Zuständigkeit – Bezirksgericht Schwechat, [online] https://www.justiz.gv.at/web2013/bg_schwechat/bezirksgericht_schwechat/zustaendigkeit~2c94848642235298014227b0f2590186.de.html [19.08.2016].
- Bundesverfassungsgesetz über die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den übrigen Gebietskörperschaften (Finanz-Verfassungsgesetz 1948 – F-VG 1948), BGBl 45/1948 idF BGBl 51/2012.
- Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) BGBl Nr. 1/1930 idF I Nr. 106/2016.
- Buschbacher, Harald (2008): Effizienzsteigerung im Eisenbahnverkehr: Geringe Kosten für Verdichtung und Qualitätssteigerung im Regional- und Vororteverkehr Südmährens, Dissertation im Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung an der Technischen Universität Wien.
- Cerwenka, Peter, Hauger Georg, Hörl Bardo und Klamer Michael (2007): Handbuch der Verkehrssystemplanung, Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag.
- Dehn, Tina (2016): Beantwortung des Fragebogen zur StadtRegionalbahn am 16.12.2016.
- DiePresse (2015): Wien: Auch Favoriten will nun das Parkpickerl, [online] http://diepresse.com/home/panorama/wien/4890314/Wien_Auch-Favoriten-will-nun-das-Parkpickerl [22.12.2016].
- Döringer, Stefanie, Görgl Peter und Huemer Johannes (2014): Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion plus, Wien.
- ecostra (2012): Shoppingcenter Performance Report Österreich 2012 Marktuntersuchung im Rahmen der Grundlagenforschung, [online] https://www.ses-european.com/fileadmin/user_upload/SCPROE_-_Presseinformation_2012-04-23_-_ohne_Regionalisierung.pdf [10.11.2016].
- Europäische Union (2014): The SUMP concept, [online] <http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept> [23.08.2016].
- Flughafen Wien AG (2011): ZUKUNFT FLUGHAFEN WIEN 3. PISTE, [online] http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/projektinfo_piste3_de.pdf [06.02.2017].
- Frey, Harald (2014): Erfolgsfaktoren für Regionalbahnen, [online] https://www.kommunalkredit.at/uploads/Regionalbahnen_Erfolgsfaktoren_GSV_Frey_7219_DE.pdf [06.02.2017].
- Fröhlich, Michael (2016): Beantwortung des Fragebogen zur StadtRegionalbahn am 21.12.2016.
- Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebenen Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGarG 2008) LGBl Nr. 34/2009 idF Nr. 26/2014.

- Gratzer, Christian (2008): Stadt, Land, Verkehr – Einfluss der Raumordnung auf den Verkehr, in: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): 60 Minuten unterwegs in Wien Gegenwart und Zukunft der Mobilität, S. 47-50, Wien.
- Hacker, Andreas (2016): Beantwortung des Fragebogen zur StadtRegionalbahn am 21.12.2016.
- Hader, Thomas (2005): Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken, Wien.
- Hader, Thomas (2010): PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion – Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010, Wien.
- Horvath, Gerhard (2017): Beantwortung des Fragebogen zur StadtRegionalbahn am 07.01.2017.
- Hössinger, Reinhard und Uhlmann Tina (2012): Vorher-Nachher-Analyse der Erhöhung der Parkgebühren in Wien am 01. März 2012, Bericht Nr. 4/2012, Wien.
- Käfer, Andreas (2015): Stadtgrenzen-überschreitender Verkehr, in: Prenner Peter (Hrsg.): Wien wächst – Verkehr, Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation, S. 32-43, Wien.
- Kytir, Josef, Biffl Gudrun und Wisbauer Alexander (2010): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 („ÖROK-Regionalprognosen“) Teil 2: Endbericht zur Erwerbsprognose, Wien.
- Land Niederösterreich (o. J.): Mobilität in NÖ, Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003, St. Pölten.
- Land Niederösterreich (o.J.a): Hauptregionsstrategie 2024 – Region Industrieviertel Funktion und Leitbotschaft, o.O..
- Land Niederösterreich (2004): Strategie Niederösterreich Landesentwicklungskonzept, St. Pölten.
- Land Niederösterreich (2005): Perspektiven für die Hauptregionen, St. Pölten.
- Land Niederösterreich (2012): Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich, St. Pölten.
- Land Niederösterreich (2013): Park&Ride-Anlage in Lanzendorf in Betrieb gegangen, [online] http://www.noel.gv.at/Presse/Pressedienst/Pressearchiv/104741_park-and-ride-lanzendorf.html [01.11.2016].
- Land Niederösterreich (2015): Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern, St. Pölten.
- Land Niederösterreich (2016): Gemeindegrenzen von NÖ (optimiert für Maßstab 1:200.000), [online] <http://www.noel.gv.at/Land-Zukunft/Karten-Geoinformation/Karten-Geodaten-Angebot/DownloadGeodatenKarten.html> [28.07.2016].
- Land Niederösterreich (2016a): Statistisches über Bezirke und Gemeinden, [online] http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/suchen_SSI.asp [28.07.2016].

- Land Niederösterreich (2016b): Statistische Daten – Land Niederösterreich, [online] <http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/stat.asp?NR=3#arbeit> [22.09.2016].
- Land Niederösterreich (2016c): Widmungsumhüllende, [online] <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2dc8fcdb-0e35-4933-b6e4-c63dbd682682> [07.02.2017].
- Land Niederösterreich (2016d): Verwaltungsgrenzen politische Gemeinden 1:50000, [online] <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/4106d3d8-37a5-48c4-b9fe-b047af9c4f90> [07.02.2017].
- Land Niederösterreich und BEV (2016): NÖ Atlas 4.0, [online] <http://atlas.noel.gv.at/> [08.08.2016].
- Land Niederösterreich und BEV (2016a): NÖ Atlas 4.0 Transport – NÖ Straßen, [online] [http://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/\(S\(ucrjiq0bfgroth0l4zoo4vuv\)\)/init.aspx?karte=atlas_strassen&ks=transport&redliningid=0kyvplkzm01k4asv1lmtsh45&box=512123.042572464;244801;902354.957427536;441162&srs=31259](http://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/(S(ucrjiq0bfgroth0l4zoo4vuv))/init.aspx?karte=atlas_strassen&ks=transport&redliningid=0kyvplkzm01k4asv1lmtsh45&box=512123.042572464;244801;902354.957427536;441162&srs=31259) [21.10.2016].
- Land Niederösterreich und BEV (2016b): NÖ Atlas 4.0 Geländehöhe, [online] [http://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/\(S\(owubmtdddk01ft5vt4gt5wol\)\)/init.aspx?karte=atlas_gelaendehoehe&ks=hoehenangaben&redliningid=y2afoemc1eo5ngjwmdegp0fz&box=723295.193641791;312434.137400099;791765.833829359;342237.902841816&srs=31259](http://atlas.noel.gv.at/webgisatlas/(S(owubmtdddk01ft5vt4gt5wol))/init.aspx?karte=atlas_gelaendehoehe&ks=hoehenangaben&redliningid=y2afoemc1eo5ngjwmdegp0fz&box=723295.193641791;312434.137400099;791765.833829359;342237.902841816&srs=31259) [24.10.2016].
- Leodolter, Sylvia (2015): ÖV-Strategien / Finanzierung / Tarife, in: Prenner P. (Hrsg.): Wien wächst – Verkehr, Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation, S. 64-70, Wien.
- Ludwig, Dieter (o.J.): Die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehr gestalten, Die Zukunft von Stadt und Region heißt Stadtbahn, [online] http://www.fsr-verkehr.de/fileadmin/fsr_uploads/Veranstaltungen/Sonderveranstaltungen/Karlsruher_Modell_Dr._Ludwig_Teil1.pdf [07.02.2017].
- Magistrat der Stadt Wien (2014): Smart City Wien Rahmenstrategie, Wien.
- Mayer, Gottfried (2011): Projektdarstellung RSB Zukunft verbindet. Salzburg-Bayern-Oberösterreich, [online] <http://www.salzburg24.at/2012/10/RSB.pdf> [09.02.2017].
- Ministry of the Environment (2015): The Finger Plan – A Strategy for the Development of the Greater Copenhagen Area, Copenhagen.
- Niehaus, Arne (2005): Analyse der Bewertung verschiedener Zustelloptionen im B2C e-Commerce. Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik – Logistik, 06/2005. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Vienna University of Economics and Business, Vienna.
- NÖ Bautechnikverordnung 2014 (NÖ BTV 2014), LGBl Nr. 4/2015 idF Nr. 25/2016.
- NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), LGBl 3/2015 idF LGBl 63/2016.
- Nußbaumer, Markus L. (2006): SUP – Strategische Umweltprüfung, in: Hauer Andreas und Nußbaumer Markus L. (Hrsg.): Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht S. 31-52, Linz: Pro Libris

Verlagsgesellschaft mbH.

Nußbaumer, Markus L. (2006a): UVP – Umweltverträglichkeitsprüfung, in: Hauer Andreas und Nußbaumer Markus L. (Hrsg.): Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht S. 427-460, Linz: Pro Libris Verlagsgesellschaft mbH.

OeNB (2017): Kreditzinssätze – Neugeschäft, [online] <https://www.oenb.at/isaweb/report.do?lang=DE&report=2.10> [07.02.2017].

OpenStreetMap-Mitwirkende (2016): OpenStreetMap, [online] <http://www.openstreetmap.org/#map=9/48.0873/16.9135> [20.09.2016].

ÖBB-Holding-AG (2016): Organisation, [online] <http://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/organisation> [23.08.2016].

ÖBB-Holding-AG (2016a): ÖBB in Zahlen, 4. Ausgabe/1. Auflage, Wien.

ÖBB-Infrastruktur AG (2011): Zielnetz 2025+ ÖBB-Infrastruktur AG, o. O..

ÖBB Personenverkehr AG (2016): Stationsinformation, [online] <http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/dn?input=Bad%20V%F6slau%20Bahnhof%231230611&boardType=dep&time=16:35&maxJourneys=50&dateBegin=22.09.2016&dateEnd=22.09.2016&selectDate=today&productsFilter=1011110011001&editStation=yes&dirInput=&sqView=2&> [27.09.2016].

ÖBB-Personenverkehr AG (2016a): Fahrplanbilder zum ÖBB Fahrplan, [online] <http://www.oebb.at/de/strecken-fahrplaninfos/fahrplanbilder> [27.10.2016].

ÖVG (2009): Handbuch öffentlicher Verkehr: Schwerpunkt Österreich, Wien: Bohmann.

ÖROK (2015): 14. Raumordnungsbericht Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2012-2014, Wien: Eigenverlag.

PGO (2011): stadregion+ Zwischenbericht Planungskoooperation zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Wien Niederösterreich Burgenland, Wien.

PGO (2011a): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Wien.

PGO (2016): Aufgaben der Planungsgemeinschaft OST, [online] <http://www.planungsgemeinschaft-ost.at/index.php?id=7> [23.08.2016].

PGO (2016a): Organe der PGO, [online] <http://www.pgo.wien.at/index.php?id=8> [22.12.2016].

Pro StadtRegionalBahn e. V. (2016): Warum ist die StadtRegionalBahn besonders vorteilhaft?, [online] <http://www.stadtregionalbahn-kiel.de/index.php?id=208> [06.02.2017].

Pulka, Rudolf (2016): Standorte, [online] <http://www.parkandride.at/Standorte.html> [23.12.2016].

Rathauskorrespondenz (2016): Modal Split 2014: Radfahren in Wien immer beliebter, [online] <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2015/02/10006.html> [09.08.2016].

- Rechnungshof (2011): Bericht des Rechnungshofes, Elektrifizierung der Bahnstrecke Wulkaprodersdorf – Eisenstadt – Neusiedl am See, Bund 2011/1, o.O..
- Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, Abl L 315/44 v 03.12.2007.
- Ritt, Thomas (2015): Einleitung und Überblick, in: Prenner, P. (Hrsg.) (2015): Wien wächst – Verkehr, Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation, S. 19-31, Wien.
- Russmedia Digital GmbH (2016): „Shoppingcenter Performance Report“ 2016 in Österreich: SCS auf Platz 1, [online] <http://www.vienna.at/shoppingcenter-performance-report-2016-in-oesterreich-scs-auf-platz-1/4698417> [10.11.2016].
- Sammer, G., Röschel G., Gruber C. und Sammer G. (2012): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, Wien.
- Sammer, G., Röschel G., Gruber C. und Sammer G. (2012a): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien Anhang – Detailbetrachtung Bezirke, Wien.
- Sammer, G., Röschel G., Gruber C. und Sammer G. (2012b): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien Zusatzuntersuchung – Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“
- SBB (2012): Direkt, effizient, vernetzt. Stadtbahn Zug., Zürich.
- Schaupp, Johanna (2012): Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit – Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, Wien.
- Seissler, Odilo (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion - Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014, Wien.
- Snizek+Partner (2010): Potenzialanalyse StadtRegionalBahn Gmunden Hauptergebnisse, [online] https://www.google.at/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjXnanCqfvRAhVMbRQKHxq_DvcQFggsMAI&url=http%3A%2F%2Fwww.stadtregiotram-gmunden.at%2Findex.php%2Fdownloads.html%3Ffile%3Dfiles%2Fsrst%2Fcontent%2Fdiverse_grafiken%2FHauptergebnisse_Potenzialanalyse_StadtRegionalBahn-Gmunden_20100705.pdf&usg=AFQjCNGPwqPD18Nefo0HZOkZ74bwEk68mA [06.02.2017].
- SOCIALDATA (2016): Aktivitäten, [online] <http://www.socialdata.de/daten/activities.php> [10.11.2016].
- SOCIALDATA (2016a): Verkehrsmittelwahl, [online] <http://www.socialdata.de/daten/modechoice.php>

[05.12.2016].

SOCIALDATA (2017): Mobilitätskennziffern, [online] <http://socialdata.de/daten/kennziffern.php>
[07.02.2017].

Springer, Gudrun (2016): Park-and-ride-Anlagen: Ständige Parkplatzsuche bei Bahnhöfen, [online]
[http://derstandard.at/2000046521345/Park-and-RideStaedige-Parkplatzsuche-bei-Bahnhoefen?](http://derstandard.at/2000046521345/Park-and-RideStaedige-Parkplatzsuche-bei-Bahnhoefen?ref=rec)
ref=rec [01.11.2016].

Stadtgemeinde Schwechat (2016): Cityparking – Gebührenpflichtige Kurzparkzone, [online]
[http://www.schwechat.gv.at/de/verkehr/parken/201/Cityparking-Gebuehrenpflichtige-](http://www.schwechat.gv.at/de/verkehr/parken/201/Cityparking-Gebuehrenpflichtige-Kurzparkzone)
Kurzparkzone [01.11.2016].

Stadt Wien (2014): STEP 2025 – Fachkonzept MOBILITÄT, Wien.

Stadt Wien (2014a): STEP 2025, Wien.

Stadt Wien (2016): Stadtplan, [online] <https://www.wien.gv.at/stadtplan/> [08.08.2016].

Stadt Wien (2016): Stadtgebiet – Statistiken, [online]
<https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/stadtgebiet/> [28.07.2016].

Stadt Wien (2016a): Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18), [online]
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma18/> [23.08.2016].

Stadt Wien (2016b): „Eine Stadt zu planen ist kreative Knochenarbeit...“ - Interview mit Andreas Trisko,
[online] <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma18/interview-trisko.html>
[23.08.2016].

Stadt Wien (2016c): Verkehrsplanung – Planungen und Projekte, [online]
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/> [19.10.2016].

Stadt Wien (2016d): Hochrangiges Straßennetz in Wien – Generelle Bundesstraßenplanung, [online]
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/bundesstrassen/index.html>
[21.10.2016].

Stadt Wien (2016e): Parkschein (Parkometerabgabe), [online]
<https://www.wien.gv.at/amtshelfer/finanzielles/rechnungswesen/abgaben/parkschein.html>
[01.11.2016].

Stadt Wien (2016f): Mehr Straßenbahnen geplant, [online]
[https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/strassenbahn-](https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/strassenbahn-projekte.html)
projekte.html [04.11.2016].

Stadt Wien (2016g): U-Bahn-Ausbau U2 und U5, [online]
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/index.html>
[04.11.2016].

- Stadt Wien (2016h): Wien Umweltgut, [online] <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public/> [09.11.2016].
- Stadt Wien (2016i): Wienerinnen und Wiener gehen gerne zu Fuß – Studie „Zu Fuß gehen in Wien“, [online] <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/studie-2015/zufuss-gehen.html> [05.12.2016].
- Stadt Wien (2016j): Statistische Kennzahlen – Parkraumbewirtschaftung, [online] <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/kennzahlen.html> [22.12.2016].
- Stadt Wien (2016k): Ausbau des Schnellbahn-Angebots, [online] <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/fahrplan/s-bahn-ausbau-2017.html> [22.12.2016].
- Stadt Wien (2016l): Generalisierte Flächenwidmung – Wien, [online] <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/a73c5b74-a9c9-4caa-a796-e4c832645614> [07.02.2017].
- Stadt Wien (2016m): Haltestellen – Standorte – Wien, [online] <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/21fca925-12ac-4215-ba1a-a9c73cb3b082> [07.02.2017].
- Stadt Wien – MA 18 und Land Niederösterreich – RU 2 (2016): Aufgaben, [online] <http://www.stadtumland.at/index.php?id=79> [23.08.2016].
- Stadt Wien – MA 18 und Land Niederösterreich – RU 2 (2016a): Team, [online] <http://www.stadtumland.at/index.php?id=75> [22.12.2016].
- Stadt Wien – MA 23 (2016): Wien – Bezirke im Fokus – Statistiken und Kennzahlen, Wien.
- Stadt Wien – MA 23 (2016a): Gästeankünfte nach Bezirken 2006 bis 2015, [online] <https://www.wien.gv.at/statistik/wirtschaft/tabellen/ankuenfte-bezirk-zr.html> [14.11.2016].
- Stadt Wien – MA 23 (2016b): Gästeübernachtungen nach Bezirken 2006 bis 2015, [online] <https://www.wien.gv.at/statistik/wirtschaft/tabellen/uebern-bezirk-zr.html> [14.11.2016].
- Statistik Austria (2009): Kfz-Bestand 2008, Wien.
- Statistik Austria (2013): Kfz-Bestand 2012, Wien.
- Statistik Austria (2013a): Erwerbstätige 2011 nach Pendelziel (Bundesländer) und Geschlecht, Wien.
- Statistik Austria (2015): Dauersiedlungsraum Abgrenzung 2011, Gebietsstand 01.01.2015, Wien.
- Statistik Austria (2015a): Erwerbstätige 2013 nach Pendelziel (Bundesländer) und Geschlecht, Wien.
- Statistik Austria (2016): Ein Blick auf die Gemeinde, [online] <http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=3> [28.07.2016].
- Statistik Austria (2016a): Bevölkerung Österreichs seit 2008 nach Bundesländern, [online] http://statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_register_zaeehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/bevoelkerungsstand/index.html [01.08.2016].
- Statistik Austria (2016b): Kfz-Bestand 2015, Wien.
- Statistik Austria (2016c): Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2016 nach Gemeinden, Wien.

- Statistik Austria (2016d): Wohnungsgröße von Hauptwohnsitzwohnungen nach Bundesland (Zeitreihe), [online]
http://statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnsituation/index.html
[13.01.2017].
- Statistik Austria (2016e): Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2016 nach Politischen Bezirken, Wien.
- Statistik Austria (2016f): Privathaushalte 1985 – 2015, Wien.
- Statistik Austria (2016g): Dauersiedlungsraum, [online] <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/5c74388f-200b-3deb-9043-eeb1e7d7b53a> [07.02.2017].
- Statistik Austria (2017): Verbraucherpreisindex, Wien.
- Steininger, Karl, Berdnik Sandra, Gebetsroither Brigitte, Hochwald Josef, Hausberger Stefan, Hochwald J., Getzner Michael, (2007): Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr, in: Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte (Hrsg.): Informationen zur Umweltpolitik, Nr. 175, Wien.
- SVV (2015): Studie gibt klare Empfehlung für Bau einer Stadt-Regionalbahn, [online] https://salzburg-verkehr.at/pa_file/6340/?download... [06.02.2017].
- VCÖ (o.J.): Regionalbahnen in Österreich modernisieren und ausbauen, Wien.
- VCÖ (2011): Erfolgreicher Öffentlicher Verkehr, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 4/2011, Wien.
- VCÖ (2013): Die Stadt auf Schiene bringen, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2013, Wien.
- Verkehrsplanung Käfer GmbH (2011): Straßenverkehrszählung Wien 2010 Auswertung Gemeindestraßen A+B Endbericht, Wien.
- Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003), BGBl II 209/2003 idF BGBl II 156/2014.
- Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV), BGBl II 216/2012.
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, BGBl Nr. 1989/370 idF BGBl II Nr. 1998/397.
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, BGBl 1989/675.
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, BGBl 1994/83.
- Verordnung der NÖ Landesregierung vom 10. Jänner 1978 über ein Raumordnungsprogramm für das

- Freizeit- und Erholungswesen (Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm) LGBl 8000/30-0.
Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1999 – StrabVO), BGBl II 76/2000.
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV), BGBl II 398/2008 idF BGBl II 156/2014.
- Verordnung über ein Raumordnungsprogramm zur Sicherung und Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit zentralen Einrichtungen (Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm) LGBl 8000/24-0 idF LGBl 8000/24-1.
- Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl 8000/85-0 idF LGBl Nr. 67/2015.
- Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates, Abl L 315/1 v 03.12.2007.
- Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, Abl L 169/1 v 29.06.1991.
- VOR (2015): Gesamtnetz Ostregion Stand Dezember 2015, Wien.
- VOR (2016): AnachB Routenplaner, [online] https://anachb.vor.at/bin/query.exe/dn?L=vs_voranachb [08.08.2016].
- VOR (2016a): VOR auf einen Blick, Wien.
- VOR (2016b): Das VOR-Tarifsystem, Einfach von A nach B in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland Stand: Mai 2016, Wien.
- VOR (2016c): VOR-TARIFSYSTEM NEU AB 6. JULI, [online] <https://www.vor.at/tickets/vor-tarifsystem/> [06.12.2016].
- Wiener Linien (2016): Aufgaben und Ziele, [online] <http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66528/programId/67071/contentTypeId/1001/channelId/-47395/contentId/67895> [19.10.2016].
- Wiener Linien (2016a): U-Bahn, [online] <http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66526/channelId/-47208> [27.10.2016].
- Wiener Linien (2016b): Straßenbahn, [online] <http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66526/channelId/-47209>

[27.10.2016].

Wiener Linien (2016c): Ab 2017 fährt die U1 von Leopoldau bis Oberlaa, [online] <http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66528/channelId/-46618> [04.11.2016].

Wiener Linien (2016d): 2015 Zahlen Daten Fakten, [online] http://www.wienerlinien.at/media/files/2016/betriebsangaben_2015_178355.pdf [06.12.2016].

Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien), LGBl 11/1930 idF LGBl 27/2016.

Wieser, Robert (2006): Wirkungen der U-Bahn auf den Bodenmarkt in Wien, ifip TU Wien Working Paper Nr.: 1/2006, Wien.

WIFO (2017): Mäßiges Wirtschaftswachstum – Arbeitslosigkeit hoch. Mittelfristige Prognose der österreichischen Wirtschaft bis 2021, [online] http://konjunktur.wifo.ac.at/index.php?id=77&no_cache=1 [07.02.2017].

WKO (2016): Fläche und Bevölkerung, [online] <http://wko.at/statistik/eu/europa-bevoelkerung.pdf> [01.08.2016].

Wulf-Holger, Arndt (2015): Megacities und ihre Verkehrsstrategien, in: Prenner P. (Hrsg.): Wien wächst – Verkehr, Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation, S. 7-18, Wien.

Zech, Sibylla GmbH (2016): Regionaler Leitplan Bezirk Mödling, Wien.

9 Anhang

9.1 Fragebogen

**Fragebogen zur Entwicklung des Raumes und dem Konzept
der Stadt-Regionalbahn im Südraum Wien**

Autor: Viktor Vogler

Matrikel-Nr.: 0905808

TU Wien

1. Teil – Fragen zur aktuellen Situation und zukünftigen Entwicklung des Südraum Wien (siehe Abbildung in PDF „Konzept StadtRegionalbahn1“ oder „Konzept StadtRegionalbahn2“

1. In welchen Bereichen sehen Sie die Stärken und Qualitäten dieses Raumes? Vor allem in Bezug auf die räumlichen und verkehrstechnischen Begebenheiten.

2. Wie schätzen Sie die Situation dieses Gebiets in 10 Jahren ein und welche Maßnahmen werden dafür von Ihrer Seite getroffen?

2. Teil – Beschreibung des Konzepts in den PDF-Dateien „Konzept Stadt-Regionalbahn1“ und „Konzept Stadt-Regionalbahn2“

3. Wie beurteilen Sie das Konzept der Stadt-Regionalbahn1?

- sehr wünschenswert
- wünschenswert
- gut aber wahrscheinlich zu kostenintensiv
- nicht notwendig
- keine Meinung

<input type="checkbox"/>

(Bitte kreuzen Sie die passende Antwortmöglichkeit an oder geben Sie unter „andere Meinung“ eine selbst formulierte Antwort)

andere Meinung:

3. Wie beurteilen Sie das Konzept der Stadt-Regionalbahn2?

- sehr wünschenswert
- wünschenswert
- gut aber wahrscheinlich zu kostenintensiv
- nicht notwendig
- keine Meinung

<input type="checkbox"/>

(Bitte kreuzen Sie die passende Antwortmöglichkeit an oder geben Sie unter „andere Meinung“ eine selbst formulierte Antwort)

andere Meinung:

4. Würden Sie eine Umsetzung eines der Konzepte als realistisch ansehen? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum?

5. Welche Schritte wären für eine Umsetzung des Konzepts, Ihrer Meinung nach, in den kommenden Jahren notwendig und welche Akteure und Institutionen (Gemeinden, ÖBB, VOR, Wiener Linien und Ähnliche) müssten einbezogen werden?