

Veranschaulicht wird auch die geographische Verteilung und die Anzahl des gewichteten Pendlerpotenzials, die abseits der Bahnachsen wohnen und damit einen erschwerten Zugang zum ÖV haben (gewichtetes Pendlerpotenzial an den Bahnachsen + gewichtetes Pendlerpotenzial abseits der Bahnachsen = Gesamtzahl von rund 155.000).

In Summe werden in diesem ersten Teil der Studie sowohl die Einpendler/-innen nach Wien, als auch die Auspendler/-innenströme aus Wien nach Niederösterreich und in das Burgenland dargestellt. Da diese Pendler/-innen Mitglieder der AKNÖ bzw. der AK-Bgld sind, wurde die Studie in Kooperation der drei Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland durchgeführt.

1.2 Analyse der Pendlerstromverteilungen

Zusätzlich zu den Potenzialen je Bahnachse wurden die Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort auf das Eisenbahnnetz umgelegt. Mittels Potenzialbelastungen wurde ermittelt, welche Durchbindungen durch den Hauptbahnhof Bahnsteige 3 bis 12 (Hbf. Bahnsteig 03-12) sinnvoll erscheinen und ob eine Durchbindung der Pottendorferlinie über den Hauptbahnhof Bahnsteig 1 und 2 (Hbf. Bahnsteig 01-02) auf die S-Bahn-Stammstrecke argumentierbar ist.

1.3 Rahmenbedingungen

1.3.1 Bahnachsen

Um die Auswertung angebotsorientierter gestalten zu können, wurden Bahnachsen definiert, wie in Tabelle 1 dargestellt. Abbildung 2 veranschaulicht im Untersuchungsgebiet die Haltestellen- und Streckenzuordnung zu den Bahnachsen. Von der grünen Westachse (1) bis zur dunkelorange Franz-Josefs-Bahn (14), der rote S-Bahn-Kern (15) ist großteils von den Haltestellenpunkten verdeckt.

Nr. Bahnachse	Name Bahnachse
1	Westachse
2	Südachse
3	Äußere Aspangbahn
4	Innere Aspangbahn
5	Mattersburgerbahn
6	Pottendorfer Achse
7	Pannonia Bahn
8	Ostachse
9	Pressburgerbahn
10	Marchegger Ostbahn
11	Nordachse
12	Laaer Ostachse
13	Nordwestbahn
14	KFJ-Achse
15	S-Bahn-Kern
0	Außerhalb der Potenzialflächen

Tabelle 1: Zusammenfassung der Haltestellen und Strecken nach Bahnachsen

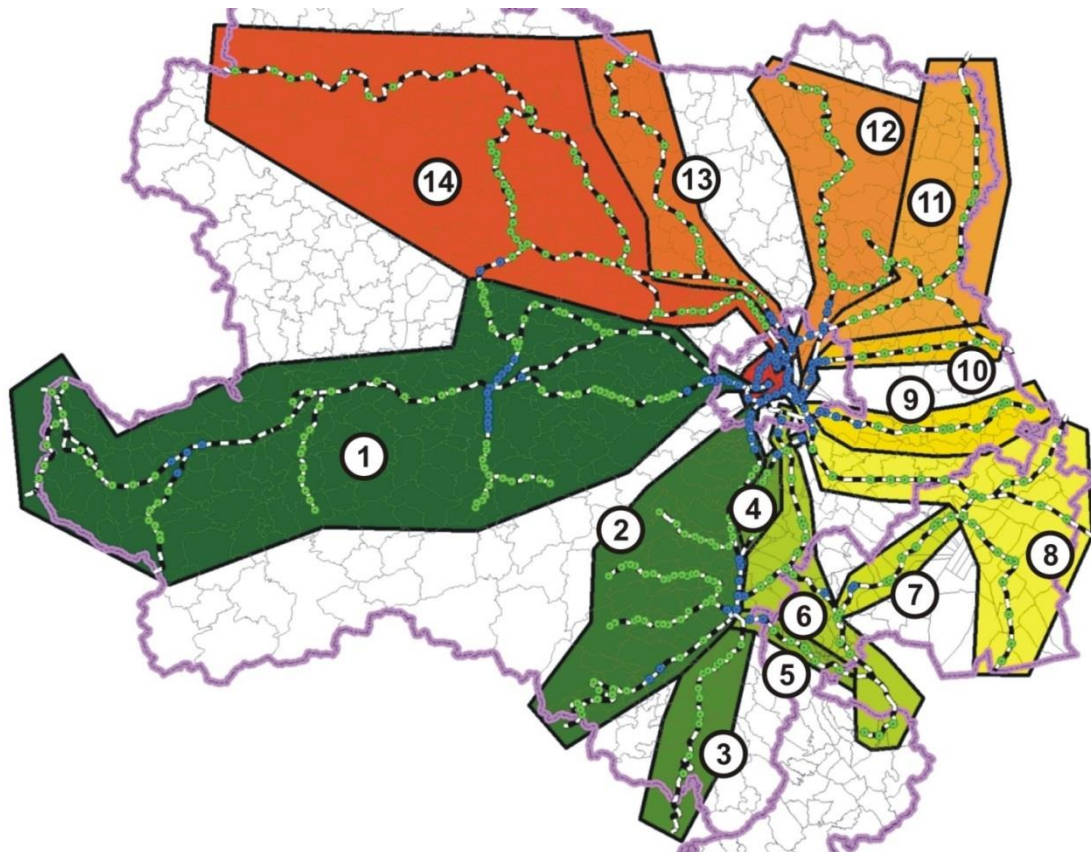


Abbildung 2: Haltestellen- und Streckenzuordnung zu den Bahnachsen in der Auswertung. Ausschnitt Untersuchungsgebiet

Achsen werden als „Achse“ bezeichnet, wo zur namensgebenden Hauptbahn noch Nebenäste herangezogen worden sind. Ist nur eine Strecke inkludiert, heißt die Achse „Bahn“. Die Namen entstammen aus dem ÖBB-Kursbuch 2013.

1.3.2 Ausgangspunkt der Analysen

Nachfolgend die wichtigsten Grundlagen und Ausgangspunkte für die in dieser Studie beschriebenen Analysen:

- Die reine Lage der Koordinaten und die Luftlinien-Distanz zur Haltestelle sind für das Haltestellenpotenzial entscheidend. Es wurden keine Straßennetzdistanzen ermittelt. Die Distanz auf dem Eisenbahnnetz ist für das „statische“ Routing entscheidend.
- Es wird kein Verkehrsmodell mit Frequenzen, Kapazitäten oder Fahrzeiten der Strecken und Haltestellen hinterlegt.
- Großunternehmen mit Filialstruktur nehmen im Regelfall eine Verortung der Mitarbeiter in der Zentrale vor. Diese Daten haben für tatsächliche Pendelbewegungen keine faktische Aussagekraft. Daher wurde für die Routenberechnung ein um diese Fälle bereinigter Datensatz verwendet. Als Unternehmen mit Filialstruktur wurden dabei in einem ersten Schritt Firmen mit mehr als 250 Mitarbeiter/-innen herausgegriffen. In dieser Untermenge wurde manuell untersucht, ob eine Filialstruktur vorhanden ist – die Datensätze dieser Unternehmen wurden ausgeschieden.