

3 ERGEBNISSE

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

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

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

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