



Park&Ride-Strategie Burgenland

erstellt für:

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Abt. 2, Ref. Gesamtverkehrscoordination

Europaplatz 1 · A-7000 Eisenstadt

erstellt von:

Verracon GmbH

office@verracon.at · www.verracon.at

Stand: 20.12.2019

INHALT

KURZFASSUNG	3
1 ERHEBUNG	4
1.1 Erhebungsmethodik.....	4
1.2 StellplatzAnzahl und Auslastung.....	4
1.3 Herkunft der Fahrzeuge.....	12
1.4 Ausstattung und Zustand.....	14
1.4.1 PKW – Ausstattung, Zugänglichkeit und Zustand.....	14
1.4.2 Fahrrad - Abstellanlagen und Zusatzangebote.....	15
1.4.3 Allgemeine Ausstattungsmerkmale.....	17
2 POTENZIALANALYSE	18
2.1 Methodik.....	18
2.1.1 Park&Ride.....	18
2.1.2 Bike&Ride.....	19
2.2 Derzeitige Potenziale Park&Ride.....	19
2.3 Szenarien.....	20
2.3.1 Szenario 1.....	20
2.3.2 Szenario 2.....	22
2.3.3 Szenario 3.....	23
2.4 Potenziale Bike&Ride.....	25
3 EMPFEHLUNGEN	26
3.1 Qualitätsverbesserung durch Ausstattungsstandards.....	26
3.1.1 Kategorisierung.....	26
3.1.2 Festlegung von Ausstattungsstandards.....	29
3.2 Neubau und Erweiterungen.....	30
3.2.1 Park&Ride.....	30
3.2.2 Bike&Ride.....	31
3.2.3 Park&Drive.....	32
4 ANHANG	33
4.1 Ausbaubedarf Park&Ride.....	33
4.2 Ausbaubedarf Bike&Ride.....	34
4.3 Erhebungsbogen.....	35
4.4 Abbildungsverzeichnis.....	36

KURZFASSUNG

Intermodale Angebote ermöglichen es vielen Pendlerinnen und Pendlern aus dem Burgenland für ihre täglichen Wege den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Um die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs weiter zu erhöhen und bedürfnisgerechte Angebote für die Burgenländerinnen und Burgenländer zur Verfügung zu stellen, sollen die Park&Ride- und Bike&Ride-Angebote zielgerichtet weiterentwickelt werden.

Als Basis für diese Überlegungen wurde im Mai und Juni 2019 nicht nur eine Zählung der PKW (inkl. Kennzeichenerhebung) und Fahrräder an allen bestehenden Standorten durchgeführt, sondern auch der Zustand und die Ausstattungsmerkmale der Anlagen erhoben. Die Erhebung hat eine Anzahl von 4.614 PKW Stellplätzen (4.362 Park&Ride / 252 Park&Drive) ergeben, von denen am jeweiligen Erhebungstag 71% (72% Park/Ride, 60% Park&Drive) belegt waren. Von den vorhandenen 1.506 Fahrrad Stellplätzen waren zum Erhebungszeitpunkt 38% belegt.

Die erhobenen Nachfragewerte wurden zur Ableitung des Handlungsbedarfs um die Berechnungen eines Potenzialmodells ergänzt. Hier zeigt sich an der Mattersburger Bahn sowie im Mittel- und Südburgenland ein hohes Potenzial, das durch verbesserte ÖV-Angebote vermutlich besser abgeschöpft werden könnte. Die Berechnung von Zukunftsszenarien (geändertes ÖV-Angebot bzw. neue Standorte) zeigt teilweise erhebliche Potenzialänderungen, die es in der Ausbauplanung zu berücksichtigen gilt.

Bei den Park&Ride-Plätzen zeigt sich bereits im Bestand oftmals eine hohe Auslastung, teilweise mit akutem Erweiterungsbedarf. An diesen Standorten sollten kurzfristig Lösungen gefunden werden. Daneben gilt es mittelfristig Anlagen mit einem hohen künftigen Potenzial (auch bedingt durch neue ÖV-Angebote) zeitgerecht zu erweitern. Die Ausstattung der Park&Ride-Plätze ist oftmals ausreichend, wenngleich einige Anlagen durchaus Verbesserungsbedarf aufweisen (Belag, Markierung etc.). Die Einstufung des Erweiterungsbedarfs (kurzfristig/mittelfristig) je Anlage und eine Kategorisierung nach Potenzial und eine darauf abgestimmte Festlegung von Ausstattungsstandards sind die Basis der Weiterentwicklung des Park&Ride-Angebots im Burgenland.

Die Bike&Ride-Anlagen sind vergleichsweise weniger ausgelastet, akuter Handlungsbedarf aufgrund mangelnder Stellplatzanzahl findet sich nur an wenigen Standorten. Hier ist das große Thema die notwendige Steigerung der Qualität der Stellplätze – Witterungsschutz und die Möglichkeit zum sicheren Abschließen des Fahrrads mit dem Rahmen (Anlehnbügel) sollten an allen Standorten Standard sein. Zudem verfügen die P&R-Standorte an den Buslinien des Mittel- und Südburgenlands in den meisten Fällen noch nicht über Radabstellmöglichkeiten. Hier sollte vorrangig ein Grundangebot geschaffen werden. Auch die Bike&Ride-Standorte wurden nach vorhandenem Potenzial kategorisiert. Bei höheren Kategorien sollen Zusatzangebote (Schließfächer, Bikeboxen) die Nutzung attraktiver gestalten.

1 ERHEBUNG

1.1 ERHEBUNGSMETHODIK

Die Erhebung wurde an den Wochentagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag in den Monaten Mai und Juni 2019 durchgeführt. Um das typische, durchschnittliche Verkehrsverhalten abzubilden, wurden Montage, Freitage sowie Feiertage (und der jeweilige Tag davor/danach) ausgespart.

Um zudem ein realistisches Bild über die Fahrradnutzung zu erhalten, wurde die Befragung in oben genannten Frühlingsmonaten und nur bei trockenem Wetter (morgens) durchgeführt.

Neben der Anzahl der abgestellten Fahrzeuge und deren Kennzeichen (Zulassungsbezirk) sowie die Anzahl der abgestellten Fahrräder, wurden auch umfangreiche Details zur Ausstattung und dem Zustand der Anlagen erhoben. Der Erhebungsbogen und die erhobenen Daten finden sich im Detail im Anhang dieses Berichts.

1.2 STELLPLATZ ANZAHL UND AUSLASTUNG

Die Erhebung hat eine Anzahl von **4.614 PKW Stellplätzen** (4.362 Park&Ride / 252 Park&Drive) an 54 Standorten ergeben, von denen 3.290 (3.140 Park&Ride / 150 Park&Drive) am jeweiligen Erhebungstag belegt waren. Somit betrug die **Auslastung 71%** (72% Park/Ride, 60% Park&Drive).

Von den vorhandenen **1.506 Fahrrad Stellplätzen** waren zum Erhebungszeitpunkt 575 und somit **38% belegt**.

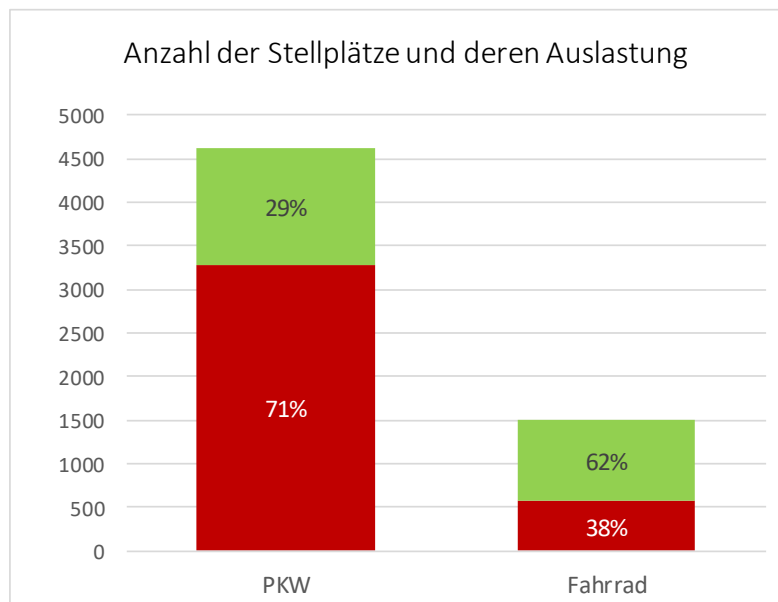


Abbildung 1: Gesamtwerte Stellplatzanzahl und Auslastung (PKW und Fahrrad)

Die Auslastung der Anlagen reicht von 10% (Jois) bis hin zu Anlagen mit einer **Vollauslastung bzw. Überlastung** (Parndorf, Gattendorf, Pamhagen, Kittsee, Schützen Bhf., Winden, Güssing). In

Pamhagen bietet ein Rügenplatz zusätzliche Stellplätze, die nicht als Park&Ride ausgewiesen sind, aber bei der Erhebung von 9 Fahrzeugen genutzt wurden. Am Bahnhof Bruck an der Leitha war der südliche Platz deutlich überlastet, in Summe über beide Anlagen ergab sich aber nur eine Auslastung von 95%.

Weitere Anlagen waren mit einer Auslastung von 95% oder höher ebenso nahezu ausgelastet (Stegersbach, Donnerskirchen, Parndorf Ort).

Eine signifikante **Fremdnutzung** konnte nur am **P&R-Platz Bad Sauerbrunn** festgestellt werden. Hier werden die für die Pendlerinnen und Pendler vorgesehenen Stellplätze offensichtlich auch von Kurgästen (Kennzeichen u.a. aus Westösterreich) und dem Personal der Kurhotels genutzt. Bei einem weiteren Ansteigen der Gesamtnutzungszahlen am Standort (derzeit 50 von 67 Plätzen belegt) sollten Gegenmaßnahmen gesetzt werden. Ansonsten gab es keine größere, bei der Erhebung erkennbare Fremdnutzung. Vereinzelt wurden abgestellte Anhänger, Traktoren, Baucontainer oder pausierende LKW-Lenker angetroffen. Die Erhebung einer etwaigen Fremdnutzung in den Abendstunden oder am Wochenende war nicht Gegenstand des Projekts.

Die Auslastung der **Bike&Ride-Stellplätze** variiert von 0% bis hin zu sehr guter Auslastung. Einzig die neuen Stellplätze auf der Südseite des **Bhf. Parndorf Ort** waren **überlastet**. Mit der größeren Abstellanlage an der Nordseite ergibt sich dort insgesamt eine Auslastung von 97%. Eine **hohe Auslastung** von über 80% gab es zudem bei den Abstellanlagen in **Bruck/Leitha (Nordseite), Nickelsdorf und Waltern**.



Abbildung 2: Starke Auslastungsunterschiede bei den Bike&Ride-Anlagen

Auf den nachfolgenden Seiten sind das Stellplatzangebot und die Auslastungswerte für PKW und Fahrrad im Detail dargestellt.

Park&Ride/Park&Drive Burgenland Auslastung

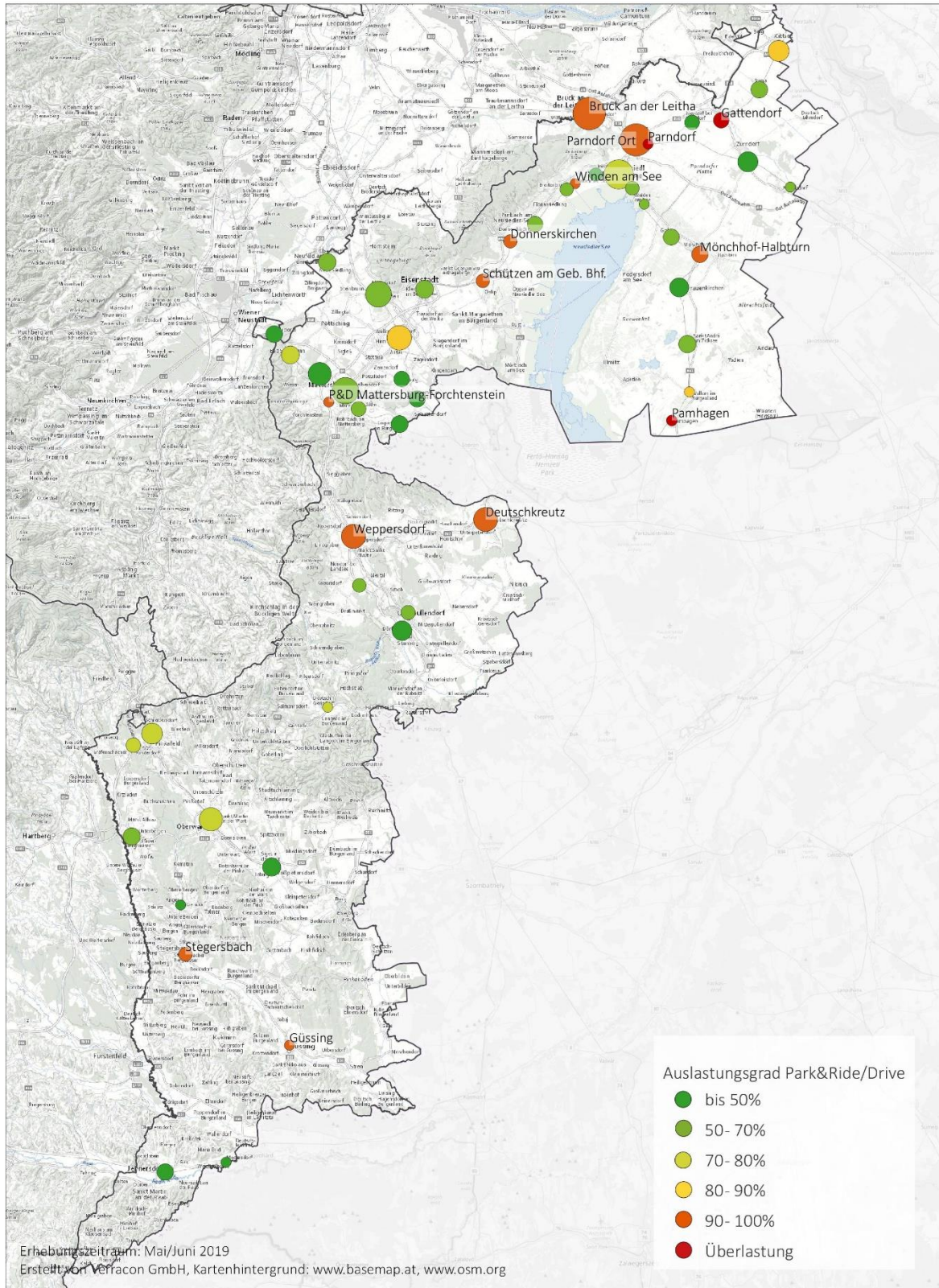


Abbildung 3: Auslastung der PKW-Stellplätze – Gesamtüberblick Burgenland (P&R und P&D)

Park&Ride/Park&Drive Burgenland PKW-Stellplätze und deren Auslastung (Nordburgenland)

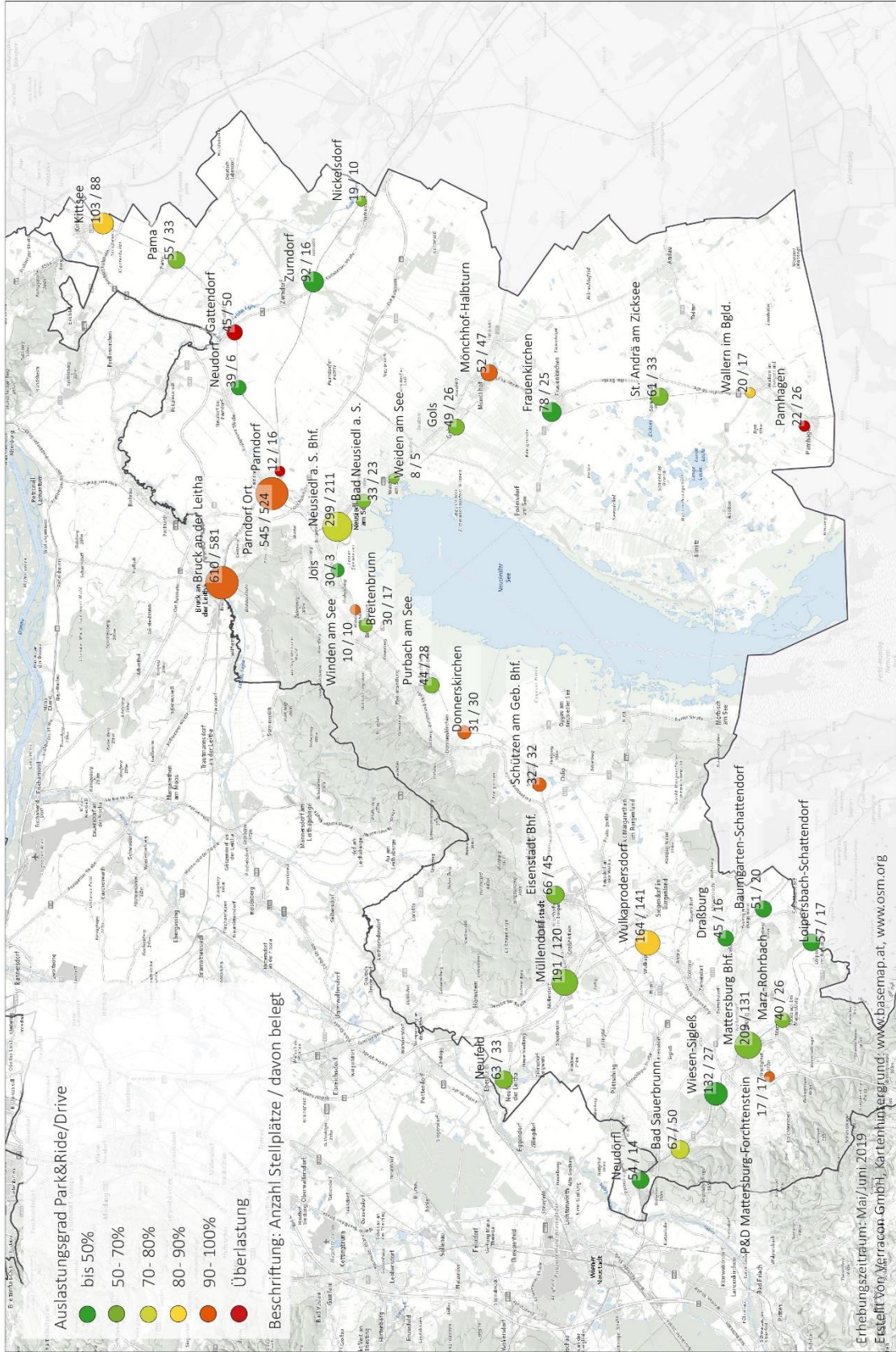


Abbildung 4: Auslastung der PKW-Stellplätze – Detailbetrachtung Nordburgenland (P&R und P&D)

P&R / P&D Burgenland PKW-Stellplätze + Auslastung (Mittel-/Südbgld.)

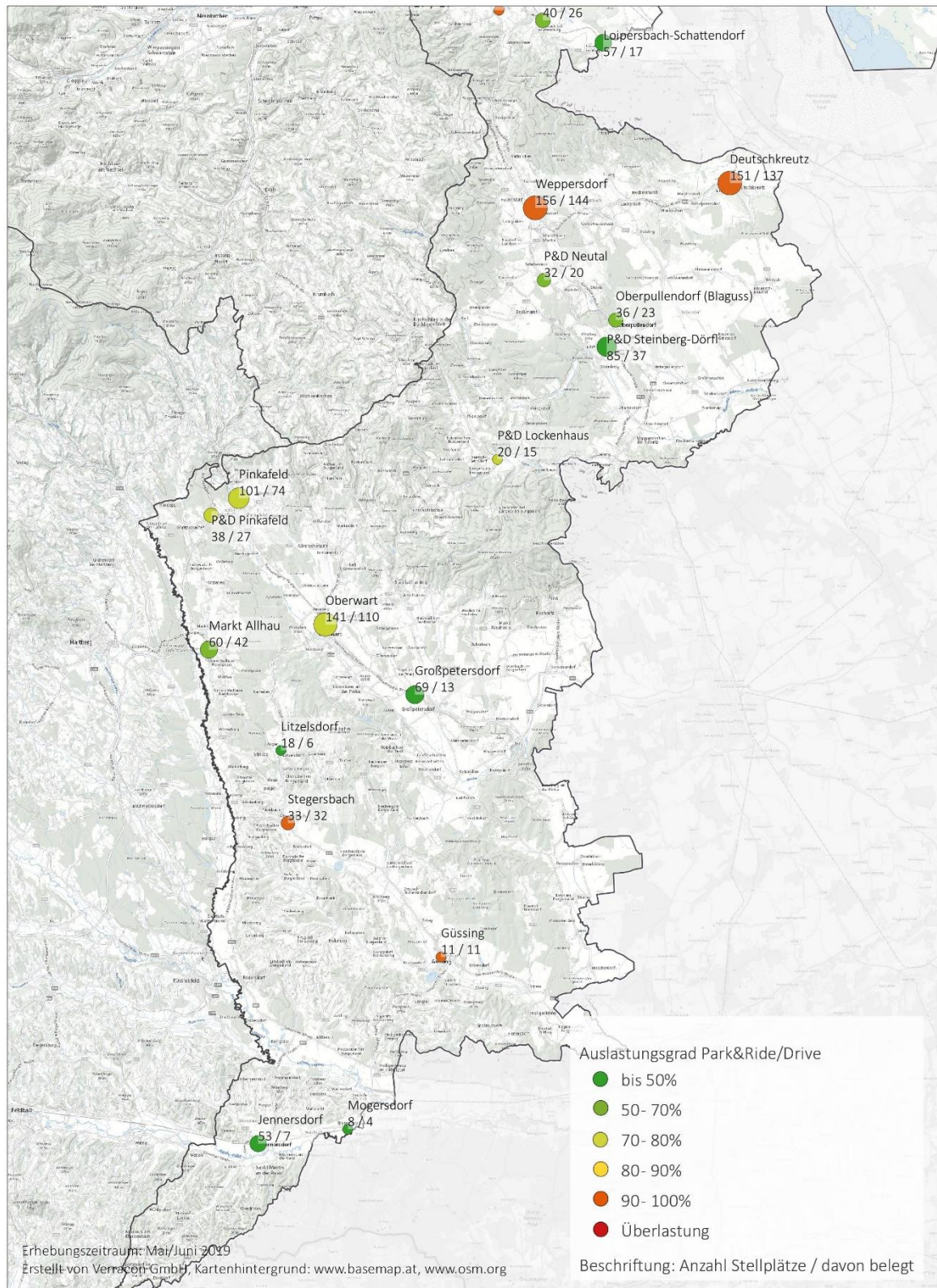


Abbildung 5: Auslastung der PKW-Stellplätze – Detailbetrachtung Mittel- und Südburgenland (P&R und P&D)

Bike&Ride Burgenland Auslastung

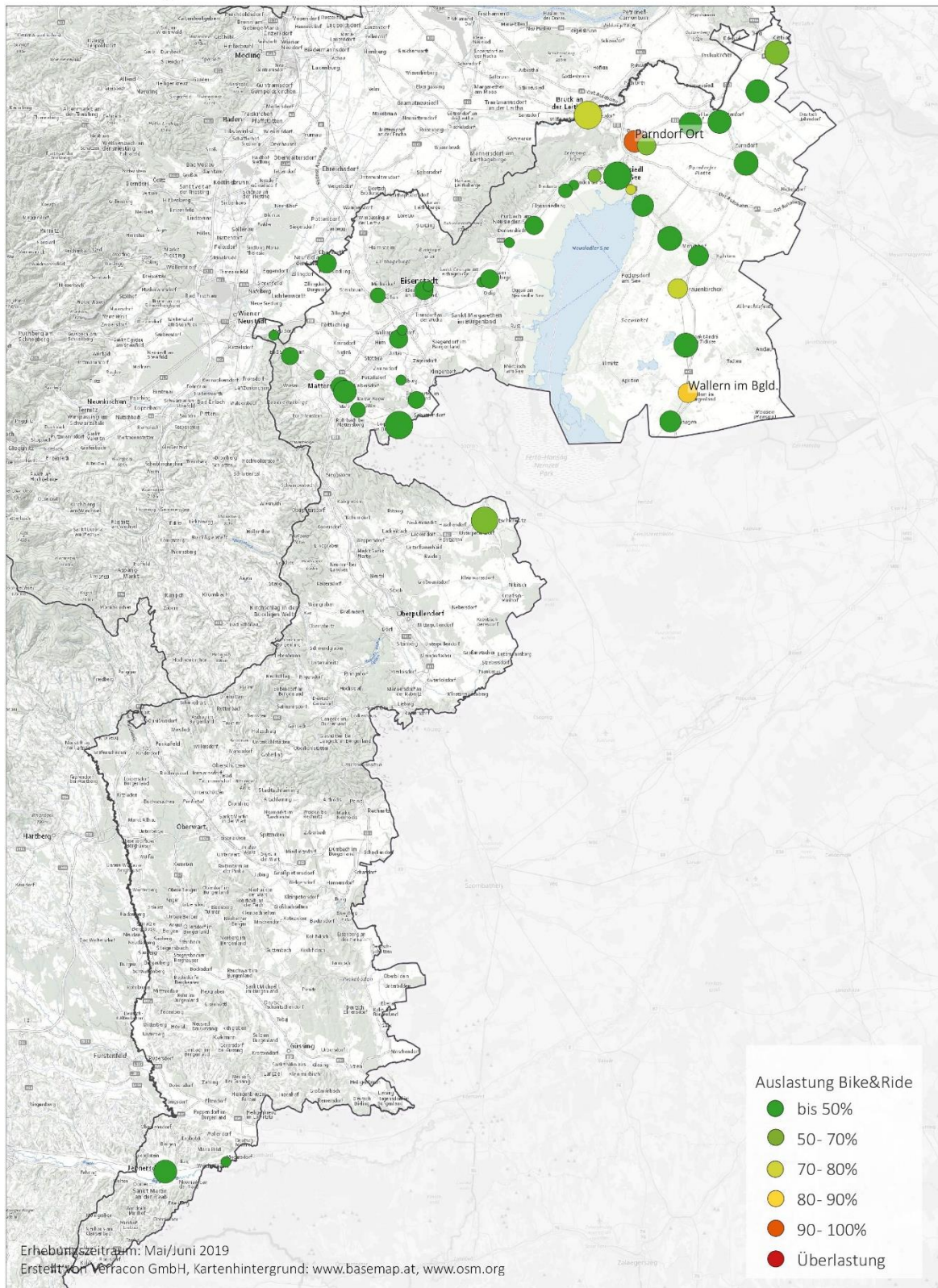


Abbildung 6: Auslastung der Fahrrad-Stellplätze – Burgenland Gesamtüberblick

Bike&Ride Burgenland Fahrrad-Stellplätze und deren Auslastung (Mittel-/Südbgld.)

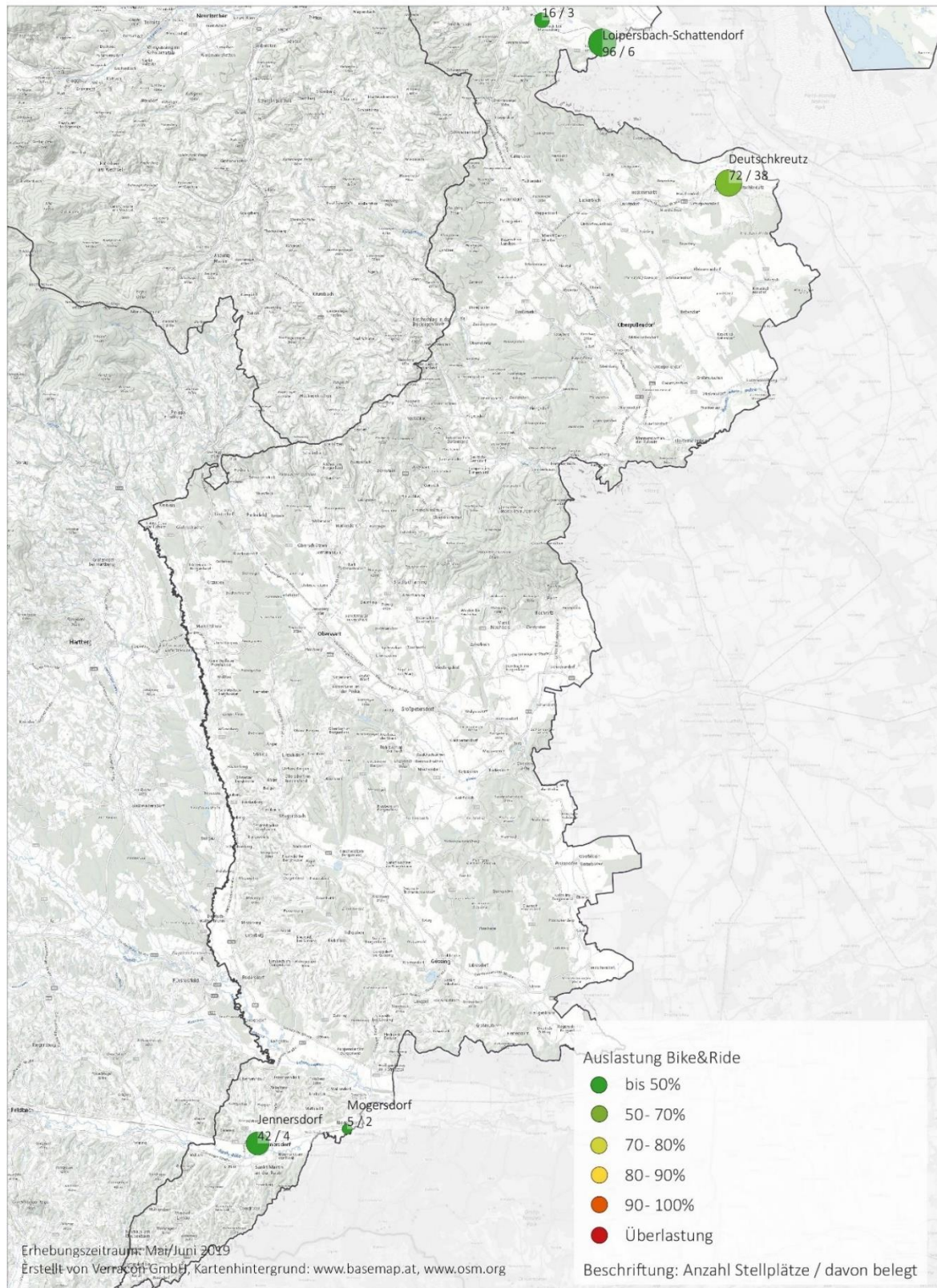


Abbildung 8: Auslastung der Fahrrad-Stellplätze – Detailbetrachtung Mittel- und Südburgenland

1.3 HERKUNFT DER FAHRZEUGE

Neben der Anzahl der Fahrzeuge wurde auch die Herkunft (Zulassungsbezirke) der Fahrzeuge erhoben. **77%** der in den erhobenen Anlagen abgestellten Fahrzeuge **stammen aus dem Burgenland**, wobei die Anteile zwischen Park&Ride und Park&Drive Anlagen nur geringfügig abweichen. Die zweitgrößte Anzahl an Fahrzeugen stellt Niederösterreich, gefolgt von im Ausland zugelassenen PKW.

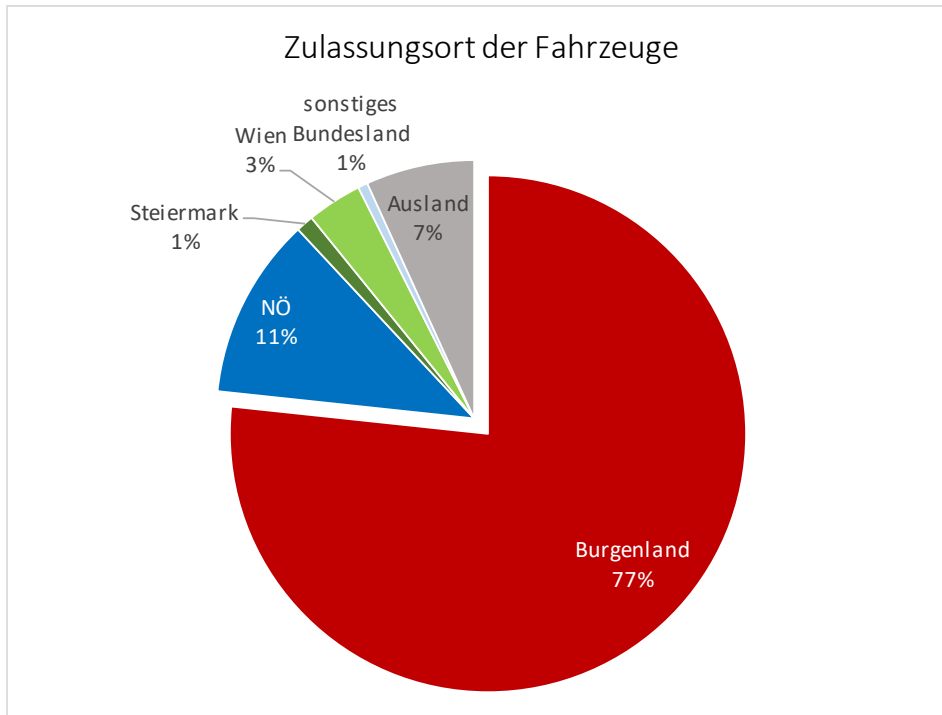


Abbildung 9: Zulassungs(bundes)land der erhobenen PKW

Mit ca. 60% nicht im Burgenland zugelassener Fahrzeuge findet sich erwartungsgemäß am Bahnhof Bruck an der Leitha ein sehr großer Anteil. Dies ist aber nicht die Anlage mit dem kleinsten Anteil an im Burgenland zugelassenen Fahrzeugen. In Kittsee, wo die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge in der Slowakei zugelassen ist, liegt dieser Wert nur bei 26%.

Andere Standorte mit einer größeren Anzahl an nicht im Burgenland zugelassener Fahrzeuge sind Markt Allhau (Herkunft: Steiermark), Pamhagen (Ungarn), P&D Steinberg-Dörfl (Ungarn), P&D Grafenschachen/Pinkafeld (Steiermark), Bad Sauerbrunn (breit gestreut) und Nickelsdorf (Ungarn).

Nachfolgende Karte zeigt den Anteil der burgenländischen Kennzeichen im Detail.

P&R/P&D Burgenland Anteil im Burgenland zugelassener Fahrzeuge

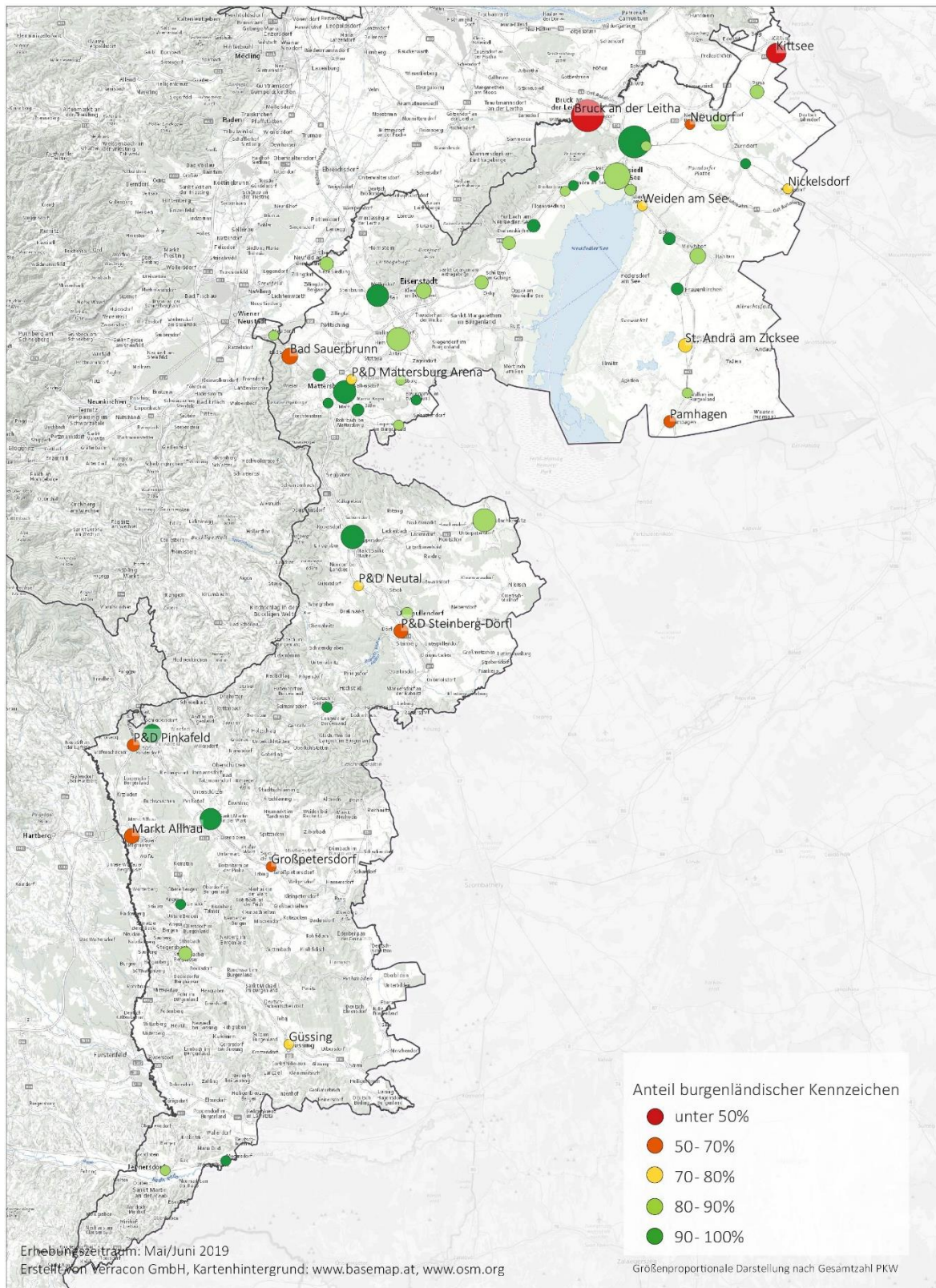


Abbildung 10: Anteil nicht im Burgenland zugelassener PKW

1.4 AUSSTATTUNG UND ZUSTAND

Gute Ausstattung, einfache und sichere Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen und einwandfreier Zustand der Anlagen sind wesentliche Aspekte, die zur Nutzung der Park&Ride-Angebote beitragen bzw. bei Mängeln, von dieser abhalten können. Gerade im Bereich Bike&Ride können mangelhafte Abstellmöglichkeiten von der Nutzung abhalten. Daher wurden unter anderem Situierung, Barrierefreiheit und Ausstattungsmerkmale der Anlagen im Detail erhoben.

1.4.1 PKW – Ausstattung, Zugänglichkeit und Zustand

Die meisten erhobenen Stellplätze sind asphaltiert. An **12 Standorten** sind die PKW-Stellplätze (zumindest zum Teil) **nur geschottert**, wobei dies überdurchschnittlich oft bei den Park&Drive-Anlagen der Fall ist. Beim Park&Drive-Platz Steinberg-Dörfel wurden größere Schlaglöcher festgestellt, während bei den übrigen Anlagen abgesehen von vereinzelt kleineren Schlaglöchern oder anderen Belagsschäden grundsätzlich ein zufriedenstellender Zustand zu verzeichnen war.

Bei **36 Anlagen** sind die **Stellplätze markiert**. Bei jenen ohne Markierungen zeigt sich eine deutlich schlechtere Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Platzes, was gerade bei stark ausgelasteten Parkplätzen wie z.B. beim Bahnhof Schützen ein Problem darstellt. Teilweise sind vorhandene Markierungen bereits verblasst und werden deswegen nur mehr teilweise eingehalten (z.B. P&R Oberwart).



Abbildung 11: Schlechtere Platzausnutzung bei P&R-Anlagen ohne Stellplatzmarkierung

Ladestationen für Elektrofahrzeuge gibt es bei 5 Anlagen (jeweils 2 Ladepunkte). Zum Zeitpunkt der Erhebung fand bei keiner der Ladestationen ein Ladevorgang statt. Bei 27 Anlagen gibt es insgesamt 77 gekennzeichnete **Behindertenstellplätze**. In Mattersburg und Bruck an der Leitha (Südseite) gibt es zudem gesondert ausgewiesene Stellplätze für Nutzerinnen und Nutzer mit Kleinkindern (Kinderwagensymbol), die aber in Bruck wegen hohen Parkdrucks und in Mattersburg wegen verblichener Markierungen missbräuchlich verwendet werden (kein Kindersitz etc. im Fahrzeug ersichtlich). Gesondert ausgewiesene Frauenparkplätze sind bei keiner Anlage vorhanden.

Die Stellplätze schließen in den meisten Fällen direkt an die Haltestelle an, nur bei einigen (z.B. Gattendorf, Bad Sauerbrunn, Bruck/Leitha (Nordseite) oder Kittsee (Erweiterung) sind längere Distanzen

von über 100m ausgehend vom nächstgelegenen Stellplatz zurückzulegen. In Bruck an der Leitha kann die größere Distanz (kombiniert mit dem nicht niveaugleichen Zugang) die Erklärung für die unterschiedliche Auslastung der beiden Plätze darstellen. Die Verbindung vom Parkplatz zur Haltestelle/zum Bahnhof ist in den meisten Fällen unproblematisch (Gehsteig, Gehweg), in einigen wenigen Fällen müssen Straßen gequert (Erweiterung Kittsee, Oberwart, Loipersbach-Schattendorf) oder ohne Fußgängerinfrastruktur entlang von Straßen gegangen werden (Wiesen-Sigleß, Nickelsdorf). Die Verbindung vom Parkplatz zur Haltestelle ist **überwiegend barrierefrei**. Fehlende Barrierefreiheit ergibt sich einigen wenigen Fällen durch den Bahnsteigzugang selbst (z.B. Parndorf, Zurndorf)

Mit Ausnahme von Gattendorf, Schützen Haltestelle und Neusiedl am See konnte kein Parken von Bahnkundinnen und -kunden auf öffentlichen Stellplätzen in nennenswertem Ausmaß beobachtet werden. Oftmals liegt das schlicht auch daran, dass bei abseits der Ortschaften gelegenen Bahnhöfen keine solchen vorhanden sind bzw. bei Haltestellen in den Orten Kurzparkzonen einer Nutzung durch Pendlerinnen und Pendler entgegenstehen.

Die **Sauberkeit** der Anlagen war im Allgemeinen **zufriedenstellend**. Nennenswerte Verschmutzungen gab es in Neusiedl am See Bhf., Jois, Donnerskirchen, Mönchhof-Halbturm, Frauenkirchen, Mattersburg Bhf. sowie beim P&D Mattersburg-Forchtenstein. In Mönchhof-Halbturm und Frauenkirchen war auch Vandalismus erkennbar (beschmierte Fahrplanaushänge, Graffiti).

1.4.2 Fahrrad - Abstellanlagen und Zusatzangebote

Von den 59 erhobenen Standorten sind **43 (ca. 73%) mit** unterschiedlichen Arten von **Fahrradabstellanlagen ausgestattet**. Ohne Fahrradabstellanlagen sind überwiegend die Park&Drive-Anlagen sowie die Park&Ride-Anlagen mit Busanschluss, wohingegen alle Bahnhalte eine Abstellmöglichkeit bieten. Während bei den Park&Drive-Anlagen neben der Distanz zu den umliegenden Orten und/oder der fehlenden Radinfrastruktur (z.B. Neutal, Steinberg-Dörfel, Grafenschachen/Pinkafeld) am Weg dorthin das Fehlen von Radabstellanlagen nur noch ein weiterer Grund sind das Fahrrad nicht zu nutzen, ist dies bei den Park&Ride-Anlagen an Buslinien nicht der Fall. Hier könnte mit der Errichtung von Radabstellanlagen, der Einzugsbereich der Bushaltestellen erweitert und damit die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer erhöht werden.

Bei 32 der Anlagen sind zumindest Teile der Fahrradstellplätze überdacht. Insgesamt sind von den erhobenen 1.506 Radabstellmöglichkeiten 84% mit einem Witterungsschutz versehen. **Bei 16 von den 43 Anlagen mit Radabstellplätzen bestehen die Abstellvorrichtungen ausschließlich aus Vorderradhaltern**. Dies ist kein zeitgemäßer Ausstattungsstandard, denn es besteht nicht nur die Gefahr die Felgen des Fahrrads zu verbiegen, sondern es besteht auch keine Möglichkeit das Rad sicher mit dem Rahmen zu versperren. Bei mehreren dieser Abstellmöglichkeiten konnten bei der Erhebung Fahrräder vorgefunden werden, die stattdessen an Zäune, Verkehrsschilder etc. im direkten Umfeld der Anlage befestigt waren.

Wenn man Witterungsschutz und sichere Versperrbarkeit (des Fahrradrahmens) als **Grundanforderungen** für Bike&Ride-Stellplätze definiert, so wird dies derzeit nur **von 988 Stellplätzen im Burgenland (ca. 66%) erfüllt**.



Abbildung 12: Erhebliche Qualitätsunterschiede bei den Bike&Ride-Stellplätzen

Die Bike&Ride-Stellplätze sind durchwegs gut, sprich in unmittelbarer Nähe der Haltestelle/des Bahnsteigzugangs, positioniert. Fremdnutzungen halten sich in Grenzen. Nur vereinzelt standen Mopeds oder Motorräder auf den Fahrradstellplätzen – dies ist mitunter fehlenden gesonderten Abstellmöglichkeiten für diese geschuldet.

Schließfächer finden sich nur bei der Bike&Ride-Anlage am Bahnhof Neusiedl am See, während der Bhf. Breitenbrunn der einzige mit Bikeboxen (verschießbare Abstellboxen für Fahrräder) ist¹.



Abbildung 13: Zusatzangebote – Schließfächer am Bahnhof Neusiedl/See, Bike-Boxen am Bhf. Breitenbrunn

An 11 Bahnhöfen/Bahnhalten können **Nextbike**-Räder ausgeliehen werden, die teilweise in gesonderten, teilweise in den allgemeinen Bike&Ride-Ständern abgestellt sind. Am Bahnhof Neusiedl am See ist zudem ein Radverleih (Fa. Basics) angesiedelt.

Die Sauberkeit und der allgemeine Zustand der Radabstellmöglichkeiten waren grundsätzlich zufriedenstellend. Einzig in Loipersbach-Schattendorf gab es verwachsene und verbogene Ständer.

¹ Beim Erhebungszeitpunkt waren die Boxen am Bahnhof Wulkaprodersdorf noch nicht installiert.

1.4.3 Allgemeine Ausstattungsmerkmale

Viele der Anlagen insbesondere jene mit einer größeren Anzahl an Stellplätzen haben eine eigene **Beleuchtung**. Bei kleineren Anlagen muss gelegentlich die Bahnsteigbeleuchtung oder die Beleuchtung angrenzender Straßen ausreichen. Gar keine Beleuchtung gibt es beim Park&Drive Platz Pinkafeld, was insbesondere durch die Lage des Platzes abseits vom Ortsgebiet problematisch ist.



Abbildung 14: P&D Pinkafeld – keine Beleuchtung (und schlechter Allgemeinzustand)

Bei den Anlagen an Bahnhöfen sind zumindest am Bahnsteig **Abfallbehälter** vorhanden. Bei den Park&Ride-Anlagen bei Bushaltestellen und bei den Park&Drive-Anlagen ist dies nicht immer der Fall. Insgesamt gibt es 8 Anlagen ohne jeglichen Abfallbehälter, was sich auch in Verschmutzungen widerspiegelt.

Eine **Beschilderung** als P&R- bzw. P&D-Anlage wurde nicht immer vorgefunden, nur 28 der Anlagen waren derart gekennzeichnet. Ergänzende Beschilderung zu Nutzungsbedingungen (z.B. Hinweis „nur für Tagespendler“) wurde an 12 Orten vorgefunden. Eine explizite Wegweisung zur Anlage im Umfeld gab es nur in 7 Fällen, zumeist kann man nur der Bahnhofsbeschilderung ohne Zusatzinformation über das Vorhandensein von Park&Ride-Stellplätzen folgen.



Abbildung 15: Kennzeichnung der Anlage inkl. Nutzungsbedingungen (Bsp. Donnerskirchen)

2 POTENZIALANALYSE

2.1 METHODIK

2.1.1 Park&Ride

Grundlage für die Ermittlung des P&R-Potenzials sind die Pendlerinnen und Pendler über längere Strecken (im konkreten Fall in die Zentralräume Wien und Graz).

Für die Verteilung und Ausschöpfung dieses Nachfragepotenzials wurden folgende Inputfaktoren/Parameter im Modell berücksichtigt und anhand der erhobenen Werte kalibriert:

- **Auswahlfaktor 1:** Attraktivität des Bestandsangebots – Anzahl der Verbindungen Richtung Zentrum direkt oder mit Umstieg Ankunft vor 9 Uhr an einem schulfreien Werktag (gem. Fahrplan 2019)
- **Auswahlfaktor 2:** Gesamtfahrzeit bestehend aus Anfahrtszeit P&R (Routing im GIP-Graphen) und anschließende Fahrzeit im ÖV (gem. Fahrplan 2019)
- **Auswahlfaktor 3:** Gewichtung Anfahrtszeit abhängig von der Gesamtfahrzeit
 - o Grundsätzlich hohe Gewichtung der Anfahrtszeit zur P&R-Anlage – die nächstgelegene Anlage ist bei gleicher Gesamtfahrzeit und gleichem Angebot attraktiver als eine weiter entfernte Anlage
 - o Wenn die Gesamtfahrzeit der nächstgelegenen Station in einem ungünstigen Verhältnis zur kürzesten Gesamtfahrzeit liegt, wird die Bedeutung der Anfahrtszeit abgemindert - man ist dann bereit, eine weiter entfernte P&R-Anlage zu nutzen
- **Abminderungsfaktor 1:** Alternativangebot (Haltestelle mit entsprechender Verbindung) in fußläufiger Distanz – Personen, die im direkten Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen (500m Bus, 800m Bahn) stellen abhängig vom dortigen Angebot kein oder nur ein beschränktes Potenzial für P&R dar
- **Abminderungsfaktor 2:** Verhältnis Gesamtfahrzeit (Anfahrt P&R+ÖV) zur Fahrzeit MIV – je ungünstiger der Wert, desto weniger Potenzial kann ausgeschöpft werden
- **Abminderungsfaktor 3:** Länge der Anfahrtszeit zu ausgewählter Anlage – je länger die Anfahrtszeit desto wahrscheinlicher wird die gesamte Strecke im MIV zurückgelegt.

Die Entscheidung zur Nutzung einer P&R-Anlage ist eine höchst individuelle und komplexe. Arbeitszeiten, (empfundene) Qualität des ÖV-Angebots, Wissen um die Auslastung bzw. Überlastung einzelner P&R-Standorte, Flexibilität und viele andere Einflussfaktoren können nur teilweise im Modell abgebildet werden. Zudem ist das Modell von der Qualität der Eingangsdaten abhängig, wobei hier insbesondere Richtung Süden hin Unschärfen in der Erwerbsstatistik (Tages- vs. Wochenpendler) vermutet werden müssen. Dennoch zeigt das Modell dank der oben beschriebenen Inputparameter in mehreren Durchläufen weitgehend stabile Ergebnisse, was die proportionale Verteilung der Nachfrage auf die untersuchten Standorte betrifft. Somit sollten belastbare Aussagen zu Standortpotenzialen und Auswirkungen unterschiedlicher Angebots- und Ausbauszenarien zulässig sein.

2.1.2 Bike&Ride

Als Potenzial wurden jene Pendlerinnen und Pendler nach Wien und Graz betrachtet, die nicht in fußläufiger, aber radfreundlicher Distanz (Luftlinie zwischen 300m und 2.500m) zur Haltestelle wohnen. Da Radfahrerinnen und Radfahrer im Regelfall die nächstgelegene Haltestelle aufsuchen, wurde diese Konkurrenzsituation in der Berechnung berücksichtigt, so die jeweilige Haltestelle min. 3 morgendliche Abfahrten in den jeweiligen Zentralraum aufweist.

2.2 DERZEITIGE POTENZIALE PARK&RIDE

Park&Ride Burgenland rechnerische Potenziale im Bestand

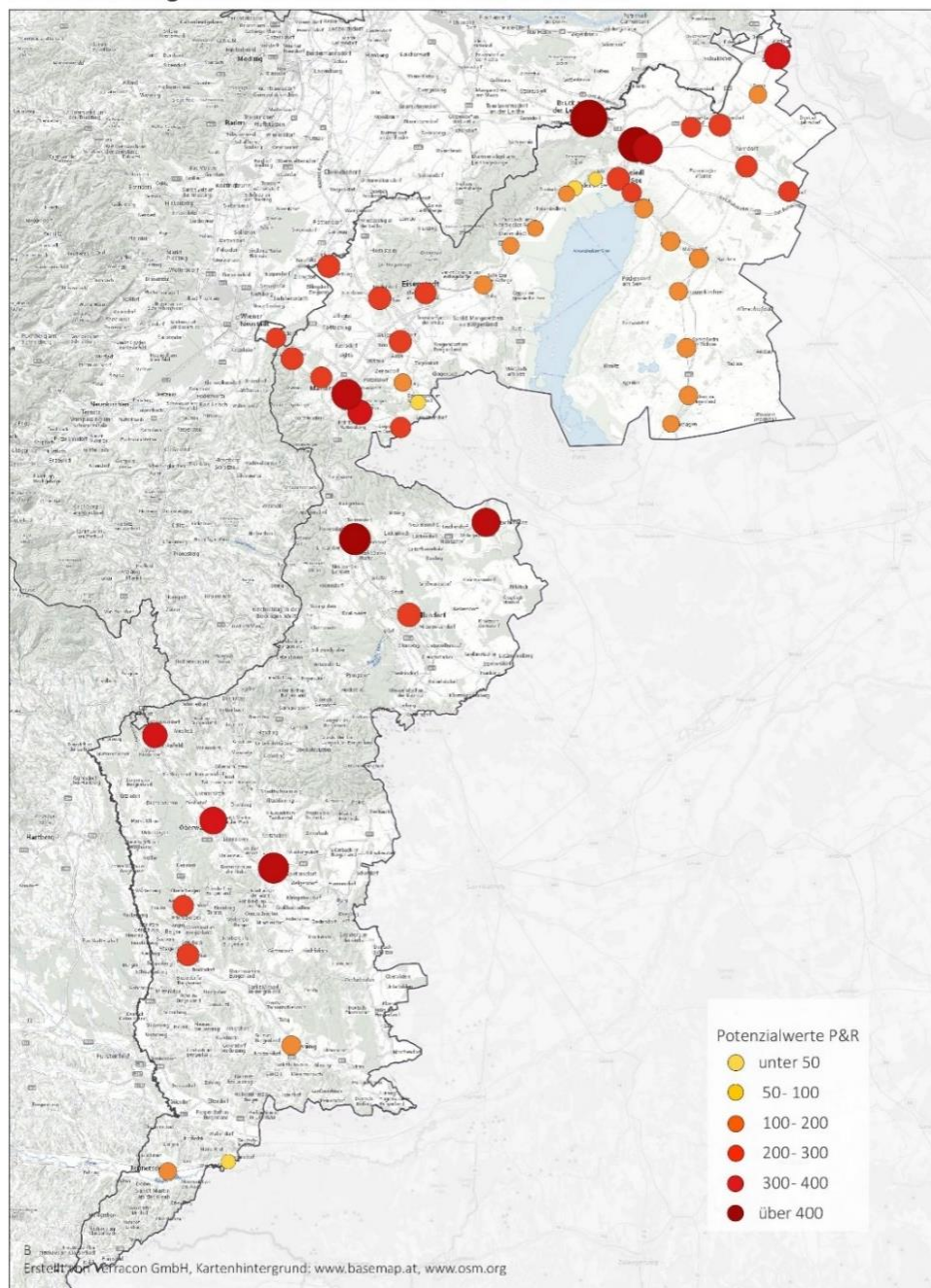


Abbildung 16: Potenziale P&R (Bestand)

Die ermittelten Potenziale decken sich im Nordburgenland (Pannoniabahn, Neusiedler Seebahn, Ostbahn) proportional mit der erhobenen Nachfrage, wobei die Potenziale auch gut ausgeschöpft werden. Entlang der Mattersburger Bahn können die vergleichsweise hohen Potenziale hingegen nur teilweise in tatsächliche Nutzung umgemünzt werden. Hier ist bei verbessertem Angebot eine Zunahme der P&R-Nutzung zu erwarten.

Die Busverbindungen im Südburgenland können die vorhandenen Potenziale deutlich schlechter ausschöpfen. Zudem besteht gerade in diesem Bereich die (nicht nachprüfbar) Möglichkeit, dass die Potenziale aufgrund von Datenfehlern bzw. Falschangaben hinsichtlich des Pendlertyps (Tagespender oder Wochenpendler) tendenziell überschätzt werden.

2.3 SZENARIEN

Neben dem Bestand (bestehende Anlagen, Fahrplan 2019) wurden auch die Auswirkungen unterschiedlicher Szenarien im Potenzialmodell untersucht. Folgende Szenarien wurden berechnet:

- **Szenario 1:** neue Park&Ride Anlagen im Bestandsangebot (P&R S31, Ollersdorf)
- **Szenario 2:** zukünftiges Angebot mit bestehenden P&R-Anlagen
 - o Bahnfahrplan 2027 (Entwurf VOR 2018 – inkl. Schleifen Eisenstadt, Ebenfurth und Elektrifizierung Mattersburger Bahn)
 - o Schnellverbindungen nach Graz ab Oberwart und Güssing (Entwurf MiRo Mobility 2019)
- **Szenario 3:** zukünftiges Angebot mit neuen P&R-Anlagen
 - o P&R S31
 - o Gewerbegebiet Kemetten
 - o Eltendorf/Königsdorf (inkl. Berücksichtigung Standort Fürstenfeld)
 - o Ollersdorf

2.3.1 Szenario 1

Standort P&R S31 (Wulkaprodersdorf neu)

Durch das in diesem Szenario unterstellte gleichbleibende ÖV-Angebot an den umliegenden P&R-Standorten ist das Potenzial des neuen Standorts eingeschränkt, da eine Vielzahl der größeren Wohnstandorte im Umfeld über näher gelegene P&R-Anlagen mit gleicher Angebotsqualität verfügen. Dennoch gibt dieses Szenario ein gutes Bild hinsichtlich möglicher Verlagerungseffekte.

Der angedachte Standort an der S31 hätte gemäß der Berechnung ein Potenzial das ziemlich genau dem doppelten Wert des heutigen Potenzials der Anlage in Müllendorf entspricht. Ein großer Teil dieses Potenzials (ca. 80%) wird von umliegenden Anlagen (insbesondere Wulkaprodersdorf,

Eisenstadt, Müllendorf) verlagert. Durch eine verbesserte Erreichbarkeit wird im Modell ein Potenzialzuwachs durch den neuen Standort von 20% errechnet.

Park&Ride Burgenland Auswirkung neuer Standorte (Bestandsangebot)

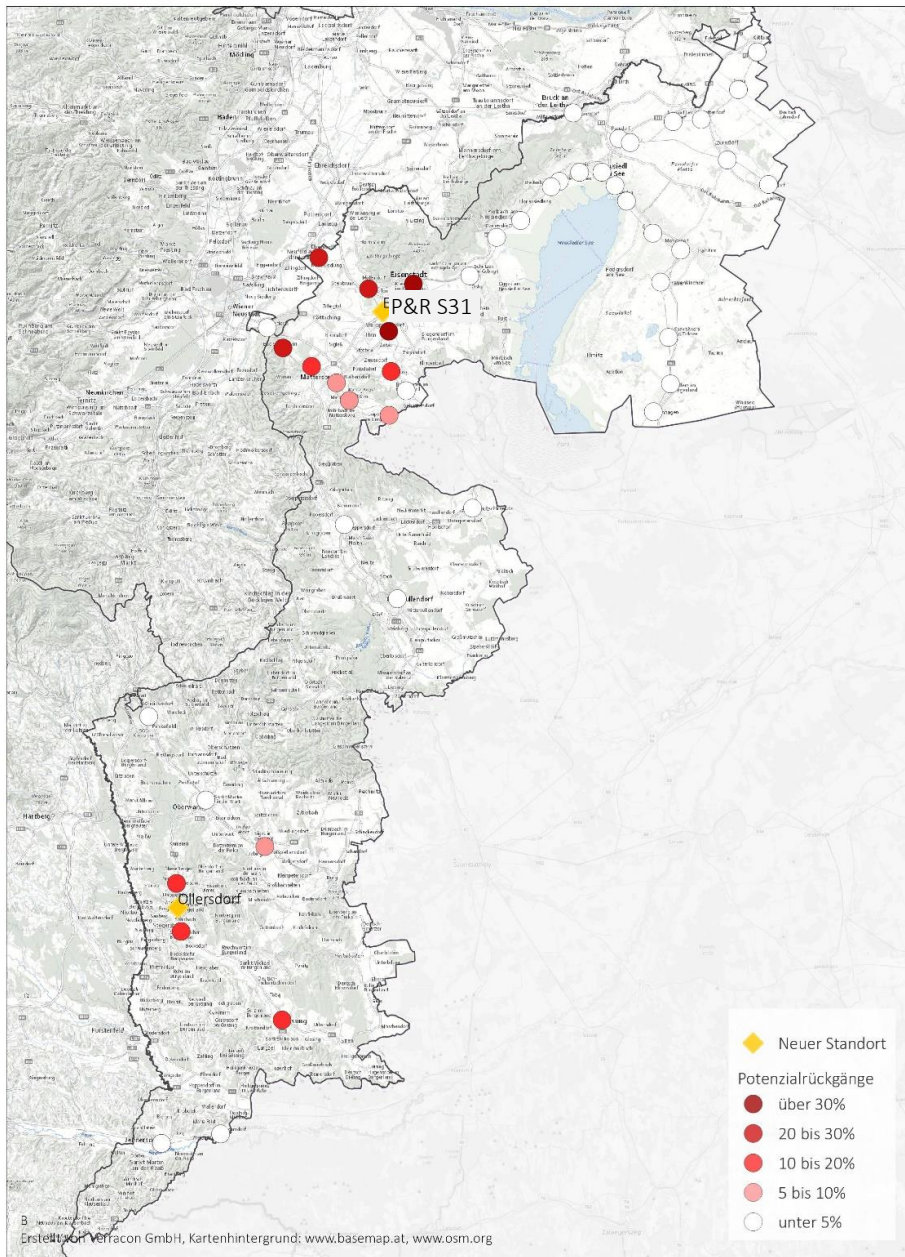


Abbildung 17: Szenario 1 – Potenzialveränderungen

Standort Ollersdorf

Der Standort Ollersdorf wurde betrachtet, da bereits heute eine nicht als P&R ausgewiesene Fläche teilweise für diesen Zweck verwendet wird und die Forderung nach einer offiziellen und ausgeweiteten Anlage gestellt wurde. Der Standort befindet sich in räumlicher Nähe zwischen zwei bestehenden Anlagen (Stegersbach und Litzelsdorf) und kann demnach nur ein geringes neues Potenzial erschließen. 75% der Pendlerinnen und Pendler nutzen heute einen bereits bestehenden Standort. Zudem liegt das Gesamtpotenzial unter dem der beiden benachbarten Standorte.

2.3.2 Szenario 2

Im Szenario 2 wurde die Auswirkung eines geänderten ÖV-Angebots betrachtet. Basis hierfür waren Fahrplanüberlegungen für das Jahr 2027 (nach dem Entwurf des VOR 2018 – inkl. Schleifen Eisenstadt, Ebenfurth und Elektrifizierung Mattersburger Bahn) bzw. Planungen für Busschnellverbindungen nach Graz.

Die größten positiven Auswirkungen zeigen hier durch die zusätzlichen, schnelleren Direktverbindungen ab Eisenstadt durch die in diesem Szenario unterstellten Schleifen Ebenfurth und Eisenstadt. Den stärksten Zuwachs erzielen die Anlagen in Eisenstadt und Schützen am Gebirge.

Durch Angebotsverbesserungen an der Pannoniabahn, der Neusiedler Seebahn und dem Ast Parndorf-Bratislava steigt die Attraktivität der Anlagen entlang dieser Strecken an und die Anziehungskraft insbesondere von Parndorf geht demnach zurück.

Auf der Mattersburger Bahn kommt es durch das geänderte Haltemuster (kein REX-Halt in Marzrohrbach, dafür in Bad Sauerbrunn) zu massiven Verschiebungen der Potenziale. Durch den Halt der Direktzüge nach Wien würde die Nachfrage am Bahnhof Bad Sauerbrunn stark anwachsen.

Im Süden würde es bei den Bahnhöfen Jennersdorf und Mogersdorf (von geringen absoluten Werten ausgehend) zu Rückgängen kommen, da die Orte des Lafnitztals nun Direktverbindungen Richtung Graz hätten. Durch das zusätzliche Angebot dorthin würde zudem auch die Attraktivität des P&R-Standorts Güssing (leicht) ansteigen.

Park&Ride Burgenland Auswirkungen Szenario 2 (Angebot)

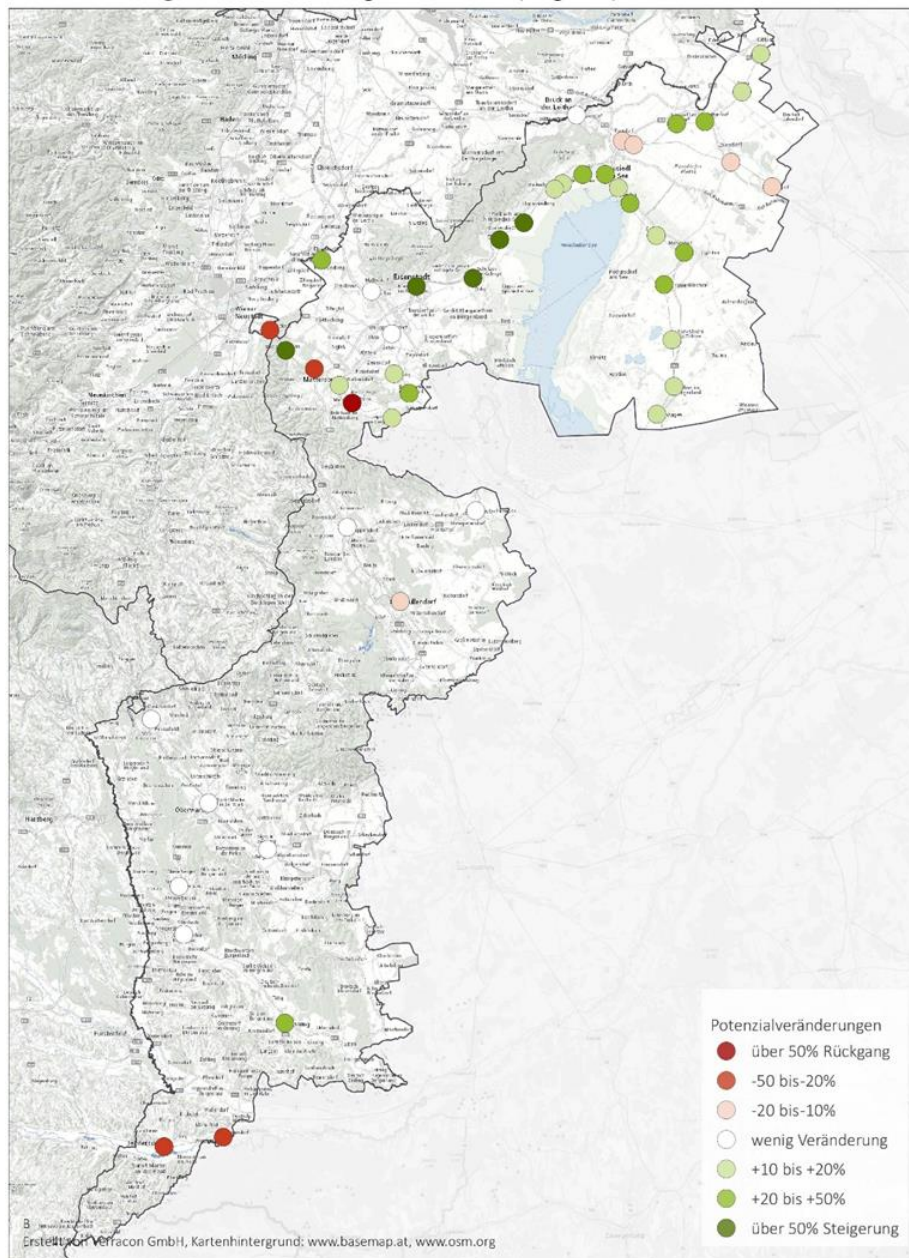


Abbildung 18: Szenario 2 – Potenzialveränderungen

2.3.3 Szenario 3

Im Szenario 3 fand eine Überlagerung der beiden vorangegangenen Szenarien statt, ergänzt um zwei weitere potenzielle Standorte – Gewerbegebiet Kemeten und ein Standort im Bereich der S7 Abfahrt zwischen Königsdorf und Eltendorf.

Park&Ride Burgenland Auswirkungen Szenario 3 (Angebot+Standorte)

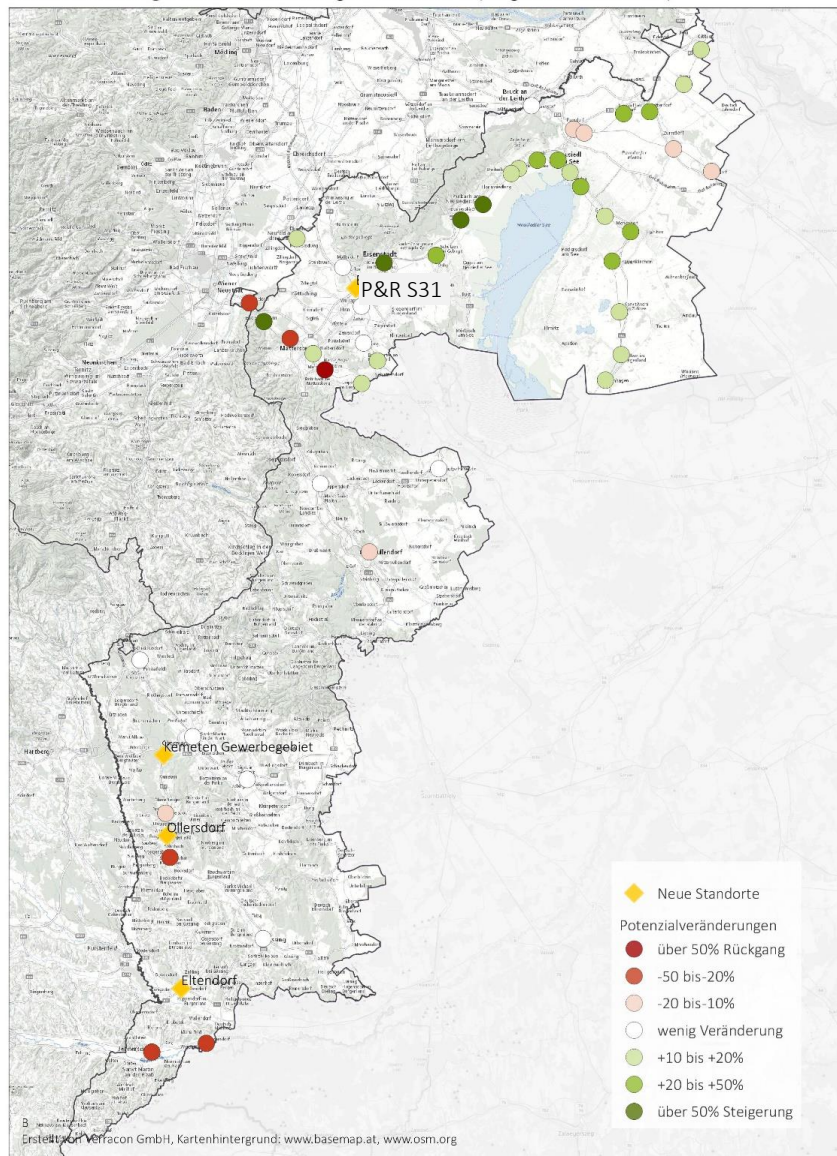


Abbildung 19: Szenario 3 – Potenzialveränderungen

Der Standort „P&R S31“ schwächt die Zuwächse bei den Standorten im Umfeld von Eisenstadt gegenüber Szenario 2 etwas ab, weist aber in diesem Szenario ein deutlich geringeres Potenzial (60% des Werts von Szenario 1) auf. Dieses Potenzial könnte durch den Verzicht auf Ausbaumaßnahmen in Schützen am Gebirge und Eisenstadt Bahnhof auf ein ähnliches Potenzial wie in Szenario 1 erhöht werden.

Für einen Standort im **Gewerbegebiet Kemeten** ergibt sich im Modell trotz der zusätzlichen Direktverbindungen nur ein geringes Potenzial. Gleiches gilt für einen potenziellen Standort im Bereich **Königsdorf/Eltendorf**. Die Errichtung dieses Standorts ergibt aber durch die Kombinationsmöglichkeit mit einer Park&Drive-Anlage durchaus Sinn.

2.4 POTENZIALE BIKE&RIDE

Die höchsten Bike&Ride-Potenziale finden sich im Nordburgenland, wo einwohnerstarke Städte und Ortschaften mit kompakten Siedlungsstrukturen begünstigend wirken. Zudem bündeln sich die Potenziale dort an den Bahnhaltstellen, während sich die grundsätzlich geringeren Potenziale im Süden auf eine Vielzahl an Bushaltstellen verteilen.

Bike&Ride Burgenland rechnerische Potenziale im Bestand

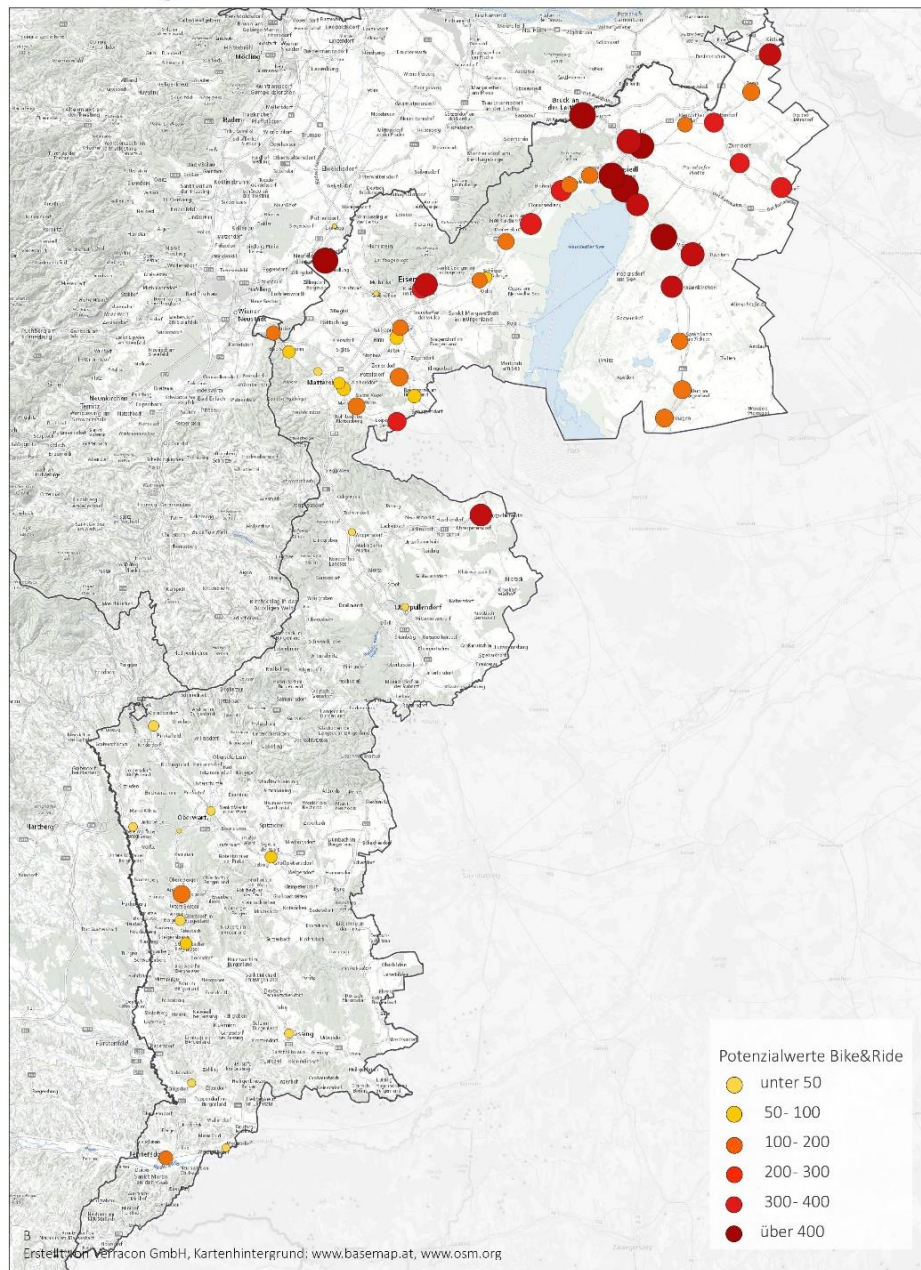


Abbildung 20: Potenziale für Bike&Ride

3 EMPFEHLUNGEN

Für die Weiterentwicklung der Park&Ride und Bike&Ride Angebote im Burgenland gibt es zwei grundlegende Handlungsfelder:

Qualitätsverbesserung

Die Erhebung hat gezeigt, dass die Qualität und Ausstattung der Park&Ride- und vielmehr noch der Bike&Ride-Angebote derzeit sehr unterschiedlich ist. Ziel sollte es sein, eine hochwertige und im ganzen Land einheitliche Ausstattung der Anlagen zu erreichen, die zu deren Benützung einlädt.

Ausbau-/Neubau

Dort wo bereits Kapazitätsgrenzen erreicht sind bzw. deren Erreichen absehbar ist, sollte es kurzfristig zu einem Ausbau kommen. Im Sinne einer vorausschauenden Entwicklung sollen mittelfristig aber auch jene Standorte nachfragegerecht ausgebaut werden, die aufgrund hoher Potenzialwerte bzw. durch geplante Angebotsänderungen im ÖV künftig eine stärkere Nutzung erwarten lassen. Im Bereich Bike&Ride gilt es in einem ersten Schritt, alle Anlagen mit Abstellmöglichkeiten auszustatten. Hierbei gibt es insbesondere bei den Park&Ride-Plätzen (Bus) im Mittel- und Südburgenland Nachholbedarf.

3.1 QUALITÄTSVERBESSERUNG DURCH AUSSTATTUNGSSTANDARDS

3.1.1 Kategorisierung

Nicht alle Ausstattungsmerkmale ergeben bei allen Anlagen unabhängig von Größe bzw. Nachfrage Sinn. Daher wird, wie in nachfolgenden Karten dargestellt, auf Basis der ermittelten Potenziale eine Kategorisierung der Anlagen vorgenommen². Für jede der vorgeschlagenen vier Kategorien werden aufeinander aufbauende Ausstattungsstandards festgelegt – von Basiskriterien, die alle Anlagen erfüllen sollten, hin zu Ausstattungen, die nur bei stark frequentierten Standorten Sinn ergeben.

Die Kategorisierung erfolgt aufgrund unterschiedlicher Potenziale getrennt für Park&Ride und Bike&Ride.

Park&Ride

Zwei Problemstellungen aus der Potenzialermittlung wurden bei der Kategorisierung der Standorte berücksichtigt:

- „Verbundstandorte“: Zuordnung zu Hauptstandort bei räumlicher Nähe und entsprechend niedrigere Kategorisierung des Nebenstandorts (rot markiert in nachfolgender Karte)

² Kategoriegrenzen P&R: Kat. I bei Potenzialwert unter 75, Kat. II bis 150, Kat. III bis 300, Kat. IV über 300; Bike&Ride: Kat. I unter 150, Kat. II bis 300, Kat. III bis 500, Kat. IV über 500

- Die empirisch festgestellte, niedrigere Potenzilausschöpfung bei reinen Busstandorten wurde mit einem Abschlagfaktor (0,5) in der Kategorisierung berücksichtigt

In die höchste Park&Ride-Kategorie fallen demnach die Standorte an den Bahnhöfen Bruck/Leitha, Parndorf Ort, Neusiedl am See, Mattersburg und Deutschkreutz. Die zweithöchste Kategorie weisen die Standorte Gattendorf, Kittsee, Neufeld, Müllendorf, Wulkaprodersdorf, Bad Sauerbrunn und Weppersdorf auf.

Park&Ride Burgenland Kategorisierung

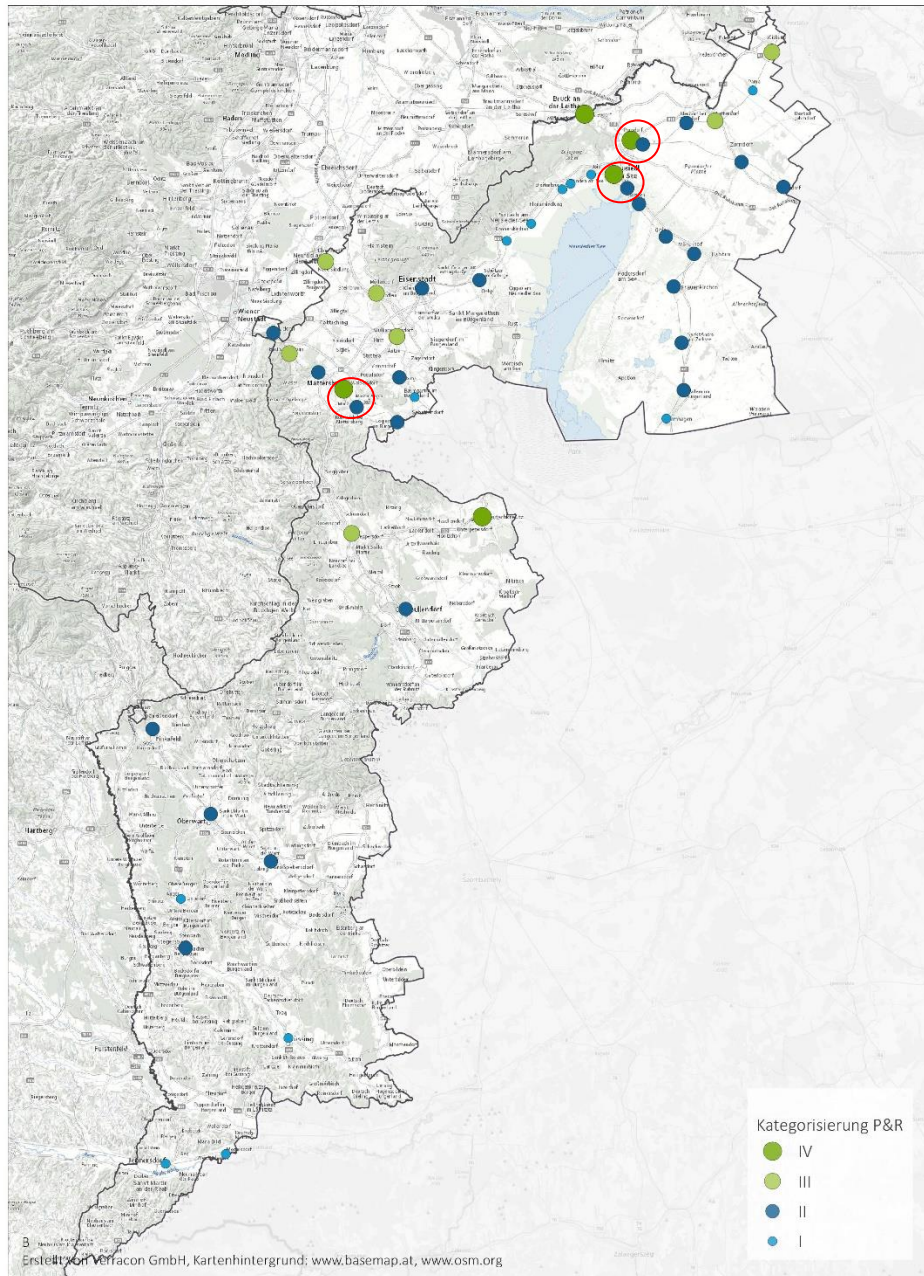


Abbildung 21: Kategorisierung der Park&Ride-Anlagen

Bike&Ride

Standorte der höchsten beiden Kategorien finden sich hauptsächlich im Bezirk Neusiedl (Bruckneudorf, Parndorf, Neusiedl am See, Gols, Frauenkirchen etc.) sowie bei Eisenstadt, Neufeld, Mattersburg und Deutschkreutz. Die Standorte im Süden sollten dennoch zumindest über ein Basisangebot für Radfahrerinnen und Radfahrer verfügen.

Bike&Ride Burgenland Kategorisierung

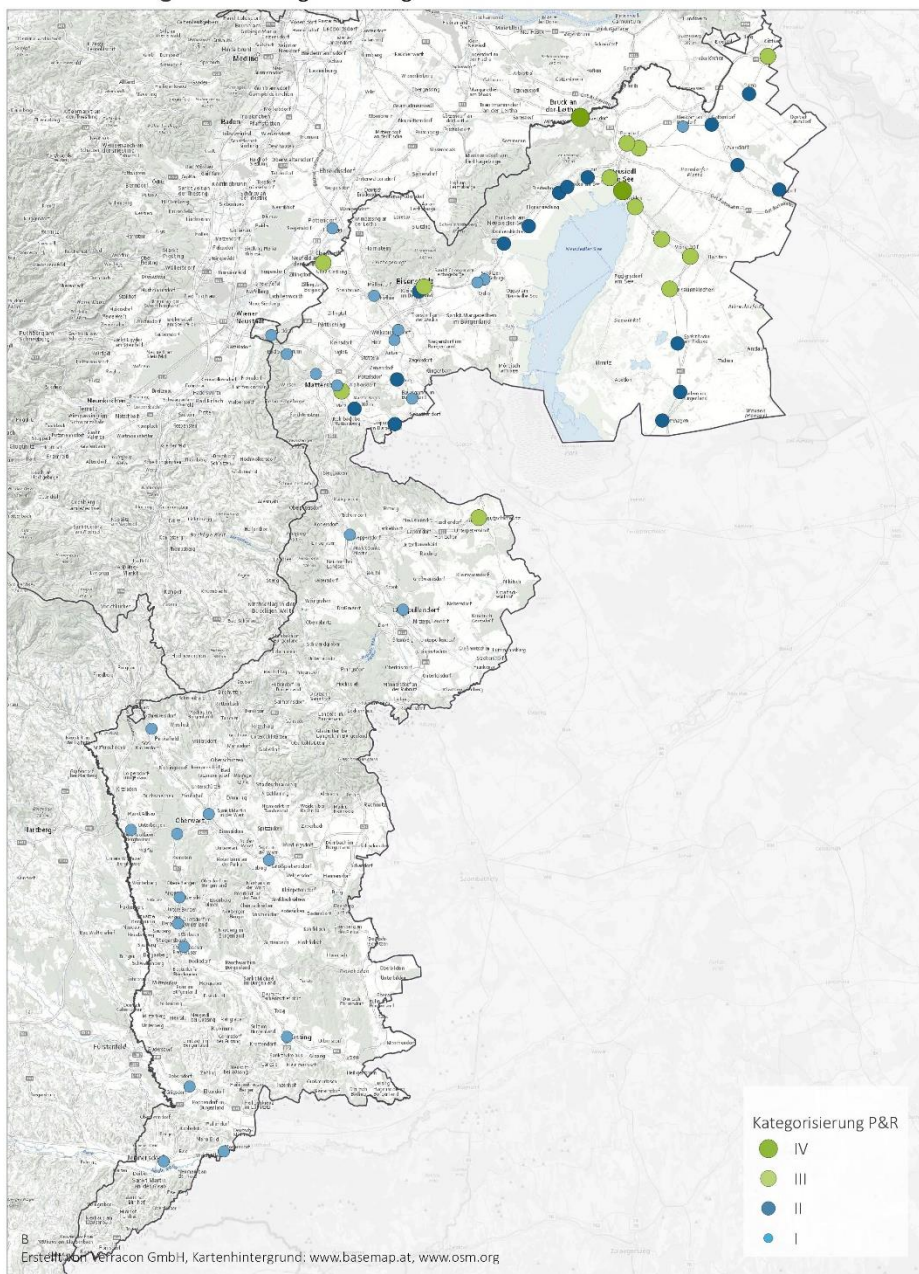


Abbildung 22: Kategorisierung der Bike&Ride-Anlagen

3.1.2 Festlegung von Ausstattungsstandards

Grundsätzliches Ziel muss das Erreichen einer einheitlichen Basisausstattung aller Anlagen sein. Zusatzangebote an potenzialstarken Standorten können die Anlagen weiter attraktiver machen.



Abbildung 23: Einheitslicher, attraktiver Zustand der Anlagen als Ziel

Dies sollte durch Einhaltung folgender Standards erreicht werden:

	Park&Ride	Bike&Ride
ab Kat. I	befestigte Stellplätze	Grundangebot an Stellplätzen mit Anlehnbügel
	Kennzeichnung als P&R/B&R-Anlage Nutzungsbedingungen Barrierefreiheit Beleuchtung (zumindest durch angrenzende Bahnsteig-/Straßenbeleuchtung) Abfalleimer (zumindest bei Bahnsteig/Haltestelle)	
ab Kat. II	Markierung der Stellplätze Abfalleimer direkt auf Anlage	Witterungsschutz der Stellplätze
	Wegweisung zur Anlage Eigenständige Beleuchtung der Anlage	
ab Kat. III	Zusatzangebote wie (nutzungs-kompatible ³) Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge Gesonderte Stellplätze für Motorräder	Zusatzangebote wie Bikeboxen, Reparaturset/Luftpumpe, Schließfächer
	Toiletten wünschenswert	
nur für Kat. IV	Erweiterte Zusatzangebote wie Snacks, Cafe möglich	Erweiterte Zusatzangebote wie Schließfächer mit Lademöglichkeit, Serviceangebote

Die bestehende Ausstattung wurde im Rahmen der Studie erhoben. Diese Erhebung sollte als Ausgangspunkt für Verbesserungsmaßnahmen dienen.

³ hinsichtlich längerer Nutzungsdauer

3.2 NEUBAU UND ERWEITERUNGEN

3.2.1 Park&Ride

Im Bereich der Park&Ride-Plätze weisen einige Standorte bereits heute eine Überlastung auf bzw. lässt eine sehr hohe Auslastung eine solche in Kürze erwarten. Diese Standorte sollten, soweit räumlich möglich, **kurzfristig** ausgebaut werden, um keine potenziellen ÖV-Nutzerinnen und Nutzer zu verlieren. Ist ein Ausbau etwa aufgrund nicht vorhandener Flächen nicht möglich, sollten alternative Angebote geschaffen werden. Dies könnten z.B. am Standort Stegersbach zusätzliche Bike&Ride-Stellplätze sein. Aber auch die Attraktivierung nahegelegener Alternativstandorte könnte eine Option darstellen.

Mittelfristig sollte im Sinne einer vorausschauenden Planung aber auch die Erweiterung von potenzialstarken Anlagen angegangen werden, noch ehe diese an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Auch bei der Planung von neuen oder geänderten ÖV-Angeboten sollte das Thema Park/Bike&Ride vorzeitig mitgedacht werden. Ein Beispiel hierfür ist etwa ein mögliches geändertes Haltemuster auf der Mattersburger Bahn, das am Standort Bad Sauerbrunn nahezu sicher zu erheblichen Kapazitätsproblemen führen würde.

Eine detaillierte Aufstellung inkl. möglicher Auswirkungen von Angebotsszenarien befindet sich im Anhang.

Park&Ride Burgenland Ausbaubedarf Park&Ride Anlagen

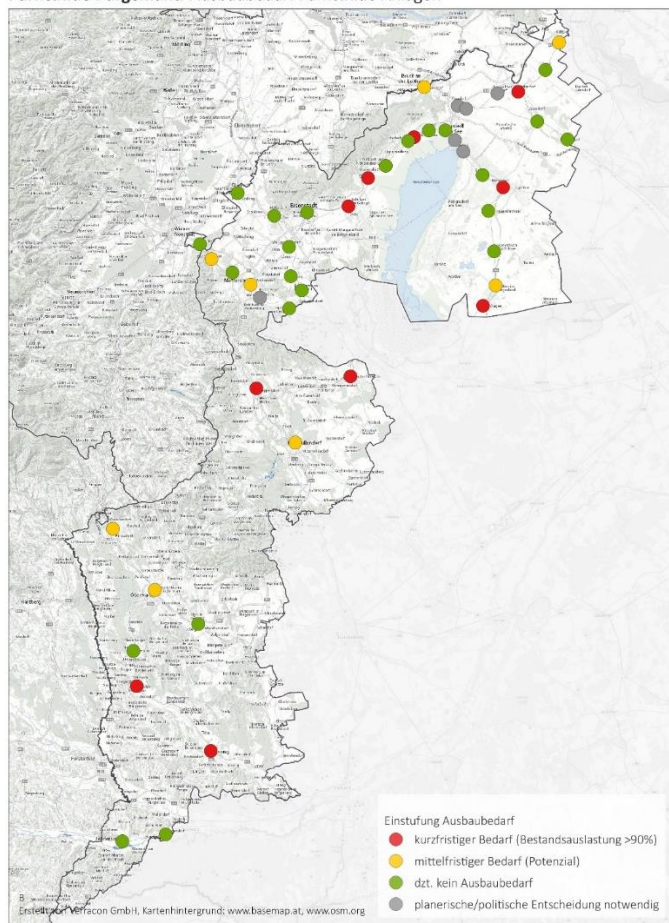


Abbildung 24: Kurz- und mittelfristiger Ausbaubedarf Park&Ride

3.2.2 Bike&Ride

Im Bereich Bike&Ride sind Kapazitätsprobleme bislang nur an wenigen Standorten Thema, vielmehr gilt es hier durch eine **Qualitätsverbesserung** die Burgenländerinnen und Burgenländer zu einer Nutzung der Angebote zu motivieren. Gerade sichere Abstellanlagen (Rad mit Rahmen verschließbar bzw. Radboxen) könnten zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer bringen.

Was jedenfalls bei allen Standorten mitgedacht werden muss, ist eine **sichere und attraktive Radinfrastruktur auf den Zulaufstrecken** zur Anlage. Für die Regionen um die Bezirksvororte wurde dies im Rahmen der Erstellung der Radbasisnetze flächendeckend evaluiert. Hier gilt es nun die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen voranzutreiben.

Es sollten alle Standorte mit potenziellen Nutzerinnen und Nutzern im Radeinzugsbereich auch mit Abstellmöglichkeiten ausgestattet sein. Daher wird die **Neuerichtung** von Radabstellanlagen insbesondere bei den bestehenden Bus-P&R-Anlagen im Mittel- und Südburgenland (z.B. Weppersdorf, Oberwart, Güssing, Stegersbach, Litzelsdorf) empfohlen.

Eine **Erweiterung** ist vorrangig in Parndorf notwendig. Frauenkirchen und Wallern weisen bereits eine hohe Auslastung auf und lassen baldigen Ausbaubedarf erkennen. Standorte wie Jois, Schützen Bahnhof, Wulkaprodersdorf Haltestelle oder Eisenstadt Schule lassen aufgrund ihres Potenzials bei

einer Qualitätsverbesserung der Anlagen auch einen Nachfragezuwachs und somit höheren Stellplatzbedarf als im Bestand erwarten.

3.2.3 Park&Drive

Die Erhebung hat bei den Park&Drive Anlagen **keinen kurzfristigen Erweiterungsbedarf** gegeben.

Aufgrund der vielschichtigen Einflussfaktoren der Park&Drive-Nutzung (wie z.B. Arbeitszeiten/Schichtzeiten etc.) ist rechnerisch keine belastbare Potenzialermittlung möglich. Daher muss hinsichtlich der Überlegungen für neue P&D-Standorte eine planerische Entscheidung getroffen werden.

Die Betrachtung der bestehenden Standorte zeigt eine gute Abdeckung im Mittelburgenland, wo hingegen im Nordburgenland keine Anlagen vorhanden sind. Dies ist durch das Vorhandensein eines sehr guten ÖV-Angebots mit entsprechenden Park&Ride-Anlagen begründbar. Dennoch zeigt etwa ein informell entstandener Park&Drive Platz bei der A4 Anschlussstelle **Mönchhof**, dass ein gewisser Bedarf vorhanden ist. Dieser Platz erscheint auch aus planerischer Sicht grundsätzlich als geeigneter Standort, ist er doch sowohl aus dem Seewinkel als auch den nördlich der Autobahn gelegenen Gemeinden gut erreichbar. Somit spräche aus fachlicher Sicht nichts gegen die Schaffung einer Park&Drive-Anlage in diesem Bereich auch wenn kein zwingender Bedarf gegeben ist.

Im Südburgenland bietet sich durch den Bau der S7 die Schaffung einer Park&Drive-Anlage an. Diese sollte bei Einrichtung der angedachten Busschnelllinien nach Graz im Optimalfall mit einer Park&Ride-Anlage kombiniert werden. Daher erscheint nach derzeitigem Planungsstand und unter Berücksichtigung einer ebenfalls angedachten Park&Ride Anlage in Fürstenfeld ein Standort im Bereich der Anschlussstelle bei **Eltendorf/Königsdorf** am besten geeignet. Die Anschlussstelle nördlich von Rudersdorf ist hingegen weniger geeignet, da eine Busanbindung nach derzeitigem Planungsstand hier nicht möglich wäre.

4 ANHANG

4.1 AUSBAUBEDARF PARK&RIDE

P&R-Standort	Kat.	Ausbaubedarf Bewertung	zusätzl. Stellplatzbedarf nach Potenzialmodell ca.	geänderter Ausbaubedarf Szenario 1	geänderter Ausbaubedarf Szenario 2	geänderter Ausbaubedarf Szenario 3
Bad Sauerbrunn Bahnhof	III	mittelfristig	30-40	geringerer Ausbaubedarf	stark erhöhter Ausbaubedarf	stark erhöhter Ausbaubedarf
Baumgarten-Schattendorf Bf	I	nein				
Breitenbrunn Bahnhof	I	nein				
Bruck/Leitha Bahnhof	IV	mittelfristig	Abschätzung Potential NÖ notwendig			
Deutschkreutz Bahnhof	IV	kurzfristig	30-40			
Donnerskirchen Bahnhof	I	kurzfristig	10-20		erhöhter Ausbaubedarf	erhöhter Ausbaubedarf
Draßburg Bahnhof	II	nein				
Eisenstadt Bahnhof	II	nein			moderater Ausbaubedarf	eventuell Ausbaubedarf
Frauenkirchen Bahnhof	II	nein				
Gattendorf Bahnhof	III	kurzfristig	50-60		leicht erhöhter Ausbaubedarf	leicht erhöhter Ausbaubedarf
Gols Bahnhof	II	nein				
Güssing Lagerhaus	I	kurzfristig	10-20		erhöhter Ausbaubedarf	
Jabing P+R Großpetersdorf	II	nein				
Jennersdorf Bahnhof	I	nein				
Jois Bahnhof	I	nein				
Kittsee Bahnhof	III	mittelfristig	40-50		leicht erhöhter Ausbaubedarf	leicht erhöhter Ausbaubedarf
Litzelsdorf P+R	I	nein	-			
Loipersbach-Schattendorf Bhf.	II	nein				
Marz-Rohrbach Bahnhof	II	ges. Entscheidung			erheblicher Potenzialrückgang	erheblicher Potenzialrückgang
Mattersburg Bahnhof	IV	mittelfristig	100-110	geringerer Ausbaubedarf		
Mogersdorf Bahnhof	I	nein				
Mönchhof-Halbturm Bahnhof	II	kurzfristig	10-20		leicht erhöhter Ausbaubedarf	leicht erhöhter Ausbaubedarf
Müllendorf Bahnhof	III	nein				
Neudorf bei Parndorf Bahnhof	II	ges. Entscheidung				
Neudörfel Bahnhof	II	nein				
Neufeld an der Leitha Bahnhof	III	nein				
Neusiedl am See Bad Bahnhof	II	ges. Entscheidung				
Neusiedl am See Bahnhof	IV	nein				
Nickelsdorf Bahnhof	II	nein				
Oberpullend Wiener Str. 26/27	II	mittelfristig	20-30			
Oberwart P+R	II	mittelfristig	50-60			
Pama Bahnhof	I	nein				
Pamhagen Bahnhof	I	kurzfristig	Nutzung Rübenplatz?		leicht erhöhter Mehrbedarf	leicht erhöhter Mehrbedarf
Parndorf Bahnhof	II	ges. Entscheidung				
Parndorf Ort Bahnhof	IV	ges. Entscheidung	Entscheidung Lenkungseffekte			
Pinkafeld P+R	II	mittelfristig	30-40			
Purbach am Neusiedler See Bf.	I	nein			eventuell Ausbaubedarf	eventuell Ausbaubedarf
Schützen am Gebirge Bahnhof	II	kurzfristig	20-30		erhöhter Ausbaubedarf	leicht erhöhter Ausbaubedarf
St. Andrä am Zicksee Bahnhof	II	nein				
Stegersbach P+R/Hauptplatz	II	kurzfristig	10-20	geringerer Ausbaubedarf		geringerer Ausbaubedarf
Wallern im Burgenland Bf	II	mittelfristig	30-40		leicht erhöhter Ausbaubedarf	leicht erhöhter Ausbaubedarf
Weiden am See Bahnhof	II	ges. Entscheidung				
Weppersdorf Busbahnhof/P+R	III	kurzfristig	80-90			
Wiesen-Sigleß Bahnhof	II	nein				
Winden am See Bahnhof	I	kurzfristig	10-20		leicht erhöhter Ausbaubedarf	leicht erhöhter Ausbaubedarf
Wulkaprodersdorf Bahnhof	III	nein				
Zurndorf Bahnhof	II	nein				

4.2 AUSBAUBEDARF BIKE&RIDE

Standort	Kat.	Neuerrichtung/Erweiterung			Qualitätsverbesserung		
		Neuerrichtung	Erweiterung	Zeithorizont Neubau/ Erweiterung	Anlehnbügel	Witterungsschutz	Zusatzangebote
Bad Neusiedl am See	IV		X	zu entscheiden	X	X	
Bad Sauerbrunn	I				X	X	
Baumgarten-Schattendorf	I						
Breitenbrunn	II		10-20	mittelfristig			
Bruck/Leitha	IV			mittelfristig Erweiterung Nordteil			X
Donnerskirchen	II						
Draßburg	II						
Eisenstadt Bhf.	II						
Eisenstadt Schule	III		20-30	kurzfristig		X	X
Frauenkirchen	III		20	kurzfristig			X
Gattendorf	II						
Gols	III				X		X
Großpetersdorf	I	10-20		mittelfristig			
Güssing	I	10-20		kurzfristig			
Jennersdorf	I						
Jois	II		10-20	kurzfristig	X	X	
Kittsee	III						X
Litzelsdorf	I	10-20		kurzfristig			
Loipersbach-Schattendorf	II					X	
Markt Allhau	I						
Marz-Rohrbach	II		10-20	mittelfristig		X	
Mattersburg Bhf.	III						X
Mattersburg Nord	I						
Mogersdorf	I				X	X	
Mönchhof-Halbturn	III		20	mittelfristig	X		X
Müllendorf	I						
Neudorf	I						
Neudörf	I				X	X	
Neufeld ad Leitha	III						X
Neusiedl am See	III						
Nickelsdorf	II		10-20	kurzfristig			
Oberpullendorf	I			ggf. zentrumsnäher			
Oberwart	I	10-20		kurzfristig			
Pama	II						
Pamhagen	II						
Parndorf	III		40	mittelfristig	X		X
Parndorf Ort	III		30	kurzfristig			X
Pinkafeld	I	10		kurzfristig			
Purbach	II						
Schützen Bhf.	I		10-20	kurzfristig	X	X	
Schützen Haltest.	I				X	X	
St. Andrä am Zicksee	II						
Stegersbach	I	10-20		kurzfristig			
Wallern	II		20	kurzfristig			
Weiden am See	III		10-20	mittelfristig			X
Weppersdorf	I	10-20		kurzfristig			
Wiesen-Sigleß	I						
Winden	II		10-20	mittelfristig	X	X	
Wulkaprodersdorf	I						
Wulkaprodersdorf Haltest.	I		10-20	kurzfristig	X	X	
Zurndorf	II				X		

4.3 ERHEBUNGSBOGEN

ERHEBUNGSBOGEN P&R-ANLAGEN BURGENLAND

Anlage: _____ Datum: _____ Uhrzeit: _____

Witterung/Temperatur ca. : _____

PKW

Stellplätze (gesamt/belegt): _____ zusätzliche illegale Parker: _____

Stellplätze im öffentlichen Raum (gleiche Distanz wie P&R): belegt: _____ frei: _____

Fremdnutzung/Nutzungskonkurrenz: _____

Behindertenstellplätze (gesamt/belegt): _____ Frauenparkplätze (gesamt/belegt): _____

Barrierefreier Zugang zur Haltestelle/Bahnsteig Distanz zur Haltestelle: _____**Fahrrad**

Stellplätze überdacht (gesamt/belegt): _____ Art der Abstellanlage: _____

Stellplätze ohne Dach (gesamt/belegt): _____ Art der Abstellanlage: _____

Verparkungen: _____ Positionierung: _____

Moped/Motorräder

Stellplätze überdacht (gesamt/belegt): _____ Stellplätze ohne Dach (gesamt/belegt): _____

AusstattungBeschilderung: Kennzeichnung P&R Hinweis „nur für Bahnnutzer“ oder dgl. Beschilderung zur Anlage Beschilderung ab der Anlage Welche: _____Belag: Asphalt Schotter/Kies Erde/Wiese Markierte Stellplätze Beleuchtung vorhanden Mängel? _____Schließfächer bei Radabstellanlage Bikeboxen Anzahl: _____

Sonstige Serviceeinrichtungen für RadfahrerInnen: _____

Leihrad Station: Anbieter _____ Anzahl Stellplätze/Räder _____

Videoüberwachung Notrufleinrichtung Ladestation E-Autos Anzahl _____Geschützter/überdachter Wartebereich Info-Monitor Abfallbehälter

Sonstige Ausstattung _____

AnbindungSicherer Fußweg: Radinfrastruktur.

Ausfahrtsituation: _____

Zugangssituation zum Bahnsteig: _____

ZustandBaulicher Zustand – gut zufriedenstellend mangelhaft Mangel: _____Zustand Radabstellanlagen – gut zufriedenstellend mangelhaft Mangel: _____Sauberkeit – gut zufriedenstellend mangelhaft Mangel: _____

Kennzeichenerhebung Auf Rückseite – Summe der KFZ je Bezirk (Ausland auch)

4.4 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Gesamtwerte Stellplatzanzahl und Auslastung (PKW und Fahrrad).....	4
Abbildung 2: Starke Auslastungsunterschiede bei den Bike&Ride-Anlagen.....	5
Abbildung 3: Auslastung der PKW-Stellplätze – Gesamtüberblick Burgenland (P&R und P&D).....	6
Abbildung 4: Auslastung der PKW-Stellplätze – Detailbetrachtung Nordburgenland (P&R und P&D)	7
Abbildung 5: Auslastung der PKW-Stellplätze – Detailbetrachtung Mittel- und Südburgenland (P&R und P&D).....	8
Abbildung 6: Auslastung der Fahrrad-Stellplätze – Burgenland Gesamtüberblick.....	9
Abbildung 7: Auslastung der Fahrrad-Stellplätze – Detailbetrachtung Nordburgenland.....	10
Abbildung 8: Auslastung der Fahrrad-Stellplätze – Detailbetrachtung Mittel- und Südburgenland.....	11
Abbildung 9: Zulassungs(bundes)land der erhobenen PKW.....	12
Abbildung 10: Anteil nicht im Burgenland zugelassener PKW.....	13
Abbildung 13: Schlechtere Platzausnutzung bei P&R-Anlagen ohne Stellplatzmarkierung.....	14
Abbildung 11: Erhebliche Qualitätsunterschiede bei den Bike&Ride-Stellplätzen.....	16
Abbildung 12: Zusatzangebote – Schließfächer am Bahnhof Neusiedl/See, Bike-Boxen am Bhf. Breitenbrunn.....	16
Abbildung 14: P&D Pinkafeld – keine Beleuchtung (und schlechter Allgemeinzustand).....	17
Abbildung 15: Kennzeichnung der Anlage inkl. Nutzungsbedingungen (Bsp. Donnerskirchen).....	17
Abbildung 16: Potenzielle P&R (Bestand).....	19
Abbildung 17: Szenario 1 – Potenzialveränderungen.....	21
Abbildung 18: Szenario 2 – Potenzialveränderungen.....	23
Abbildung 19: Szenario 3 – Potenzialveränderungen.....	24
Abbildung 20: Potenzielle für Bike&Ride.....	25
Abbildung 21: Kategorisierung der Park&Ride-Anlagen.....	27
Abbildung 22: Kategorisierung der Bike&Ride-Anlagen.....	28
Abbildung 23: Einheitlicher, attraktiver Zustand der Anlagen als Ziel.....	29
Abbildung 24: Kurz- und mittelfristiger Ausbaubedarf Park&Ride.....	31