

auf knapp weniger als 18.000 aus Wohnortsicht und etwas mehr als 20.000 aus Betriebsicht. Interessant ist, dass die gewichteten Pendlerpotenziale aus Betriebsicht größer sind als jene aus Wohnortsicht. Das heißt an den Haltestellen der Westachse arbeiten mehr Ein- und Auspendler/-innen, als an ihr wohnen. Im Vergleich sind die Potenziale an der Westachse aus Wohnortsicht um rund 25 Prozent bzw. rund 5.800 tägliche Pendler/-innen geringer als an der Südachse. Bei den Arbeitsplätzen im Einzugsbereich der Bahn zeigt sich, dass hier die Unterschiede zur Südbahn, mit rund 3.100 Pendler/-innen weniger, geringer ausfallen. Betrachtet man die Gesamtzahl von 37.700 gewichteten Pendler/-innen so liegt die Westachse im Gesamtaufkommen hinter dem S-Bahn-Kern mit über 57.300 und der Südachse mit über 46.600 an dritter Stelle.

	Personen im Einzugsbereich	Gewichtetes Pendlerpotenzial	Anteil SLOW und MIV [%]
<b>SLOW Wohnort</b>	15.765	11.591,7	66
<b>MIV Wohnort</b>	24.370	6.048,5	34
<b>Summe Wohnort</b>	<b>40.135</b>	<b>17.640</b>	<b>100</b>
<b>SLOW Arbeitsort</b>	19.208	14.869,6	74,0
<b>MIV Arbeitsort</b>	25.679	5.229,3	26,0
<b>Summe Arbeitsort</b>	<b>44.887</b>	<b>20.099</b>	<b>100</b>

**Tabelle 6:** Westachse – Überblick über Personen und gewichtete Pendlerpotenziale in Pkw- und Fahrraddistanz

## 4.1.1 Potenziale an der Westachse

### gewichtete Pendlerpotenziale am Wohnort

Nicht berücksichtigt sind bei diesen Potenzialberechnungen, wie oben erläutert, die Ziele und Routen. Auffallend ist, dass die gewichteten Pendlerpotenziale vor allem im Nahbereich der Haltestellen besonders hoch sind. So wohnen zwei Drittel der Arbeitnehmer/-innen in Raddistanz von den Bahnhaltstellen entfernt, bei den Betriebszielen sind es immerhin drei Viertel. Gerade bei den Haltestellen in der Region sind jedoch drei Kilometer eine besonders große Hürde für Auspendler/-innen.

Aus Wohnortsicht sind die stärksten Haltestellen der Westachse der Westbahnhof sowie Hütteldorf in Wien, gefolgt von Tullnerbach-Pressbaum. Alleine an diesen drei Haltestellen wohnen rund 48 Prozent des gesamten Wohnorts-Potenzials an der Westachse.

Tabelle 7 gibt die 20 stärksten Haltestellen wieder, an diesen wohnen in Summe rund 80 Prozent der potenziellen Aus- bzw. Einpendler. Im Durchschnitt sind auch bei diesen Haltestellen die gewichteten Pendlerpotenziale in den nahen Distanzen am größten. Es zeigen sich aber auch lokal sehr starke Unterschiede. So zeigt sich, dass in Tullnerfeld, Furth-Palt und Unteroberrdorf die gewichteten Pendlerpotenziale im Nahbereich besonders gering sind und eher durch die Einzugsdistanzen mit dem Pkw zustande kommen. Hier ist unter Umständen denkbar, dass durch entsprechende Siedlungsentwicklung noch Potenziale im Nahbereich entwickelt werden können. Werte von 85 bis zu 100 Prozent der gewichteten Pendlerpotenziale im Nahbereich haben die Haltestellen Unterpurkersdorf, Dürnwien, Purkersdorf b. Wien Sanatorium, Wien Penzing. Aber auch Amstetten sticht hier besonders hervor.

## Bike & Ride

Entsprechend der in 3.1.2 dargestellten Analysen stehen auf der Westachse derzeit rund 3.400 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Damit Pendler/-innen in den näheren Einzugsbereichen vermehrt mit dem Fahrrad zur Bahn kommen können ergibt sich ein Bedarf von zusätzlichen 2.800 Abstellplätzen. In der Region betrifft dies vorrangig Tullnerbach-Pressbaum, Eichgraben-Altlangbach und Purkersdorf, wo rund 200, 140 und 130 Radabstellplätze fehlen. In Wien selbst ergeben die Berechnungen vor allem Nachholbedarf am Westbahnhof – hier fehlen über 1.100 Fahrradabstellplätze. Bedarf gibt es demnach auch in Hütteldorf und Penzing mit rund 260 und rund 80 Abstellanlagen. Weitere Details können der Tabelle in Anhang drei entnommen werden.

Name Hst.	SLOW Wohnort		MIV Wohnort		Wohnort gesamt	Anteil an Wohnort gesamt	Kumuliert gesamt
	N	[%]	N	[%]	N	[%]	
Wien Westbahnhof	4.473,8	74,9	1.497,4	25,1	5.971,3	33,9	33,9
Wien Hütteldorf	892,4	64,0	502,9	36,0	1.395,3	7,9	41,8
Tullnerbach-Pressbaum	597,3	58,7	419,6	41,3	1.016,9	5,8	47,5
Purkersdorf b. Wien Zentrum	495,6	62,1	302,3	37,9	797,9	4,5	52,0
Eichgraben-Altlangbach	441,2	58,4	314,6	41,6	755,7	4,3	56,3
St. Pölten Hbf.	359,7	72,6	135,8	27,4	495,5	2,8	59,1
Neulengbach Stadt	229,7	47,2	257,2	52,8	486,9	2,8	61,9
Tullnerfeld	93,1	21,3	343,7	78,7	436,8	2,5	64,4
Wien Penzing	416,6	100,0	0,0	0,0	416,6	2,4	66,7
Unterpurkersdorf	314,3	86,5	48,9	13,5	363,2	2,1	68,8
Purkersdorf b. Wien Sanatorium	312,2	98,5	4,8	1,5	317,0	1,8	70,6
Pressbaum	127,4	43,3	166,9	56,7	294,3	1,7	72,3
Böheimkirchen	95,4	52,0	88,1	48,0	183,5	1,0	73,3
Unteroberndorf	69,0	38,0	112,5	62,0	181,5	1,0	74,3
Dürrwien	151,8	87,6	21,5	12,4	173,3	1,0	75,3
Maria Anzbach	100,6	67,3	48,9	32,7	149,5	0,8	76,2
Melk	74,5	51,2	71,1	48,8	145,6	0,8	77,0
Furth-Palt	49,7	34,3	95,2	65,7	144,9	0,8	77,8
Amstetten NÖ	119,8	86,2	19,2	13,8	139,0	0,8	78,6
Untertullnerbach	99,0	73,3	36,0	26,7	135,0	0,8	79,4
verbleibende 91 Haltestellen	2.078,5	57,1	1.561,9	42,9	3.640,4	20,6	100,0
<b>Gesamt</b>	<b>11.591,7</b>	<b>65,7</b>	<b>6.048,5</b>	<b>34,3</b>	<b>17.640,2</b>	<b>100,0</b>	

**Tabelle 7:** Westachse – gewichtete Potenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Wohnort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

### gewichtete Potenziale am Arbeitsort

Aus Sicht der Betriebsansiedelungen sind die stärksten Haltestellen Wien Westbahnhof, Wien Hütteldorf und St. Pölten Hauptbahnhof. An diesen Haltestellen befinden sich rund 80 Prozent der gewichteten Pendlerpotenziale am Arbeitsort, wie Tabelle 8 veranschaulicht. Insgesamt bilden die

20 Haltestellen mit den größten gewichteten Pendlerpotenzialen aus Sicht der Arbeitsorte rund 95 Prozent des Achsenpotenzials ab. Die verbleibenden 5 Prozent sind immer noch über 1.000 Arbeitsplätze und verteilen sich auf 91 Haltestellen.

Auch hier zeigen sich regional sehr große Unterschiede bei der Verteilung der Einzugsdistanzen. So sind insbesondere bei den Haltestellen Maria Anzbach, Tullnerfeld, Böheimkirchen und Tullnerbach-Pressbaum die Arbeitsplätze überwiegend nicht in den Nahebereichen der Bahnhofshaltestellen.

Name Hst.	SLOW Arbeitsort		MIV Arbeitsort		Arbeitsort gesamt	Anteil an Arbeitsort gesamt		kumuliert	Gesamt- frequenz
	N	[%]	N	[%]		N	[%]		
<b>Wien Westbahnhof</b>	8.461,2	70,7	3.508,3	29,3	11.969,5	59,6	59,6	17.940,8	
<b>Wien Hütteldorf</b>	1.568,1	65,1	840,9	34,9	2.408,9	12,0	71,5	3.804,3	
<b>St. Pölten Hbf.</b>	1.605,3	96,8	53,2	3,2	1.658,5	8,3	79,8	2.154,0	
<b>Wien Penzing</b>	686,1	100,0	0,0	0,0	686,1	3,4	83,2	1.102,7	
<b>Wien Hadersdorf</b>	404,0	95,7	18,4	4,3	422,4	2,1	85,3	501,1	
<b>St. Pölten Porschestraße</b>	341,1	99,4	2,2	0,6	343,3	1,7	87,0	464,4	
<b>St. Pölten Alpenbahnhof (Traisentalbahn)</b>	209,6	100,0	0,0	0,0	209,6	1,0	88,1	326,0	
<b>Purkersdorf b. Wien Zentrum</b>	87,7	57,0	66,2	43,0	153,9	0,8	88,8	951,8	
<b>Tullnerbach-Pressbaum</b>	69,5	47,2	77,9	52,8	147,5	0,7	89,6	1.164,3	
<b>Wien Weidlingau</b>	118,0	87,8	16,5	12,2	134,5	0,7	90,2	199,9	
<b>Purkersdorf b. Wien Sanatorium</b>	121,9	99,7	0,3	0,3	122,2	0,6	90,8	439,2	
<b>Spratzern Bahnst</b>	120,8	100,0	0,0	0,0	120,8	0,6	91,4	155,4	
<b>Rohrbach/Gölsen</b>	116,3	98,2	2,2	1,8	118,5	0,6	92,0	141,9	
<b>Unterpurkersdorf</b>	93,4	91,5	8,7	8,5	102,1	0,5	92,5	465,3	
<b>Amstetten NÖ</b>	85,1	89,3	10,2	10,7	95,3	0,5	93,0	234,4	
<b>Tullnerfeld</b>	20,7	30,1	48,0	69,9	68,7	0,3	93,3	505,5	
<b>Maria Anzbach</b>	3,8	5,6	63,5	94,4	67,3	0,3	93,7	216,7	
<b>Böheimkirchen</b>	28,8	44,1	36,4	55,9	65,2	0,3	94,0	248,7	
<b>Eichgraben-Altengbach</b>	31,2	48,5	33,0	51,5	64,2	0,3	94,3	819,9	
<b>Neulengbach Stadt</b>	45,6	73,8	16,2	26,2	61,7	0,3	94,6	548,7	
<b>verbleibende 91 Hst.</b>	651,4	60,4	427,3	39,6	1.078,7	5,4	100,0	5.354,2	
<b>Gesamt</b>	<b>14.869,6</b>	<b>74,0</b>	<b>5.229,3</b>	<b>26,0</b>	<b>20.098,8</b>			<b>37.739,1</b>	

**Tabelle 8:** Westachse – gewichtete Pendlerpotenziale der aufkommensstärksten Haltestellen am Arbeitsort in Pkw- (= MIV) und Fahrraddistanz (= SLOW)

## 4.1.2 Pendelrouten an der Westachse

In diesem Analyseschritt wird, konkret auf Ebene der personenbezogenen gewichteten Pendlerpotenziale, analysiert an welcher Haltestelle der Wohnort liegt und an welcher der Arbeitsort. Auf Basis der Bahninfrastruktur wurden die entsprechenden Routen errechnet. Zu betonen ist, dass sich die