

5 EMPFEHLUNGEN

5.1 Bike & Ride

Als notwendige Bedingung für das Abschöpfen des Potenzials in den nahen Einzugsbereichen im Gesamtnetz erscheint die Errichtung von vermehrt hochqualitativen Fahrradabstellplätzen notwendig – bis zum Ausmaß von mehr als dem Doppelten des heutigen Levels. Aktuell stehen rund 13.800 Fahrradabstellplätze zur Verfügung, die Analysen, wie sie in 3.1.2 näher dargestellt werden, ergeben einen Bedarf von zusätzlich 17.286 Abstellplätzen. Zusätzlich sind verbesserte Zugangsmöglichkeiten in Form von bequemen und sicheren Radverbindungen notwendig, um die Erreichbarkeiten in Fahrraddistanz zu verbessern.

5.2 Durchbindungen

Die Analysen der bestehenden Durchbindungen des Wiener Ballungsraumverkehrs (Regionalzüge R, Regionalexpresse REX und Schnellbahnen S) der ÖBB gemäß Fahrplan 2012/13 mit Bezug zum Hauptbahnhof ergaben folgende Verbindungen (siehe Abbildung 47):

- S60: Rekawinkel ↔ Bruck a.d. Leitha
- S1, S2, R: Mödling, Leobersdorf, Wiener Neustadt, Payerbach-Reichenau ↔ Retz, Znojmo, Wolkersdorf, Mistelbach, Laa a.d. Thaya, Gänserndorf, Bernhardsthal, Breclav
- R, REX: Wien Hbf. ↔ Marchegg, Bratislava
- S3: Wien Meidling ↔ Stockerau, Absdorf-Hippersdorf
- REX: Sopron, Deutschkreuz ↔ Bratislava
- S80: Wien Hirschstetten ↔ Wiener Neustadt
- REX: Wien Hbf. ↔ Győr, Neusiedl, Pamhagen
- S7: Floridsdorf ↔ Flughafen Wien

Die S7 tangiert den Hauptbahnhof nicht direkt, berührt aber die Schnellbahnstammstrecke und den Ostbahnast. Sie ist daher zur besseren Übersicht in Abbildung 47 enthalten. Gut ersichtlich ist, dass alle Durchbindungen einfache Durchbindungen sind, also von einem Ast zu einem Ast laufen. Die große Ausnahme ist die Durchbindung des Südbahnachsen-Verkehrs, der sich nördlich von Floridsdorf auf die drei Achsen des Weinviertels (Nordachse in Richtung Breclav, Laaer Ostachse in Richtung Mistelbach und Nordwestbahn in Richtung Znojmo) auffächert.

Die Ergebnisse der als Streckenbelastung dargestellten gesamten Routen der gewichteten Pendlerpotenziale (siehe Abbildung 40 bis Abbildung 42) zeigen die am stärksten belasteten Abschnitte des Netzes, es sind dies die Südbahn und die Schnellbahnstammstrecke. Filtert man hier diejenigen

Routen heraus, die den Hbf. Bahnsteig 03-12 berühren (Abbildung 43 und Abbildung 44), so zeigen sich die am stärksten belasteten Abschnitte: Südbahn in Wien (5.850), Ostbahn bis Kledering (7.630) und der Ostbahnast über die Donau (1.947). Filtert man die Routen heraus, die die Pottendorfer Linie und den Hauptbahnhof Bahnsteig 01-02 berühren, so ergeben sich maximale Belastungen von 2.971 westlich des Hauptbahnhofs (Abbildung 46).

Die ermittelten Werte und räumlichen Zusammenhänge legen im Rahmen der getroffenen Annahmen und der verwendeten Methode folgende Durchbindungen im Raum Wien nahe (siehe auch Abbildung 48):

Südbahn \leftrightarrow Hbf. Bahnsteig 03-12 \leftrightarrow Ostbahn/Pressburgerbahn/Nordbahn (1).

S-Bahn-Stammstrecke \leftrightarrow Pottendorfer Linie (3). Die gPP-Werte sind hier deutlich kleiner als auf der Durchbindungsrelation Südbahn – Ostbahn, erreichen aber dennoch einen maximalen Wert von 2.971.

Und zusätzlich ein Lückenschluss des S-Bahn-Ringes (3): Wien Speising \leftrightarrow Donauländebahn \leftrightarrow Wien Kaisererbersdorf \leftrightarrow Freudenauer Hafnbrücke \leftrightarrow Wien Praterkai \leftrightarrow Wien Handelskai 11-12. Hier sind auch im Vergleich zu anderen Netzabschnitten beachtliche gPP-Werte (d.h. Potenzialwerte von täglichen Pendler/-innen) von 4.700 bis 6.860 anzutreffen – gut doppelt so groß wie die Potenzialbelastung der Pottendorferliniendurchbindung.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Möglichkeiten zur Durchbindung von Zugsverkehren eröffnet, die signifikanten Werten an gewichteten Pendlerpotenzialen aus der Pendlerstandortuntersuchung entgegenkommen würden und die im Bestandsfahrplan noch nicht vorhanden sind.

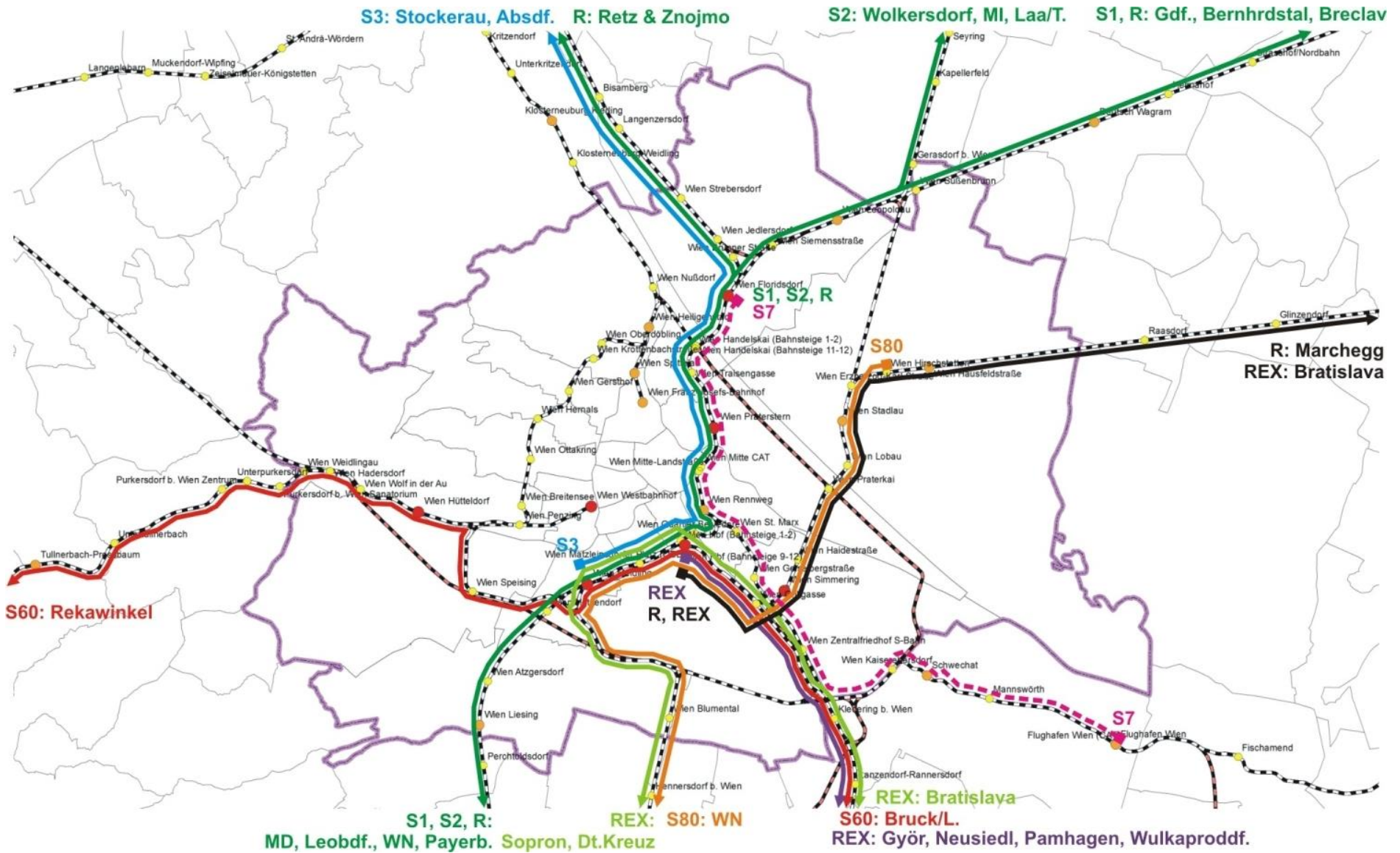


Abbildung 47: Karte der bestehenden Durchbindungen durch Wien, Fahrplan 2012/2013; Ausschnitt Wien; Quelle: ÖBB-Fahrplantabellen.

