



DIPLOMARBEIT

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten und der Bahnhof Tullnerfeld –
ein Motor für Wohnsiedlungsentwicklung?

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades einer

Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Bardo Hörl

E280-05

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung | MOVE

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Lena Lämmermayer, BSc

01541968

Wien, am 16.10.2023

Zusammenfassung

Als in den 1990er Jahren vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Auftrag zur Planung einer Hochleistungstrecke im Raum Wien – St. Pölten erteilt wurde, war auch die Idee eines Bahnhofs Tullnerfeld, fernab jeder städtischen Infrastruktur, ein Bestandteil davon. Wie mittlerweile sichtbar ist, erfuhr die Region Tullnerfeld durch den Verkehrsinfrastrukturausbau, welcher mit Fahrplanwechsel 2012/2013 am 09. Dezember 2012 in Betrieb gegangen ist, Änderungen in ihren Strukturen. Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, räumliche Auswirkungen und Veränderungen durch den Bau und die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und den Bahnhof Tullnerfeld am Beispiel von drei konkreten Gemeinden im Tullnerfeld zu untersuchen, um anschließend die Frage zu beantworten, ob Menschen aufgrund einer Anbindung an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit vieler Orte ihren Wohnsitz in die Region rund um den Bahnhof Tullnerfeld verlegen. Mittels einer umfangreichen Literaturrecherche, einer quantitativen sowie einer qualitativen Analyse wird gezeigt, dass eine attraktive Verkehrsanbindung ein Motor für Bevölkerungszuwanderung und Wohnsiedlungsentwicklung sein kann.

Abstract

When, in the 1990s, the Federal Ministry of Public Economy and Transport commissioned the planning of a high-speed railway in the Vienna - St. Pölten region, the idea of a train station called Tullnerfeld, far away from any urban infrastructure, was also part of it. As is now visible, the Tullnerfeld region underwent changes in its structures as a result of the transport infrastructure expansion, which went into operation with the timetable change 2012/2013 on 09 December 2012. The aim of this study is to investigate the spatial effects and changes caused by the construction and commissioning of the new Vienna – St. Pölten railway line and the Tullnerfeld train station using the example of three specific municipalities in the Tullnerfeld region in order to subsequently answer the research question of whether people relocate to the region around the Tullnerfeld train station due to a connection to the high-level rail network and the associated improved accessibility of many places. By means of an extensive literature research, a quantitative as well as a qualitative analysis, it is shown that an attractive transport connection can be an engine for population migration and residential development.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides Statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus fremden Quellen übernommenen Gedanken, direkt oder indirekt, sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Ort, Datum

Unterschrift

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich in erster Linie bei meiner Familie und all jenen Menschen bedanken, die mich im Laufe des Studiums begleitet und unterstützt haben.

Ein ganz besonderer Dank geht an Herrn Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Bardo Hörl für die ausgezeichnete und kompetente Betreuung während des gesamten Erstellungsprozesses dieser Arbeit.

Weiterer Dank gilt meinen Interviewpartnern Bernhard Heintl, Leopold Figl und Georg Hagl, die sich für die Beantwortung meiner Fragen Zeit genommen haben.

Darüber hinaus möchte ich mich bei meinem Kollegen Bernhard Poimer (ÖBB-Infrastruktur AG), der mich auf das Thema dieser Arbeit aufmerksam gemacht hat, bedanken.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1. Ausgangssituation/Motivation/Zielsetzung	1
1.2. Forschungsfrage	1
1.3. These als Untersuchungsgrundlage	2
1.4. Methodik	2
1.5. Aufbau der Arbeit	2
2. Wohnen, Wohnstandortwahl und der Einfluss des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf die Wohnsiedlungsentwicklung	5
2.1. Funktion des Wohnens.....	5
2.2. Faktoren der Wohnstandortwahl.....	6
2.3. Raumwirksamkeiten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr	7
2.3.1. Forschungsproblematik	7
2.3.2. Veränderung der Raum- und Siedlungsstruktur.....	8
2.3.2.1. Raumschrumpfung	8
2.3.2.2. Ausdehnung der Ballungsräume	10
2.3.2.3. Impulse für die Regionalentwicklung	12
2.3.2.4. Beeinflussung der Zentralitätsstruktur	13
2.3.3. Veränderung der Verkehrsstruktur und der Erreichbarkeit.....	14
2.3.3.1. Verbesserung des intermodalen Verkehrs.....	14
2.3.3.2. Veränderung der Nachfrage im Verkehr.....	15
2.3.3.3. Veränderung im Straßenverkehr	16
2.4. Beispiele für Raumwirksamkeiten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr.....	16
2.4.1. Raumstruktureffekte am Beispiel des japanischen Shinkansen-System.....	17
2.4.1.1. Beeinflussung der Zentralitätsstruktur	17
2.4.1.2. Ausdehnung der Ballungsräume	17
2.4.1.3. Flächennutzungseffekte im Trassen- und Haltepunktbereich	18

2.4.2.	Impulse für die Wohnsiedlungsentwicklung am Beispiel der ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg entlang der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main für Wohnsiedlungsentwicklung	19
3.	Raum- und Siedlungsstruktur der Region Tullnerfeld	22
3.1.	Die Region Tullnerfeld im Portrait.....	22
3.1.1.	Charakteristik	22
3.1.2.	Verteilung der Bevölkerung	25
3.1.2.1.	Bevölkerungsentwicklung.....	25
3.1.2.2.	Bevölkerungsdichte.....	26
3.1.2.3.	Altersverteilung	27
3.1.2.4.	Haushalte.....	28
3.1.2.5.	Wanderungsbewegungen	29
3.1.3.	Ökonomische Struktur.....	30
3.1.3.1.	Erwerbsstatus der Bevölkerung.....	31
3.1.3.2.	Erwerbstätigkeit nach Wirtschaftszweigen.....	31
3.1.3.3.	Arbeitsstätten	33
3.1.3.4.	Pendelbewegungen	33
3.1.3.5.	Bodenpreise.....	34
3.1.4.	Infrastruktur – Verkehr.....	35
3.1.4.1.	Motorisierter Individualverkehr	35
3.1.4.2.	Nicht Motorisierter Individualverkehr	36
3.1.4.3.	Öffentlicher Verkehr	38
3.1.5.	Infrastruktur – Soziales.....	42
3.1.5.1.	Gesundheit und Soziales	42
3.1.5.2.	Bildung.....	42
3.1.5.3.	Freizeit und Erholung	43
3.2.	Einordnung der Region Tullnerfeld zu einer Raumtypologie	43
3.3.	Raumbestimmende Faktoren der Region Tullnerfeld.....	45
3.4.	Das Tullnerfeld als potenzieller Wohnraum	47
4.	Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten und der Bahnhof Tullnerfeld	49

4.1.	Die Entwicklung der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhof Tullnerfelds	49
4.1.1.	Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten	49
4.1.2.	Der Bahnhof Tullnerfeld als zentraler Verkehrsknotenpunkt	54
4.2.	Erreichbarkeitsveränderungen durch den Verkehrsinfrastrukturausbau	59
5.	Die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und der Bahnhof Tullnerfeld als Motor für Wohnsiedlungsentwicklung?	77
5.1.	Räumliche Wirkungen am Beispiel der Untersuchungsgemeinden	78
5.1.1.	Marktgemeinde Michelhausen	78
5.1.1.1.	Veränderung der Bevölkerungszahl	78
5.1.1.2.	Veränderung der Altersverteilung	79
5.1.1.3.	Veränderung der Haushalte	79
5.1.1.4.	Veränderung der Wanderungsbewegungen	80
5.1.1.5.	Veränderung der Arbeitsstätten	80
5.1.1.6.	Veränderung der Pendelbewegungen	80
5.1.1.7.	Veränderung der Bodenpreise	81
5.1.2.	Marktgemeinde Langenrohr	82
5.1.2.1.	Veränderung der Bevölkerungszahl	82
5.1.2.2.	Veränderung der Altersverteilung	82
5.1.2.3.	Veränderung der Haushalte	83
5.1.2.4.	Veränderung der Wanderungsbewegungen	83
5.1.2.5.	Veränderung der Arbeitsstätten	84
5.1.2.6.	Veränderung der Pendelbewegungen	84
5.1.2.7.	Veränderung der Bodenpreise	84
5.1.3.	Marktgemeinde Judenau-Baumgarten	85
5.1.3.1.	Veränderung der Bevölkerungszahl	85
5.1.3.2.	Veränderung der Altersverteilung	86
5.1.3.3.	Veränderung der Haushalte	86
5.1.3.4.	Veränderung der Wanderungsbewegungen	87
5.1.3.5.	Veränderung der Arbeitsstätten	87

5.1.3.6.	Veränderung der Pendelbewegungen	87
5.1.3.7.	Veränderung der Bodenpreise	88
5.1.4.	Fazit	88
5.2.	Empirische Erhebung – Leitfadengestützte Expert:inneninterviews	90
5.2.1.	Methodik	91
5.2.1.1.	Auswahl der Methode.....	91
5.2.1.2.	Auswahl der Expert:innen	91
5.2.1.3.	Interviewleitfaden	92
5.2.1.4.	Datenauswertung	93
5.2.2.	Interviewauswertung	93
5.2.2.1.	Einstiegsfragen	93
5.2.2.2.	Position der Gemeinde.....	94
5.2.2.3.	Position der Zugewanderten.....	96
5.2.2.4.	Abschätzung/Beurteilung/Bewertung der Wohnsiedlungsentwicklung	97
5.2.3.	Fazit	99
6.	Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen.....	101
	Literaturverzeichnis	107
	Grundlagendaten für Kartendarstellungen	118
	Abbildungsverzeichnis.....	120
	Tabellenverzeichnis.....	122
	Abkürzungsverzeichnis.....	128
	Anhang.....	129
A.	Übersicht der Expert:innen.....	129
B.	Interviewleitfaden.....	130
C.	Transkriptionen der Interviews mit ausgewählten Experten.....	132
C.1.	Transkript der Marktgemeinde Michelhausen	132
C.2.	Transkript der Marktgemeinde Langenrohr.....	141
C.3.	Transkript der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten.....	148
D.	Datengrundlage.....	154
D.1.	Altersverteilung in der Region Tullnerfeld	155

D.2.	Anzahl Privathaushalte in der Region Tullnerfeld	155
D.3.	Größe der Privathaushalte in der Region Tullnerfeld	156
D.4.	Anzahl Einfamilienhaushalte, Zwei- oder Mehrfamilien und Nichthaushalte in der Region Tullnerfeld	156
D.5.	Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt) in der Region Tullnerfeld 157	
D.6.	Wanderungsbewegungen in der Region Tullnerfeld	157
D.7.	Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld	158
D.8.	Erwerbspersonen/Nicht-Erwerbspersonen in der Region Tullnerfeld	158
D.9.	Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit	159
D.10.	Pendelbewegungen in der Region Tullnerfeld	159
D.11.	Grundstückspreisübersicht in der Region Tullnerfeld	160
D.12.	Reisezeitberechnungen – vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Pkw/Bahn (Park & Ride)	161
D.13.	Reisezeitberechnungen – nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Pkw/Bahn (Park & Ride)	162
D.14.	Reisezeitberechnungen – nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr)	163

1. Einleitung

1.1. Ausgangssituation/Motivation/Zielsetzung

Im Dezember 2012 wurde die Neubaustrecke Wien – St. Pölten in Betrieb genommen, eine Hochleistungsstrecke, welche die Bundeshauptstadt Wien mit der niederösterreichischen Landeshauptstadt St. Pölten verbindet. Für Bewohner:innen aus der Region Tullnerfeld begann durch die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke eine neue Zeitrechnung – in nur 25 Minuten Fahrzeit gelangen sie nunmehr von St. Pölten nach Wien. Auch für Reisende Richtung Salzburg stellt diese Strecke eine bedeutende Verkehrsader dar – mit Geschwindigkeiten bis zu 230km/h wird die Fahrzeit in den Westen Österreichs drastisch verkürzt. Mit einer Fahrzeit von rund 2 Stunden 15 Minuten von Wien via Linz nach Salzburg hat die Bahn das Auto erstmals übertroffen.

Gleichzeitig mit der neu errichteten Hochleistungsstrecke wurde der im mittleren Streckenabschnitt gelegene Überhol- und Regionalbahnhof Tullnerfeld in Betrieb genommen. Mit dem Bau des Bahnhofs wurde ein zentraler Verkehrsknotenpunkt für den Personennah- und Fernverkehr geschaffen. Büroflächen für Unternehmen sowie Nahversorgungsmöglichkeiten und andere Infrastruktureinrichtungen attraktivieren den Bahnhof und sein Umfeld.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit soll untersucht und Aussagen dazu getroffen werden, welche räumlichen Auswirkungen und Veränderungen in Bezug auf das Wohnen die Errichtung der Neubaustrecke Wien – St. Pölten für die Region Tullnerfeld am Beispiel dreier ausgewählter Gemeinden in der Region mit sich bringt und welche besondere Rolle der Bahnhof Tullnerfeld, welcher im Zuge dessen gebaut wurde, spielt. Durch den Bahnhof Tullnerfeld ist die Bevölkerung aus der Region an das hochrangige Schienennetz (Westbahnstrecke) angebunden. Eine damit verbundene schnelle Erreichbarkeit von Arbeitsplatz und Ausbildungsstätte ist die Folge und möglicherweise ein entscheidender Einflussfaktor für die Wohnstandortwahl des Menschen. Möglicherweise werden durch diese attraktive Verkehrsanbindung Impulse für den Menschen gesetzt, sich in der Region anzusiedeln und das Tullnerfeld als Wohnraum zu nutzen.

1.2. Forschungsfrage

Um für die in Kapitel 1.1. vorgestellte Thematik Aussagen treffen zu können, soll im Zuge dieser Arbeit folgende Fragestellung näher untersucht und behandelt werden:

Entscheiden Menschen aufgrund einer Anbindung an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit, ihren Wohnsitz in die Region rund um den Bahnhof Tullnerfeld zu verlegen?

1.3. These als Untersuchungsgrundlage

Die Untersuchungsgrundlage der Diplomarbeit wird von folgender These untermauert:

Eine attraktive Verkehrsanbindung kann ein Motor für Bevölkerungszuwanderung und Wohnsiedlungsentwicklung sein.

1.4. Methodik

Um die Fragestellung der gegenständlichen Arbeit beantworten zu können, soll sowohl mittels Literaturrecherche als auch einer qualitativen empirischen Methode gearbeitet werden.

Der erste Teil der Arbeit, welcher zur Gänze die Kapitel zwei bis vier, sowie Kapitel fünf zur Hälfte umfasst, wird theoretisch abgewickelt. Basis dafür bildet eine umfangreiche Literaturrecherche. Dazu werden unter anderem Fachbücher, Fachartikel sowie quantitative Statistiken zur Bearbeitung herangezogen.

Der zweite empirische Teil basiert auf der Durchführung von qualitativen Interviews mit Experten. Auf Basis der Erkenntnisse aus der Literaturrecherche werden für die empirische Erhebung mehrere, genau definierte Fragen formuliert, welche untergliedert in einzelne Themenblöcke, in einen Leitfaden integriert werden. Für die Erhebung werden drei Experten aufgrund ihrer Fachexpertise ausgewählt. Die Experten stehen in ihrer Funktion repräsentativ für die Bevölkerung der Region Tullnerfeld. Sie vertreten die Interessen der Bevölkerung und wirken maßvoll bei der Gestaltung der Region mit. Die Durchführung und Aufnahmen der Interviews werden mit den Experten eins und zwei in Form eines persönlichen Gesprächs abgewickelt. Bei Experte drei wird das Gespräch über die online Kommunikationsplattform Microsoft (MS) Teams abgewickelt.

Der dritte Teil der Arbeit bildet eine Zusammenfassung der Ergebnisse aus Teil eins und zwei und schließt mit einer kritischen Reflexion der Arbeit ab.

1.5. Aufbau der Arbeit

Zu Beginn der Arbeit wird einleitend das zu behandelnde Thema vorgestellt sowie die Zielsetzung präsentiert. Neben der Forschungsfrage wird auch auf die Hypothese, welche die Untersuchungsgrundlage der Arbeit darstellt, und auf die methodische Vorgehensweise Bezug genommen.

Im zweiten Kapitel der gegenständlichen Arbeit werden allgemeine Grundlagen des Wohnens und der Wohnstandortwahl beschrieben. Thematisiert werden die Definition des Wohnens sowie Faktoren, welche die Wohnstandortwahl von Menschen beeinflussen können. Weiters wird auf räumliche Auswirkungen des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf die Wohnsiedlungsentwicklung Bezug genommen. Ebenso wird auf Veränderungen der Raum- und Siedlungsstruktur sowie der Verkehrsstruktur auf Basis von Fachliteratur

eingegangen. Zusätzlich soll am Beispiel des japanischen Shinkansen-Hochgeschwindigkeitssystem gezeigt werden, dass Hochgeschwindigkeitsstrecken in einem längeren Betrachtungszeitraum räumliche Auswirkungen nachgewiesen werden können. Auch wird mittels einer Beobachtung der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln nach Rhein/Main, basierend auf einer Diplomarbeit der Universität Trier (Deutschland), gezeigt, dass Bahnhöfe entlang einer Hochgeschwindigkeitsstrecke die Raumstruktur einer Region beeinflussen und als Impulsgeber für die Wohnstandortwahl von Menschen gelten können.

Das dritte Kapitel umfasst eine Beschreibung der Region Tullnerfeld. Ein Portrait der Region soll die vorhandene Raum- und Siedlungsstruktur im groben Untersuchungsraum abbilden und die Region Tullnerfeld als potenziellen Wohnraum hervorheben.

Das vierte Kapitel beschreibt die Entwicklungsgeschichte(n) der Neubaustrecke Wien – St. Pölten sowie die des Bahnhof Tullnerfelds. Weiters werden in diesem Kapitel Veränderungen seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau vor allem in Hinblick auf die Erreichbarkeit, welche als ein entscheidender Faktor der Wohnstandortwahl zählt, dargelegt. Dazu werden vier Marktgemeinden aus verschiedenen Teilen (Norden, Osten, Süden und Westen) der Region herangezogen, um Einsparungen in der Reisezeit, die durch die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten erreicht werden können, zu beschreiben.

Das Kapitel fünf ist in zwei große Unterkapitel gegliedert, welche die räumlichen Auswirkungen und Veränderungen durch die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und den Bahnhof Tullnerfeld am Beispiel von drei Untersuchungsgemeinden (Michelhausen, Langenrohr, Judenau-Baumgarten) näher untersuchen soll. Für diese Analyse werden jene Marktgemeinden ausgewählt, die dem Bahnhof am nächsten sind. Damit soll die Frage beantwortet werden, ob der Verkehrsinfrastrukturausbau als Treiber für Wohnsiedlungsentwicklung in der Region Tullnerfeld gilt.

Im ersten Unterkapitel von Kapitel fünf werden die südwestlich vom Bahnhof Tullnerfeld gelegene Marktgemeinde Michelhausen und die südöstlich gelegene Marktgemeinde Judenau-Baumgarten, sowie die Marktgemeinde Langenrohr, welche nördlich vom Bahnhof Tullnerfeld angesiedelt ist, abgebildet und auf bestimmte Parameter, die eine Veränderung der Wohnsiedlungsentwicklung beschreiben, untersucht und diskutiert. Dazu werden Daten vor der Inbetriebnahme der Strecke und des Bahnhofs herangezogen, sowie Daten, nachdem diese in Betrieb gegangen sind.

Aufbauend auf dem ersten Unterkapitel des Kapitel fünf, sollen im zweiten Teil mittels qualitativen Interviews mit ausgewählten Expert:innen der Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten vertiefend Informationen über die räumlichen Veränderungen hinsichtlich der Wohnsiedlungsentwicklung in den Marktgemeinden

herausgearbeitet werden, welche sich im ersten Unterkapitel von Kapitel fünf nicht oder nur eingeschränkt ermitteln lassen.

Das Kapitel sechs beinhaltet neben der Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse auch die Beantwortung der Forschungsfrage. Zusätzlich werden Handlungsempfehlungen ausgesprochen, die auf künftige Planungsvorhaben dieser Art übertragen werden können, formuliert. Abschließend werden Vorschläge, in welchen Themenbereichen zukünftige Arbeiten an die vorliegende Arbeit anschließen können, ergänzt.

2. Wohnen, Wohnstandortwahl und der Einfluss des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf die Wohnsiedlungsentwicklung

Das Kapitel zwei beschreibt grundlegende Aspekte und Funktionen des Wohnens sowie Faktoren, welche die Wohnstandortwahl von Menschen beeinflussen können. Zusätzlich werden aus der Fachliteratur beschriebene Raumwirksamkeiten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf die Wohnsiedlungsentwicklung als Thema dargestellt. Hauptaugenmerk wird hierbei auf die Veränderung der Raum- und Siedlungsstruktur sowie auf die Veränderung der Verkehrsstruktur und der Erreichbarkeiten durch eine Anbindung an das hochrangige Schienennetz gelegt. Am Beispiel des japanischen Shinkansen-Hochgeschwindigkeitssystem soll gezeigt werden, dass Hochleistungstrecken in einem längeren Betrachtungszeitraum räumliche Auswirkungen in Regionen haben können. Außerdem soll am Beispiel der ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg hervorgehoben werden, dass Bahnhöfe entlang einer Hochleistungstrecke mögliche Impulse für die Wohnstandortwahl von Menschen sein können.

2.1. Funktion des Wohnens

Obwohl die Sicht auf das Wohnen äußerst vielfältig ist und aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden kann, zählt das Wohnen zu den elementaren Bedürfnissen des Menschen. Werden unterschiedliche Aspekte des Wohnens untersucht, so ist zu erkennen, dass Wohnen verschiedene Funktionen aufweist und einem ständigen Wandel unterworfen ist. Die Wohnsituation verändert sich, abhängig von den menschlichen Grundbedürfnissen, in unterschiedlichen Lebenslagen (Hannemann 2014, 36).

Otto Bollnow, ein deutscher Philosoph und Pädagoge, bezeichnet Wohnen als „*an einem bestimmten Ort zu Hause zu sein, in ihm verwurzelt sein und an ihn hingehören*“ (Bollnow 1984, 125). Dieser Definition ähnlich, betont auch die Soziologin Christina Hannemann in ihrer Definition von Wohnen, dass Wohnen immer in Verbindung mit einem Ort steht. Wohnen steht für einen Ort, an dem der Mensch zufrieden ist, sich aufhält, verweilt und seinen Wohnsitz hat (Hannemann 2018, 2918). Auch für den Philosophen Martin Heidegger bedeutet Wohnen, „*sich in Frieden an einem geschützten Ort aufhalten*“ (Heidegger 1951, 145ff.; zitiert in Grütter 2021, 18).

Für einen Haushalt stellt eine Wohnung den Lebensmittelpunkt, einen Ort der Kommunikation und der Selbstdarstellung dar. Im Wohnen zeigt sich der soziale Status (Hannemann 2014, 37). Auch die eigene Identität wird in gewisser Weise durch das Wohnen geprägt, indem vor allem die Art und Weise sowie der Ort des Wohnens eine besondere Rolle spielen. Wohnen bedeutet auch einen gewissen Grad an Rückzug und Sicherheit. Ein Zuhause hat für jede:n

Einzelne:n eine besondere Bedeutung und dient auch dem Schutz der Privatsphäre. Psychologisch gesehen schafft das Wohnen eine gewisse existenzielle Sicherheit und ist mit Emotionen verbunden (O'Mahony 2013, 156ff.).

Das Wohnen beeinflusst auch das Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsbedarf der Menschen. Ein Großteil der Wege, die ein Mensch täglich zurücklegt, beginnen und enden am Wohnort (BMK o.J.). Dazu zählen rund 80% der Wege (VCÖ 2020, 8). Durch die Mobilität wird eine Teilnahme am wirtschaftlichen und sozialen Leben ermöglicht. Dazu zählen beispielsweise der Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder der Schulbesuch (BMK o.J.). Für die Wohnbevölkerung ist daher die Ausstattung am Wohnort mit Mobilitätsangeboten von großer Bedeutung. Das Mobilitätsverhalten kann auch durch eine gute Umfeldqualität, wie beispielsweise dichte Intervalle im öffentlichen Verkehr, zu Verhaltensänderungen der Menschen führen (VCÖ 2020, 9).

2.2. Faktoren der Wohnstandortwahl

Laut Bhat und Guo (2004, 157) wird die Wohnstandortwahl des Menschen mit einem mehrdimensionalen Entscheidungsprozess gleichgesetzt. Dieser Prozess schließt eine Vielzahl an Faktoren mit ein. Im Folgenden wird aus der Sicht verschiedener Autoren eine Auswahl an Faktoren, welche die Wahl des Wohnstandorts beeinflussen können, präsentiert:

Belart (2011, 7) betont, dass die Wohnstandortwahl wesentlich von den gegebenen Eigenschaften des zukünftigen Haushaltes bestimmt wird. Dazu zählen neben der Anzahl der Haushaltsmitglieder und deren Altersstruktur auch deren sozioökonomische Merkmale wie der Ausbildungsgrad, das verfügbare Einkommen sowie die Verfügbarkeit von eigenen Mobilitätsmöglichkeiten. Menschliche Bedürfnisse und das Verhalten eines Haushaltes variieren im Laufe des Lebens und sind einem ständigen Wandel unterworfen. Je nach Lebensform, Familienstand, Ausbildungsgrad und Beruf verändern sich diese.

Walker und Li (2007, 77ff.) sowie Bhat und Guo (2004, 147ff.) verweisen darauf, dass das Einkommen eine zunehmend wichtige Rolle im Entscheidungsprozess der Wohnstandortwahl einnimmt. Das Einkommen bestimmt wie viel Wohnraum in welcher Qualität sich ein Haushalt leisten kann und ist ausschlaggebend für die mögliche Größe der Wohnung sowie für den dafür zu zahlenden Preis (Belart 2011, 7). Der zu zahlende Preis einer Wohnung definiert sich unter anderem aus der Lagequalität. Für Wohnungen, die gut an den Verkehr angebunden sind, ist ein deutlich höherer Preis zu zahlen als für jene, die an weniger gut erreichbaren Standorten situiert sind. So führen beispielsweise der Ausbau von Bahnstrecken und/oder Fahrplanverdichtungen zu markanten Preissteigerungen (Strohm 2019).

Weitere Parameter, welche maßgebend für die Wahl des Wohnstandorts sind, sind die Eigenschaften der unmittelbaren Umgebung, die Lage. Dazu zählen beispielsweise die

Aussicht, Lärmquellen oder vorhandene Dichten (Einwohnerdichte, Freiraumdichte, etc.). Wie jedoch die Eigenschaften des Wohnstandorts oder die Umgebung der Wohnung vom Menschen eingeschätzt werden, unterliegt immer der subjektiven Wahrnehmung (Belart 2011, 8).

Auch die An- oder Abwesenheit von Kindern im Haushalt spielt eine wichtige Rolle im Entscheidungsprozess der Wohnstandortwahl. Kim et al. (2005, 458) verweisen darauf, dass Haushalte mit Kindern in unmittelbarer Nähe zu Freiflächen zu finden sind. Bevorzugt werden Einfamilienhäuser beziehungsweise Quartiere mit anderen Kindern und großzügigen Grünflächen (Lee, Waddell 2010, 597). Im Gegensatz dazu entscheiden sich jene Haushaltstypen, die keine Kinder haben, für Wohnorte, die für Arbeitsplatz oder Unterhaltungszentren gut zugänglich sind (Kim et al. 2005, 458).

Ein Entschluss für einen bestimmten Wohnstandort fällt laut Belart (2011, 8f.) auch immer in Abhängigkeit von der räumlichen Nähe zu Einrichtungen für das alltägliche Leben. Somit zählen die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen sowie die dafür (oftmals) notwendige Verfügbarkeit an öffentlichen Verkehrsmitteln zu weiteren wichtigen Einflussgrößen der Wohnstandortwahl. Bürgle (2006, 3ff.) verweist darauf, dass sich vor allem Haushalte ohne Auto in unmittelbarer Nähe zum Wohnstandort einen Zugang zum öffentlichen Verkehr wünschen. Festzustellen ist, dass die Erreichbarkeit als Einflussfaktor der Wohnstandortwahl stark von den Mobilitätsmöglichkeiten jedes Einzelnen und den generellen Möglichkeiten der Mobilität abhängt. Die zurückgelegte Wegstrecke unterliegt demnach auch subjektiven (Aufwands-)Empfindungen.

2.3. Raumwirksamkeiten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr

2.3.1. Forschungsproblematik

Klaus Schliebe (1983, 216) betont, dass Veränderungen der Raumstruktur durch die Errichtung einer schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsstrecke erst langfristig zu erkennen sind:

„Raumstrukturelle Effekte [des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr, Anm.] treten weniger als ein spektakuläres Ereignis [...] ein, [...], sondern sind vielmehr als in kleinen Schritten dosierte Ereignisse zu sehen“ (Schliebe 1983, 216).

Ein eindeutiger Nachweis über Zusammenhänge der Ursache-Wirkung zwischen der Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke und Änderungen in der Raumstruktur wird durch eine Vielzahl an raumbedeutsamen Einflussfaktoren erschwert. Es benötigt einen langen Beobachtungszeitraum, um Raumwirksamkeiten aufdecken zu können (Hoffmann 1985, 398).

In diesem Zeitraum überlagern sich eine Vielzahl von Impulsen aus unterschiedlichen Maßnahmen mit Raumbedeutsamkeit. Eine Isolierung einzelner Wirkungskräfte sowie deren Intensität ist dadurch nicht einfach. Vor allem in den Verdichtungskernen verlieren sich Wirkungsimpulse in der Vielzahl übriger Raumstrukturdeterminanten, im Gegensatz zu den Verdichtungskernen, wo Raumwirksamkeiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs besser nachzuvollziehen sind (Hoffmann 1985, 398f.).

Obwohl Auswirkungen von Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Praxis nur schwer nachzuweisen sind und einen äußerst langen Betrachtungszeitraum fordern, herrscht in der Fachliteratur weitgehend Einigkeit darüber, dass der Hochgeschwindigkeitsverkehr sowohl die Raum- und Siedlungsstruktur als auch die Verkehrsstruktur und den damit verbundenen Faktor Erreichbarkeit beeinflusst. Inwiefern jedoch direkte Einflüsse auf den Wohnraum der Menschen und der damit verbundenen Wohnsiedlungsentwicklung zu erkennen sind, ist aufgrund fehlender wissenschaftlicher Literatur nicht nachzulesen.

Im Folgenden werden räumliche Wirkmuster des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs beschrieben. Es ist anzunehmen, dass das Wohnen und der damit verbundene Wohnraum oft nicht auf direkte, sondern auf indirekte Weise, auf zweiter Ebene, beeinflusst wird.

2.3.2. Veränderung der Raum- und Siedlungsstruktur

2.3.2.1. Raumschrumpfung

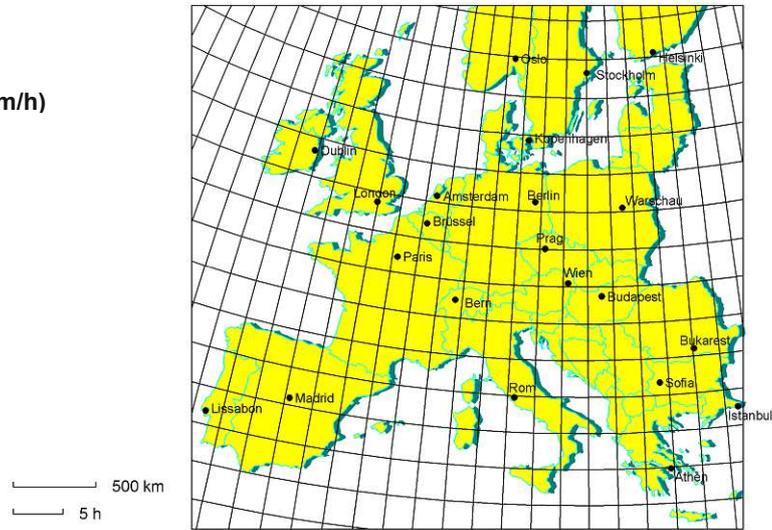
Die Erweiterung und Verbesserung der Infrastruktur im schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr hat zu einer enormen Beschleunigung der Raumüberwindung geführt (Schmitz 1993, 857) und die Durchgangswiderstände des Raumes reduziert, das heißt, den Raum „durchlässiger“ gemacht (Henckel 1997, 265). Durch die beschleunigte Raumüberwindung ist die Reisezeit verkürzt und führt zu einer Veränderung der Raumwahrnehmung. Der Raum scheint zu „schrumpfen“, das heißt, die Zeitdistanz zwischen den Orten wird reduziert und ein näheres Zusammenrücken der Orte, zeitlich gesehen, ist die Folge (Henckel 1997, 264).

Es ist zu vermuten, dass eine schnelle Raumüberwindung, welche durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr induziert wird, vor allem für die Gruppe der Pendler:innen einen enormen Vorteil darstellt. Erwerbstätige sowie Schüler:innen und Studierende profitieren von einer rapiden Anbindung des Wohnraumes zur Arbeits- und Ausbildungsstätte und wieder retour. Eine rasche Erreichbarkeit dieser Räume stellt für die Gruppe einen besonders wichtigen Faktor für die Wohnstandortwahl dar.

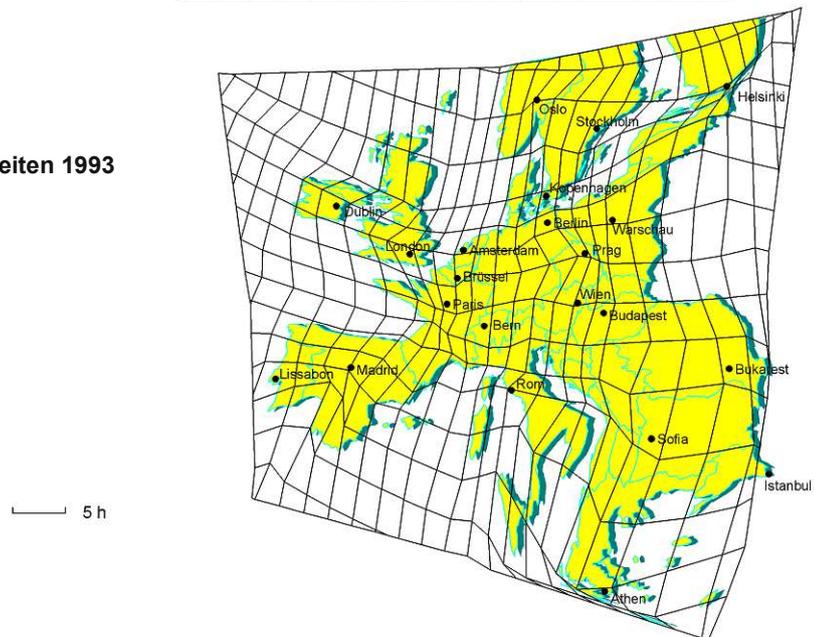
Spiekermann und Wegener (2022) zeigen schematisch, wie sich das Raum-Zeit Gefüge durch die Beschleunigung der Geschwindigkeit im Transportwesen verändert (siehe Abbildung 1).

Gezeigt wird das Beispiel einer „Raumschrumpfung“ am Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes zwischen 1993 und 2020 im Vergleich zur Basiskarte (konstante Geschwindigkeit von 60km/h).

Basiskarte (60 km/h)



Eisenbahnreisezeiten 1993



Eisenbahnreisezeiten 2020

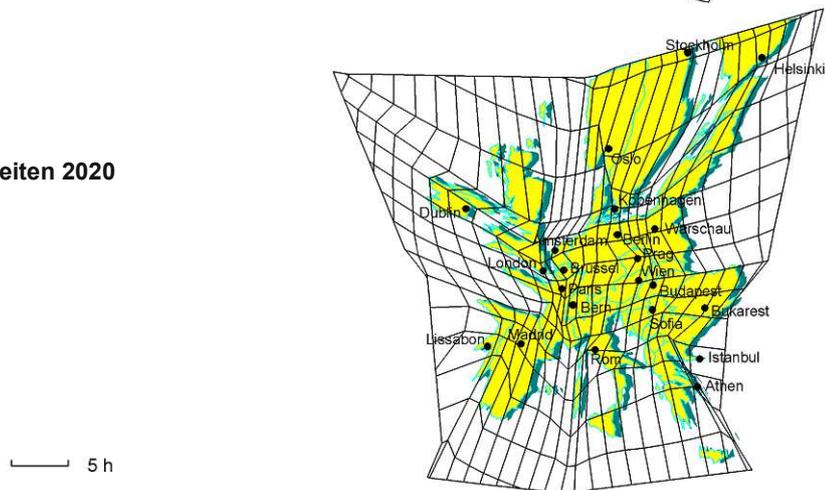


Abbildung 1: Zeitkarten - "Schrumpfung" des Raumes durch Erhöhung der Geschwindigkeit im Schienenverkehr (Quelle: Spiekermann, Wegener 2022)

2.3.2.2. Ausdehnung der Ballungsräume

Die Raum-Zeit-Kompression als Folge der Beschleunigung der Geschwindigkeit im schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr führt zu einer Ausdehnung der Aktionsradien der Menschen, da mit gleichem Budget an Zeit größere Distanzen zurückgelegt werden können. Gleichzeitig führt sie zu einer Ausweitung der Einzugsbereiche der Räume, die an den Hochgeschwindigkeitsverkehr angebunden sind (Henckel 1997, 264f.).

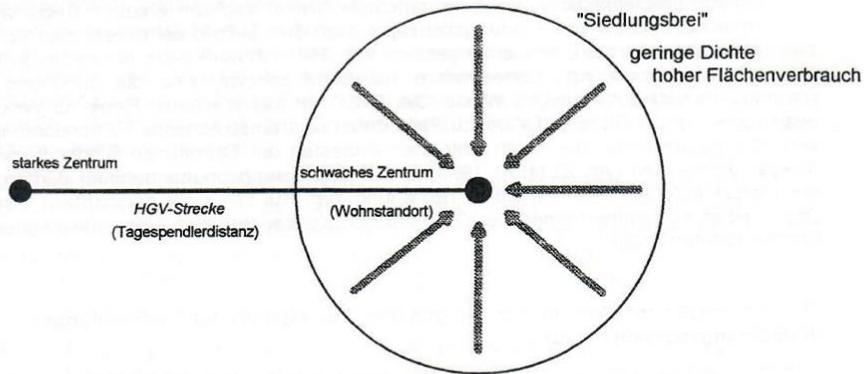
Schmitz (1993, 858) betont, dass durch die beschleunigte Geschwindigkeit Orte und Regionen näher zusammenrücken und eine „*bisher nicht bekannte Beweglichkeit erfahren*“ (Schmitz 1993, 858). Das gesamte Raumnutzungsgefüge verändert sich (Schmitz 1993, 858) und Siedlungsentwicklung wird in Bewegung gesetzt (Henckel 1997, 264f.). Vor allem Lebensbereiche zum Wohnen oder Nutzungen mit gewerblicher Funktion im Umfeld von Haltestellen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs weiten sich bis in die Peripherie aus, wo die Lebensqualität höher und die Bodenpreise günstiger sind. Durch die Anbindung an das hochrangige Schienennetz sind Ballungszentren nach wie vor schnell erreichbar (Stiens 1992, 300).

Angrenzend an Haltestellen des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs konzentriert sich Siedlungsentwicklung nicht wie bei Autobahnen linear, sondern im Bereich/im nahen Umfeld des Bahnhofs (Schütz 1996, 108f.). Abbildung 2 zeigt schematische Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bei einem Hochgeschwindigkeitsverkehr in Abhängigkeit der unterschiedlichen Ausgestaltung der komplementären Verkehrsmittel.

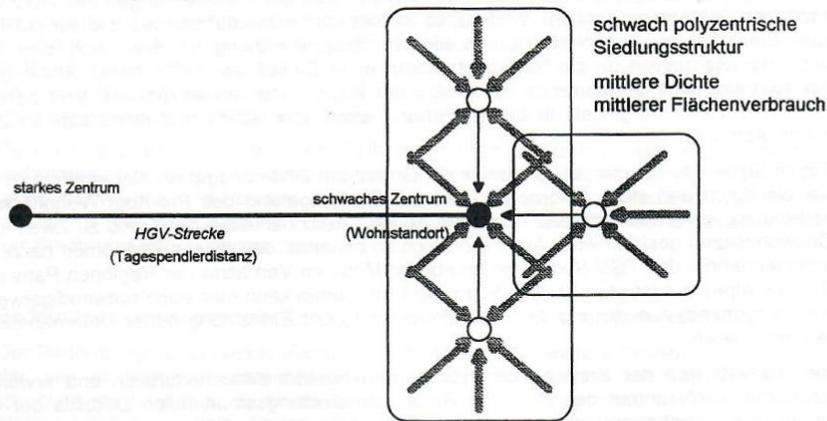
Schütz (1996, 108f.) zeigt, dass Siedlungsentwicklung im Bereich des Bahnhofs umso disperser verläuft, je größer die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs als komplementäres Verkehrsmittel ist. Zu erkennen ist, dass Siedlungsentwicklung umso kompakter und nachhaltiger verläuft, je besser der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem/in den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr verknüpft und eingebunden ist.

Aus den Recherchen lässt sich ableiten, dass sich Menschen nicht zwingend in Städten ansiedeln müssen, wenn beispielsweise die Arbeitsstätte schnell erreicht werden soll. Durch eine Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr und eine damit verbundene schnelle Erreichbarkeit haben Menschen die Möglichkeit, in der Stadt zu arbeiten aber nicht dort zu wohnen, da der Arbeitsplatz dennoch in kurzer Zeit erreicht werden kann. Wohnsiedlungsentwicklung wird dadurch im ländlichen Raum induziert.

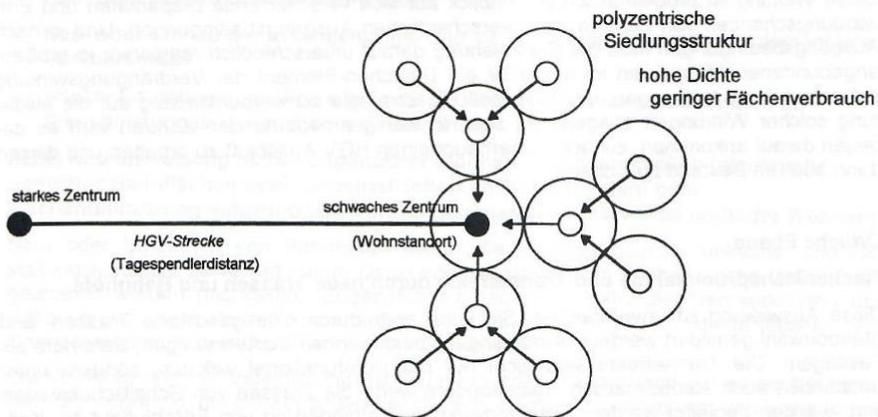
1. ohne Verknüpfung und Förderung schienegebundener Nah- und Regionalverkehrsmittel



2. mit Verknüpfung und Förderung schienegebundener Nah- und Regionalverkehrsmittel aber ohne Eindämmung der privaten Pkw-Nutzung (hohes P+R-Angebot)



3. mit Verknüpfung und Förderung schienegebundener Nah- und Regionalverkehrsmittel und mit Dämpfung der privaten Pkw-Nutzung



- schienegebundenes Komplementärverkehrsmittel
- Pkw als Komplementärverkehrsmittel
- HGV-Halt
- Halt eines schienegebundenen Komplementärverkehrsmittels

Abbildung 2: Potenzielle Siedlungsstruktureffekte von Wohnstandorten durch schienegebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr (Quelle: Schütz 1996, 108f.)

2.3.2.3. Impulse für die Regionalentwicklung

Zu den positiven Effekten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs, bezogen auf die wirtschaftliche Entwicklung von Unternehmen, zählen vor allem eine allgemeine Belebung der wirtschaftlichen Aktivitäten, eine einfachere Informationsbeschaffung und eine verbesserte Möglichkeit der Kommunikation (Hoffmann 1985, 392). Schienengebundene Hochgeschwindigkeitsstrecken können wirtschaftliche Impulse setzen. Gewinne erzielen vor allem große Metropolen, die durch die beschleunigte Geschwindigkeit näher zusammenrücken und einige Städte, welche durch den Anschluss an Haltestellen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und die daraus folgenden verkürzten Fahrzeiten erst in den Einzugsbereich großer Metropolen gelangen (Hollbach-Grömig 1997, 135).

Hoffmann (1985, 391f.) betont, dass für den tertiären Sektor, dessen Ansprüche an das Verkehrsleistungsangebot sich auf den Personenverkehr richtet, eine Anbindung an das hochrangige Schienennetz die größte Bedeutung hat: Durch verbesserte Erreichbarkeitsverhältnisse werden die Möglichkeiten der persönlichen Informationsübermittlung erleichtert. Sowohl die Face-to-Face-Kommunikation zum:zur Kunden:Kundin als auch zum:zur Lieferanten:Lieferantin nimmt hier einen hohen Stellenwert ein. Für Handelsbetriebe hingegen können sich verbesserte Erreichbarkeitsverhältnisse zum Teil auch ungünstig durch eine Verschärfung des Wettbewerbs auswirken.

Billardon (1991, 29) beschreibt, dass der Hochgeschwindigkeitsverkehr Verlagerungen gewerblicher Funktionen begünstigt. Gewerbe von Ballungszentren beziehungsweise aus dem näheren Umfeld dieser werden an nächstgelegene Bahnhöfe/Haltestellen des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs situiert, wo die Bodenpreise geringer als in den Zentren sind. Die Erreichbarkeit ist annähernd gleich.

Durch eine schnelle und leistungsfähige Verkehrsanbindung, welche durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr ermöglicht wird, werden Unternehmen zwar verbesserte Erreichbarkeitsverhältnisse geboten, dennoch sind eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur zwar notwendig aber nicht hinreichend, um die Standortwahlentscheidungen von Unternehmen zu beeinflussen (Giffel, Steinke 1998, 181).

Es ist anzunehmen, dass sich wegen einer hochrangigen Schienenanbindung und einer damit verbundenen besseren und schnelleren Erreichbarkeit Unternehmensstandorte aus den Ballungsräumen hinaus in das nahegelegene, ländlichere Umfeld verlagern. Ländliche Regionen verzeichnen dadurch wirtschaftliche Aufschwünge. Ein Angebot an Arbeitsplätzen im ländlichen Raum wird den Bewohner:innen geboten. Gleichzeitig wird auf indirekter Ebene Wohnsiedlungsentwicklung ausgelöst, da sich Menschen im nahen Umfeld der Arbeitsstätte ansiedeln.

2.3.2.4. Beeinflussung der Zentralitätsstruktur

Orte, die an das Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen sind, erfahren durch veränderte Erreichbarkeitsverhältnisse eine Verbesserung ihrer zentralen Lage und eine Imageaufwertung. Dadurch werden die Zentren in ihrer funktionalen Bedeutung gegenüber jenen Zentren, die nicht an den hochrangigen Schienenverkehr angebunden sind, gestärkt (Hofmann 1983, 262). Die nicht angebotenen Orte hingegen müssen eine räumliche Einschränkung ihrer Versorgungsbereiche und den Verlust von Teilfunktionen an den angebundenen Ort, hinnehmen (Hoffmann 1985, 347).

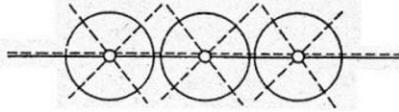
Befindet sich in erreichbarer Distanz ein gleichrangiger/höherrangiger zentraler Ort, welcher ebenfalls an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden ist, so kann sich das negativ für den „anderen“ angebundenen Ort auswirken. Es kann ebenfalls zu Verlagerungen von Funktionen auf das besser ausgestattete/stärkere Zentrum kommen. Es entsteht eine Konkurrenzsituation. Das stärkere Zentrum gewinnt an Funktionen und Möglichkeiten, während das schwächere auf den Status einer „Schlafstadt“ herabfällt und an Bedeutung verliert (Hoffmann 1983, 262).

Durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke, welche meist eine Imageaufwertung eines Ortes zur Folge hat (Hofmann 1983, 262), wird auch der Immobilienmarkt angekurbelt. Immobilienpreise steigen teilweise bereits in der Planungsphase, bevor überhaupt mit dem Bau eines Bahnhofs oder einer Strecke begonnen wird. Der Preissteigerungseffekt auf Grundstücke im nahen Umfeld des Bahnhofs kann zusätzlich verstärkt werden, indem beispielsweise in einem bestehenden Viertel eine Renovierungs- oder Sanierungsmaßnahme durchgeführt wird oder gar ein ganzes Viertel durch eine Errichtung eines neuen Büro- oder Geschäftsviertels auf Flächen, die durch den Verkehrsinfrastrukturausbau frei werden, aufgewertet wird (Europäische Kommission 2009, 136).

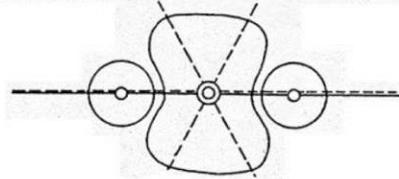
Aus den Recherchen lässt sich ableiten, dass vorrangig jener Raum zum Wohnen genutzt wird, der dem Menschen ein attraktives und abwechslungsreiches Angebot zur Verfügung stellt. Dazu zählen neben einer Anbindung an den öffentlichen Verkehr auch die Ausstattung verschiedener Infrastrukturbereiche. Dadurch erhöht sich auch der Immobilienpreis gegenüber jenen Räumen, deren Angebot für Wohnsiedlungsentwicklung nicht reizvoll genug ist. Eine gute Verkehrsanbindung treibt durch starke Zuzüge die Nachfrage nach oben, wodurch auch die Preise steigen. Ab welchem Zeitpunkt jedoch eine Obergrenze der Immobilienpreise erreicht ist, lässt sich aus der Fachliteratur nicht ableiten.

Die Abbildung 3 zeigt schematisch vier Varianten möglicher Überlagerungen zentralörtlicher Funktionsbereiche durch die Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsstrecken:

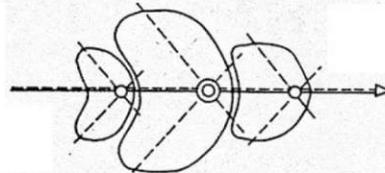
1. Grundform: Bei einer völlig gleichmäßigen Verteilung gleichrangiger Zentren mit einer ebenso idealtypischen Gleichverteilung der verkehrsmäßigen Erschließung des Hinterlandes kommt es zur Herausbildung gleich großer zentralörtlicher Verflechtungsbereiche mit einem Radius, der jeweils etwa der Hälfte des Haltepunktabstandes entspricht.



2. Realform: Der Realität näher kommt i.d.R. eine hierarchische Abstufung der Zentren und eine stärker auf das übergeordnete Zentrum gerichtete Verkehrsinfrastruktur zur Flächenerschließung. Dem Bedeutungsüberschuß entsprechend dehnt sich der Funktionsbereich des übergeordneten Zentrums nun bis weit in das Hinterland aus (z.B. Hiroshima).



3. Richtungsabhängige Form: Weist die Verkehrsspannung z.B. durch die Nähe eines Oberzentrums eine sehr starke Richtungsabhängigkeit auf, so reichen die Verflechtungsbereiche jeweils entlang der in diese Richtung führenden Verkehrsachsen wesentlich weiter in das Hinterland als entlang der gegenläufig zu den Knotenpunkten führenden Verkehrsachsen zur Flächenerschließung (z.B. Mihara).



4. Sonderform bei konkurrierenden Zentren: Stehen die Einflußbereiche zweier Zentren aufgrund ihrer räumlichen Nähe in einer konkurrierenden Beziehung zueinander, dann setzt sich das höherwertige Zentrum deutlicher durch und dehnt seinen Funktionsbereich zulasten des untergeordneten Zentrums aus, das in der zentralörtlichen Hierarchie durch den Abzug übergeordneter Teilfunktionen zurückgestuft wird (z.B. Okayama, Kurashiki).

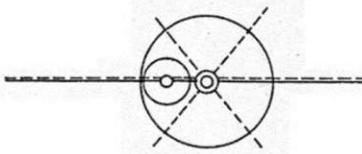


Abbildung 3: Mögliche Überlagerungen zentralörtlicher Funktionsbereiche durch Hochgeschwindigkeitsstrecken (Quelle: Hoffmann 1985, 352)

2.3.3. Veränderung der Verkehrsstruktur und der Erreichbarkeit

2.3.3.1. Verbesserung des intermodalen Verkehrs

Verfügt ein Ort/eine Region über einen Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr, so kann die Intermodalität vor allem mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verbessert werden:

Der öffentliche Personennahverkehr zählt für Bewohner:innen in Ballungszentren zu einem unverzichtbaren Bestandteil der täglichen Mobilität. Auch für Bewohner:innen im ländlichen Raum zählt dieser zu einem wichtigen Indikator. Die Qualität der Anbindung an den ÖPNV beeinflusst Entscheidungen über die Wahl des Arbeitsplatzes und Wohnortes (BMVI 2022).

Daraus lässt sich ableiten, dass, je besser ein Ort/eine Region an den ÖPNV angebunden ist, desto eher siedeln sich Menschen an und Wohnsiedlungsentwicklung wird ausgelöst. Es ist davon auszugehen, dass mit einer Verbesserung der Intermodalität mit dem öffentlichen Personennahverkehr, die Benutzung des Kfz als komplementäres Verkehrsmittel reduziert werden kann. Dies würde bereits mit sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder/E-Scooter oder einem direkten Umstieg in ein anderes öffentliches Nahverkehrsmittel (z.B.: Autobus) gelingen. Die Verbindungsqualität sowie der Komfort dessen spielen dabei eine wichtige Rolle (BMVI 2022). Durch einen verbesserten Zugang zu Umsteigemöglichkeiten kann eine verbesserte Erreichbarkeit einer ganzen Region gelingen. Auch ist davon auszugehen, dass Siedlungsentwicklung durch einen verbesserten intermodalen Verkehr beeinflusst werden kann: Durch die Möglichkeit des Kombinierens verschiedener Verkehrsmittel (Fahrrad, Bus, Bahn, etc.) können sich Wohnorte, aber auch Bereiche mit gewerblicher Nutzung weit in die Peripherie verlagern. Siedlungsentwicklung kann durch intermodalen Verkehr in eine kompaktere und nachhaltigere Richtung gesteuert werden. Die Region gewinnt dadurch als potenzieller Wohnraum an Attraktivität.

2.3.3.2. Veränderung der Nachfrage im Verkehr

Die Raumwirkungen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sind insbesondere am Verkehrsmarkt zu spüren: Der Hochgeschwindigkeitsverkehr bewirkt durch neu induzierten Verkehr¹ eine Nachfragesteigerung (Induktionseffekt), das heißt, eine neue Nachfrage sowohl auf der Schnellfahrstrecke selbst als auch auf komplementären Verkehrswegen wird geschaffen. Der neu induzierte Verkehr ist im Wesentlichen das Ergebnis aus dem verbesserten Angebot und der Verlagerung der Verkehrsleistung. Das heißt, die Nachfrage von anderen Verkehrsträgern wird auf die Schiene gelenkt (Substitutionseffekt). Weiters führt der Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht nur auf Zubringerstrecken, sondern auch im Bereich der komplementären Verkehrsmittel zu einem Anstieg der Nachfrage. Dies gilt für den öffentlichen Nah- und Individualverkehr (Giffel, Steinke 1998, 174f.).

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr erzielt einen deutlich geringeren Substitutionseffekt (Verlagerung des Verkehrs auf die Schienenschnellfahrstrecke), wenn der Quell- und Zielort nicht im direkten Einzugsbereich der Haltepunkte liegen beziehungsweise wenn keine Kombination verschiedener Verkehrsträger möglich ist. Der Zeitvorsprung, welcher im Normalfall durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr erzielt wird, geht aufgrund von zu langen Vor- und Nachläufen und/oder Umsteigebeziehungen verloren. Reisende bevorzugen in diesen Fällen für Reisen von und nach Zielen in die Peripherie den Pkw, der *„nach der Reisezeit das günstigere Verkehrsmittel bleibt“* (Giffel, Steinke 1998, 174ff.).

¹ Ein induzierter Verkehr ist ein Neuverkehr/zusätzlicher Verkehr, der auf den Ausbau der Verkehrswege und sonstigen Verbesserungen des Verkehrsangebotes zurückzuführen ist (Spektrum.de o.J.).

2.3.3.3. Veränderung im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr beeinflusst der Hochgeschwindigkeitsverkehr hauptsächlich jene Räume, die im direkten Haltepunktbereich angesiedelt sind. In diesen Räumen sind Maßnahmen zur Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und Individualverkehr notwendig. Dies könnte durch den Bau von Parkplätzen für Pkw sowie von Busbahnhöfen ermöglicht werden. Jedoch gilt: Je größer das verfügbare Angebot an Stellplätzen für den motorisierten Individualverkehr ist, desto wahrscheinlicher wird das Kfz als komplementäres Verkehrsmittel herangezogen. Auch die Wahrscheinlichkeit einer Zersiedelung ist größer (Giffel, Steinke 1998, 178).

Als wesentliche Voraussetzung für Nachfragezuwachs im Schienenverkehr zählt jene Reisegeschwindigkeit, die die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs deutlich übertrifft. Je stärker die Reisegeschwindigkeit des Schienenverkehrs der des Straßenverkehrs überlegen ist, desto häufiger entscheiden sich Personen für die Bahn anstatt des Kfz als Fortbewegungsmittel (Hoffmann 1983, 254f.).

2.4. Beispiele für Raumwirksamkeiten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs

Wie Hoffmann (1985, 398) und Schliebe (1983, 216) betonen, unterliegen raumstrukturelle Effekte des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs einem langen Beobachtungszeitraum bis erste räumliche Auswirkungen wirklich zu erkennen sind.

Hier soll versucht werden, die aus Kapitel 2.3.2. beschriebenen Raumwirksamkeiten des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs, welche auf Basis von Fachliteratur formuliert wurden, anhand konkreter Raumbeispiele zu verdeutlichen. Dazu wird zum einen das japanische Hochgeschwindigkeitssystem (Shinkansen) betrachtet, welches bereits seit mehreren Jahrzehnten in Betrieb (1964) ist, wodurch am ehesten die Chance besteht, etwaige räumliche Veränderungen speziell im Bereich des Wohnens in den japanischen Regionen feststellen zu können. Zum anderen soll durch eine Betrachtung der Bahnhöfe Montabaur und Limburg entlang der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main gezeigt werden, dass Systemhalte entlang einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mögliche Impulssetzer für die Wohnstandortwahl von Menschen sind und Wohnsiedlungsentwicklung dadurch ausgelöst wird.

2.4.1. Raumstruktureffekte am Beispiel des japanischen Shinkansen-System

2.4.1.1. Beeinflussung der Zentralitätsstruktur

Eine Verschiebung der zentralörtlichen Hierarchiestruktur durch die Einführung der Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszüge zeigt Hoffmann (1985, 348) am Beispiel der Großstadt Nagoya: Nagoya galt bis zur Errichtung der Shinkansen-Hochgeschwindigkeitsstrecken neben Tokio und Osaka als gleichrangiges Zentrum. Mit dem Bau der Shinkansen rückte das damals gleichrangige Zentrum in den unmittelbaren Einflussbereich von Tokio und Osaka, was zu einer Verlagerung zahlreicher zentralörtlicher Funktionen Nagoyas führte. Tokio und Osaka hingegen profitierten durch den Besitz der Agglomerationsvorteile und wurden durch den Bau des Shinkansen-Hochgeschwindigkeitssystems deutlich gestärkt, während Nagoya in gewisser Weise hierarchisch zurückgestuft wurde. Eine ablehnende Haltung der Einwohner:innen Nagoyas gegenüber den Shinkansen war bemerkbar.

Auch bei den benachbarten Mittelzentren Mishima (angebunden an Shinkansen) und Numazu (nicht angebunden an Shinkansen) konnte anhand der Betrachtung der Zuwachsraten von Bevölkerung und Erwerbstätigen eine Verschiebung der hierarchischen Strukturen festgestellt werden. Hoffmann (1985, 347) zeigt, dass durch Errichtung und Inbetriebnahme der Shinkansen-Hochgeschwindigkeitsstrecken das nicht an den Hochgeschwindigkeitsverkehr angebundene Zentrum Numazu eine räumliche Einschränkung seines Versorgungsbereichs hinnehmen musste und zentralörtliche Teilfunktionen an das angebundene Zentrum verlor. Die gesamte Entwicklungsdynamik hat sich auf den Shinkansenhaltepunkt verlagert. Jedoch überzeugte Numazu vor Inbetriebnahme der Shinkansen mit im Durchschnitt deutlich höheren Wachstumsraten der Einwohner- und Erwerbstätigenzahl als Mishima.

Aus den Recherchen lässt sich ableiten, dass ein Ort/eine Region durch den Verlust relevanter zentralörtlicher Funktionen sowie wichtiger Infrastrukturbereiche gleichzeitig an Attraktivität für den Menschen verliert. Als Wohnraum werden vermutlich jene Räume bevorzugt, die ein abwechslungsreiches und vielfältiges Angebot an Infrastruktur sowie eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr im unmittelbaren Umfeld bieten.

2.4.1.2. Ausdehnung der Ballungsräume

Eine Erweiterung der Aktionsradien der Menschen sowie eine Ausdehnung der Einzugsbereiche der Ballungszentren ist nach Hoffmann (1985, 349) am Beispiel der Sanyo-Shinkansenlinie festzustellen: Durch die Inbetriebnahme dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke konnten die Oberzentren Okayama und Hiroshima ihre Einzugsbereiche erheblich ausdehnen. Auch zentrale Funktionen konnten bis weit in die Peripherie getragen werden. Gleichzeitig aber wurden die benachbarten Mittelzentren Kurashiki und Himeji deutlich zurückgedrängt. Es

ist also auch festzustellen, dass eine Änderung der Einzugsgebiete eine gewisse Imageaufwertung der Oberzentren mit gleichzeitigem Abzug von Funktionen von Mittelzentren zu Oberzentren folgt.

Japan konnte sich durch die Inbetriebnahme der Shinkansenstrecken auch am Verkehrsmarkt behaupten: Die Eröffnung des ersten Streckenabschnittes der Shinkansen von Tokio nach Osaka war sprichwörtlich das Sprungbrett für einen Anstieg in der Gesamtnachfrage im Schienenverkehr. Mit jeder weiteren Eröffnung eines neuen Streckenabschnittes wurde ein weiterer Nachfrageanstieg ausgelöst. Bereits 1975, 11 Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Shinkansen, wurden mit der Eröffnung der Abschnitte Osaka – Okayama und Okayama – Hakata mehr als 24 Mio. Reisende zusätzlich auf den Shinkansenstrecken gezählt (Hoffmann 1985, 170f.) Daraus lässt sich ableiten, dass je schneller Ziele erreicht werden können, desto mehr erweitert sich der Aktionsradius der Menschen und desto höher ist die Nachfrage. Auf Basis erweiterter Aktionsradien der Menschen ist ebenfalls anzunehmen, dass auch Orte/Regionen in weiterer Entfernung von Menschen als Wohnraum gewählt werden, da dieser aufgrund einer raschen Raumüberwindung durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr in kurzer Zeit erreicht werden kann.

2.4.1.3. Flächennutzungseffekte im Trassen- und Haltepunktbereich

Hoffman (1985, 341) beschreibt, dass im Bereich neuer Haltestellen an den Neubaustrecken der Shinkansen vor allem in den angebundenen Mittelzentren unmittelbare siedlungsstrukturelle Effekte wirksam geworden sind. Die Errichtung neuer Bahnhöfe außerhalb der Stadtzentren führte zu einer Aufwertung der Stadtviertel (Schliebe 1983, 225). Umgesetzt wurde dies durch Neubau- oder Sanierungsmaßnahmen. Im direkten Bahnhofsbereich wurden bevorzugt Einzelhandelseinrichtungen und Verwaltungsgebäude errichtet (Hoffmann 1985, 341).

Eine gewisse Attraktivitätssteigerung im Bereich der Shinkansenstationen zeigte sich auch an Preissteigerungen am Grundstücksmarkt (Yamaoka 1975, 322, zitiert in Hoffmann 1985, 342): Wenn Shinkansen-Bahnhöfe nicht mit dem traditionellen Hauptbahnhof im Stadtzentrum zusammengelegt wurden, sondern etwas außerhalb des Zentrums neu angelegt oder mit bestehenden Vorortbahnhöfen gekoppelt wurden, wäre der Effekt der Preissteigerungen am Grundstücksmarkt besonders stark zu beobachten. So stieg beispielsweise im Bahnhofsbereich Shin-Kurashiki entlang der Sanyo-Shinkansen nach Bekanntwerden der Baupläne für diese Hochgeschwindigkeitsstrecke der Grundstückspreis innerhalb kurzer Zeit von 30.000 Yen (210,69€ - Stand 06/2022) auf 200.000 Yen (1404,60€ - Stand 06/2022) (Nippon System Kaihatsu Kenkyūcho 1978, 50, zitiert in Hoffmann 1985, 342).

Zusammenfassend lässt sich aus den von Hoffmann (1985) beschriebenen Raumwirksamkeiten am Beispiel des japanischen Shinkansen-System ableiten, dass der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken ganze Regionen/Städte/Orte räumlich verändern kann, auch wenn dies einen langen Betrachtungszeitraum fordert. Neben generellen Zuwachsraten der Bevölkerung sind vor allem Zuwächse entlang den Shinkansenhaltepunkten zu erkennen. Shinkansenhaltepunkte verzeichnen eine rasche Zunahme an Siedlungsdichte und eine räumliche Ausdehnung der Siedlungsflächen. Dass Shinkansenstationen eine gewisse Attraktivität aufweisen, zeigen auch deutliche Preissteigerungen am Grundstücksmarkt. All dies sind Faktoren, die indirekt auf eine verstärkte Wohnsiedlungsentwicklung in den Regionen rund um die Haltestellen, an denen die Shinkansen verkehren, hindeuten und zeigen, dass diese Regionen gerne als Wohnraum von Menschen herangezogen werden.

2.4.2. Impulse für die Wohnsiedlungsentwicklung am Beispiel der ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg entlang der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main für Wohnsiedlungsentwicklung

Nach der Untersuchung Demuths² (2004), ob die ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg entlang der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main Impulse für Wohnstandortwahl und Treiber Wohnsiedlungsentwicklung sind, können folgende Aussagen getroffen werden:

Im Juli 2002 wurde die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main (siehe Abbildung 4) eröffnet und mit ihr die ICE-Haltebahnhöfe Limburg an der Lahn und Montabaur im Westerwald. Die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke verbindet den Ballungsraum Rhein-Ruhr und das Rhein-Main-Gebiet und ist Teil des Rheinkorridors, dem stärksten Verkehrsstrom Europas. Als wichtiges Kernstück im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz hat diese eine zentrale Stellung. Als entscheidendes Bindeglied in den Nord-Süd und Ost-West-Relationen dient die Trasse ausschließlich dem Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehr.

² Die Grundlage der Aussagen in Kapitel 2.4.2. bildet eine Diplomarbeit der Universität Trier (Deutschland) (Demuth 2004).

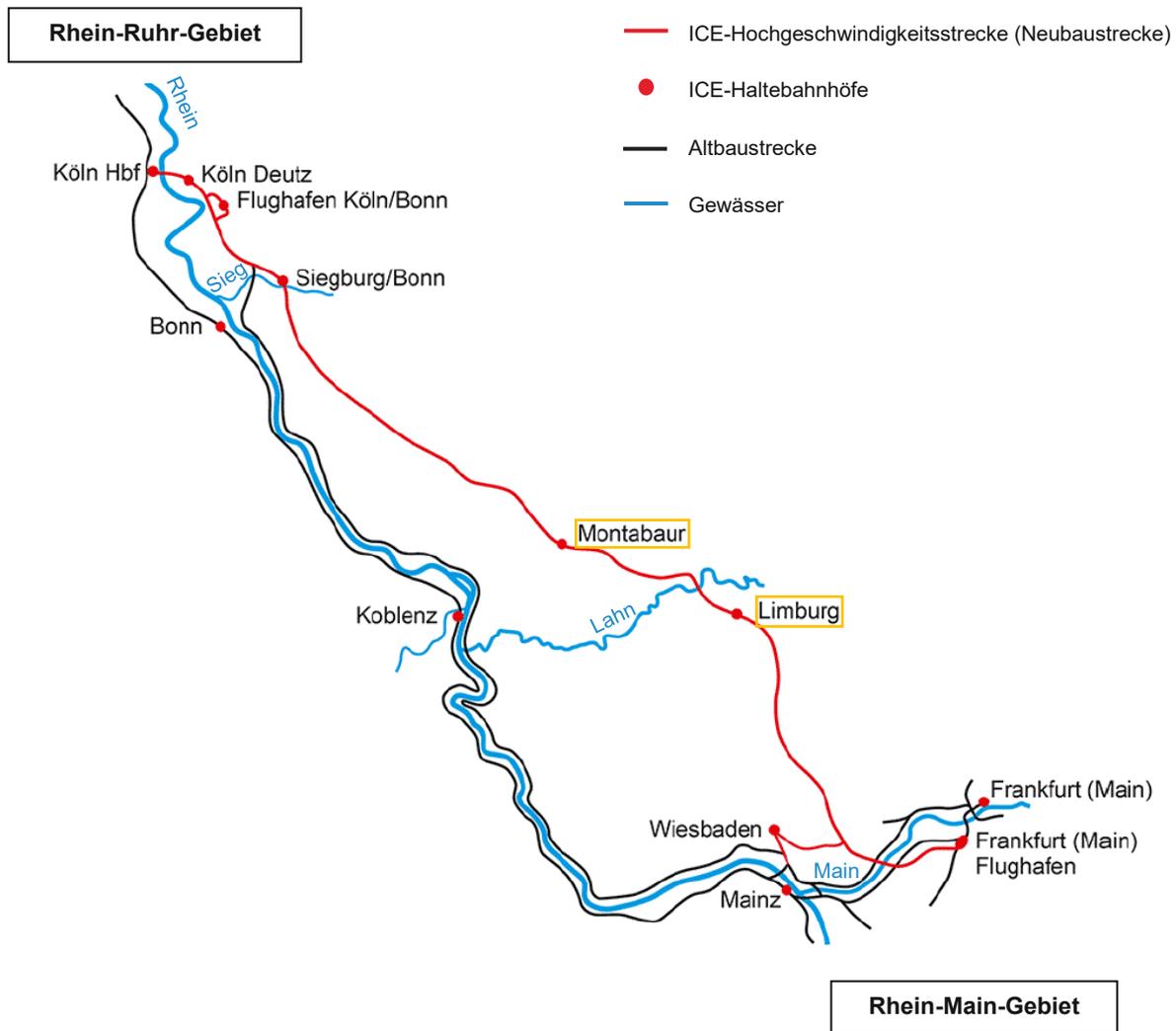


Abbildung 4: Streckenverlauf der ICE - Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main inkl. Bahnhöfe (Quelle: nach Werske o.J.; eigene Überarbeitung 2022)

Durch den Bau der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke rückten der Ballungsraum Rhein-Ruhr und das Rhein-Main-Gebiet raum-zeitlich näher zusammen. Die ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg konnten sich trotz der Nähe zu den Verdichtungsräumen ihren ländlichen Charakter mit günstigen Boden- und Mietpreisen bewahren.

Nur einige Monate nach der Inbetriebnahme der ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg zeigten die Untersuchungen Demuths, dass vor allem die Gruppe der „ICE-Pendler:innen“ ihren Wohnsitz aufgrund des Anschlusses an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen schnelleren Erreichbarkeit in die Regionen um die ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg verlegte. Zusätzlich zum Rhein-Main-Gebiet, kristallisierten sich auch benachbarte Ballungsräume als Quellgebiet dieser und auch von künftigen Zuwander:innen. Die Siedlungsentwicklung verteilt sich dispers im gesamten Einzugsbereich der ICE-Haltebahnhöfe.

Die durch die Inbetriebnahme der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke und der ICE-Haltebahnhöfe ausgelösten Zuwanderungen werden im Raum Montabaur und in der Stadt

Limburg positiv bewertet. Diese tragen zur Stabilisierung der Bevölkerungszahl bei. Eine Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen erfolgte.

Im Gegensatz dazu zeichnete sich in den Umlandgemeinden von Limburg eine recht kritische Haltung dazu ab. Schon vor der Inbetriebnahme der ICE-Haltebahnhöfe fanden Zuwanderungen aus dem Rhein-Main-Gebiet in die Umlandgemeinden statt. Zusätzliche Wanderungsbewegungen in diese Gemeinden wurden aus Angst vor dem Verfall der Gemeinden in reine „Wohn- und Schlafgemeinden“ mit einer restriktiven Siedlungspolitik eingedämmt. Disperse Wohnsiedlungsentwicklung im Umland Limburgs wurde somit weitgehend verhindert.

Nach Demuths Untersuchungen kann bestätigt werden, dass eine Verkehrsanbindung inklusive Bahnhöfe so attraktiv sein kann, „*dass Bevölkerungszuwanderungen in den Regionen um die ICE-Bahnhöfe erfolgen und somit eine verstärkte Wohnsiedlungsentwicklung ausgelöst wird*“, wengleich in einem maßvollen Rahmen (Demuth 2004, 173).

3. Raum- und Siedlungsstruktur der Region Tullnerfeld

Das Kapitel drei beschreibt den groben Untersuchungsraum der vorliegenden Arbeit.

Das „Tullnerfeld ist der Beweis dafür, dass öffentliche Verkehrsinfrastruktur eine ganze Region beleben und auf eine neue Ebene heben kann.“ (noe.ORF.at 2023)

Aus diesem Zitat lässt sich folgender Gedanke, der dieser Thematik zugrunde liegt, ableiten:

In der Regel haben Züge die Aufgabe, Städte sowie Orte und deren Bahnhöfe miteinander zu verbinden. Vor mittlerweile mehr als 10 Jahren wurde mit dem Bahnhof Tullnerfeld das Gegenteil in Betrieb genommen. Eine Stadt rund um den Bahnhof Tullnerfeld gab es weit und breit nicht (noe.ORF.at 2023). Durch den Bau und der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld gewann neben speziellen Gemeinden, die gesamte Region an Attraktivität. Das Tullnerfeld erlebte einen spürbaren Aufschwung. Die Region entwickelte sich dadurch zu einem begehrten Raum zum Wohnen.

„Die Region Tullnerfeld im Portrait“ als einleitendes Kapitel bildet eine Beschreibung des groben Untersuchungsraums. Es gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung- und Struktur der Region anhand statistischer Daten aus den vergangenen Jahren und beschreibt auch die Gruppe der Erwerbstätigen und die damit verbundenen Pendelbewegungen der Region. Weiters wird die vorhandene Infrastruktur der Region in diesem Kapitel erläutert. Hier beschränkt sich die Autorin mit der Analyse und Beschreibung auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, da im Zuge dieser Arbeit die Anbindung für die Bewohner:innen der Region an die verkehrliche Infrastruktur einen besonders wichtigen Stellenwert hat. Das restliche Angebot an Infrastruktur, sei es beispielsweise der Bereich der sozialen Infrastruktur oder die Erholungs- und Freizeitinfrastruktur, wird im Folgenden nur grob umschrieben. In einem weiteren Schritt folgt eine Einordnung der Region Tullnerfeld in eine Raumtypologie. Hier stützt sich die Autorin auf das österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2030. Im Anschluss daran folgt ein Kapitel, in welchem raumbestimmende Faktoren, welche die Region Tullnerfeld auszeichnen, beschrieben werden. Als Abschluss versucht die Autorin das Potenzial der Region Tullnerfeld als Wohnraum hervorzuheben.

3.1. Die Region Tullnerfeld im Portrait

3.1.1. Charakteristik

Das Tullnerfeld, auch „Tullner Becken“ genannt, liegt inmitten Niederösterreichs. Die Region erstreckt sich von der Wachau (Landschaft im und um das Tal der Donau zwischen Melk und Krems an der Donau) im Westen bis zur Wiener Pforte (Durchbruch der Donau vom Rand des Wienerwaldes in die Ebene des Wiener Beckens) im Osten. Das Tullnerfeld wird durch den

Donauström in eine Nord- und Südhälfte getrennt: Der nördliche Teil der Donau erstreckt sich bis zur Region am Wagram und der südliche Teil, das eigentliche Tullnerfeld, wird vom Alpenvorland und dem Wienerwald begrenzt (siehe Abbildung 5) (NÖ Landesarchiv – NÖ Institut für Landeskunde 2016, 3). Die Region mit dem Bahnhof Tullnerfeld als „Mittelpunkt“ befindet sich in jeweils einer durchschnittlichen Entfernung (Luftlinie) von rund 30 km von der Wiener Innenstadt und von St. Pölten entfernt (Google Maps 2023).

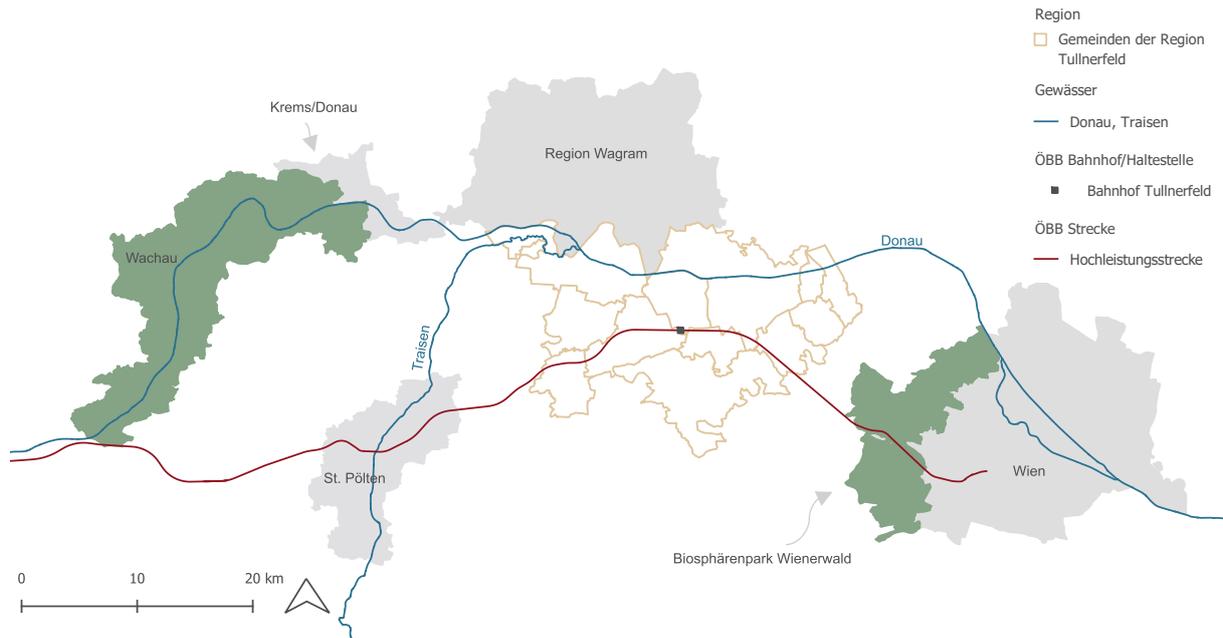


Abbildung 5: Übersichtskarte - Region Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2020, Open Data Österreich 2022a, Open Data Österreich 2022b, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Die Region Tullnerfeld besteht aus den 12 Gemeinden Atzenbrugg, Judenau-Baumgarten, Königstetten, Langenrohr, Michelhausen, Muckendorf-Wipfing, Sieghartskirchen, Tulbing, Tulln an der Donau, Würmla, Zwentendorf an der Donau und Zeiselmauer-Wolfpassing. Diese sind in Abbildung 6 verortet.

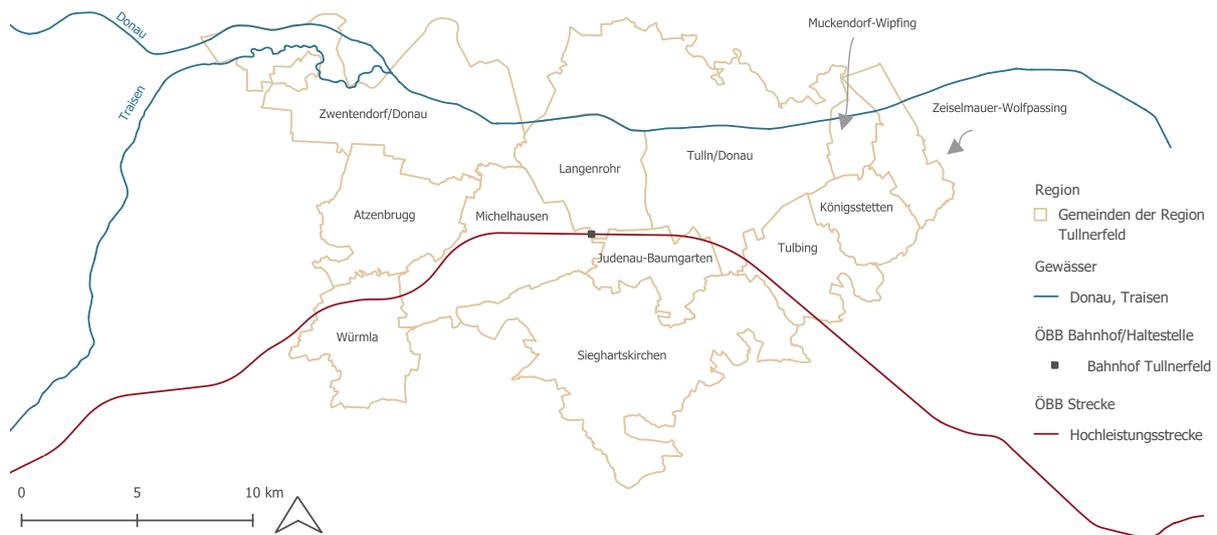


Abbildung 6: Gemeinden der Region Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Die Gemeinden, welche die Autorin in der Gesamtheit als die Region Tullnerfeld bezeichnet, sind sich in ihren Strukturen sehr ähnlich und zeichnen sich daher durch teilweise ähnliche Eigenschaften aus (NÖ Atlas 2023).

Das Tullnerfeld befindet sich derzeit in einem Spannungsfeld zwischen landwirtschaftlicher Nutzung und einem starken Siedlungsdruck. Die Region ist stark land- und forstwirtschaftlich geprägt und gilt als eine der intensiv genutzten und ertragreichsten landwirtschaftlichen Flächen Österreichs. Es zeichnet sich durch eine hohe Bodenbonität und optimale Voraussetzungen für eine landwirtschaftliche Nutzung, sowohl klimatisch als auch topographisch, aus. Die Region ist in drei große Landschaftsräume eingebettet. Dazu zählen die Donauauen, das landwirtschaftliche Tullnerfeld und die hügeligen Ausläufer des Wienerwaldes. Doch durch die Nähe zur Großstadt Wien und der öffentlichen Anbindung an die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten stieg der Bevölkerungszuzug in der Region in den letzten Jahren. Somit stehen ein hoher Bodenverbrauch, ein hohes Verkehrsaufkommen und der Erholungsflächenbedarf dem Schutz und dem Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen gegenüber (Brosen-Mimmmler 2018, 6).

Das im Zuge einer Vorortbesichtigung aufgenommene Foto soll die bestehende Problematik im Raum Tullnerfeld abbilden. Die Abbildung 7 zeigt, stellvertretend für viele gleichartige Wohnbauprojekte in der Region, den Neubau einer Wohnanlage in der Katastralgemeinde Pixendorf (Marktgemeinde Michelhausen), welche in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld, eingebettet in den landwirtschaftlichen Flächen, errichtet wird.



Abbildung 7: Siedlungsdruck, hoher Bodenverbrauch versus Schutz und Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen im Raum Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)

Die in der Katastralgemeinde Pixendorf bereits vorhandenen Wohnanlagen sowie jene Wohnanlage, die, wie in Abbildung 7 dargestellt, gerade im Bau ist, werden im weiteren Verlauf dieses Kapitels (siehe Kapitel 3.3.) repräsentativ für neuere Wohnsiedlungsentwicklungen, induziert durch den Bau der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld, hervorgehoben.

3.1.2. Verteilung der Bevölkerung

Für die nachstehenden Analysen werden Daten aus den Jahren 2001, 2011 und 2021 beziehungsweise Daten aus den Jahren 2002, 2012 und 2022 herangezogen, um aussagekräftige Veränderungen über einen längeren Beobachtungszeitraum in der Region Tullnerfeld hervorzuheben und zu beschreiben. Einzelne Jahre zwischen den Vergleichsjahren werden nicht in die Analyse mitaufgenommen.

3.1.2.1. Bevölkerungsentwicklung

Das Tullnerfeld verzeichnet im Jahr 2021 einen Bevölkerungsstand von 51574 Einwohner:innen, wobei die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau die einwohnerstärkste Gemeinde mit 16603 Einwohner:innen ist. Ein Vergleich des Bevölkerungsstandes der Region Tullnerfeld zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 zeigt einen kontinuierlichen Zuwachs von rund 4000 bis 5000 Einwohner:innen pro Dekade (siehe Tabelle 1).

Gemeinde	2001	2011	2021
Atzenbrugg	2497	2600	3183
Judenau-Baumgarten	2075	2149	2328
Königstetten	1888	1982	2537
Langenrohr	1974	2299	2475
Michelhausen	2524	2609	3845
Muckendorf-Wipfing	980	1315	1692
Sieghartskirchen	6674	7129	7751
Tulbing	2534	2896	3155
Tulln an der Donau	13591	15169	16603
Würmla	1258	1269	1573
Zwentendorf an der Donau	1966	2266	2258
Zeiselmauer-Wolfpassing	3715	3955	4174
Region Tullnerfeld gesamt	41676	45638	51574
Niederösterreich	1545804	1614693	1698951

Tabelle 1: Anzahl Einwohner:innen in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)

Die Wohnbevölkerung hat sich zwischen 2001 und 2011 um rund 10% erhöht. Die prozentuelle Veränderung der Wohnbevölkerung zwischen dem Vergleichsjahr 2011 und dem Vergleichsjahr 2021 liegt bei rund 13%. Im Vergleich zu der Wohnbevölkerung des Land Niederösterreichs verzeichnet die Wohnbevölkerung in der Region Tullnerfeld einen deutlich stärkeren Zuwachs (siehe Tabelle 2).

	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2021
% - Veränderung der Wohnbevölkerung in der Region Tullnerfeld	+9,51%	+13,01%	+23,75%
% - Veränderung der Wohnbevölkerung im Land Niederösterreich	+4,46%	+5,22%	+9,91%

Tabelle 2: Prozentuelle Veränderung der Einwohner:innen in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich zwischen den Jahren 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)

3.1.2.2. Bevölkerungsdichte

Das Tullnerfeld verzeichnet 2011 eine Bevölkerungsdichte von 214 Einwohner:innen pro Quadratkilometer Dauersiedlungsraum³. Im Jahr 2020 wurden 230 Einwohner:innen pro Quadratkilometer gezählt. Prozentuell hat sich die Bevölkerungsdichte zwischen dem Vergleichsjahr 2011 und dem Vergleichsjahr 2020 um rund 7% gesteigert. Die Bevölkerungsdichte in der Region Tullnerfeld ist minimal höher als die des Bezirks Tulln (Tabelle 3).

³ Unter dem Dauersiedlungsraum wird lt. Statistik Austria der „potentiell besiedelbare Raum verstanden, in welchem der Mensch lebt, arbeitet, seine Naturgrundlagen bewirtschaftet und sich erholt“ (BMLRT 2021, 7).

Dauersiedlungsraum		
	2011	2020
Region Tullnerfeld	214 EW/km ²	230 EW/km ²
Bezirk Tulln	205 EW/km ²	220 EW/km ²

Tabelle 3: Bevölkerungsdichte (Wohnbevölkerung je km² / Dauersiedlungsraum) in der Region Tullnerfeld im Jahr 2011 und 2020 (Quelle: Statistik Austria 2020; eigene Erstellung 2022)

3.1.2.3. Altersverteilung

In den Tullnerfelder Gemeinden ist eine recht homogene Altersverteilung im Jahr 2021 zu erkennen (siehe Tabelle 4). Deutliche Ausreißer sind aus Tabelle 4 nicht abzulesen. In allen Gemeinden (ausgenommen Sieghartskirchen, Tulbing und Zeiselmauer-Wolfpassing) dominiert die Gruppe der 30 – 49-Jährigen. Diese bilden rund 27% der Bevölkerung in der Region. Es folgt die Gruppe der 50 – 60-Jährigen (rund 24%) sowie die Gruppe der 65+ Jahre, die rund 19% der Wohnbevölkerung bilden. Auf die Gruppe der 15 – 29-Jährigen entfallen rund 15% so wie auch auf die Gruppe der Personen unter 15 Jahren, die ebenfalls 15% der Wohnbevölkerung bilden.

Ein Vergleich der prozentuellen Verteilung der Altersklassen mit dem Land Niederösterreich zeigt Unterschiede: Obwohl die ersten zwei Altersklassen (unter 15 Jahre, 15 – 29 Jahre) ein ähnliches Entwicklungsmuster zeigen, ist der Anteil der Bevölkerung in der Altersklasse 30 – 49 Jahre und 50 – 64 Jahre im Vergleich zur Region Tullnerfeld unterschiedlich verteilt. Daraus ist abzuleiten, dass sich vor allem diese Altersklassen, verglichen mit dem Land Niederösterreich, im Tullnerfeld ansiedeln. Bei Betrachtung der Altersklasse der 65+-Jährigen ist abzuleiten, dass diese Altersklasse einen geringeren Anteil der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld im Vergleich zum Land Niederösterreich einnimmt.

Gemeinde	unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+
Atzenbrugg	499	484	874	751	575
Judenau-Baumgarten	367	360	654	526	421
Königstetten	487	341	696	606	407
Langenrohr	380	427	672	563	433
Michelhausen	652	680	1171	755	587
Muckendorf-Wipfing	258	188	465	445	336
Sieghartskirchen	1100	1141	1999	2006	1505
Tulbing	434	422	752	826	721
Tulln an der Donau	2294	2738	4378	3956	3237
Würmla	253	240	438	341	301
Zeiselmauer-Wolfpassing	336	302	543	555	522
Zwentendorf an der Donau	624	654	1126	974	796
Region Tullnerfeld gesamt	7684	7977	13768	12304	9841
% - Verteilung der Altersklassen in der Region Tullnerfeld	14,90%	15,47%	26,70%	23,86%	19,08%

% - Verteilung der Altersklassen im Land Niederösterreich	14,45%	15,52%	25,69%	23,63%	20,71%
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Tabelle 4: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld sowie die prozentuelle Verteilung der Altersklassen in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich im Jahr 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023)

In Tabelle 5 ist zu erkennen, dass die Wohnbevölkerung bei den Personen unter 15 Jahren zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 leicht gestiegen ist. Einen markanten Anstieg verzeichnet diese Altersgruppe vor allem zwischen dem Vergleichsjahr 2011 und dem Vergleichsjahr 2021 (+16,07%). Es ist davon auszugehen, dass es ab dem Vergleichsjahr 2011 im Bereich der Zuwanderungen für diese Altersgruppe deutliche Veränderungen gegeben hat. Deutliche Zuwächse sind auch vor allem in den Altersgruppen 50 – 64 Jahren sowie 65+ Jahre zu erkennen. Da in den ersten drei Altersgruppen (0 – 49 Jahre) keine massiven Änderungen in der Altersverteilung zwischen 2001 und 2021 ersichtlich sind, ist davon auszugehen, dass sich das Durchschnittsalter in den Tullnerfelder Gemeinden in den letzten Jahren deutlich erhöht hat.

	Unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+
% - Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld von 2001 bis 2011	-10,37%	+12,80%	+2,00%	+21,74%	+31,57%
% - Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld von 2011 bis 2021	+16,07%	-2,64%	+0,12%	+32,70%	+26,13%
% - Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld von 2001 bis 2021	+4,03%	+9,83%	+2,13%	+61,55%	+65,95%

Tabelle 5: Prozentuelle Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld zwischen den Jahren 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023c, d; eigene Erstellung 2023)

3.1.2.4. Haushalte

Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist im Tullnerfeld zwischen dem Vergleichsjahr 2011 und dem Vergleichsjahr 2021 um rund 5% gesunken, das heißt die durchschnittliche Zahl der Mitglieder eines Haushaltes hat sich reduziert. Dies zeigt auch die Anzahl der 1-, 2-, 3 bis 5 oder 6 und mehr Personenhaushalte: Die Zahl der 1-Personenhaushalte ist zwischen 2011 und 2021 um rund 27% angestiegen und jene der 2-Personenhaushalte um rund 23%. Im Gegensatz dazu war bei den 3 bis 5-Personenhaushalten sowie den 6 und mehr Personenhaushalten nur ein Anstieg von rund 6% zu verzeichnen. Zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2011 ist ein ähnliches Entwicklungsmuster zu erkennen. Einfamilienhaushalte verzeichnen zwischen 2001 und 2021 eine Zunahme von rund

26%, Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte rund 45%. Daten für die Vergleichsjahre 2001 und 2011 sind im Anhang D.2. bis D.5. nachzulesen. Ein Blick auf Haushaltskenngrößen des Landes Niederösterreich zeigt ein recht ähnliches Entwicklungsmuster. Beispielsweise unterscheidet sich die Veränderung der durchschnittlichen Haushaltsgröße zwischen 2011 und 2021 um rund -1% im Vergleich zur Region Tullnerfeld (Region Tullnerfeld -5%, Land NÖ -4%). Auch die Zahl der 1-Personen sowie 2-Personenhaushalte im Land Niederösterreich verzeichnen wie in der Region Tullnerfeld einen größeren Zuwachs als die 3 bis 5 Personen sowie 6 und mehr Personenhaushalte (siehe Tabelle 6).

	2001	2011	2021
Privathaushalte	16617 (NÖ 622746)	19166 (NÖ 679828)	22612 (NÖ 744358)
1 Person	4771 (NÖ 187589)	5992 (NÖ 221470)	7639 (NÖ 261960)
2 Personen	4947 (NÖ 185617)	6090 (NÖ 211365)	7505 (NÖ 237278)
3 bis 5 Personen	6515 (NÖ 231836)	6694 (NÖ 230543)	7056 (NÖ 228465)
6 und mehr Personen	384 (NÖ 17704)	390 (NÖ 16450)	412 (NÖ 16655)
Einfamilienhaushalte	11245 (NÖ 412187)	12492 (NÖ 433675)	14160 (NÖ 456455)
Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte	293 (NÖ 12416)	346 (NÖ 13145)	425 (NÖ 14966)
Nichtfamilienhaushalte⁴	5079 (NÖ 198143)	6328 (NÖ 233008)	8027 (NÖ 274737)
Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt)	- (NÖ 2,46)	2,43 (NÖ 2,35)	2,31 (NÖ 2,26)

Tabelle 6: Kenngrößen Haushalte in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j, Statistik Austria 2023: eigene Erstellung 2023)

3.1.2.5. Wanderungsbewegungen

Die Tullnerfelder Gemeinden (ausgenommen Zeiselmauer-Wolfpassing) verzeichnen im Jahr 2022 mehr Zuzüge als Wegzüge. Gesamtbetrachtet entspricht dies 1111 mehr Zuzügen als Wegzügen. Die meisten Zuzüge gewinnt die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau, gefolgt von Michelhausen und Atzenbrugg. Eine der geringsten Werte bei der Zahl der Zuzüge verzeichnet die Gemeinde Zwentendorf an der Donau (siehe Tabelle 7).

⁴ Ein Nichtfamilienhaushalt umfasst private Einpersonenhaushalte und Mehrpersonenhaushalte ohne Kernfamilie (STATEcube 2023i, j).

Gemeinde	Zuzüge	Wegzüge	Wanderungssaldo
Atzenbrugg	273	128	145
Judenau-Baumgarten	186	145	41
Königstetten	148	135	13
Langenrohr	225	149	76
Michelhausen	598	392	206
Muckendorf-Wipfing	93	87	6
Sieghartskrichen	555	445	110
Tulbing	252	190	62
Tulln an der Donau	1499	1063	436
Würmla	128	101	27
Zeiselmayer-Wolfpassing	126	140	-14
Zwentendorf an der Donau	210	207	3
Region Tullnerfeld gesamt	4293	3182	1111

Tabelle 7: Wanderungsbewegungen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, I, m; eigene Erstellung 2023)

Die Wanderungssalden zwischen dem Vergleichsjahr 2002 und dem Vergleichsjahr 2022 zeigen, dass die Region Tullnerfeld deutlich an Zuzügen gewonnen hat. Eine massive Zunahme an Zuzügen ist vor allem ab 2012 zu erkennen. Das Tullnerfeld verzeichnet zwischen 2002 und 2022 rund 162% mehr Zuzüge als Wegzüge (siehe Tabelle 8).

	Wanderungssaldo ⁵
% - Veränderung des Wanderungssaldo in der Region Tullnerfeld von 2002 bis 2012 (exkl. Königstetten)	+3,10%
% - Veränderung der Wanderungssaldo in der Region Tullnerfeld von 2012 bis 2022 (exkl. Königstetten)	+154,17%
% - Veränderung der Wanderungssaldo in der Region Tullnerfeld von 2002 bis 2022 (exkl. Königstetten)	+162,05%

Tabelle 8: Prozentuelle Veränderung der Wanderungssalden in der Region Tullnerfeld zwischen den Jahren 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, I, m; eigene Erstellung 2023)

3.1.3. Ökonomische Struktur

Für die Analyse der ökonomischen Struktur in der Region Tullnerfeld werden Daten aus den Jahren 2001, 2011 und 2021 sowie Daten aus den Jahren 2002, 2012 und 2022 herangezogen, um auch hier aussagekräftige Veränderungen über einen längeren Beobachtungszeitraum im Tullnerfeld darzulegen und zu beschreiben. Die Jahre zwischen den Vergleichsjahren werden, wie bereits in der Analyse zur Verteilung der Bevölkerung (siehe Kapitel 3.1.2.) nicht in die Auswertung mitaufgenommen.

⁵ Das prozentuelle Wanderungssaldo bezieht sich auf gesamte Region Tullnerfeld exklusive der Marktgemeinde Königstetten.

3.1.3.1. Erwerbsstatus der Bevölkerung

Das Tullnerfeld verzeichnet im Jahr 2021 51574 Einwohner:innen, davon zählen 54% zur Gruppe der Erwerbspersonen, 46% der Einwohner:innen zählen zu den Nicht-Erwerbspersonen. Rund 96% der Erwerbspersonen sind erwerbstätig, rund 4% der Tullnerfelder Erwerbspersonen sind arbeitslos. Die Erwerbsquote der Region Tullnerfeld ist durchschnittlich höher als jene des Landes Niederösterreich (siehe Tabelle 9).

	2001	2011	2021
Erwerbspersonen	21209	24101	27849
Erwerbstätig	20232	23158	26832
Arbeitslos	977	943	1017
Nicht-Erwerbspersonen⁶	20467	21537	23725
Erwerbsquote Region Tullnerfeld	50,89%	52,81%	54,00%
Erwerbsquote Land Niederösterreich	49,28%	50,95%	52,20%

Tabelle 9: Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld inklusive der Erwerbsquote des Landes Niederösterreich im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023p, q; eigene Erstellung 2023)

Die prozentuelle Veränderung der Erwerbspersonen der Vergleichsjahre zeigt, dass sowohl die Gruppe der Erwerbstätigen als auch die Gruppe der Arbeitslosen eine Zunahme verzeichnen. Obwohl die Zahl der Arbeitslosen zwischen 2001 und 2011 um rund 3% gesunken ist, hat sich diese zwischen 2011 und 2021 fast verdoppelt. Bei den Erwerbstätigen ist ein homogener Zuwachs sowohl zwischen 2001 und 2011 als auch zwischen 2011 und 2021 erkennbar (siehe Tabelle 10).

	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2021
% - Veränderung der Erwerbspersonen	+13,64%	+15,55%	+31,31%
% - Veränderung der Erwerbstätigen	+14,46%	+15,86%	+32,62%
% - Veränderung der Arbeitslosen	-3,48%	+7,85%	+4,09%
% - Veränderung der Nicht-Erwerbspersonen	+5,23%	+10,16%	+15,92%

Tabelle 10: Prozentuelle Veränderung des Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023p, q; eigene Erstellung 2023)

3.1.3.2. Erwerbstätigkeit nach Wirtschaftszweigen

Im Jahr 2021 arbeitete der Großteil der Tullnerfelder Erwerbspersonen (rund 78%) im tertiären Wirtschaftssektor (siehe Abbildung 8). Den wichtigsten Wirtschaftszweig bildet der Handel, der rund 20% der Erwerbspersonen zählt (STATEcube 2023t, u). Rund 19% der Erwerbspersonen arbeiten im sekundären Wirtschaftssektor und rund 2% der Tullnerfelder Erwerbspersonen arbeiten im Bereich der Land- und Forstwirtschaft, welche den primären Wirtschaftssektor kennzeichnen. Die Jahre 2001 und 2011 verzeichnen eine ähnliche prozentuelle Verteilung der Erwerbspersonen in den einzelnen Wirtschaftssektoren (siehe Abbildung 8). Im Gegensatz

⁶ Als Nicht-Erwerbspersonen werden Personen unter 15 Jahre, Personen mit Pensionsbezug, Schüler:innen und Studierende 15 Jahre und älter sowie sonstige Nicht Erwerbstätige bezeichnet (STATEcube 2023p, q).

zu 2011, wo ebenfalls wie im Jahr 2021 der Handel den wichtigsten Wirtschaftszweig bildet, war es 2001 der Herstellung von Waren-Zweig (Sekundärer Wirtschaftssektor), der damals rund 64% der Erwerbspersonen zählt (STATEcube 2023t, u).

Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit (ÖNACE 2008)
Region Tullnerfeld

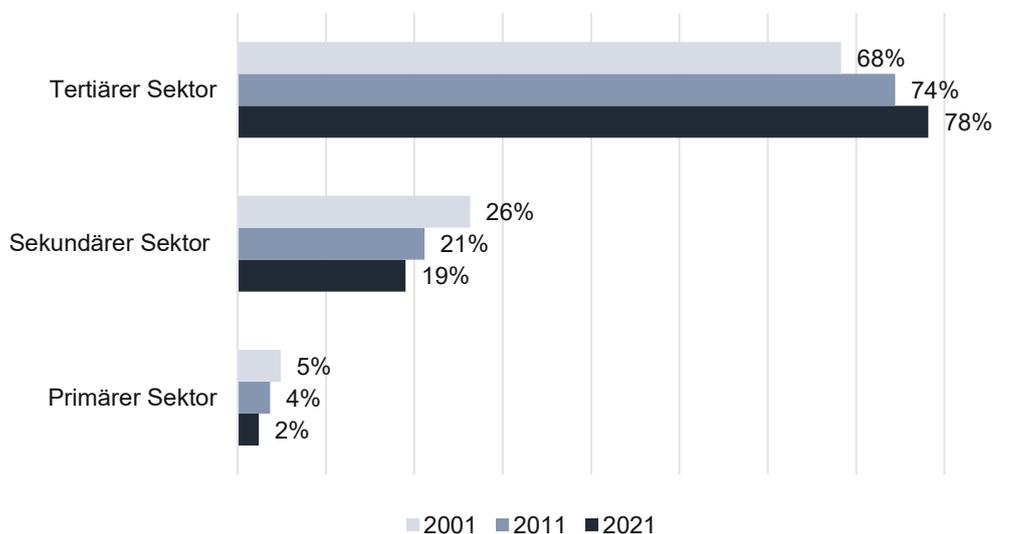


Abbildung 8: Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit (ÖNACE 2008) exklusive Personen mit unbekannter Wirtschaftstätigkeit sowie Personen, die erstmals Arbeit suchend sind in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023r, s; eigene Erstellung 2023)

Aus Tabelle 11 ist abzulesen, dass sich gesamthaft betrachtet die Zahl der Erwerbspersonen in den Tullnerfelder Gemeinden im primären und sekundären Wirtschaftssektor verringert hat und im Gegensatz dazu die Zahl der Erwerbspersonen im tertiären Sektor wächst. Eine Veränderung der wirtschaftlichen Arbeitsstruktur in der Region ist zu erkennen. Auch das Land Niederösterreich zeigt eine Verlagerung der Erwerbspersonen aus den primären und sekundären Wirtschaftssektor zum tertiären Sektor.

	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2021
% - Veränderung der Erwerbspersonen im Primären Sektor	-14,04% (NÖ -9,39%)	-25,11% (NÖ -29,20%)	-35,62% (NÖ -35,85%)
% - Veränderung der Erwerbspersonen im Sekundären Sektor	-8,69% (NÖ -11,35%)	+3,79% (NÖ +2,30%)	-5,23% (NÖ -9,31%)
% - Veränderung der Erwerbspersonen im Tertiären Sektor	+23,78% (NÖ +17,21%)	+21,41% (NÖ +12,54%)	+50,29% (NÖ +31,91%)

Tabelle 11: Prozentuelle Veränderung der Erwerbspersonen in den Wirtschaftssektoren⁷ in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023r, s; eigene Erstellung 2023)

⁷ In der Tabelle werden Erwerbspersonen aus dem Sektor „Unbekannte Wirtschaftstätigkeit“ sowie dem Sektor „Entfällt“ (Enthält alle Personen, die erstmals Arbeit suchend sind sowie alle Nicht-Erwerbspersonen) nicht berücksichtigt (STATEcube 2023r, s).

3.1.3.3. Arbeitsstätten⁸

Das Tullnerfeld verzeichnet im Jahr 2021 4426 Arbeitsstätten. Die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau zählt die meisten Arbeitsstätten (1696 Arbeitsstätten), gefolgt von der Marktgemeinde Sieghartskirchen (630 Arbeitsstätten) und der Marktgemeinde Michelhausen (310 Arbeitsstätten). Die Zahl der Arbeitsstätten hat sich zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2011 fast verdoppelt. Zwischen 2011 und 2021 ist eine Zunahme um rund 1000 Arbeitsstätten (+24%) zu erkennen (siehe Tabelle 12).

Gemeinde	2001	2011	2021
Atzenbrugg	93	221	262
Judenau-Baumgarten	75	155	175
Königstetten	78	142	273
Langenrohr	82	192	232
Michelhausen	85	250	310
Muckendorf-Wipfing	18	64	96
Sieghartskirchen	231	518	630
Tulbing	105	209	235
Tulln an der Donau	812	1362	1696
Würmla	42	111	115
Zwentendorf an der Donau	112	213	236
Zeiselmauer-Wolfpassing	72	132	166
Region Tullnerfeld gesamt	1805	3569	4426

Tabelle 12: Anzahl der Arbeitsstätten in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)

Aus der Tabelle 13 ist abzuleiten, dass die Region Tullnerfeld einen massiven Zuwachs an Arbeitsstätten zwischen 2001 und 2011 verzeichnet. Der Anstieg in der Zahl der Arbeitsstätten zwischen 2011 und 2021 fällt deutlich geringer aus. Aufgrund des Zuwachses ist anzunehmen, dass sich auch das Angebot an verfügbaren Arbeitsplätzen in der Region erhöht hat.

	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2021
% - Veränderung der Arbeitsstätten	+97,73%	+24,01%	+145,21%

Tabelle 13: Prozentuelle Veränderung der Anzahl der Arbeitsstätten in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)

3.1.3.4. Pendelbewegungen

Das Tullnerfeld weist zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 durchgehend mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen auf. Die Erwerbstätigen verzeichnen sowohl bei den Auspendler:innen als auch bei den Einpendler:innen einen homogenen Anstieg. Pro Dekade ist ein durchschnittlicher Anstieg von rund 3100

⁸ Als Arbeitsstätte wird jede auf Dauer eingerichtete, durch Namen/Bezeichnung und Anschrift gekennzeichnete Einheit bezeichnet, in jener in der Regel mindestens eine Person erwerbstätig ist. Es kommt weder auf die Anzahl der Beschäftigten, noch auf die Größe an (Statistik Austria 2001b).

Auspendler:innen und 2700 Einpendler:innen erkennbar. Die auspendelnden Schüler:innen und Studierende weisen zwischen 2001 und 2021 ebenfalls eine Zunahme auf. Die Zahl der Einpendler:innen unter den Schüler:innen und Studierenden ist zwischen 2001 und 2011 leicht zurückgegangen (siehe Tabelle 14).

	2001	2011	2021
Auspendler:innen – Erwerbstätige	13226	16322	19503
Einpendler: innen – Erwerbstätige	9530	12278	15017
Auspendler:innen – Schüler:innen/ Studierende	2893	3003	3067
Einpendler:innen – Schüler:innen/ Studierende	2397	2154	-

Tabelle 14: Anzahl der Aus-/Einpendler:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)

Die prozentuelle Veränderung der Aus-/Einpendler:innen in Tabelle 15, die sowohl der Gruppe der Erwerbstätigen als auch der Schüler:innen und Studierenden angehören, zeigt ebenfalls, dass diese zwischen dem Jahr 2001 und dem Jahr 2021 eine Zunahme verzeichnen. Im Gegensatz zu den Vergleichsjahren 2011 und 2021, weisen diese zwischen 2001 und 2011 einen deutlich höheren Zuwachs auf.

	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2021
% - Veränderung der Auspendler:innen – Erwerbstätige	+23,41%	+19,49%	+47,46%
% - Veränderung der Einpendler:innen – Erwerbstätige	+28,84%	+22,31%	+57,58%
% - Veränderung der Auspendler:innen – Schüler:innen/Studierende	+3,80%	+2,13%	+6,01%
% - Veränderung der Einpendler:innen – Schüler:innen/Studierende	-10,14%	-	-

Tabelle 15: Prozentuelle Veränderung der Aus-/Einpendler:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)

3.1.3.5. Bodenpreise⁹

Der durchschnittliche Grundstückspreis für Baulandflächen in der Region Tullnerfeld lag im Jahr 2021 bei 186€/m². Die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau verzeichnet den höchsten durchschnittlichen Grundstückspreis (365€/m²), gefolgt von der Marktgemeinde Judenau-

⁹ Für die Beschreibung der Veränderung der Bodenpreise werden Grundstückspreisübersichten aus dem Wirtschaftsmagazin GEWINN (2001 – 2021) herangezogen. Die angeführten Grundstückspreise gelten für ein- und zweifamilienhaustaugliche Baugründe. An- und Aufschließungskosten sind im Regelfall nicht enthalten. Die Preise „von“ und „bis“ beziehen sich auf Grundstücke in guten Lagen. Für Grundstücke in schlechten Lagen liegt der Grundstückspreis bis zu 30% darunter. Die aufgelisteten Grundstückspreise sind eine Mischung aus Preisangaben von den Gemeinden, Maklerangaben, Kaufpreisdaten aus den Grundbüchern und einer statistischen Berechnung der Technischen Universität Wien (Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001 – 2021).

Baumgarten (258€/m²) und der Marktgemeinde Sieghartskirchen (+200€/m²) (siehe Tabelle 16).

Gemeinde	2001	2011	2021
Atzenbrugg	77€/m ²	53€/m ²	125€/m ²
Judenau-Baumgarten	73€/m ²	90€/m ²	258€/m ²
Königstetten	106€/m ²	130€/m ²	198€/m ²
Langenrohr	70€/m ²	71€/m ²	160€/m ²
Michelhausen	53€/m ²	90€/m ²	170€/m ²
Muckendorf-Wipfing	117€/m ²	115€/m ²	170€/m ²
Sieghartskirchen	124€/m ²	100€/m ²	200€/m ²
Tulbing	106€/m ²	170€/m ²	195€/m ²
Tulln an der Donau	157€/m ²	168€/m ²	365€/m ²
Würmla	51€/m ²	35€/m ²	128€/m ²
Zwentendorf an der Donau	51€/m ²	60€/m ²	85€/m ²
Zeiselmauer-Wolfpassing	128€/m ²	140€/m ²	185
Region Tullnerfeld gesamt	93€/m²	102€/m²	186€/m²

Tabelle 16: Durchschnittlicher Grundstückspreis €/m² Bauland in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)

Der durchschnittliche Grundstückspreis für Baulandflächen in der Region Tullnerfeld hat sich zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 verdoppelt. Vor allem ab dem Vergleichsjahr 2011 ist ein massiver Anstieg der durchschnittlichen Grundstückspreise zu erkennen (siehe Tabelle 17). Es ist anzunehmen, dass vor allem die verkehrstechnisch günstige Lage, welche vor allem durch den Bau und der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien St. Pölten und des Bahnhof Tullnerfelds deutlich an Attraktivität gewonnen hat, ein Grund für den starken Zuwachs ab dem Vergleichsjahr 2011 ist.

	2001 – 2011	2011 – 2021	2001 – 2021
% - Veränderung der Bodenpreise	+9,83%	+83,33%	+101,34%

Tabelle 17: Prozentuelle Veränderung der durchschnittlichen Grundstückspreise €/m² in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)

3.1.4. Infrastruktur – Verkehr

Das Tullnerfeld befindet sich in einer verkehrstechnisch sehr günstigen Lage und hat Anschluss an wichtige überregionale Verkehrsachsen, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene.

3.1.4.1. Motorisierter Individualverkehr

Die Region Tullnerfeld ist verkehrstechnisch, wie in Abbildung 9 dargestellt, gut erschlossen: Ein der Hauptverbindungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt die Landesstraße, ehemalige Bundesstraße, B19 – Tullner Straße, dar. Sie durchquert die Region von Nord nach Süd und dient als direkter Anschluss an die A1 West Autobahn südlich des

Tullnerfelds. Auch die Landesstraße B1 – Wiener Straße stellt eine wichtige Verbindung für den MIV von Wien nach St. Pölten dar. Die B1 verläuft von Wien kommend, durch den Wienerwald, streift das Tullnerfeld in den Gemeinden Sieghartskirchen, Michelhausen und Würmla und führt über St. Pölten weiter bis nach Melk und in weiterer Folge bis nach Oberösterreich. Neben der B1 – Wiener Straße und der B19 – Tullner Straße sind die B14 – Klosterneuburger Straße, die B43 – Traismauer Straße und B213 – Tullnerfeld Straße weitere Straßenverbindungen, um das Tullnerfeld zu erreichen. Im Norden der Region verläuft die S5 – Stockerauer Schnellstraße und im Westen liegt die Schnellstraße S33 (St. Pölten/Krems) (siehe Abbildung 9). Das ASFINAG Bauprogramm zeigt keine bedeutenden Bauprojekte in der Region Tullnerfeld für die Vergleichsjahre 2001, 2011 und 2021 (ASFINAG 2023).

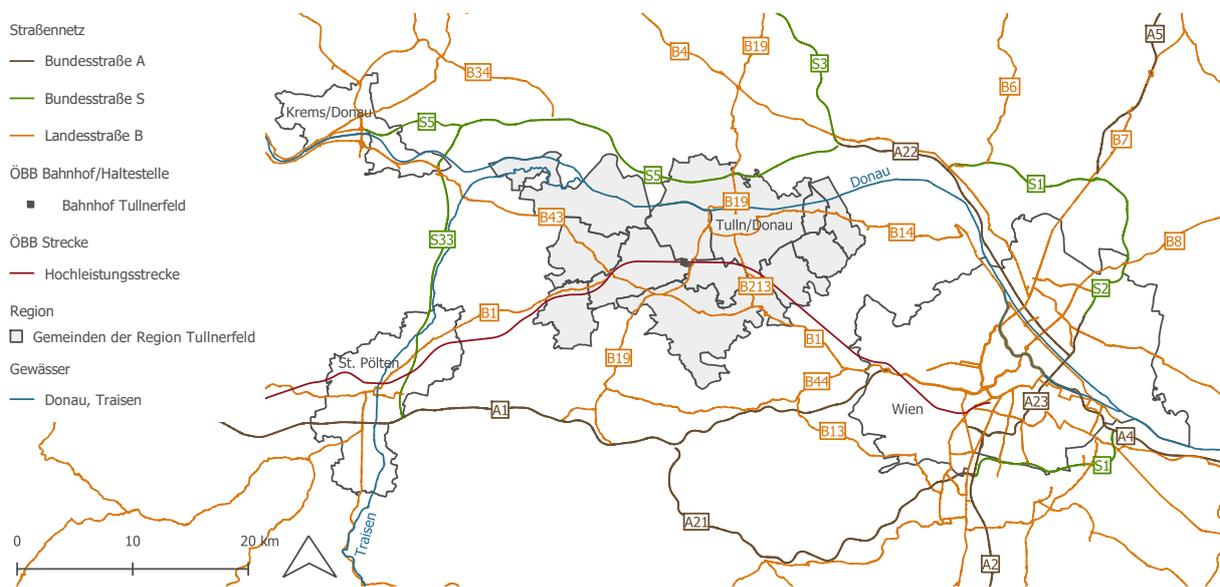


Abbildung 9: Anbindung der Region Tullnerfeld an das österreichische Straßennetz (Quelle: BEV 2022; Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2022a, Open Data Österreich 2022c; eigene Erstellung 2022)

3.1.4.2. Nicht Motorisierter Individualverkehr

Rad

Durch das Tullnerfeld verlaufen einige attraktive Radrouten. Im Folgenden wird der Verlauf der zwei Topradrouten im Tullnerfeld dargestellt

Der in Abbildung 10 dargestellte Donauradweg zählt zu den Topradrouten Niederösterreichs. Der Donauradweg durchquert die Region von Ost nach West und verläuft abschnittsweise nördlich beziehungsweise südlich der Donau.

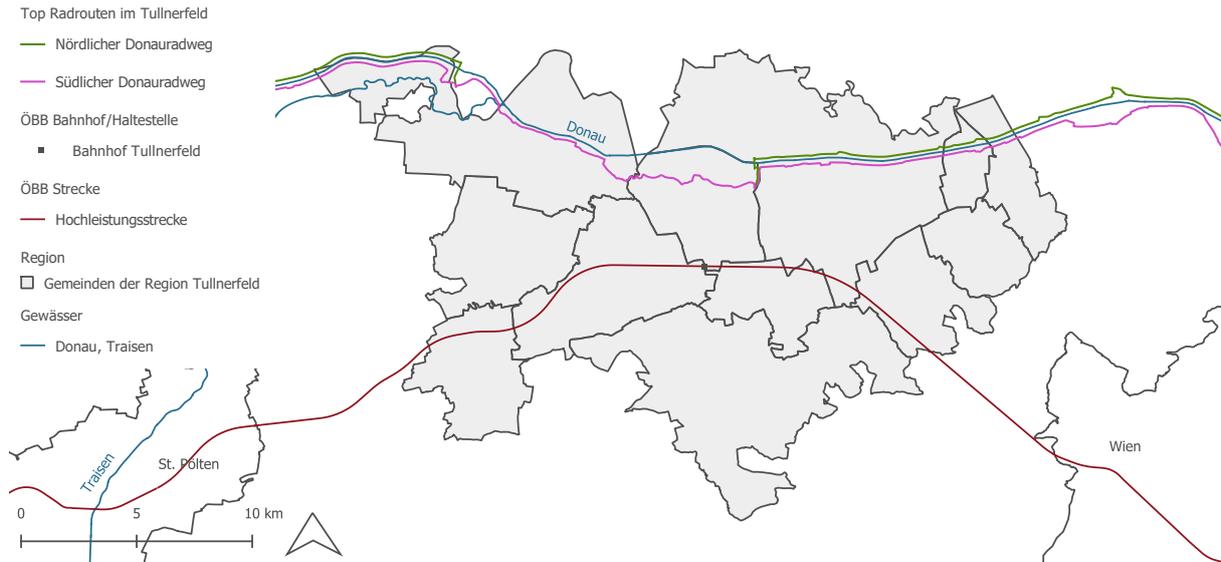


Abbildung 10: Regionale Radrouten im Tullnerfeld – Teil 1 (Quelle: BEV 2022; Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2022a, Open Data Österreich 2022d; eigene Erstellung 2023)

Ein weiterer bedeutender Radweg in der Region ist der Tullnerfeld-Radweg, der in Abbildung 11 dargestellt ist.



Abbildung 11: Regionale Radrouten im Tullnerfeld - Teil 2 (Quelle: Niederösterreich-Werbung GmbH o.J.; eigene Überarbeitung 2023)

Der Tullnerfeld-Radweg bietet sich als alternative Schleife zum Donauradweg an. Der Radweg stellt eine bedeutende Radverkehrsachse für den Bahnhof Tullnerfeld dar. Durch den Radweg ist ein unmittelbarer Umstieg mit dem Rad auf den öffentlichen Bahnverkehr möglich (Niederösterreich-Werbung GmbH o.J.). Wie aus Abbildung 10 und 11 abzulesen ist, ist der Großteil der Tullnerfelder Gemeinden, vor allem jene, die im Süden angesiedelt sind, nicht an das regionale Radwegenetz angebunden. Daher ist eine Anbindung mit dem Rad an den öffentlichen Bahnverkehr nur für jene Gemeinden möglich, die an den Tullnerfeld-Radweg angebunden sind.

3.1.4.3. Öffentlicher Verkehr

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist in der Region Tullnerfeld vielfältig und umfangreich. Schüler:innen und Student:innen wie auch den Erwerbstätigen werden zahlreiche Schul- und Arbeitswege in und aus der Region geboten. Nachstehend wird der öffentliche Verkehr in der Region Tullnerfeld beschrieben.

Bahn

Das Tullnerfeld ist durch mehrere öffentliche Bahnlinien gut erschlossen. Auf Basis der Abbildung 12 werden diese nachstehend skizziert. Für die Bezeichnung der einzelnen Bahnstrecken werden die ÖBB-Streckennummern, welche auch in Abbildung 12 an den einzelnen Strecken in Rot angeführt sind, herangezogen.

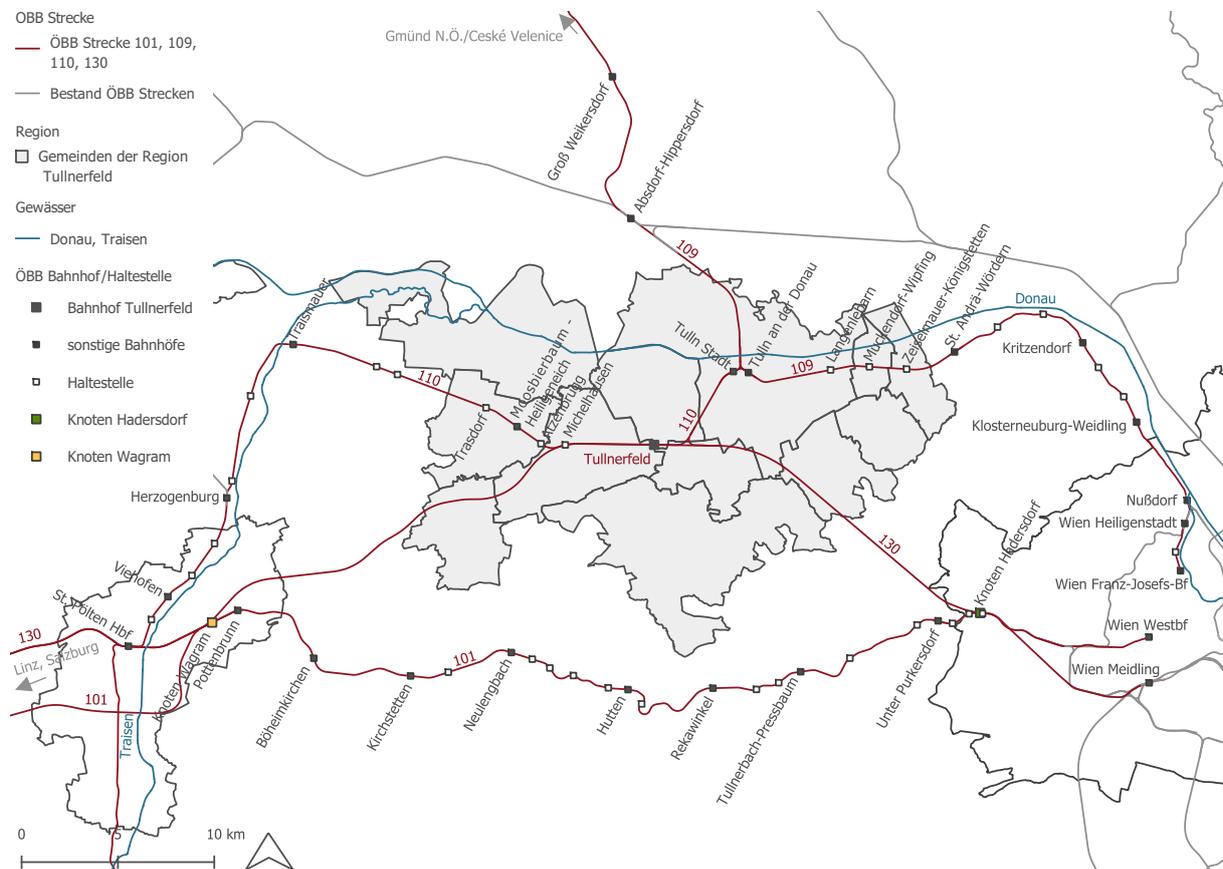


Abbildung 12: Öffentlicher Bahnverkehr in der Region Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Nachstehende Tabelle (18) gibt einen Überblick über die relevanten ÖBB-Strecken mit ihren Streckennummern, die in Abbildung 12 dargestellt sind.

ÖBB-Streckennummer	Streckenbezeichnung
10101	Wien Westbf (in WS) = Knoten Wagram (in Wat)
10901	Wien Franz-Josefs-Bf (in Wf) = Staatsgrenze nächst Gmünd N.Ö. – (Ceske V.)
11001	Tulln an der Donau (in Tu) = St. Pölten Hbf (in Pb)
13001	Wien Meidling (in Wbf) = Linz Hbf (in Lz)

Tabelle 18: Überblick über relevante ÖBB-Strecken mit ihren Streckennummern (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG 2022b; eigene Erstellung 2023)

- Neubaustrecke Wien – St. Pölten als Teil der „neuen“ Westbahn

ÖBB-Streckennummer **130**

Da die Neubaustrecke Wien – St. Pölten Teil des Untersuchungsgegenstandes der vorliegenden Arbeit ist, wird die Strecke als Teil des öffentlichen Verkehrs im Raum Tullnerfeld in diesem Kapitel nur grob beschrieben. Genauer betrachtet wird die Strecke in Kapitel 4.

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten ist Teil der österreichischen Weststrecke Wien – Salzburg und wurde als Hochleistungsstrecke im Zuge des viergleisigen Ausbaus der österreichischen Weststrecke gebaut (ÖBB-Infrastruktur AG 2023). Die Strecke hat eine Länge von rund 60km und Züge verkehren auf ihr mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 230km/h. Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten hat ihren Start im Bahnhof Wien Meidling (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 10) und wird, wie in Abbildung 12 dargestellt, ab dem Knoten Hadersdorf über den Bahnhof Tullnerfeld und weiter bis nach St. Pölten als Hochleistungsstrecke geführt. Im Knoten Wagram wird die Neubaustrecke („neue Westbahn“) mit der „alten Westbahn“ (ÖBB-Streckennummer 101) verknüpft, bevor diese den Bahnhof St. Pölten erreicht (siehe Abbildung 12).

Auf der Neubaustrecke verkehren sowohl Nahverkehrs- als auch Fernverkehrsgarnituren in unterschiedlichen Taktmustern (ÖBB-Scotty 2023). Der Bahnhof Tullnerfeld ist wie in Abbildung 12 abgebildet, der einzige Bahnhof, der entlang der Hochleistungsstrecke bedient wird.

- Die Bedeutung der „alten“ Weststrecke für das Tullnerfeld

ÖBB-Streckennummer **101**

Südlich der Region Tullnerfeld verläuft die „alte“ Weststrecke mit der Streckennummer 101. Die Strecke 101 hat ihren Startpunkt in Wien Westbahnhof und verkehrt über St. Pölten und Linz weiter bis nach Salzburg. Die „alte“ Weststrecke wird im Knoten Wagram mit der „neuen“ Weststrecke verknüpft (siehe Abbildung 12).

Vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke stellte der Abschnitt Wien Westbahnhof – St. Pölten entlang der „alten“ Weststrecke für die Tullnerfelder Gemeinden eine wichtige Verkehrsachse dar. Bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke im Jahr 2012 verkehrten in diesem Abschnitt sowohl Nahverkehrszüge als auch Fernverkehrszüge, welche den Bewohner:innen der Region die Erreichbarkeit der Ballungsräume Wien und/oder St. Pölten ermöglichten (ÖBB-Personenverkehr AG 2011, 80-98). Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013, mit dem auch die Neubaustrecke in Betrieb genommen wurde, wurde das Angebot an Nah- und Fernverkehrszügen im Abschnitt Wien Westbahnhof – St. Pölten entlang der „alten“ Weststrecke rein auf Nahverkehrszüge reduziert. Derzeit verkehren die Nahverkehrsgarnituren sowohl tagsüber als auch in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend im Halbstundentakt von Wien Westbahnhof bis nach St. Pölten und wieder retour. Von 8 Uhr bis 11 Uhr und ab 20 Uhr wird die Verbindung Wien Westbahnhof nach St. Pölten im Stundentakt angeboten. Von 9 Uhr bis 12 Uhr und ab 21 Uhr wird die Verbindung von St. Pölten bis zum Wiener Westbahnhof im Stundentakt angeboten. Die Fahrzeit beträgt rund 61 Minuten (ÖBB-Personenverkehr AG 2023).

- Die „Bedeutung“ der Reaktivierung der Tullner Westschleife
ÖBB-Streckennummer **109** und **110**

Die Reaktivierung der Tullner Westschleife¹⁰, welche nach dem Krieg stillgelegt wurde, erfolgte im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke Wien – St. Pölten. Über sie wird die Franz-Josefs-Bahn (ÖBB-Strecke 109: Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Sigmundsherberg – Gmünd NÖ) mit der bestehenden Bahnlinie Tulln – Herzogenburg und weiter nach St. Pölten (ÖBB-Strecke 110) verbunden. Die beiden Strecken werden im Bahnhof Tullnerfeld mit der Neubaustrecke verknüpft (DER STANDARD 2009), wodurch die Erreichbarkeit der Ballungsräume Wien und/oder St. Pölten für die Regionsbewohner:innen vor allem aus dem nördlichen Bereich des Tullnerfelds erleichtert wurde (Kronen Zeitung 2010). Die Verbindung Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Tulln an der Donau – Tullnerfeld – St. Pölten und retour wird ganztägig im Stundentakt von Nahverkehrszügen bedient (ÖBB-Personenverkehr AG 2023)

Zentral gelegene Bahnhöfe im Tullnerfelder Raum (siehe Abbildung 12) sind der Bahnhof Tullnerfeld, der entlang der Neubaustrecke angesiedelt ist, und die Bahnhöfe in der Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau. Diese stellen bedeutende Verkehrsknotenpunkte und

¹⁰ Durch die Sanierung der Tullner Donaubrücke wurde die Tullner Westschleife, welche nach dem Krieg stillgelegt wurde, reaktiviert. Die rund 440 Meter lange Donaubrücke wurde 1904 errichtet, während dem Krieg zerstört und von 1945 bis 1948 wieder aufgebaut. Seit 2008 wurden Sanierungsarbeiten an der Donaubrücke vorgenommen (DER STANDARD 2009). Nachdem die Sanierung der Tullner Donaubrücke fertiggestellt wurde, wurde die Tullner Westschleife 2009 wieder aktiviert (Kronen Zeitung 2010).

Umsteigemöglichkeiten für die Bewohner:innen der Region dar. Der Bahnhof Tullnerfeld wird in Kapitel 4 genauer betrachtet.

Bus

Teile der Region, die nicht direkt an einer Bahnlinie liegen, sind auf Buslinien angewiesen. Ein umfangreiches Angebot an regionalen Busverbindungen verkehrt sowohl innerhalb der Region, bietet den Einwohner:innen des Tullnerfeldes aber auch Anschlussmöglichkeiten Richtung der Ballungsräume Wien und St. Pölten (Stadtgemeinde Tulln 2022). Ein Großteil der Buslinien verkehrt an den Wochentagen vor allem in der Hauptverkehrszeit in dichten Intervallen. Am Wochenende ist das Angebot weniger attraktiv (VOR 2023a). Die Nachtbuslinie 413 ermöglicht den Bewohner:innen als einzige Buslinie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen einen Busanschluss vom Bahnhof Wien Heiligenstadt in die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau (Stadtgemeinde Tulln 2022). Nachstehende Abbildung 13 bildet die Buslinien ab, die in den Tullnerfelder Gemeinden verkehren und gleichzeitig den Bahnhof Tullnerfeld bedienen.

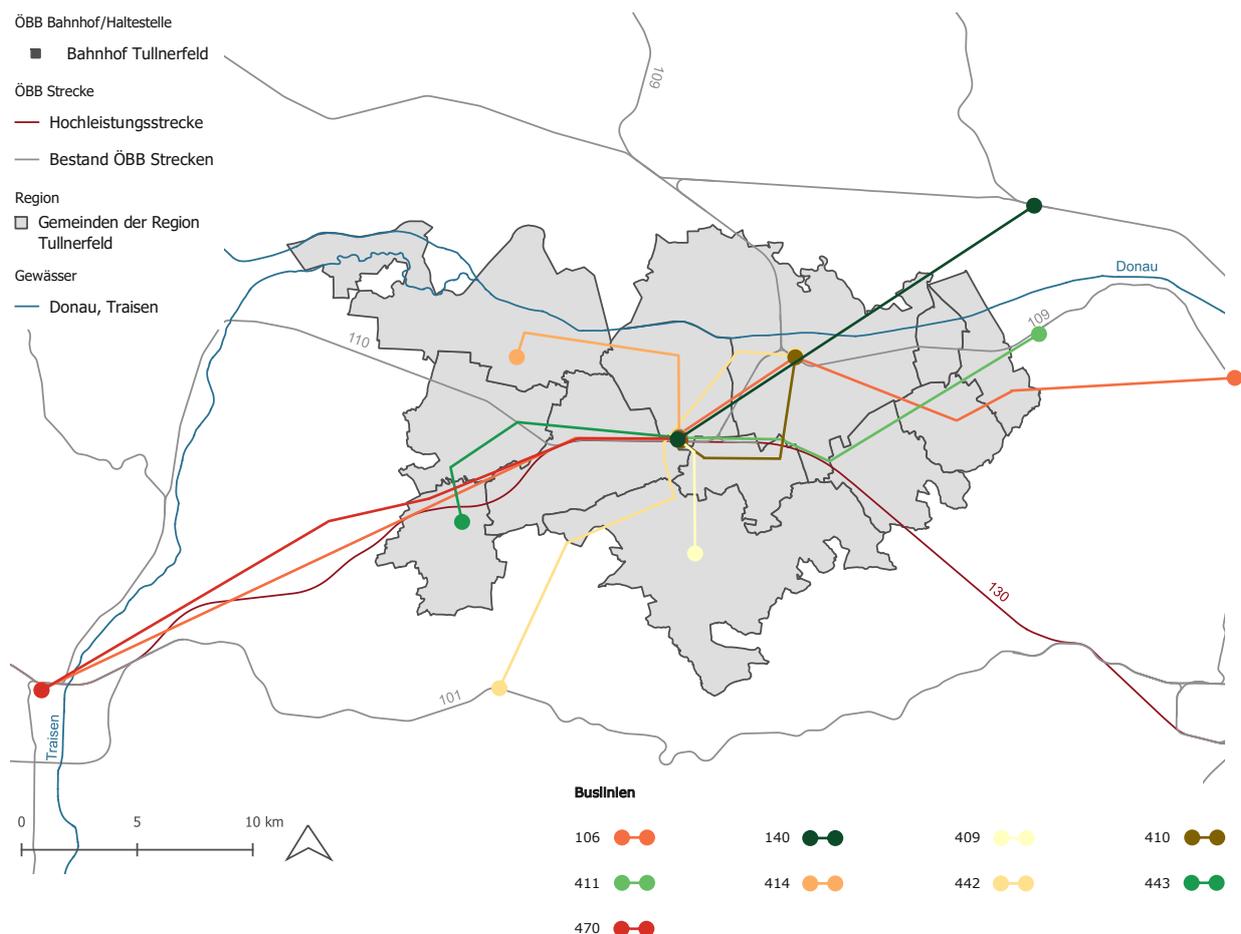


Abbildung 13: Streckenverlauf Buslinien – Start-/Ziel-/Durchfahrtsknoten Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Anhand der Abbildung 13 ist zu erkennen, dass die Tullnerfelder Gemeinden gut an das öffentliche Busnetz angebunden sind. Eine öffentliche Erreichbarkeit öffentlicher Bahnhaltstellen ist durch unterschiedliche Buslinien möglich. Abbildung 13 zeigt schematisch den Verlauf der einzelnen Buslinien, die den Bahnhof Tullnerfeld bedienen.

Sharing Mobility

Zum Bewältigen der „Last-Mile-Verbindung“ bietet LISA.TULLN den Bewohner:innen der Region ein vielfältiges und flexibles Mobilitätsangebot: Mittels E-LISA.Shuttle, über Linienbusse, E-Carsharing, Nextbike (Bike-Sharing) und Radabstellanlagen an den Mobilitätsstationen soll der letzte Kilometer umweltschonend zurückgelegt werden. Relevante Mobilitätsstationen von LISA.TULLN für die Regionsbewohner:innen sind vor allem im Raum Tulln an der Donau und am Bahnhof Tullnerfeld angesiedelt, womit auch hier den Bewohner:innen ein Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ermöglicht wird (LISA.TULLN o.J.). Auch das Anruf-Sammel-Taxi (AST) befördert Fahrgäste rund um die Uhr in der Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau und in dessen Katastralgemeinden (Stadtgemeinde Tulln 2022). Es ist anzunehmen, dass das Angebot von LISA.TULLN vorrangig für jene Gesellschaftsgruppen attraktiv ist, die beispielsweise aus Freizeitgründen oder geschäftlich in das Tullnerfeld reisen.

3.1.5. Infrastruktur – Soziales

Um einen kompakten Überblick über das vielfältige Angebot der vorhandenen sozialen Infrastruktur in der Region Tullnerfeld zu schaffen, wird nachstehend nach folgenden Kriterien differenziert: Gesundheit und Soziales, Bildung, Freizeit und Erholung.

3.1.5.1. Gesundheit und Soziales

Der Gesundheits- und Sozialbereich ist in der Region Tullnerfeld umfangreich vertreten. Für die Bewohner:innen stehen neben dem Universitätsklinikum in der Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau, auch niedergelassene Allgemeinmediziner:innen, Fachärzt:innen aus verschiedenen Bereichen wie beispielsweise der Inneren Medizin, Kardiologie und Onkologie sowie der Kinder- und Jugendheilkunde, Zahnärzt:innen und Dermatolog:innen zur Verfügung. Die Palette umfasst zum Beispiel auch Beratungen in den Bereichen der Bioresonanz und der traditionellen chinesischen Medizin. Auch Cranio Sacrale Therapien, Ergotherapien, Physiotherapien, Psychotherapien und vieles mehr haben ihren Platz im Tullnerfeld (Google Maps 2023).

3.1.5.2. Bildung

Alle Marktgemeinden der Region Tullnerfeld verfügen über einen oder gegebenenfalls auch zwei oder mehr Kindergärten sowie Volksschulstandorte. In einigen Gemeinden gibt es für Kinder auch ein erweitertes Betreuungsangebot wie Kleinkindgruppen oder

Tagesbetreuungseinrichtungen. Für Kinder mit besonderen Bedürfnissen stehen Sonderschuleinrichtungen zur Verfügung. Für ein spielerisches Lernen werden Montessorischulstandorte angeboten. Weiterbildende höhere Schulen sowie Hochschulstandorte in der Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau, um Matura oder beispielsweise ein Studium zu absolvieren, runden das Angebot an Ausbildungsstätten im Tullnerfelder Raum ab (Google Maps 2023).

3.1.5.3. Freizeit und Erholung

Zu den wichtigsten Freizeit- und Erholungsinfrastrukturen im Tullnerfeld zählt ein Teil der Landschaftsräume, in die die Region, wie bereits erwähnt wurde, eingebettet ist, nämlich die Donauauen und die hügeligen Ausläufer des Wienerwalds (Brosen-Mimmler 2018, 6), die beide zu Natura 2000 Gebiete zählen (Wychera, Hülmbauer 2020, 16). Auch die Donau, welche die Region von West nach Ost durchquert, stellt ein bedeutendes Naherholungsgebiet und somit Potential für die Region dar (Wychera, Hülmbauer 2020, 16).

3.2. Einordnung der Region Tullnerfeld zu einer Raumtypologie

Da es keine allgemeingültige Einordnung in „städtischen“ und „ländlichen“ Raum in Österreich gibt, da diese je nach Raumtyp, Bewertungskriterium oder Abgrenzung des Untersuchungsgebietes variiert (Future.lab-Magazin 2022), stützt sich die Autorin bei der Einordnung der Region Tullnerfeld auf das österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2030. Das ÖREK 2030 gliedert Österreich in fünf unterschiedliche Raumtypen (ÖREK 2021, 46-47):

- Größere Stadtregionen
- Kleinere Stadtregionen und ländliche Verdichtungsräume
- Achsenräume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur
- Ländliche Tourismusregionen
- Ländliche Räume mit geringer Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsrückgang

Das ÖREK 2030 betont, dass unter Raumtypen *„nicht eindeutig abgegrenzte Regionen verstanden [werden, Anm.], sondern Räume, welche sich im Kern durch charakteristische Eigenschaften unterscheiden, sich aber in ihren Randbereichen überlappen können“* (ÖREK 2021, 46). Dies ist auch in der schematischen, teils unscharfen Karte des ÖREK 2030 für das Tullnerfeld deutlich zu erkennen (siehe Abbildung 14).

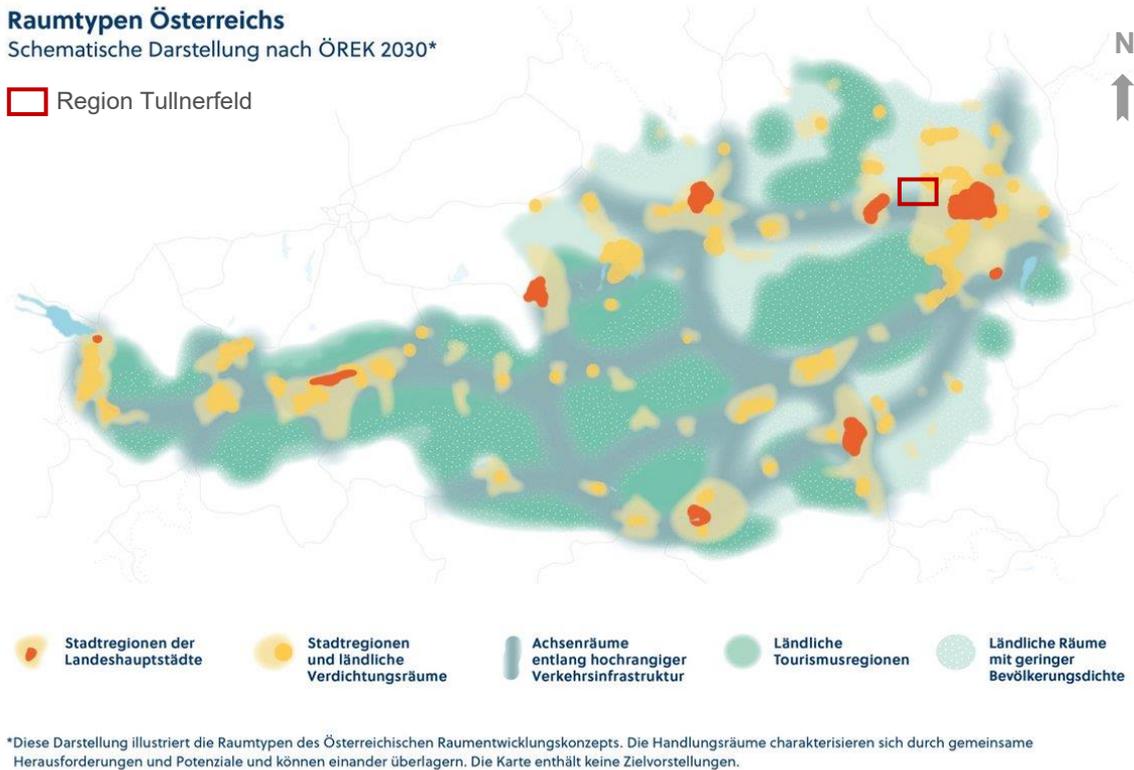


Abbildung 14: Einordnung der Region Tullnerfeld in das Schema der ÖREK 2030 Raumtypen (Quelle: ÖROK 2021, 46; eigene Überarbeitung 2023)

Das Tullnerfeld ist nach dem ÖREK 2030 (siehe Abbildung 14) zwei Raumtypen zuzuordnen:

Vor allem der östliche Bereich des Tullnerfelds und die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau lassen sich anhand der Karte des ÖREK 2030 dem Raumtyp „Kleinere Stadregionen und ländliche Verdichtungsräume“ zuordnen.

„Kleinere Stadregionen und ländliche Verdichtungsräume“ können Ankerpunkte für Ausbildungsstätten, attraktive Kultur- und Freizeitangebote sowie für wissensbasierte Dienstleistungen sein. Diese erfüllen zentrale Funktionen für die ländlichen Räume in ihrem Umfeld (ÖROK 2021, 49). Diese Multifunktionalität ist besonders in der Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau gegeben (Stadtgemeinde Tulln 2022).

Der zweite Raumtyp, welchem die Region Tullnerfeld ganz klar zugeordnet werden kann, ist der Typ „Achsenräume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“ (siehe Abbildung 14). Mit hochrangiger Verkehrsinfrastruktur ist hier die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und der für die Anbindung notwendige Bahnhof Tullnerfeld gemeint.

„Achsenräume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur“ umfassen jene Teile des ländlichen Raums, welche eine wachsende oder stabile Bevölkerungszunahme verzeichnen (ÖROK 2021, 50). Ein Bevölkerungswachstum in der Region Tullnerfeld ist gegeben, wobei dies je nach Gemeinde variiert. Eine der Vorreiter:innen in der Zunahme an Einwohner:innen

seit der Verfügbarkeit einer hochrangigen Verkehrsinfrastruktur in der Region ist die in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld gelegene Marktgemeinde Michelhausen (siehe Tabelle 1). Eine Bevölkerungszunahme ist meist mit neuen Siedlungsflächen und einer damit einhergehenden Siedlungsentwicklung verbunden. Herausforderung dabei ist, die Siedlungsentwicklung an den Stationen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu konzentrieren und für die Bewohner:innen gleichzeitig ein attraktives Angebot zu schaffen (ÖROK 2021, 50). Die Infrastrukturentwicklung rund um den Bahnhof Tullnerfeld erfolgte seit der Inbetriebnahme im Jahr 2012 blitzartig. Auch in fußläufiger Entfernung des Bahnhofs wuchsen seit der Anbindung an das hochrangige Schienennetz in den vergangenen Jahren mehrere Siedlungen aus dem Boden. Großen Mehrwert vor allem für die Bewohner:innen der Region soll auch ein Primärversorgungszentrum haben, welches in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofs angesiedelt ist (siehe Abbildung 15) (noe.ORF.at 2023).



Abbildung 15: Regionales Gesundheitszentrum in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)

3.3. Raumbestimmende Faktoren der Region Tullnerfeld

Die Region Tullnerfeld ist, wie in Abbildung 16 zu erkennen, in ihrer Raumstruktur vorrangig durch landwirtschaftlich genutzten Flächen, dem Naturraum (Donauauen, Wienerwald) und der Donau gekennzeichnet. Nördlich der Region fließt die Donau, die eine Grenze zu anderen Regionen, wie zum Beispiel der Region am Wagram nördlich des Tullnerfelds, bildet. Der südliche Teil der Region grenzt an die hügeligen Ausläufer des Wienerwalds, die ebenfalls einen Abschluss zu anderen Gebieten darstellen. Wie in Abbildung 16 deutlich zu erkennen ist, ist das Tullnerfeld (Verein Region Tullnerfeld o.J.) mit seinen fruchtbaren Böden prägend für das Landschaftsbild (NÖ Landesarchiv – NÖ Institut für Landeskunde 2016, 5).



Abbildung 16: Ein Blick auf das Tullnerfeld (Quelle: Verein Region Tullnerfeld o.J.; eigene Überarbeitung 2023)

Daneben zählen auch die Siedlungsflächen der Gemeinden zu raumbedeutenden Faktoren der Region (siehe Abbildung 17). Ein Luftbildausschnitt des Tullnerfelds (siehe Abbildung 17) aus dem NÖ Atlas (2023) zeigt, dass Siedlungsflächen im Tullnerfeld vorrangig entlang von Landesstraßen zu finden sind. Entlang der hochrangigen Eisenbahnachse sind bis dato eher weniger Siedlungsflächen zu erkennen. Damit ist die Siedlungsentwicklung entlang der Trasse als eher gering einzustufen. Die Trasse und mit ihr der Bahnhof Tullnerfeld prägen jedoch das Landschaftsbild der Region (NÖ Atlas 2023) und wirken inmitten der landwirtschaftlich geprägten Umgebung etwas „*anachronistisch*“ (noe.ORF.at 2023). Im nahen Umfeld des Bahnhofs Tullnerfelds sind bereits Infrastruktureinrichtungen zu finden (siehe Abbildung 17).

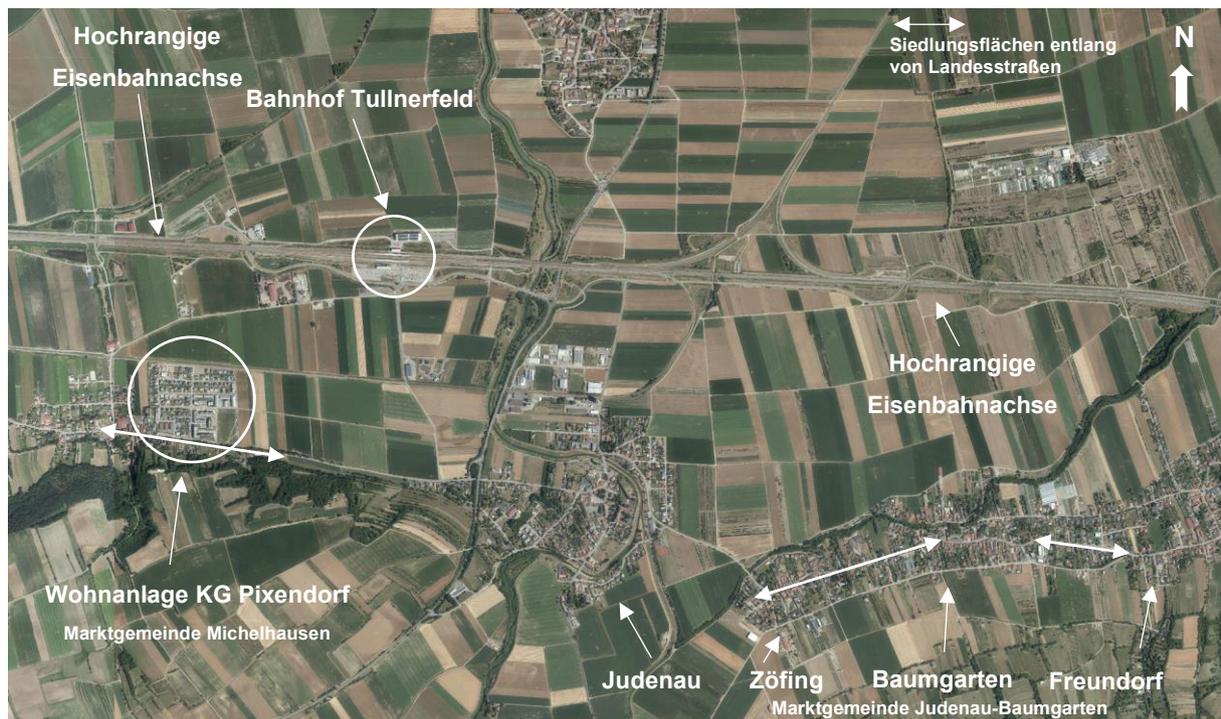


Abbildung 17: Luftbildausschnitt der Region Tullnerfeld zur Veranschaulichung der neueren Siedlungsentwicklung entlang der Landesstraßen (Quelle: NÖ Atlas 2023; eigene Überarbeitung 2023)

Ein weiterer Ausschnitt (siehe Abbildung 18) aus dem Tullnerfeld lässt ebenfalls erkennen, dass die Tullnerfelder Gemeinden in ihren Strukturen ehemaligen Straßendörfern ähneln, die sich mit der Zeit immer weiter in die Fläche ausgedehnt haben (NÖ Atlas 2023).

Teilweise sind in den Gemeinden noch alte Dorfstrukturen, wie zum Beispiel ein Marktplatz im Ortskern, erkennbar. Alte Bauernhäuser mit der kurzen Seite entlang der Straßenfront kommen vor, sind jedoch recht selten geworden. Am Beispiel der Gemeinde Michelhausen (siehe Abbildung 18) ist gut zu erkennen, dass die Siedlungsentwicklung auch abseits der Hauptstraße auf ehemals landwirtschaftlichen Flächen fortgesetzt wird und dadurch neue Siedlungsgebiete entstehen. Die ursprünglichen Bauweisen, wie zum Beispiel alte Bauernhäuser oder Einfamilienhäuser, werden um ganze Wohnanlagen, wie etwa die Wohnanlage in der Katastralgemeinde Pixendorf, ergänzt. Die einst vorhandenen Straßendörfer werden durch gemischte Baustrukturen zunehmend dichter und teilweise auch urbaner (NÖ Atlas 2023) (siehe Abbildung 18).



Abbildung 18: Luftbildausschnitt der Marktgemeinde Michelhausen zur Veranschaulichung der alten Dorfstrukturen und der Siedlungsentwicklung abseits der Hauptstraße (Quelle: NÖ Atlas 2023; eigene Überarbeitung 2023)

3.4. Das Tullnerfeld als potenzieller Wohnraum

Ob sich die Region Tullnerfeld als Raum zum Wohnen eignet, kann auf Basis der Recherchen pauschal nicht beantwortet werden. Die Erwartungen an das Wohnen und den damit verbundenen Wohnraum sind von Mensch zu Mensch verschieden und stark von den individuellen Vorstellungen und Bedürfnissen der Menschen abhängig (Marktforschung.de 2021).

Was sich jedoch auf Basis von Fachliteratur bestätigen lässt, ist, dass das Wohnen über die Wohnungstür hinaus geht (BWO o.J.) und somit das nahe als auch das fernere Umfeld großen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen ausübt (Forum Wohn-Bau Politik 2015). Das zeigt auch das Ergebnis der Literaturrecherche in Kapitel 2.2., in welcher die Autorin eine

Auswahl an Faktoren, die für die Wahl des Wohnstandorts ausschlaggebend sein können, aus Sicht von verschiedenen Autor:innen zusammengefasst und erläutert hat.

Für das Tullnerfeld ist folgender Leitsatz heranziehen:

„Je ruhiger, je grüner und je erschlossener [, Anm.] desto begehrter ein Grätzel. Je lauter, je grauer und je heruntergekommener [, Anm.] desto problematischer [...]“ (Forum Wohn-Bau Politik 2015).

Das Tullnerfeld zeichnet sich, wie im vorangestellten Kapitel (siehe Kapitel 3.3.) erläutert, vor allem durch die naturräumlichen Flächen (Donauauen, Wienerwald) und Gewässerflächen (Donaustrom), die großes Naherholungspotential für die Region darstellen, sowie die stark landwirtschaftlich geprägten Flächen aus. Neben diesen Faktoren zählt auch die viergleisige Eisenbahntrasse, welche die Bewohner:innen der Region an das hochrangige Schienennetz anbindet und dadurch eine schnelle Erreichbarkeit der Ballungsräume ermöglicht, und der Bahnhof Tullnerfeld zu bedeutenden Faktoren der Region. Auch die Siedlungsflächen, welche in den landwirtschaftlichen Flächen eingebettet sind, bestimmen den Tullnerfelder Raum. Nicht zuletzt, ist es auch die Vielzahl an sozialen Infrastruktureinrichtungen (siehe Kapitel 3.1.5.), die das Tullnerfeld attraktivieren.

Obwohl die Anforderungen an einen Wohnraum nicht unterschiedlicher sein können, so sind in den Tullnerfelder Gemeinden sichtbare Siedlungserweiterungen, sowohl in fußläufiger Entfernung des Bahnhofs Tullnerfelds und darüber hinaus (siehe Abbildung 17 und 18), erkennbar. Auch eine steigende Bevölkerungszahl in den vergangenen Jahren, welche das Ergebnis aus Kapitel 3.1.2.1. ist, zeigt, dass sich Menschen vermehrt im begehrten Tullnerfeld ansiedeln und die Region zum Wohnen nutzen und dadurch die Wohnsiedlungsentwicklung in der Region angekurbelt wird.

4. Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten und der Bahnhof Tullnerfeld

Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit ist neben der Neubaustrecke Wien – St. Pölten auch der Überhol- und Regionalbahnhof Tullnerfeld, welcher im Zuge der Errichtung der hochrangigen Eisenbahntrasse gebaut wurde. Kapitel 4 soll daher deren Entstehungsgeschichte(n) grob skizzieren. Außerdem wird dabei der Bahnhof Tullnerfeld als zentraler Verkehrsknotenpunkt im Raum Tullnerfeld hervorgehoben. Im Anschluss daran werden Veränderungen durch den Verkehrsinfrastrukturausbau vor allem in Bezug auf die Erreichbarkeit skizziert.

4.1. Die Entwicklung der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhof Tullnerfelds

4.1.1. Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten ist Teil der österreichischen Weststrecke Wien – Salzburg und wurde im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke errichtet. Die Weststrecke liegt auf dem Rhein-Donau Korridor (ÖBB-Infrastruktur AG 2023) und ist somit ein wesentlicher Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 9).

Das transeuropäische Verkehrsnetz ist auf zwei Ebenen definiert, einem Gesamtnetz und einem Kernnetz (BMVIT 2014, 3). Wie in Abbildung 19 dargestellt, verlaufen vier Kernnetzkorridore in und um Österreich, unter anderem auch der Rhein-Donau Korridor, auf dem die Neubaustrecke Wien – St. Pölten als Teil der österreichischen Weststrecke verläuft.

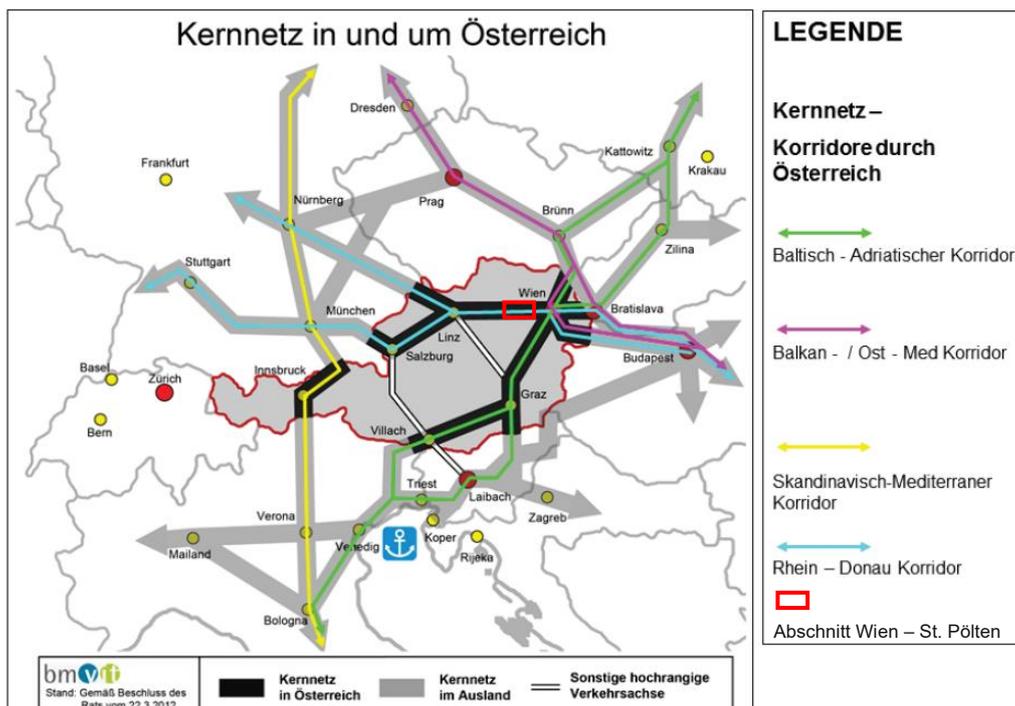


Abbildung 19: Kernnetz und Kernnetzkorridore durch Österreich und der Abschnitt der Neubaustrecke Wien – St. Pölten entlang dem Rhein-Donau Korridor (Quelle: BMVIT 2014, 6)

Die Weststrecke stellt für Österreich eine wichtige Hauptverkehrsachse dar. Die Hochleistungsstrecke in Österreich war notwendig um die Voraussetzungen zur Befriedigung der gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse des Menschen und eine Erhöhung der Kapazitäten und der Leistungsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr für die Zukunft zu schaffen (ÖBB-Infrastruktur AG 2009, 2-3).

Mit dem Ausbau der Weststrecke zu einer Hochleistungsstrecke werden nicht nur die notwendigen Kapazitäten erhöht, sondern auch die Reisezeiten massiv verkürzt. Davon profitieren sowohl die Fernverkehrsreisenden als auch die zahlreichen Pendler:innen in den Großraum Wien (ÖBB-Holding AG o.J., 4).

Nachstehende Abbildung (20) zeigt den Streckenverlauf der Weststrecke Wien – Salzburg über das Tullnerfeld, St. Pölten und Linz im österreichischen Schienennetz.

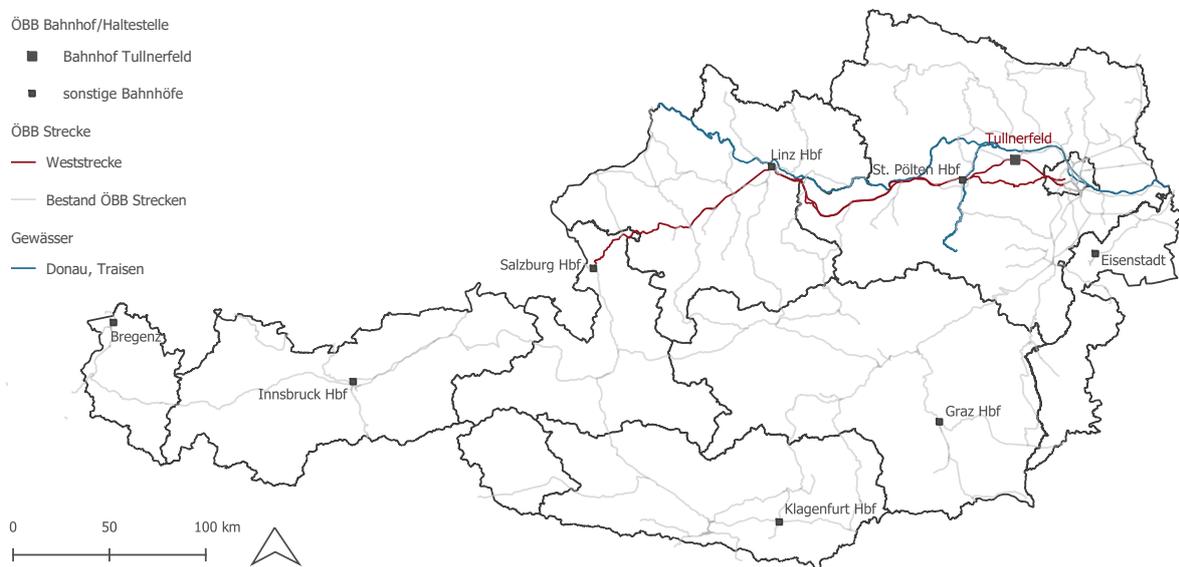


Abbildung 20: Weststrecke Wien - Salzburg (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Ebenfalls in Abbildung 20 dargestellt ist der südlich des Bahnhof Tullnerfelds gelegene Abschnitt der „alten“ Weststrecke (ÖBB-Streckennummer 101). Die Entfernung von der Neubaustrecke Wien – St. Pölten als Teil der „neuen“ Weststrecke zur „alten“ Weststrecke beträgt durchschnittlich rund 13 km (Entfernung Luftlinie Bahnhof Tullnerfeld zum Bahnhof Rekawinkel) (siehe Abbildung 21) (Google Maps 2023). Im Falle einer Abweichung (Streckenunterbrechung, Störung, etc.) ist anzunehmen, dass die Trasse der „alten“ Weststrecke als Ausweichmöglichkeit für Züge, die im Regelfall entlang der Neubaustrecke Wien – St. Pölten verkehren, genutzt wird. Das Angebot an Fernverkehrszügen entlang der „alten“ Weststrecke wurde auf die Neubaustrecke verlagert, sodass auf der „alten“ Weststrecke im Regelfall nur Nahverkehrsgarnituren verkehren (ÖBB-Personenverkehr AG 2023).

Der Startschuss für den Abschnitt der Neubaustrecke Wien bis St. Pölten war 1990, als vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Auftrag zur Planung der Hochleistungsstrecke im Raum Wien – St. Pölten erteilt wurde (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 6).

Die rund 60 km lange Hochleistungsstrecke im Raum Wien – St. Pölten hat, wie in Abbildung 21 dargestellt, ihren Beginn im Bahnhof Wien Meidling und verkehrt durch das Tullnerfeld bis nach St. Pölten Hauptbahnhof mit einer maximalen Streckengeschwindigkeit von 230km/h (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 10). Besonders relevant für die Hochleistungsstrecke ist der Bau des Lainzer Tunnels gewesen, der seinen Startpunkt nach dem Bahnhof Wien Meidling hat (siehe Abbildung 21). Der Tunnel dient als Verbindungsstrecke der West-, Süd und Donauländebahn. Sowohl Personen als auch Güter können durch den Lainzer Tunnel rasch an innerstädtische Ziele, Güterterminals und sonstige Bahnhöfe befördert werden. Die Trasse des Tunnels verläuft unterirdisch und verknüpft beim Knoten Hadersdorf die Neubaustrecke mit der bestehenden „alten“ Weststrecke. Im unterirdischen Knoten Hadersdorf beginnt die Neubaustrecke mit dem 13,3km langen Wienerwaldtunnel und verläuft anschließend rund 30km über das Tullnerfeld und Perschlingtal querend bis zum Knoten Wagram. Im Knoten Wagram wird die „neue“ Weststrecke mit der „alten“ Weststrecke verknüpft, bevor sie den Hauptbahnhof St. Pölten erreicht (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 2ff.).

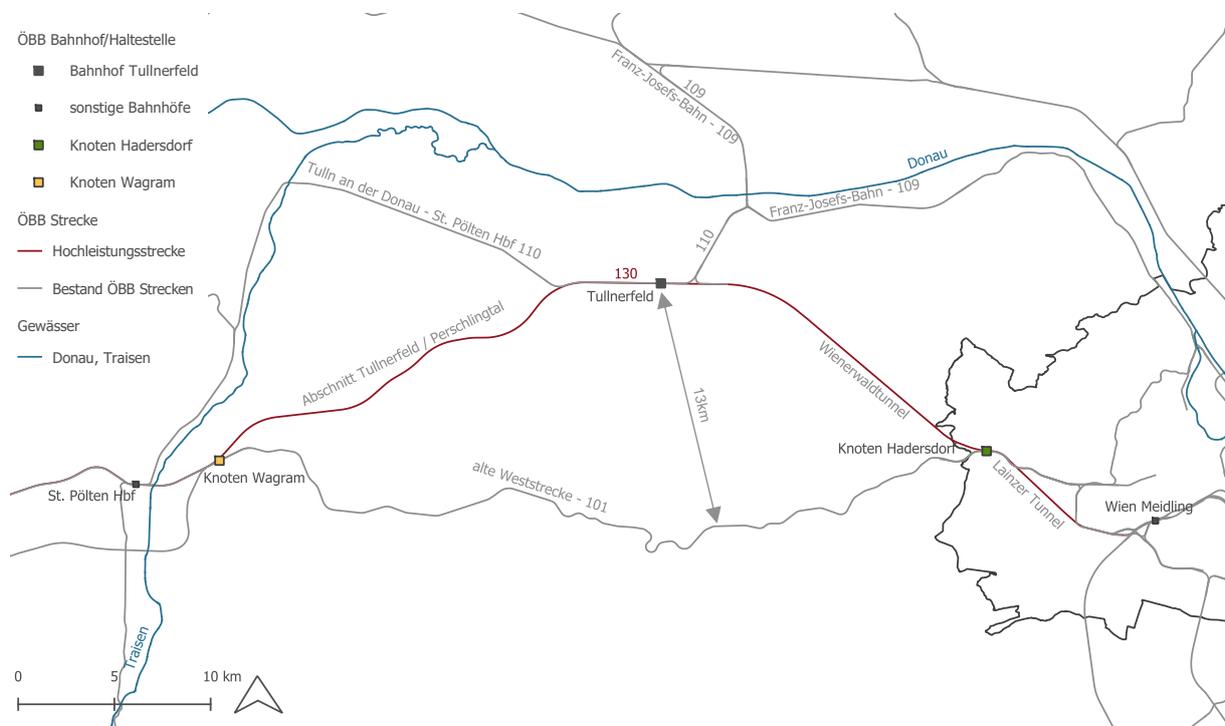


Abbildung 21: Streckenverlauf der Hochleistungsstrecke Wien Meidling – St. Pölten Hauptbahnhof (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten übernimmt aufgrund ihrer zentralen Trassenführung durch das Tullnerfeld (siehe Abbildung 21) wichtige Funktionen anderer Bestandsstrecken: Vor allem Bewohner:innen aus dem südlichen Tullnerfeld stand, wie bereits in Kapitel 3.1.4.3. erwähnt, vor der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhofs Tullnerfeld zum Erreichen der Ballungsräume, die „alte“ Weststrecke (ÖBB-Strecke 101) zur Verfügung. Von großer Bedeutung für Bewohner:innen aus dem nördlichen Teil des Tullnerfelds war die Franz-Josefs-Bahn (ÖBB-Strecke 109) sowie die Bahnlinie Tulln an der Donau über Herzogenburg und weiter Richtung St. Pölten Hauptbahnhof (ÖBB-Strecke 110). Durch diese beiden Strecken konnte ebenfalls eine öffentliche Bahnanbindung an die Bundeshauptstadt Wien und an die niederösterreichische Landeshauptstadt St. Pölten hergestellt werden. Diese Strecken wurden im Zuge des Baus der Hochleistungsstrecke mit dem Bahnhof Tullnerfeld verknüpft. Dadurch ist ein Umstieg für die Bewohner:innen auf die Hochleistungsstrecke im Bahnhof Tullnerfeld möglich. Es ist anzunehmen, dass eine Verlagerung der Reisenden entlang der „alten“ Weststrecke und der Franz-Josefs-Bahn auf die Hochleistungsstrecke aufgrund der deutlich schnelleren Reisegeschwindigkeit stattgefunden hat.

Neben dem Lainzer Tunnel und dem Wienerwaldtunnel verläuft die Neubaustrecke Wien – St. Pölten wie in Abbildung 22 dargestellt, durch weitere sechs Tunnel.

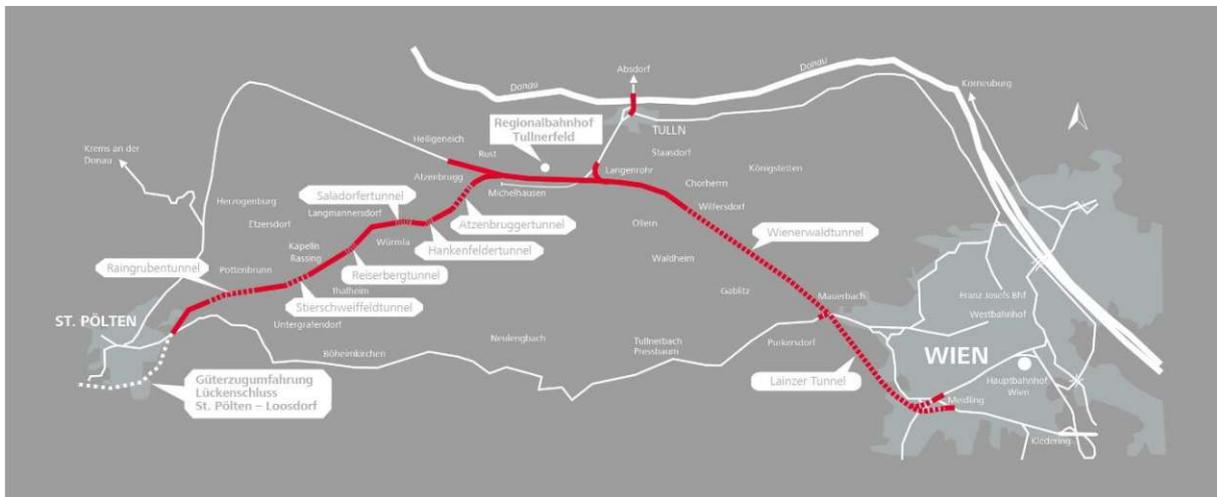


Abbildung 22: Acht Tunnel entlang der Hochleistungsstrecke Wien Meidling – St. Pölten Hauptbahnhof (Quelle: Wechselbaumer/ÖBB-Infrastruktur AG 2012c, 3)

Die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke geschah mit Fahrplanwechsel 2012/2013 am 09. Dezember 2012 (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 9).

Neben einer Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr gab es noch weitere Neuerungen im Bahnbetrieb (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 9). Nachstehend werden die Neuerungen grob skizziert:

Der Fernreiseverkehr profitiert von verkürzten Fahrzeiten. Durch eine schnelle Reisegeschwindigkeit beträgt die Fahrzeit von Wien nach St. Pölten circa 25 Minuten. Das ist 15 Minuten schneller als vor der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke. Auch die Fahrzeiten noch weiter Richtung Westen wie beispielsweise nach Linz und Salzburg, sind somit verkürzt (ÖBB-Infrastruktur AG 2012, 9).

Im Personennahverkehr ist die Fahrzeit beispielsweise zwischen Wien – St. Pölten und weiter bis nach Ybbs um bis zu 19 Minuten verkürzt. Durch den Einsatz von Zügen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 200km/h erreichen, werden Pendlerströme in den Hauptverkehrszeiten am Morgen Richtung Wien und am Nachmittag in die Gegenrichtung transportiert. Eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für den Personennahverkehr stellt der Überhol- und Regionalbahnhof Tullnerfeld dar (ÖBB-Infrastruktur AG, 9).

Auf der bisherigen „alten“ Weststrecke (ÖBB-Streckenummer 101) wurde das Angebot an Nahverkehrszügen zwischen Wien und Rekawinkel ausgebaut. Auch eine Teilverlagerung des Güterverkehrs auf die Hochleistungsstrecke führte zu einer schrittweisen Reduktion des nächtlichen Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke (ÖBB-Infrastruktur AG, 9).

Nachstehende Tabelle 19 fasst die wesentlichen Meilensteine des Projekts der Neubaustrecke Wien – St. Pölten zusammen.

Jahr	Ereignis
1990	Auftrag zur Planung
1993	Trassenverordnung Lainzer Tunnel
1999	Trassenverordnung Neubaustrecke Wien – St. Pölten
1999	Baubeginn Lainzer Tunnel
2003	Spatenstich Neubaustrecke Wien – St. Pölten
ab 2003	Rohbauphase in allen Abschnitten
2004	Fertigstellung Meidlinger Einschnitt
2008	Eröffnung Knoten Hadersdorf
2009	Verkehrsumlegung der Bestandsstrecke Tulln – Herzogenburg auf die Neubaustrecke im Bereich zwischen Judenau und Atzenbrugg
ab 2009/2010	Eisenbahntechnische Ausrüstung und Inbetriebsetzungsphase in allen Abschnitten
09. Dezember 2012	Inbetriebnahme der neuen Hochleistungsstrecke

Tabelle 19: Projektmeilensteine (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 8; eigene Erstellung 2023)

4.1.2. Der Bahnhof Tullnerfeld als zentraler Verkehrsknotenpunkt

Im Februar 2005 startete der Baubeginn für den rund 6500m² großen Bahnhof Tullnerfeld (ÖBB-Infrastruktur AG 2012b, 2), der sich im mittleren Streckenabschnitt der Hochleistungsstrecke befindet (ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 5). Genau ein Jahr später, im Februar 2006, wurde der Rohbau des Bahnhofs fertiggestellt. Im Dezember 2012 erfolgte die Gesamtfertigstellung und gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke wurde auch der Bahnhof Tullnerfeld eröffnet (ÖBB-Infrastruktur AG 2012b, 2).

Der Bahnhof Tullnerfeld befindet sich, wie in Abbildung 23 zu erkennen ist, in zentraler Lage im Grenzbereich zwischen den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten.

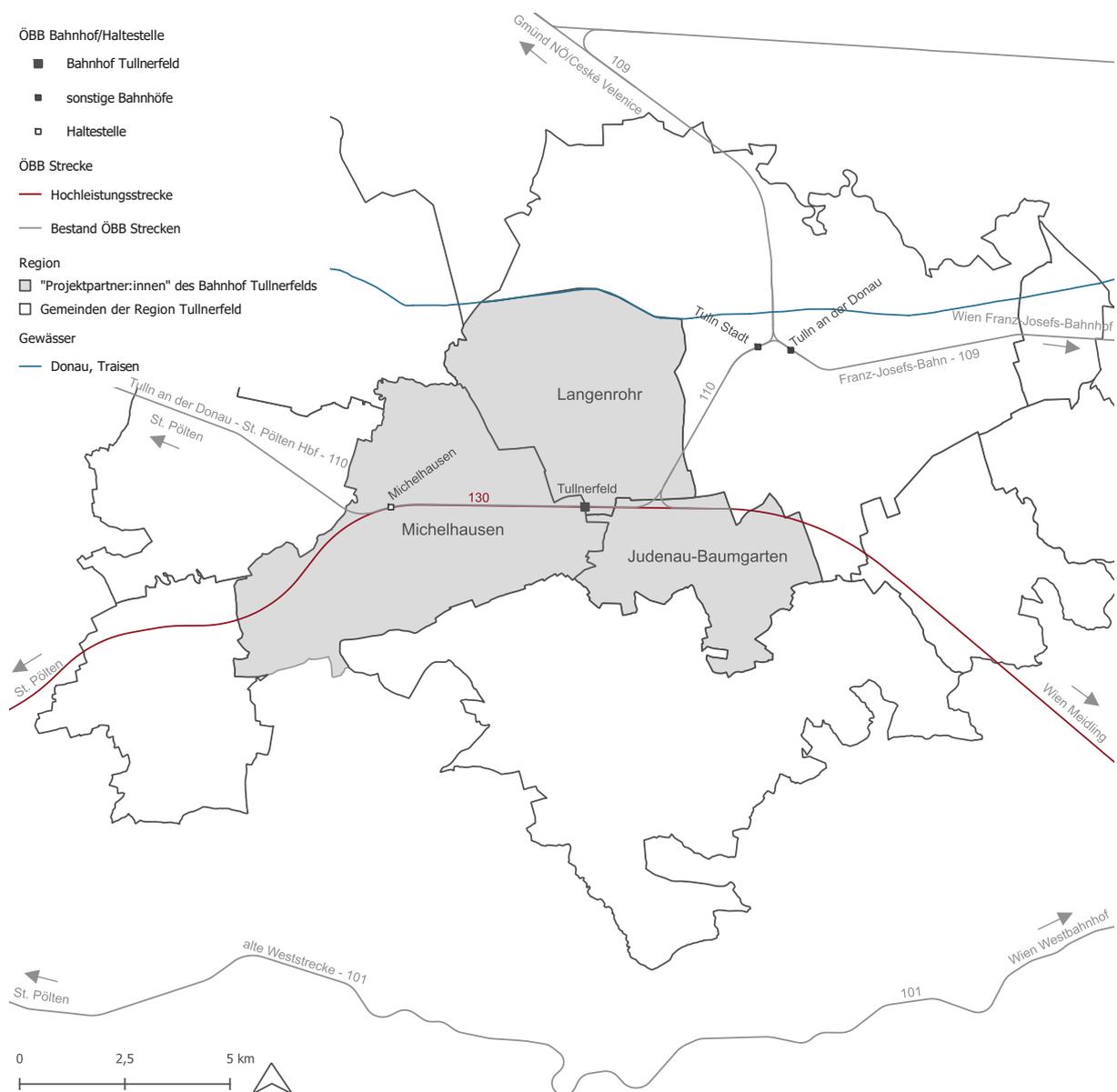


Abbildung 23: Der Bahnhof Tullnerfeld im Grenzbereich der Marktgemeinde Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)

Der Bahnhof ist zur Hälfte am Gemeindegebiet der Marktgemeinde Michelhausen und der Marktgemeinde Langenrohr angesiedelt. Die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten hält keine Flächen des Bahnhofs (siehe Abbildung 23). Diese drei Gemeinden werden als die Projektpartner:innen des Bahnhofs bezeichnet und bewirtschaften gemeinsam die Wirtschaftsregion mit dem Bahnhof Tullnerfeld als Mittelpunkt (noe.ORF.2023).

Mit dem Bahnhof Tullnerfeld entstand in zentraler Lage ein neuer Verkehrsknotenpunkt für die ganze Region. Da die Hochleistungsstrecke Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist, wurde der Bahnhof dem Standard von Hochleistungsstrecken entsprechend für Geschwindigkeiten von mehr als 200km/h konzipiert. Schnellere Expresszüge können auf Überholgleiskörpern Regionalzüge und Güterzüge überholen. Gesamt gesehen verfügt der Bahnhof über fünf Bahnsteige und acht Gleiskörper. Zwei der acht Gleiskörper stehen als Überholgleise zur Verfügung (ÖBB-Infrastruktur AG 2012b, 1-2). Die Abbildung 24 zeigt den Grundriss des Bahnhof Tullnerfelds.

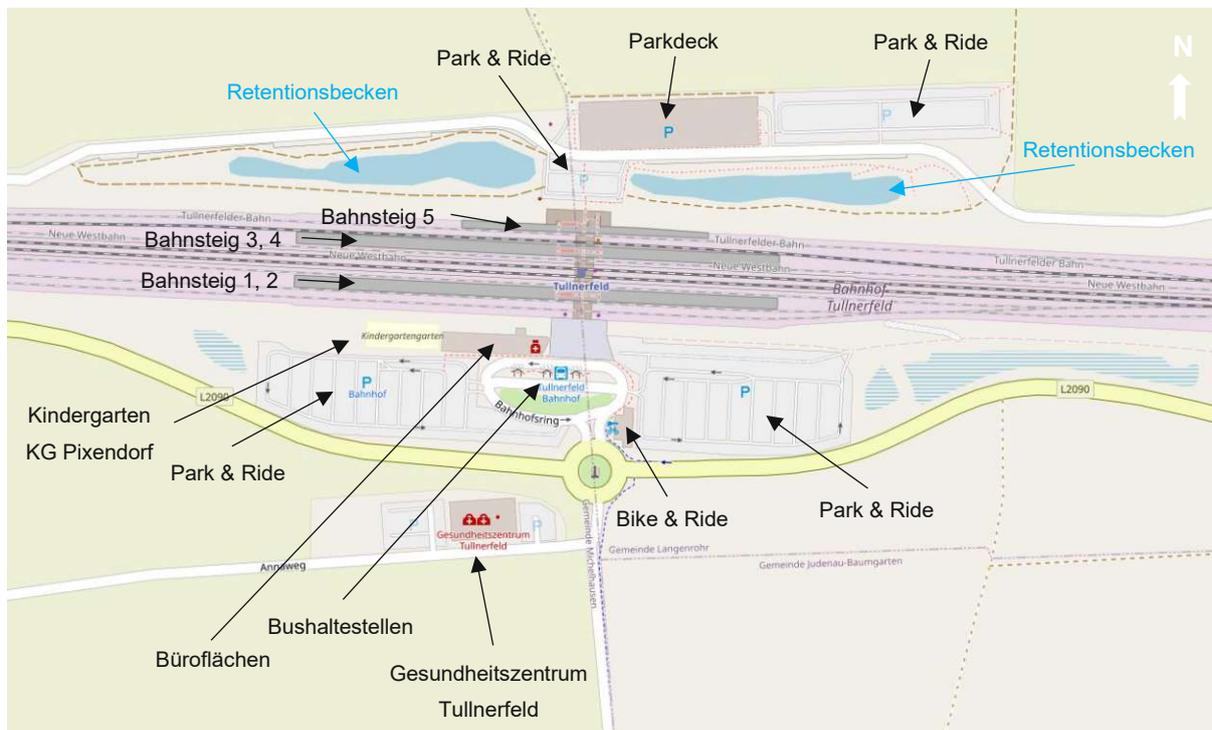


Abbildung 24: Lageplan Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Bearbeitung 2023; Kartengrundlage OpenStreetMap 2023)

Eine Besonderheit des Bahnhofs liegt in seiner architektonischen Gestaltung. Der Kundenbereich des Bahnhofs befindet sich unter den Gleisen und unter den Bahnsteigen. Zwei Tunnelröhren, mit jeweils einer Länge von 62 Meter, führen unter den Gleisen durch und ermöglichen einerseits den Zugang zu den Gleisen, andererseits bilden die Tunnelröhren die Fläche für Infrastruktureinrichtungen. Die Bahnsteige sind über Lifte einfach und barrierefrei erreichbar. Helle, lichtdurchflutete Räume, klare und einfache Materialien wie Glas oder

Sichtbetonoberflächen bestimmen das Architekturkonzept des Bahnhofs (siehe Abbildung 25) (ÖBB-Infrastruktur AG 2012b, 2).



Abbildung 25: Kundenbereich des Bahnhof Tullnerfelds (Quelle: eigene Aufnahme 2023)

Im Zuge einer Besichtigung (2023) vor Ort wurde festgestellt, dass in den Tunnelröhren des Bahnhofs nahezu alle Geschäftsflächen für diverse Infrastruktureinrichtungen vermietet sind. Neben einer Bäckerei, einem Fleischwarenhändler und einem Lokal, in dem kleinere Speisen auch zum Mitnehmen angeboten werden, sind ein Frisör sowie ein Unternehmen, das Marketing- und Serviceleistungen im Sportbereich anbietet, im Bahnhofsgebäude zu finden. Gleich direkt neben dem Bahnhof (Ausgang Richtung Süden) befindet sich ein weiterer Gebäudekomplex, in dem eine Apotheke, ein niederösterreichischer Landeskindergarten der Marktgemeinde Michelhausen (Katastralgemeinde Pixendorf) sowie Büroflächen, die von unterschiedlichen Unternehmen genutzt werden, angesiedelt sind.

Zahlreiche Verbindungen entweder mit der Bahn oder mit dem Bus verkehren ausgehend vom Bahnhof Tullnerfeld sowohl innerhalb als auch außerhalb der Region. Auch für den Radverkehr sowie den MIV steht ein attraktives Angebot am Bahnhof zur Verfügung. Nachstehend soll dies grob erläutert werden.

Bahn¹¹

Die Abfahrtstafel des Bahnhof Tullnerfelds weist für die Fahrplanperiode 2023 einen Stundentakt auf. Dieser beginnt um 06:16 Uhr und endet um 21:16 Uhr. Nachstehende Tabelle (20) bildet den Stundentakt des Bahnhof Tullnerfelds in Richtung der Zielbahnhöfe Salzburg

¹¹ Die verwendeten Daten basieren auf dem aktuellen Fahrplanaushang der ÖBB-Infrastruktur AG am Bahnhof Tullnerfeld (2023).

Hauptbahnhof, Wien Westbahnhof, Wien Franz-Josefs-Bahnhof, Amstetten, Flughafen Wien/Wien Hauptbahnhof und St. Pölten Hauptbahnhof ab.

Zielbahnhof	Zuggattung	Abfahrtsminute
Salzburg	Railjet (RJ)	16
Wien Westbahnhof	Cityjet Express (CJX)	20
Wien Franz-Josefs-Bahnhof	S-Bahn	25 <i>(Ausnahme um 06:22 Uhr, 07:22 Uhr)</i>
Amstetten	Cityjet Express (CJX)	40
Flughafen Wien / Wien Hauptbahnhof	Railjet (RJ)	45
St. Pölten	S-Bahn (S)	48

Tabelle 20: Abfahrtstafel Bahnhof Tullnerfeld – Stundentakt (Quelle: eigene Erstellung 2023)

Zusätzlich zu den sechs Zügen, die im Stundentakt den Bahnhof Tullnerfeld bedienen, verkehren noch weitere Züge abseits des stündlichen Taktverkehrs vom Bahnhof aus. Der erste Zug fährt um 04:50 Uhr (Richtung Wien) und der letzte um 23:50 Uhr (Richtung Tulln an der Donau) vom Bahnhof ab. Weitere Verbindungen sind beispielsweise die S-Bahn Richtung Stockerau, welche den Bahnhof fünfmal am Tag bedient oder der IC Richtung Stuttgart, der einmal am Abend vom Bahnhof Tullnerfeld abfährt.

Bus

Im Süden des Bahnhof Tullnerfelds konzentrieren sich mehrere Bushaltstellen (siehe Abbildung 26), die von unterschiedlichen Buslinien bedient werden (VOR 2023b). Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über Buslinien samt ihrer Streckenbezeichnung, die den Bahnhof Tullnerfeld bedienen (siehe Tabelle 21).

Buslinie	Streckenbezeichnung
106	Klosterneuburg – St. Pölten
	St. Pölten – Klosterneuburg
140	Tullnerfeld Bahnhof – Tulln – Stockerau Bahnhof
409	Tulln Schubertpark – Tullnerfeld Bahnhof – Sieghartskirchen
	Sieghartskirchen – Tullnerfeld Bahnhof – Tulln Schubertpark
410	Tullnerfeld Bahnhof – Baumgarten – Staasdorf – Tulln – Schubertpark
411	Tullnerfeld Bahnhof – St. Andrä-Wördern Bahnhof
414	Tullnerfeld Bahnhof – Zwentendorf – Dürnrohr
442	Tulln Bahnhof – Tullnerfeld Bahnhof – Neulengbach Stadt Bahnhof
	Neulengbach Stadt Bahnhof – Tullnerfeld Bahnhof – Tulln Bahnhof
443	Tulln Bahnhof – Tullnerfeld Bahnhof – Würmla
	Würmla – Tullnerfeld Bahnhof – Tulln Bahnhof
470	Tullnerfeld Bahnhof – Kapelln – St. Pölten

Tabelle 21: Buslinien inklusive Streckenbezeichnung am Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: VOR 2023b; eigene Erstellung 2023)

Die Buslinien bedienen den Bahnhof unterschiedlich oft und haben Endhaltestellen sowohl innerhalb der Region als auch außerhalb wie zum Beispiel in St. Pölten (Hauptbahnhof) oder in Stockerau am Bahnhof (VOR 2023).



Abbildung 26: Bushaltestellen Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)

MIV

Mit der Inbetriebnahme des Bahnhof Tullnerfelds standen zu Beginn rund 500 Park and Ride Plätze für Pkws zur Verfügung (ÖBB-Infrastruktur AG 2012b). Aufgrund einer sehr hohen Auslastung wurde die Park and Ride Anlage immer wieder ausgebaut und fasst derzeit rund 1746 Parkplätze (VOR 2023c). Im Zuge der Besichtigung vor Ort (2023) konnte festgestellt werden, dass Parkplätze auf ein sechsstöckiges Parkdeck, welches nördlich des Bahnhofsgebäude angesiedelt ist, und auf weitere Park and Ride Möglichkeiten im Norden und Süden des Bahnhofs, aufgeteilt sind (siehe Abbildung 27).



Abbildung 27: Parkdeck Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)

Rad

Zusätzlich zu den Park and Ride Plätzen bietet der Bahnhof Tullnerfeld auch 130 Bike and Ride Stellplätze (VOR 2023c). Wie in Abbildung 28 sichtbar, sind die Radabstellplätze durch eine Überdachung vor Unwetter geschützt und bieten durch Absperrmöglichkeiten Schutz vor Diebstählen.



Abbildung 28: Bike and Ride Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)

4.2. Erreichbarkeitsveränderungen durch den Verkehrsinfrastrukturausbau

Das Tullnerfeld erlebt durch den Bau der Hochleistungsstrecke und den Bahnhof Tullnerfeld einen Aufschwung – eine neue, verbesserte und damit attraktivere Verkehrsanbindung für die Regionsbewohner:innen in zentraler Lage wertet die gesamte Region auf (ÖBB-Infrastruktur AG 2012b, 2).

Für die regionale Erreichbarkeit einer Gemeinde kann ein attraktiver Zielstandort, der in weiterer Entfernung angesiedelt ist, genauso wichtig sein, wie ein weniger bedeutender Ort in unmittelbarer Nähe. Die Verringerung der Reisezeit zwischen zwei Gemeinden lässt automatisch die Erreichbarkeit für beide Standorte ansteigen (Bökemann, Kramar 2000, 35).

Seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke und dem Bahnhof Tullnerfeld zeichnen sich vor allem Veränderungen für die Regionsbewohner:innen in der Reisezeit ab. Das öffentliche Bahnangebot im Raum Tullnerfeld hat sich seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau verändert und dadurch auch die Mobilitätsmuster der dort lebenden Menschen. Eine verringerte Reisezeit und eine damit verbundene schnelle Erreichbarkeit sämtlicher Standorte ist das Ergebnis.

Um einen Vergleich der Reisezeiten vor und nach dem Verkehrsinfrastrukturausbau in der Region Tullnerfeld formulieren zu können, wird nachstehend eine Reisezeitanalyse durchgeführt. Für die Durchführung der Reisezeitanalyse sind Annahmen, die zur Beschreibung der Ausgangssituation und der Berechnung notwendig sind, zu bestimmen.

Für die Reisezeitanalyse werden vier Startpunkte und drei Endpunkte definiert. Bei der Auswahl der Startpunkte wurde darauf geachtet, dass Aussagen bezüglich der Reisezeit und der Anbindung von Gemeinden aus dem nördlichen, östlichen, südlichen und westlichen Bereich der Region getroffen werden können. Als Endpunkte werden zentrale Bahnhöfe in den Ballungsräumen Wien und St. Pölten gewählt. Auf Basis dieser Auswahl an Start- und Endpunkte können mögliche Unterschiede in der Attraktivität des Bahnhof Tullnerfelds für verschiedene Tullnerfelder Gemeinden herausgearbeitet werden.

Startpunkte:

- Gemeindeamt Judenau-Baumgarten (Norden)
- Gemeindeamt Zwentendorf an der Donau (Westen)
- Gemeindeamt Königstetten (Osten)
- Gemeindeamt Sieghartskirchen (Süden)

Endpunkte:

- St. Pölten Hauptbahnhof
- Wien Meidling Bahnhof
- Wien Westbahnhof

Folgende Annahmen gelten für nachstehende Reisezeitanalyse:

- Der zeitliche Rahmen der Reisezeitanalyse umfasst die Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend, da es unter anderem, so wie es aus den Expert:innenbefragungen (siehe Kapitel 5.2.2.3.) hervorgeht, Pendler:innen sind, die sich seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau im Tullnerfelder Raum angesiedelt haben. Zusätzlich zur Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend wird der späte Vormittag und der frühe Nachmittag beleuchtet.
 - „Ich will spätestens um 8 Uhr in ... sein!“
Es werden alle Verbindungen ab 6 Uhr in die Analyse mitaufgenommen.
 - „Ich will spätestens um 11 Uhr in ... sein!“
Es werden alle Verbindungen ab 9 Uhr in die Analyse mitaufgenommen.
 - „Ich will spätestens um 14 Uhr in ... sein!“¹²
Es werden alle Verbindungen ab 12 Uhr in die Analyse mitaufgenommen.

¹² Startpunkt = Endpunkt; Endpunkt = Startpunkt

- „Ich will spätestens um 17 Uhr in ... sein!“¹³

Es werden alle Verbindungen ab 15 Uhr in die Analyse mitaufgenommen.

- Berechnet wird zum einen die Reisezeit, die „mindestens“ zum Erreichen der definierten Endpunkte benötigt wird („Reisezeit Min“) sowie die maximale Reisezeit („Reisezeit Max“).
- Für die Berechnung der Reisezeit **vor** der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld bilden Fahrplandaten aus dem ÖBB-Kursbuch 2011/2012 (ÖBB-Personenverkehr AG 2011) die Grundlage.
 - Es ist davon auszugehen, dass die Bewohner:innen der ausgewählten Gemeinden mit dem Pkw zum nächstgelegenen Bahnhof (Fahrzeit < 10 Minuten; falls mehrere Bahnhöfe zutreffen, werden zusätzlich noch die zurückgelegten Kilometer in die Auswahl miteinbezogen – je weniger, desto besser) gefahren sind, von dort aus auf die Bahn umgestiegen sind und weiter verkehren (Park & Ride). Aufgrund einer mangelhaften Anbindung an den öffentlichen Verkehr wurden Busverbindungen nicht in die Berechnung der Reisezeit für die Zeit vor dem Verkehrsinfrastrukturausbau mit aufgenommen. Die Basis für die Auswahl des nächstgelegenen Bahnhofs sowie die dafür notwendige zurückgelegte Reisezeit mit dem Pkw bildet Google Maps (2023). Die berechneten Reisezeiten („Min“, „Max“) sind das Ergebnis aus der Fahrzeit, die intermodal mit dem Pkw und der Bahn (Park & Ride) zu den definierten Endpunkten zurückgelegt wird.
 - Für „Szenario 4“ wurde, obwohl die Fahrzeit > 10 Minuten beträgt, eine Anreise zu einem Alternativbahnhof gewählt, da dieser aufgrund der kürzen Reisezeit auch in Betracht zu ziehen ist.
- Für die Berechnung der Reisezeit **nach** der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld bilden Fahrplandaten aus den ÖBB-Fahrplanbilder 2022/2023 (ÖBB-Personenverkehr AG 2023) die Grundlage.
 - Es ist einerseits davon auszugehen, dass die Bewohner:innen der ausgewählten Gemeinden mit dem Pkw zum Bahnhof Tullnerfeld fahren und von dort aus über die Neubaustrecke Wien – St. Pölten weiter verkehren (Park & Ride). Die Basis für die Berechnung der Reisezeit mit dem Pkw zum Bahnhof Tullnerfeld bildet Google Maps (2023). Die berechneten Reisezeiten („Min“, „Max“) sind das Ergebnis aus der Fahrzeit, die gemeinsam mit dem Pkw und der Bahn (Park & Ride) zu den definierten Endpunkten zurückgelegt wird.
 - Andererseits ist davon auszugehen, dass die Bewohner:innen der ausgewählten Gemeinden die gesamte Reisekette mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen und daher werden für diese Berechnungen statt des Pkws Busverbindungen mit

¹³ Startpunkt = Endpunkt; Endpunkt = Startpunkt

aufgenommen. Die Basis für die Berechnungen der Reisezeit mit dem Bus bilden Fahrplandaten vom Verkehrsverbund Ostregion (VOR 2023d). Die berechneten Reisezeiten („Min“, „Max“) sind das Ergebnis aus der Fahrzeit, die gemeinsam mit dem Bus und der Bahn zu den definierten Endpunkten zurückgelegt wird.

- Der Radverkehr wird aufgrund unzureichender Anbindungsmöglichkeiten der Tullnerfelder Gemeinden an das regionale Radwegenetz nicht in die Berechnung mitaufgenommen.
- Umsteigemöglichkeiten auf U-Bahnlinien (ÖBB-Scotty 2023) werden in die Berechnung mit aufgenommen, sofern dadurch eine Verkürzung der Reisezeit besteht. Für das Umsteigen fließen durchschnittlich plus fünf Minuten in die Berechnung ein.

Nachstehende Tabellen (22-30) geben einen kompakten Überblick über die berechneten minimalen und maximalen Reisezeiten, bevor im Anschluss die Ergebnisse der Reisezeitanalyse hinsichtlich Reisezeiterparnis interpretiert werden. Im Anhang (D.12. – D.14.) sind die Verbindungen, welche die Grundlage für die Berechnung der minimalen und maximalen Reisezeiten bilden, angeführt.

vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2011/2012) → Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)				
„Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:52	00:52
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	00:43	00:44
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	01:11	01:19
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	00:52	00:58
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	00:42	00:42
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	01:42	01:42
Szenario 4	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:43	00:43
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 4	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:43	00:43

Tabelle 22: Minimale und Maximale Reisezeit nach St. Pölten Hauptbahnhof vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2011/2012) → Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)				
Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	01:00	01:03
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	01:01	01:08
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	00:57	01:02
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	00:27	00:27
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	01:02	01:02
Szenario 4	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	01:15	01:15
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	01:02	01:02
Szenario 4	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	01:15	01:15

Tabelle 23: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Meidling Bahnhof vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2011/2012) → Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)				
Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	00:54	00:57
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	00:49	00:56
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	01:02	01:02
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	01:04	01:04
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:56	00:56
Szenario 4	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	01:03	01:03
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 2	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindungen möglich	
Szenario 3	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:56	00:56
Szenario 4	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	01:03	01:03

Tabelle 24: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Westbahnhof vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2022/2023) → Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)				
Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:19	01:03
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	00:29	01:13
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:25	01:09
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	00:21	01:05
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:11	01:03
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	00:21	01:13
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:15	01:09
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	00:11	01:05
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:18	01:06
Szenario 2	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	00:28	01:16
Szenario 3	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:24	01:12
Szenario 4	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:20	01:08
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:18	01:06
Szenario 2	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	00:28	01:16
Szenario 3	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:24	01:12
Szenario 4	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:20	01:08

Tabelle 25: Minimale und Maximale Reisezeit nach St. Pölten Hauptbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2022/2023) → Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)				
Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	00:20	00:23
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	00:30	00:33
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	00:26	00:29
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	00:22	00:25
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	00:20	00:45
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	00:30	00:55
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	00:26	00:51
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	00:22	00:47
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:19	00:35
Szenario 2	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	00:29	00:45
Szenario 3	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:25	00:41
Szenario 4	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:21	00:36
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:19	00:35
Szenario 2	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	00:29	00:45
Szenario 3	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:25	00:41
Szenario 4	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:21	00:37

Tabelle 26: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Meidling Bahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2022/2023) → Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)				
Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	00:29	00:29
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	00:39	00:39
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	00:35	00:35
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	00:31	00:31
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	00:29	00:29
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	00:39	00:39
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	00:35	00:35
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	00:31	00:31
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:28	00:59
Szenario 2	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	00:38	01:09
Szenario 3	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:34	01:05
Szenario 4	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:30	01:01
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:26	00:28
Szenario 2	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	00:36	00:38
Szenario 3	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:32	00:34
Szenario 4	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:28	00:30

Tabelle 27: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Westbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2022/2023) → Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr)

Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:59	00:59
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	00:46	01:01
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:50	00:55
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	00:55	01:05

„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:59	00:59
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	01:22	01:22
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	00:51	01:03
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	00:46	00:50

„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:29	00:29
Szenario 2	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	01:05	01:05
Szenario 3	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:50	00:54
Szenario 4	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:40	00:44

„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:58	00:58
Szenario 2	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	01:12	01:12
Szenario 3	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:50	00:50
Szenario 4	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:40	00:44

Tabelle 28: Minimale und Maximale Reisezeit nach St. Pölten Hauptbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)

nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2022/2023) → Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr)				
Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	Keine Verbindung möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	00:49	00:55
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	00:44	01:14
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	00:44	01:03
„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	01:18	01:18
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	01:31	01:31
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	00:58	01:25
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	Keine Verbindung möglich	
„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	01:23	01:23
Szenario 2	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindung möglich	
Szenario 3	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	01:17	01:25
Szenario 4	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:35	00:35
„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)				
	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindung möglich	
Szenario 2	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	01:07	01:07
Szenario 3	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	01:06	01:22
Szenario 4	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:35	01:12

Tabelle 29: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Meidling Bahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)

nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (2022/2023) → Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr)

Ich will um 8 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 06:00-08:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	Keine Verbindung möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	00:57	01:03
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	00:52	01:03
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	00:43	00:48

„Ich will um 11 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 09:00-11:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	Keine Verbindung möglich	
Szenario 2	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	01:16	01:16
Szenario 3	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	00:55	01:10
Szenario 4	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	00:54	00:58

„Ich will um 14 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 12:00-14:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	00:53	01:07
Szenario 2	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Keine Verbindung möglich	
Szenario 3	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:57	01:11
Szenario 4	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:44	00:52

„Ich will um 17 Uhr in ... sein“! (alle Verbindungen zwischen 15:00-17:00 Uhr)

	von	nach	Reisezeit Min	Reisezeit Max
Szenario 1	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Keine Verbindung möglich	
Szenario 2	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	01:16	01:16
Szenario 3	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	00:52	01:07
Szenario 4	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	00:44	00:52

Tabelle 30: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Westbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)

Aus den Reisezeitanalysen (siehe Tabelle 22-30) ist folgendes Ergebnis hinsichtlich einer Reisezeiteinsparung abzuleiten:

- Vergleich der Reisezeit vor und nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride)

Auffällig ist, dass der Bevölkerung aus dem nördlichen und westlichen Tullnerfeld vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld im definierten Zeitrahmen wenige bis gar keine Verbindungen Richtung St. Pölten Hauptbahnhof, Wien Meidling Bahnhof und Wien Westbahnhof zur Verfügung standen. Daher ist anzunehmen, dass vor dem Verkehrsinfrastrukturausbau die Bevölkerung aus dem Norden und Westen der Region ausschließlich den Pkw als Verkehrsmittel genutzt hat, um die definierten Ziele erreichen zu können. Aufgrund vorhandener Verbindungen für die Tullnerfelder Gemeinden aus dem Osten und Süden ist anzunehmen, dass schon vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld, ein Teil der Bevölkerung die Bahn zusätzlich zum Pkw – an Stelle des Pkw als alleinigem Verkehrsmittel – zum Erreichen der definierten Endpunkte gewählt hat. Da aufgrund einer mangelhaften öffentlichen Anbindung der Tullnerfelder Gemeinden an das regionale Busnetz Busverbindungen nicht in die Berechnungen mitaufgenommen wurden, ist davon auszugehen, dass vor dem Verkehrsinfrastrukturausbau der Pkw vermehrt zur Anreise beziehungsweise als Zubringer zu den bereits bestehenden Bahnhöfen und Haltestellen genutzt wurde und daher die Auslastung von Park & Ride-Anlagen dementsprechend hoch war.

Der Verkehrsinfrastrukturausbau wirkt sich in mehreren Richtungen positiv auf die Gemeinden der Region Tullnerfeld aus:

Durch den Bahnhof Tullnerfeld wird der Bevölkerung aus dem nördlichen und westlichen Tullnerfeld erstmals die Möglichkeit geboten, die definierten Ziele ausschließlich über den öffentlichen Bahnverkehr zu erreichen, da die Bevölkerung vor dem Bau und der Inbetriebnahme der Strecke und dem Bahnhof wenige bis gar keine Möglichkeiten hatten, die Reisekette über den öffentlichen Bahnverkehr abzuwickeln. Daher ist anzunehmen, dass die Tullnerfelder Gemeinden aus dem Norden und Westen seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau eine größere Verschiebung im Modal Split zu verzeichnen haben als jene Gemeinden der Region, von denen aus bereits vor dem Bau und der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und dem Bahnhof Tullnerfeld, die Reisekette teilweise öffentlich zurückgelegt werden konnte.

Die Gemeinden aus dem Osten und Süden der Region profitieren durch die Anbindung des Bahnhof Tullnerfelds an die Hochleistungsstrecke von deutlich verkürzten Reisezeiten, ganz egal zu welchem Ziel und zu welchem Zeitpunkt. Zu erkennen ist, dass der Bahnhof Tullnerfeld

für Gemeinden der Region Tullnerfeld, egal ob nördlich, östlich, südlich oder westlich angesiedelt, einen zentralen Verkehrsknotenpunkt darstellt.

Die Tabelle 31 fasst die prozentuellen Reisezeitersparnisse für die Bevölkerung aus dem Norden, Osten, Süden und Westen aufgrund der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld, auf Basis der in Tabelle 22-30 berechneten minimalen Reisezeiten zu den definierten Zeitrahmen, zusammen. Sofern im Zuge der Reisezeitanalyse keine Verbindung für den definierten Zeitrahmen gefunden werden konnte, kann in dieser Tabelle auch keine prozentuelle Reisezeitersparnis berechnet werden.

Zeit	Startpunkt	Endpunkt	% -Ersparnis
„Ich will um 8 Uhr in ... sein!“	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	-63%
	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	-33%
	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	-65%
	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	-60%
	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	-
	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	-
	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	-57%
	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	-64%
	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	-
	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	-
	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	-35%
	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	-37%
„Ich will um 11 Uhr in ... sein!“	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	-
	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	St. Pölten Hauptbahnhof	-
	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	-
	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	-74%
	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Meidling Bahnhof	-
	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Meidling Bahnhof	-
	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling Bahnhof	-54%
	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling Bahnhof	-19%
	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Wien Westbahnhof	-
	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	Wien Westbahnhof	-
	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	-44%
	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	-52%
„Ich will um 14 Uhr in ... sein!“	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	-
	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	-
	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	-76%
	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	-53%
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	-
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	-
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	-60%
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	-72%
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	-
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	-
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	-39%
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	-52%
„Ich will um 17 Uhr in ... sein!“	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	-
	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	-
	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	-
	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	-53%
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	-
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	-
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Königstetten	-60%
	Wien Meidling Bahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	-72%
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	-
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf/Donau	-
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	-43%
	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	-56%

Tabelle 31: Reisezeitersparnis (%) durch die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)

- Vergleich der Reisezeit nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (ÖV) versus Pkw/Bahn (Park & Ride)

Aus den Ergebnissen der Analyse ist zu erkennen, dass Unterschiede in der Reisezeit bestehen, je nachdem ob die Reisekette vollständig im öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) zurückgelegt wird, oder ein Teil der Reisekette im öffentlichen Verkehr (Bahn) und ein Teil im motorisierten Individualverkehr (Pkw) (Park & Ride) liegt.

Auf Basis der berechneten minimalen Reisezeit (siehe Tabelle 22-30) ist zu erkennen, dass die Reisezeit der Reisekette, die mit dem Pkw und der Bahn (Park & Ride) zurückgelegt wird, deutlich kürzer ist als jene Reisezeit, deren Reisekette vollständig im öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) zurückgelegt wird. Ein Grund dafür ist, dass bei vielen Verbindungen als Umsteigeknotenpunkt vom Bus auf die Bahn nicht der Bahnhof Tullnerfeld fungiert, von dem aus ein weiterer Umstieg auf die Hochleistungsstrecke möglich wäre, sondern nach wie vor der Bahnhof Tulln an der Donau oder andere Bahnhöfe und Haltestellen genutzt werden (siehe Anhang D.14). Eine verlängerte Reisezeit ist die Folge. Daher ist auch anzunehmen, dass ein Großteil der Bevölkerung mit dem Pkw zum Bahnhof Tullnerfeld fährt, Park & Ride-Abstellflächen in Anspruch nimmt, und von dort, aufgrund einer verkürzten Fahrzeit, mit der Bahn weiter zum definierten Endpunkt verkehrt.

Auffällig ist auch hier, dass vor allem die Bevölkerung der nördlich und auch teilweise der westlich angesiedelten Gemeinden der Region aufgrund ihrer Lage benachteiligt ist, sofern die Reisekette vollständig im öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) zurückgelegt werden soll. Zu einigen Zeitpunkten bestehen wenige bis keine öffentlichen Verbindungen Richtung Wien Meidling Bahnhof und Wien Westbahnhof. Die geringste Reisezeit im öffentlichen Verkehr verzeichnen südlich gelegenen Gemeinden in der Region.

Es besteht Handlungsbedarf, wenn die gesamte Bevölkerung der Tullnerfelder Gemeinden die Reisekette zur jeweiligen Arbeits- oder Ausbildungsstätte in Zukunft zur Gänze im öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) zurücklegen und auf den Pkw als komplementäres Verkehrsmittel verzichten soll. Den Analysen nach ist anzunehmen, dass in das vorhandene Busnetz eingegriffen werden müsste, um die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr gegenüber der Reisezeit, die mit dem Pkw und der Bahn (Park & Ride) zurückgelegt wird, wettbewerbsfähig zu machen. Die Reisekette im öffentlichen Verkehr profitiert derzeit deutlich weniger vom Bahnhof Tullnerfeld als zentraler Umsteigeknotenpunkt als jene Wegekette, die mit dem Pkw als Anreisemittel zur Bahn zurückgelegt wird. Eine verbesserte Anbindung der Region Tullnerfeld an den Bahnhof Tullnerfeld ist notwendig.

Auf eine tabellarische Zusammenfassung der Reisezeitersparnis wird bewusst verzichtet, da die Reisezeit im öffentlichen Verkehr zu jedem Zeitpunkt und zu allen definierten Endpunkten deutlich länger ist als jene, die mit dem Pkw als Zubringer zur Bahn, zurückgelegt wird (siehe Tabelle 22-30).

5. Die Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und der Bahnhof Tullnerfeld als Motor für Wohnsiedlungsentwicklung?

Nachdem in Kapitel drei die Region Tullnerfeld als grober Untersuchungsraum umfassend abgebildet und beschrieben wurde, werden in diesem Kapitel räumliche Auswirkungen und Veränderungen durch den Bau und die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld am Beispiel von drei konkreten Gemeinden im Tullnerfeld untersucht. Es handelt sich um jene drei Gemeinden, die dem Bahnhof am nächsten sind. Anschließend daran sollen Aussagen getroffen werden, ob die Hochleistungsstrecke und der Bahnhof als Treiber für Wohnsiedlungsentwicklung in der Region gelten. Dazu ist dieses Kapitel in zwei Unterkapitel gegliedert:

Im ersten Unterkapitel (siehe Kapitel 5.1.) werden die südwestlich vom Bahnhof Tullnerfeld gelegene Marktgemeinde Michelhausen und die im Südosten angesiedelte Marktgemeinde Judenau-Baumgarten, sowie die Marktgemeinde Langenrohr, deren Flächen sich nördlich vom Bahnhof Tullnerfeld befinden, auf bestimmte Parameter, die Veränderungen in der Wohnsiedlungsentwicklung darlegen, untersucht.

Folgende Parameter werden für die Analyse definiert:

- Veränderung der Bevölkerungszahl
- Veränderung der Altersverteilung
- Veränderung der Haushalte
- Veränderung der Wanderungsbewegungen
- Veränderung der Arbeitsstätten
- Veränderung der Pendelbewegungen
- Veränderung der Bodenpreise

Die Analyse bezieht sich auf die Vergleichsjahre 2001, zwei Jahre nachdem der Auftrag zur Planung der Hochleistungsstrecke im Raum Wien – St. Pölten übergeben wurde, auf 2011, ein Jahr vor der offiziellen Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und dem Bahnhof Tullnerfeld, und auf 2021, da zu diesem Zeitpunkt der Verkehrsinfrastrukturausbau bereits seit einigen Jahren in Betrieb ist und, wie der Fachliteratur zu entnehmen ist, erst nach einem längeren Betrachtungszeitraum räumliche Wirkmuster in einer Region sichtbar werden. Somit werden für die Analysen sowohl Daten aus den Jahren vor als auch nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke und des Bahnhofs herangezogen. Aufgrund der Datenverfügbarkeit werden bei dem Parameter der Wanderungsbewegungen Daten aus den Jahren 2002, 2012 und 2022 herangezogen.

Im zweiten Unterkapitel (siehe Kapitel 5.2.) sollen aufbauend auf Unterkapitel 5.1. vertiefend Erkenntnisse über räumliche Veränderungen in den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten gewonnen werden. Es werden dabei jene Fragestellungen recherchiert, welche in Unterkapitel 5.1. mittels Literaturrecherche nicht oder nur eingeschränkt herausgearbeitet werden können. Dazu werden Expert:innen der Marktgemeinden mit einem Leitfaden, der drei unterschiedliche Themenbereiche beleuchtet, befragt.

5.1. Räumliche Wirkungen am Beispiel der Untersuchungsgemeinden

Nachstehend werden die Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten auf die in Kapitel 5 definierten Parameter analysiert. Anschließend werden die Ergebnisse der Analyse (siehe Kapitel 5.1.4.) zusammengefasst.

5.1.1. Marktgemeinde Michelhausen

Die Marktgemeinde Michelhausen befindet sich südwestlich vom Bahnhof Tullnerfeld (Google Maps 2023) und besteht aus acht Katastralgemeinden (Atzelsdorf, Michelhausen, Michelndorf, Mittendorf, Pixendorf, Rust im Tullnerfeld, Spittal und Streithofen) Die Marktgemeinde umfasst eine Fläche von rund 32km² (Marktgemeinde Michelhausen o.J.). Davon sind rund 74% landwirtschaftliche Nutzflächen und 9% bewaldet. Die Bevölkerungsdichte (2020) liegt in der Marktgemeinde bei 116 Einwohner:innen pro Quadratkilometer (Statistik Austria 2020). Abbildung 29 zeigt die Marktgemeinde Michelhausen, eingebettet in der Region Tullnerfeld.

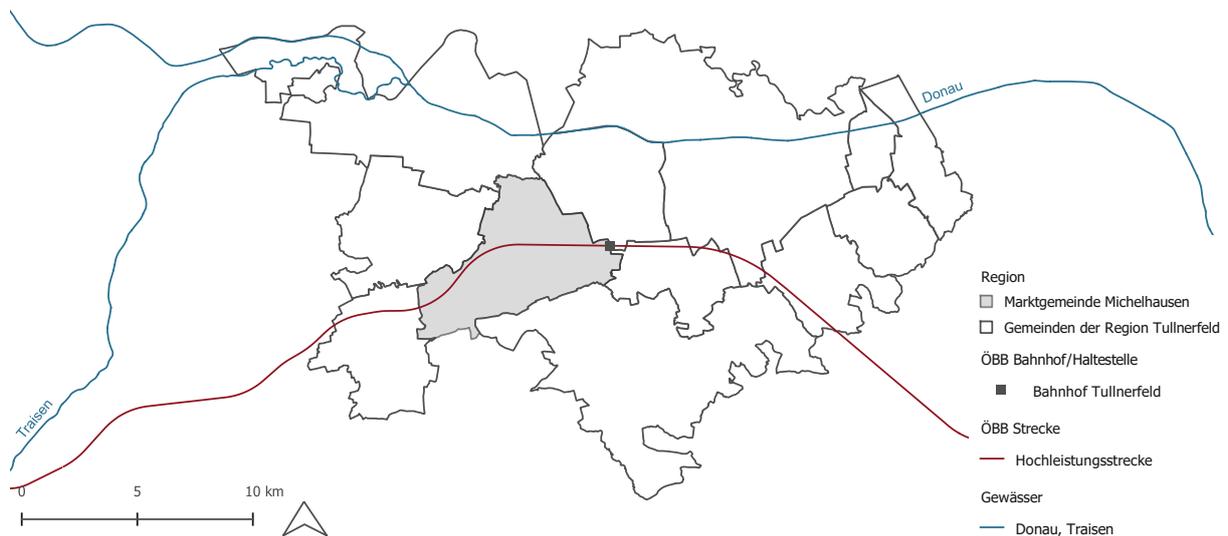


Abbildung 29: Lage der Marktgemeinde Michelhausen (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.1. Veränderung der Bevölkerungszahl

Gesamthaft betrachtet hat sich die Bevölkerungszahl in der Marktgemeinde Michelhausen zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 um rund 52% erhöht. Zwischen 2001 und 2011 verzeichnet die Marktgemeinde keinen markanten Anstieg in der

Bevölkerungszahl. Der Zuwachs liegt bei rund 4%. Erst zwischen 2011 und 2021, einige Jahre nachdem die Strecke und der Bahnhof in Betrieb gegangen sind, hat die Bevölkerung deutlich zugenommen (siehe Tabelle 32).

Jahr	2001	2011	2021
Anzahl Einwohner:innen	2524	2609	3845

Tabelle 32: Bevölkerungszahl (Anzahl Einwohner: innen) in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.2. Veränderung der Altersverteilung

Die Wohnbevölkerung in der Marktgemeinde Michelhausen zeigt zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 starke Änderungen in der Altersverteilung. Die Gruppe der über 50-Jährigen verzeichnet in diesen Jahren den größten Zuwachs (50 bis 64 Jahre: +79%; 65 Jahre und älter: + 64%), im Gegensatz zur Wohnbevölkerung im Alter von 0-50 Jahre, die durchschnittlich um rund 43% gestiegen ist. Zwischen 2001 und 2011 verzeichnen einzelne Altersgruppen der Wohnbevölkerung eine Abnahme (unter 15 Jahre: - 16%; 30 bis 49 Jahre: -5%), andere eine Zunahme. Erst nachdem die Strecke und der Bahnhof Tullnerfeld in Betrieb gegangen sind, ist ein starker Anstieg in allen Altersgruppen der Wohnbevölkerung der Marktgemeinde Michelhausen erkennbar, wobei in diesem Zeitraum die Wohnbevölkerung der Personen unter 15 Jahren den größten Zuwachs (+68%) und die Gruppe der über 65-Jährigen den kleinsten Zuwachs (+30%) verzeichnet (siehe Tabelle 33).

Jahr	unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+
2001	463	471	812	421	357
2011	387	479	772	518	453
2021	652	680	1171	755	587

Tabelle 33: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.3. Veränderung der Haushalte

Die Zahl der Privathaushalte in der Marktgemeinde Michelhausen hat sich zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 fast verdoppelt. Eine Zunahme von rund 77% ist zu erkennen. Auch die Zahl der 1-Personenhaushalte verzeichnet eine Zunahme von rund 139%. Die Zunahme an 1-Personenhaushalte spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Haushaltsgröße wider. Zwischen 2011 und 2021 ist in der Marktgemeinde Michelhausen eine markante Zunahme an Haushalten, sowohl im Bereich der Einfamilienhaushalte als auch der Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte, erkennbar. Demgegenüber fällt der Anstieg zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2011 sehr moderat aus (siehe Tabelle 34).

	2001	2011	2021
Privathaushalte	880	985	1560
1 Person	192	262	459
2 Personen	240	271	501
3 bis 5 Personen	404	419	564
6 und mehr Personen	44	33	36
Einfamilienhaushalte	634	663	1036
Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte	37	45	43
Nichtfamilienhaushalte	209	277	481
Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt)	-	2,63	2,41

Tabelle 34: Haushaltskenngrößen in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.4. Veränderung der Wanderungsbewegungen

Zwischen dem Vergleichsjahr 2002 und dem Vergleichsjahr 2022 verzeichnet die Marktgemeinde Michelhausen einen positiven Wanderungssaldo. Das bedeutet, dass Michelhausen für die ausgewerteten Messpunkte mehr Zuzüge als Wegzüge zu verzeichnen hat. Vor allem im Vergleichsjahr 2022 profitiert die Marktgemeinde von deutlich mehr Zuzügen als Wegzügen als noch in den Vergleichsjahren davor. Ein markanter Anstieg an Zuzügen ist erkennbar (siehe Tabelle 35).

Jahr	Zuzüge	Wegzüge	Wanderungssaldo
2002	101	97	4
2012	119	111	8
2022	598	392	206

Tabelle 35: Wanderungsbewegungen in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.5. Veränderung der Arbeitsstätten

Die Marktgemeinde Michelhausen verzeichnet zwischen 2001 und 2021 einen Zuwachs an Arbeitsstätten. Zwischen 2001 und 2011 hat sich die Zahl der Arbeitsstätten fast verdreifacht (+194%). Eine Zunahme der Arbeitsstätten ist ebenfalls zwischen 2011 und 2021 zu erkennen (siehe Tabelle 36).

	2001	2011	2021
Arbeitsstätten	85	250	310

Tabelle 36: Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Michelhausen für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.6. Veränderung der Pendelbewegungen

Gesamthaft betrachtet verzeichnet die Marktgemeinde Michelhausen zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen. Bei den Erwerbstätigen hat sich die Zahl der Aus- und Einpendler:innen fast

verdoppelt. Die auspendelnden Schüler:innen und Studierenden sind zwischen 2001 und 2021 zwar gestiegen, verzeichnen jedoch im Jahr 2011 einen leichten Rückgang (siehe Tabelle 37).

	2001	2011	2021
Auspendler:innen – Erwerbstätige	806	950	1614
Einpendler: innen – Erwerbstätige	509	757	994
Auspendler:innen – Schüler:innen/Studierende	256	245	279
Einpendler:innen – Schüler:innen/ Studierende	0	4	-

Tabelle 37: Anzahl der Aus-/Einpendler:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Marktgemeinde Michelhausen für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)

5.1.1.7. Veränderung der Bodenpreise

Der durchschnittliche Grundstückspreis für Baulandflächen in der Marktgemeinde Michelhausen hat sich zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 mehr als verdreifacht. Zwischen 2001 und 2011 ist ein Anstieg von rund 71% in der Marktgemeinde zu erkennen. Zwischen dem Vergleichsjahr 2011 und dem Vergleichsjahr 2021 verzeichnet Michelhausen einen Preisanstieg von durchschnittlich 89% (siehe Tabelle 38).

Jahr	von	bis
2001	45 €/m ²	60 €/m ²
2011	85 €/m ²	95 €/m ²
2021	140 €/m ²	200 €/m ²

Tabelle 38: Grundstückspreise €/m² Bauland in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)

5.1.2. Marktgemeinde Langenrohr

Die Marktgemeinde Langenrohr befindet sich im Norden des Bahnhof Tullnerfelds und besteht aus den Katastralgemeinden Asparn, Kronau, Langenrohr, Langenschönbichl und Neusiedl. Langenrohr umfasst eine Fläche von rund 23km² (Marktgemeinde Langenrohr o.J.). Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzflächen liegt bei rund 62%, der Waldanteil bei rund 18% (Statistik Austria 2020). Abbildung 30 verortet die Marktgemeinde Langenrohr in der Region.

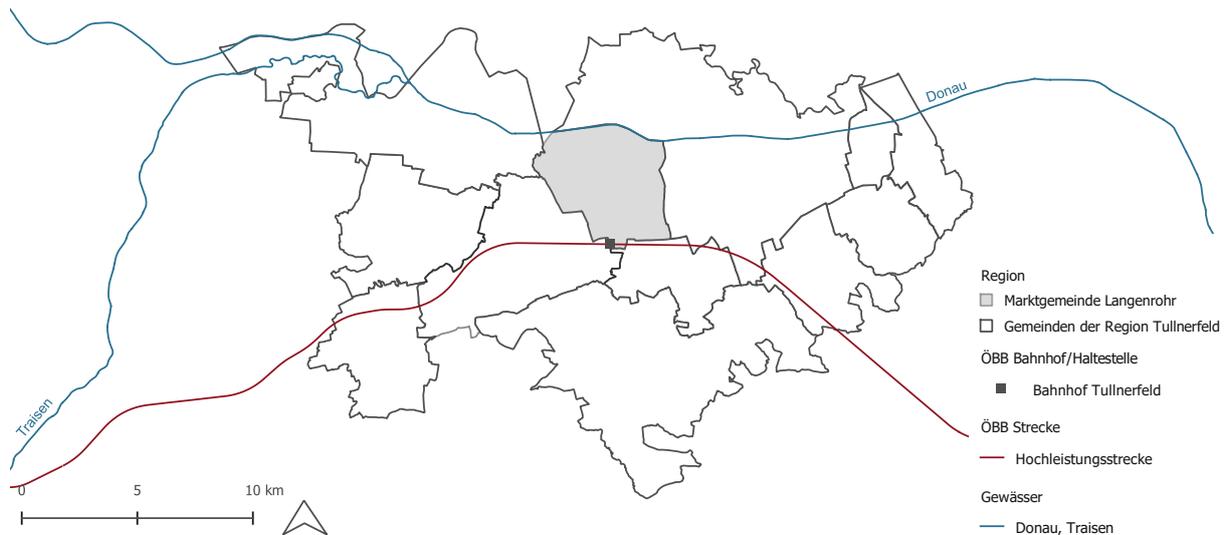


Abbildung 30: Lage der Marktgemeinde Langenrohr (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.1. Veränderung der Bevölkerungszahl

Die Bevölkerungszahl der Marktgemeinde Langenrohr hat sich zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021, während die Hochleistungsstrecke und der Bahnhof Tullnerfeld gebaut und in Betrieb genommen wurden, rund um ein Viertel (+25%) erhöht. Die Marktgemeinde verzeichnet vor der Inbetriebnahme der Strecke und des Bahnhofs deutlich mehr Zuwachs an Bevölkerung (+16%) als in den Jahren nach der Inbetriebnahme. Zwischen 2011 und 2021 ist die Bevölkerungszahl nur um rund 8% gestiegen (siehe Tabelle 39).

Jahr	2001	2011	2021
Anzahl Einwohner:innen	1974	2299	2475

Tabelle 39: Bevölkerungszahl (Anzahl Einwohner:innen) in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.2. Veränderung der Altersverteilung

Die Altersverteilung in der Marktgemeinde Langenrohr zeigt zwischen 2001 und 2021 eine Zunahme vor allem im Bereich der Wohnbevölkerung der über 50-Jährigen (50 bis 64 Jahre: +73%; 65 Jahre und älter: + 98%). Die restlichen drei Altersgruppen verzeichnen im Durchschnitt einen Anstieg von rund 4%. Zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem

Vergleichsjahr 2011 ist bei der Altersgruppe 50 bis 64 Jahre der größte Anstieg (+45%) zu erkennen, die Gruppe der 15 bis 29 Jahre verzeichnet so gut wie keine Zunahme. Die restlichen Altersgruppen sind durchschnittlich um rund 17% gestiegen. Zwischen 2011 und 2021 weist die Altersgruppe 65 Jahre und älter die größte Zunahme der Wohnbevölkerung (+55%) auf, gefolgt von der Gruppe der 50 bis 64 Jahre (+19%) und der Gruppe der 15 bis 29 Jahre (+3%). Die restlichen zwei Altersgruppen verzeichnen eine Abnahme von durchschnittlich rund 7% (siehe Tabelle 40).

Jahr	unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+
2001	364	415	651	325	219
2011	400	413	735	472	279
2021	380	427	672	563	433

Tabelle 40: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.3. Veränderung der Haushalte

Die Marktgemeinde Langenrohr verzeichnet zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 eine Zunahme an Privathaushalten von rund 36%. Die größte Zunahme verzeichnen die 2-Personenhaushalte mit einem Anstieg von rund 79%, gefolgt von den 1-Personenhaushalten (+50%). Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist zwischen 2011 und 2021 gesunken. Die Zahl der Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte hat sich zwischen 2001 und 2011 sowie zwischen 2011 und 2021 ähnlich entwickelt: Im Durchschnitt sind diese um rund 82% gestiegen. Die Zahl der Einfamilienhaushalte haben im Vergleich zwischen 2001 und 2011 um +17% und zwischen 2011 und 2021 um rund 8% zugenommen (siehe Tabelle 41).

	2001	2011	2021
Privathaushalte	762	898	1038
1 Person	205	235	308
2 Personen	199	265	356
3 bis 5 Personen	340	373	351
6 und mehr Personen	18	25	23
Einfamilienhaushalte	543	633	683
Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte	10	18	33
Nichtfamilienhaushalte	209	247	322
Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt)	-	2,56	2,38

Tabelle 41: Haushaltskenngrößen in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.4. Veränderung der Wanderungsbewegungen

Die Marktgemeinde Langenrohr verzeichnete sowohl im Vergleichsjahr 2002 als auch im Vergleichsjahr 2012 einen positiven Wanderungssaldo. Zwischen dem Vergleichsjahr 2012 und 2022 ist ein markanter Anstieg zu erkennen. Dies steht im Gegensatz zum Verhältnis der

Vergleichsjahre 2002 und 2012. In beiden Vergleichsjahren war der Wanderungssaldo zwar positiv, doch war die Anzahl der Wegzüge 2012 deutlich erhöht und der Wanderungssaldo daher nur mehr äußerst knapp positiv (Tabelle 42).

Jahr	Zuzüge	Wegzüge	Wanderungssaldo
2002	124	91	33
2012	119	111	8
2022	225	149	76

Tabelle 42: Wanderungsbewegungen in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.5. Veränderung der Arbeitsstätten

Gesamthaft betrachtet ist die Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Langenrohr zwischen dem Jahr 2001 und 2021 stark gestiegen. Die Anzahl der Arbeitsstätten hat sich fast verdreifacht (+183%). Ein starker Zuwachs ist vor allem zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2011 zu erkennen (+134%) (siehe Tabelle 43).

	2001	2011	2021
Arbeitsstätten	82	192	232

Tabelle 43: Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Langenrohr für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.6. Veränderung der Pendelbewegungen

Die Marktgemeinde Langenrohr zählt zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 deutlich mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen. Sowohl die Auspendler:innen als auch die Einpendler:innen der Erwerbstätigen sind zwischen 2001 und 2011 als auch zwischen 2011 und 2021 angestiegen. Die Anzahl der Einpendler:innen (Erwerbstätige) ist im Vergleich zu den Auspendler:innen (Erwerbstätige) zwischen 2001 und 2021 leicht stärker gestiegen. Obwohl die Zahl der Auspendler:innen der Erwerbstätigen von 2011 auf 2021 angestiegen ist, verzeichnen die Auspendler:innen der Schüler:innen und Studierenden einen leichten Rückgang (siehe Tabelle 44).

	2001	2011	2021
Auspendler:innen – Erwerbstätige	819	950	1064
Einpendler: innen – Erwerbstätige	454	688	754
Auspendler:innen – Schüler:innen/Studierende	216	235	231
Einpendler:innen – Schüler:innen/ Studierende	2	3	-

Tabelle 44: Anzahl der Aus-/Einpendler:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Marktgemeinde Langenrohr für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)

5.1.2.7. Veränderung der Bodenpreise

Der durchschnittliche Grundstückspreis in der Marktgemeinde Langenrohr hat sich zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 mehr als verdoppelt. Ein Preisanstieg von rund 129% ist zu erkennen. Zwischen 2001 und 2011 ist der durchschnittliche Preisanstieg

minimal (+1%), im Gegensatz zwischen 2011 und 2021, wo ein großer Preissprung bei den Grundstückspreisen (+125%) abzulesen ist (siehe Tabelle 45).

Jahr	von	bis
2001	65 €/m ²	75 €/m ²
2011	58 €/m ²	84 €/m ²
2021	120 €/m ²	200 €/m ²

Tabelle 45: Grundstückspreise €/m² Bauland in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschafts magazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)

5.1.3. Marktgemeinde Judenau-Baumgarten

Die Flächen der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten sind südöstlich des Bahnhof Tullnerfelds angesiedelt (Google Maps 2023) und umfassen vier Katastralgemeinden. Dazu zählen Baumgarten am Tullnerfeld, Freundorf, Judenau und Zöfing. Die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten umfasst eine Fläche von rund 14km² (Marktgemeinde Judenau-Baumgarten o.J.). Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzflächen beträgt rund 62% und rund 15% der Gemeindefläche ist bewaldet. Die Bevölkerungsdichte (2020) liegt bei rund 188 Einwohner:innen pro Quadratkilometer (Statistik Austria 2020). In Abbildung 31 ist die Lage der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten in der Region Tullnerfeld dargestellt.

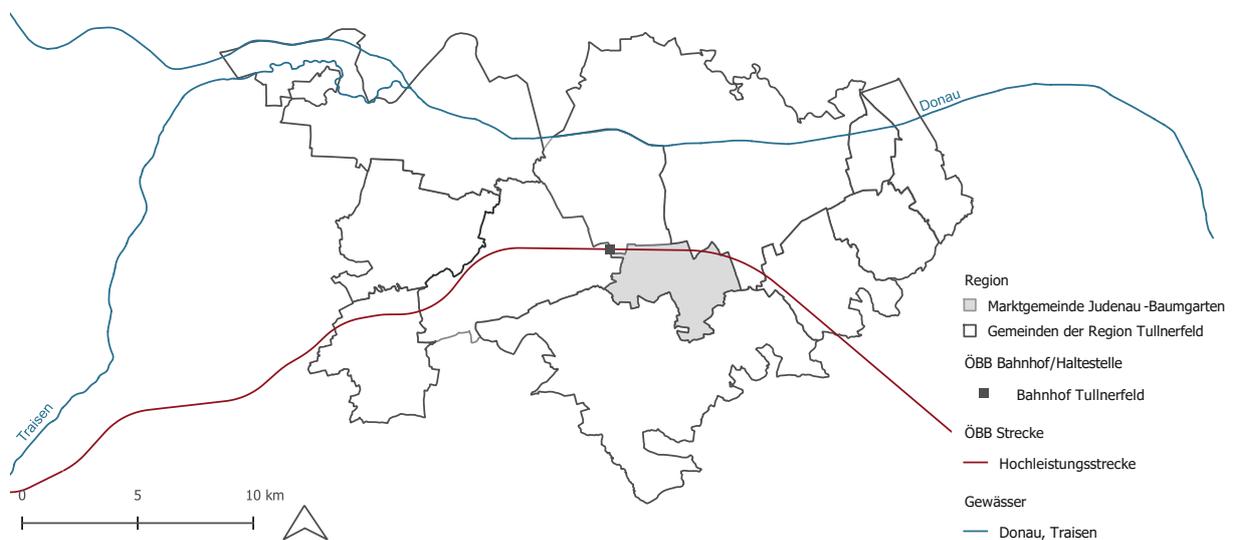


Abbildung 31: Lage der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.1. Veränderung der Bevölkerungszahl

Die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten verzeichnet zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 keinen besonders markanten Anstieg ihrer Bevölkerungszahl. Der Zuwachs liegt bei nur rund 12%. Zwischen 2001 und 2011 ist eine Zunahme von rund 4% erkennbar. Zwischen 2011 und 2021 hat sich die Zunahme der Bevölkerungszahl ungefähr verdoppelt (+8%) (siehe Tabelle 46).

Jahr	2001	2011	2021
Anzahl Einwohner:innen	2075	2149	2328

Tabelle 46: Bevölkerungszahl (Anzahl Einwohner:innen) in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.2. Veränderung der Altersverteilung

Die Struktur der Altersverteilung in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten hat sich zwischen 2001 und 2021 deutlich verändert: Jener Teil der Wohnbevölkerung, der der Gruppe der Jahre 0 bis 49 Jahre zuzurechnen ist, verzeichnet durchschnittlich eine Abnahme von rund 10%, wohingegen die restlichen zwei Altersgruppen eine Zunahme von durchschnittlich rund 76% aufweisen. Der größte Zuwachs ist bei der Altersgruppe der 65 Jahre und älter (+96%) zu erkennen. Eine Abnahme in den ersten drei Altersgruppen (0 bis 49 Jahre) sowie eine Zunahme der über 50-Jährigen Wohnbevölkerung ist zu erkennen (siehe Tabelle 47).

Jahr	unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+
2001	436	402	687	335	215
2011	368	368	672	435	306
2021	367	360	654	526	421

Tabelle 47: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.3. Veränderung der Haushalte

Die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten verzeichnet im Bereich der Privathaushalte zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 eine Zunahme von rund 29%. Die größte Zunahme ist im Bereich der 2-Personenhaushalte (+63%) zu erkennen, gefolgt von den 1-Personenhaushalten (+46%). Die Zahl der Mehrpersonenhaushalte (3 bis 5 Personen; 6 und mehr Personen) hat sich durchschnittlich um rund 26% verringert. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist zwischen 2001 und 2021 von 2,57 Personen auf 2,41 Personen gesunken. Das bedeutet, dass sich auch in Judenau-Baumgarten die Zahl der im Haushalt lebenden Personen reduziert hat (siehe Tabelle 48).

	2001	2011	2021
Privathaushalte	745	828	960
1 Person	171	196	250
2 Personen	209	272	340
3 bis 5 Personen	336	339	358
6 und mehr Personen	29	21	12
Einfamilienhaushalte	544	596	682
Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte	15	17	13
Nichtfamilienhaushalte	186	215	265
Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt)	-	2,57	2,41

Tabelle 48: Haushaltskenngrößen in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.4. Veränderung der Wanderungsbewegungen

Die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten hatte im Vergleichsjahr 2002 weniger Zuzüge als Wegzüge zu verzeichnen. Das bedeutet, dass mehr Bewohner:innen aus der Marktgemeinde abgewandert als zugewandert sind und daher ein negativer Wanderungssaldo vorlag. Im Gegensatz dazu, ist in den Vergleichsjahren 2012 und 2022 ein positiver Wanderungssaldo zu erkennen. Die Marktgemeinde gewinnt darüber hinaus 2022 im Vergleich zu 2012 deutlich an Zuzügen (Tabelle 49).

Jahr	Zuzüge	Wegzüge	Wanderungssaldo
2002	125	156	-31
2012	148	146	2
2022	186	145	41

Tabelle 49: Wanderungsbewegungen in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.5. Veränderung der Arbeitsstätten

Insgesamt betrachtet hat sich die Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten zwischen 2001 und 2021 deutlich erhöht. Zwischen 2001 und 2011 ist ein markanter Zuwachs von rund 107% zu erkennen. Zwischen 2011 und 2021 ist der Anstieg deutlich geringer (+13%) ausgefallen (siehe Tabelle 50).

	2001	2011	2021
Arbeitsstätten	75	155	175

Tabelle 50: Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.6. Veränderung der Pendelbewegungen

Zwischen dem Vergleichsjahr 2001 bis und dem Vergleichsjahr 2021 zählt die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen. Die Auspendler:innen der Erwerbstätigen haben sich zwischen 2001 und 2021 um 17% erhöht. Dass sich die Einpendler:innen der Erwerbstätigen zwischen 2001 und 2021 im Vergleich zu den Auspendler:innen der Erwerbstätigen überproportional erhöht haben, kann auf die Eröffnung von Gewerbe in der Marktgemeinde zurückgeführt werden. Die Auspendler:innen der Schüler:innen und Studierende sind zwischen 2001 und 2011 um rund 18% gestiegen und zwischen 2011 und 2021 um rund 8% gesunken (siehe Tabelle 51).

	2001	2011	2021
Auspendler:innen – Erwerbstätige	824	851	966
Einpendler: innen – Erwerbstätige	135	224	517
Auspendler:innen – Schüler:innen/Studierende	194	229	211
Einpendler:innen – Schüler:innen/ Studierende	11	16	-

Tabelle 51: Anzahl der Aus-/Einpendler:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)

5.1.3.7. Veränderung der Bodenpreise

Der durchschnittliche Grundstückspreis in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten ist zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 um mehr als das Dreifache angestiegen (+255%). Vor allem zwischen 2011 und 2021 ist ein markanter Anstieg zu erkennen. Ein Preiszuwachs von rund 186% ist abzulesen. Eine vergleichsweise lediglich leichte Zunahme ist im Gegensatz dazu in den Jahren 2001 bis 2011 ersichtlich. Der durchschnittliche Grundstückspreis ist um rund 24% angestiegen (siehe Tabelle 52).

Jahr	von	bis
2001	65 €/m ²	80 €/m ²
2011	80 €/m ²	100 €/m ²
2021	165 €/m ²	350 €/m ²

Tabelle 52: Grundstückspreise €/m² Bauland in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)

5.1.4. Fazit

Dass der Bau und die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhof Tullnerfelds räumliche Veränderungen in den Untersuchungsgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten hervorgerufen haben, haben die Analysen aus den vorangestellten Kapiteln (siehe Kapitel 5.1.1. – 5.1.3.) gezeigt, auch wenn diese in unterschiedlichen Dimensionen ausgeprägt sind. Für die Analysen, in denen jede Marktgemeinde in vordefinierten Vergleichsjahren untersucht wurde, wurden bewusst jene Parameter ausgewählt, die mit hoher Wahrscheinlichkeit Veränderungen im Bereich der Wohnsiedlungsentwicklung aufzeigen. Nachstehend werden die Ergebnisse der durchgeführten Analysen zusammengefasst und erläutert, und erste Rückschlüsse auf die zu Beginn der Arbeit formulierte Forschungsfrage abgeleitet.

Die Bevölkerungszahl verzeichnet zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 in allen Untersuchungsgemeinden eine Zunahme. Vorreiter dabei ist die Marktgemeinde Michelhausen, die prozentuell am meisten Einwohner:innen gewonnen hat (+52%), gefolgt von der Marktgemeinde Langenrohr (+25%) und Judenau-Baumgarten (+12%), die beide einen moderaten Zuwachs aufweisen. Auffällig ist, dass die Bevölkerungszahl in den Marktgemeinden Michelhausen und Judenau-Baumgarten erst ab dem Jahr 2011 einen deutlichen Anstieg aufweist, während im Gegensatz dazu die Marktgemeinde Langenrohr zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2011 und damit vor dem Verkehrsinfrastrukturausbau deutlich mehr gewachsen ist als nach dem Ausbau (+16% versus +8%). Obwohl der Anstieg in der Bevölkerungszahl von Marktgemeinde zu Marktgemeinde unterschiedlich stark ausgeprägt ist, ist aus den durchgeführten Analysen abzuleiten, dass die Marktgemeinden durch die Anbindung an den hochrangigen Schienenverkehr und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit deutlich an Attraktivität gewonnen haben.

Aus den Analysen der Altersverteilung sind in den Untersuchungsgemeinden Unterschiede zu erkennen: In der Marktgemeinde Michelhausen dominiert beispielsweise, nachdem die Hochleistungsstrecke und der Bahnhof Tullnerfeld in Betrieb gegangen sind, vorrangig die etwas jüngere Bevölkerung (0-50 Jahre) im Gegensatz zu den Marktgemeinden Langenrohr und Judenau-Baumgarten, wo die ältere Bevölkerung (50+) einen stärkeren Anteil aufweist. Vor dem Verkehrsinfrastrukturausbau überwiegt in allen drei Marktgemeinden der Anteil der über 50-Jährigen. Es ist zu vermuten, dass die Marktgemeinde Michelhausen im Gegensatz zu Langenrohr und Judenau-Baumgarten in den Jahren nach dem Verkehrsinfrastrukturausbau deutlich mehr neuen und modernen Wohnraum zur Verfügung gestellt hat und dadurch mehr Wohnraum für die Bevölkerung ermöglicht hat. Ein Beispiel für neues Wohnen sind die in Kapitel 3.1.1. bereits erwähnten Wohnanlagen in der Katastralgemeinde Pixendorf.

Aus den Kenngrößen der Haushalte lässt sich ableiten, dass die Zahl der Privathaushalte zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2021 in allen Untersuchungsgemeinden einen Zuwachs verzeichnet. Vorreiter dabei ist auch hier die Marktgemeinde Michelhausen, die vor allem nach dem Verkehrsinfrastrukturausbau einen Zuwachs von rund 58% aufweist. Es überwiegen in allen Marktgemeinden die 1- oder 2-Personenhaushalte. Eine verstärkte Zunahme dieser ist vor allem ab 2011 zu erkennen. Dieses Entwicklungsmuster spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Haushaltsgröße wider, die in den Marktgemeinden stark gesunken ist. Auffällig ist, dass in der Marktgemeinde Michelhausen nach der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und des Bahnhofs, die Zahl der Einfamilienhaushalte stark gestiegen ist. Im Gegensatz dazu steht die Marktgemeinde Langenrohr, wo eindeutig die Zahl der Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte überwiegt. In Judenau-Baumgarten ist die Zahl der Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte ab 2011 deutlich zurückgegangen. Den Analysen nach ist anzunehmen, dass sich in der Marktgemeinde Michelhausen die Bautätigkeiten, um neuen Wohnraum zu schaffen, vor allem in die Fläche ausgedehnt haben, im Gegensatz zu Langenrohr, wo anzunehmen ist, dass auf kleinerem Raum gleichzeitig mehreren Menschen Raum zum Wohnen zur Verfügung gestellt wurde.

Aus den Analysen der Wanderungsbewegungen geht hervor, dass die Untersuchungsgemeinden zwischen dem Vergleichsjahr 2002 und dem Vergleichsjahr 2022 deutlich an Zuzügen gewonnen haben. Michelhausen und Langenrohr verzeichnen dabei erst nach Inbetriebnahme der Strecke und des Bahnhofs einen Anstieg an Zuzügen. Auch daraus lässt sich, wie bereits bei manchem anderen Parameter zu erkennen ist, ableiten, dass, je schneller ein Ort erreichbar ist, desto attraktiver ein Raum für den Menschen zum Wohnen ist.

Aus der Untersuchung der Anzahl Arbeitsstätten geht hervor, dass alle drei Untersuchungsgemeinden zwischen 2001 und 2021 einen Anstieg in der Anzahl der

Arbeitsstätten verzeichnen. Auffällig ist, dass alle Marktgemeinden zwischen dem Vergleichsjahr 2001 und dem Vergleichsjahr 2011 einen deutlich größeren Zuwachs aufweisen als zwischen 2011 und 2021. Es ist davon auszugehen, dass Unternehmen bereits ab Bekanntwerden der Trassenführung der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten ihren Unternehmensstandort in das Tullnerfeld verlagert haben, um von der Anbindung an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit der Arbeitsstätte zu profitieren. Durch eine Zunahme der Arbeitsstätten in den Untersuchungsgemeinden ist ebenfalls von einem Anstieg an verfügbaren Arbeitsplätzen und einer damit verbundenen Zunahme der Einpendler:innen auszugehen.

Aus der Betrachtung der Pendelbewegungen ist abzuleiten, dass die erwerbstätige Bevölkerung aus den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten bereits vor dem Verkehrsinfrastrukturausbau mehr Auspendler:innen als Einpendler:innen zählt. Bei der Gruppe der Schüler:innen und Studierende sind minimale Unterschiede in der Anzahl der Aus- und Einpendler:innen zu erkennen. Der Rückgang der auspendelnden Schüler:innen und Studierenden zwischen dem Vergleichsjahr 2011 und dem Vergleichsjahr 2021 in der Marktgemeinde Langenrohr und Judenau-Baumgarten kann gemeinsam mit dem Ergebnis aus der Analyse der Altersverteilung auf die ältere Bevölkerung, die in diesen Gemeinden dominiert, zurückgeführt werden. Aus dieser Analyse ist abzuleiten, dass den Bewohner:innen der Untersuchungsgemeinden deutlich mehr Möglichkeiten im Bereich der Ausbildung und Arbeit zur Verfügung stehen, da durch die Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr und einer damit beschleunigten Geschwindigkeit, Regionen und Städte näher zusammenrücken und deutlich schneller erreichbar sind.

Dass eine Region durch die Anbindung an eine Hochleistungsstrecke und einer damit verbundenen schnellen Erreichbarkeit deutlich an Wirkung gewinnt, zeigt auch die Analyse der Bodenpreise. Der durchschnittliche Grundstückspreis für Baulandflächen ist ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und des Bahnhofs Tullnerfeld signifikant gestiegen. Die Grundstückspreise in den Untersuchungsgemeinden sind durchschnittlich um rund 201% gestiegen.

5.2. Empirische Erhebung – Leitfadengestützte Expert:inneninterviews

In diesem Kapitel wird die gewählte empirische Erhebungsmethode im Detail präsentiert. Neben der Methodik und der Auswahl der Expert:innen, wird auch der Interviewleitfaden und die Datenauswertung erläutert. Zusätzlich zu der bereits durchgeführten Literaturrecherche, stellen die Erkenntnisse aus diesem Kapitel die Basis für die Beantwortung der Forschungsfrage dar.

5.2.1. Methodik

5.2.1.1. Auswahl der Methode

Leitfadengestützte Expert:inneninterviews zielen auf die Gewinnung von Informationen ab, die sich aus anderen Quellen nicht oder nur eingeschränkt bestimmen lassen (Kaiser 2014, 35). Aufgrund der komplexen Thematik der vorliegenden Arbeit, wurde zusätzlich zur Literaturrecherche diese Methode gewählt, um vertiefend Informationen mit Hilfe der Fachexpertise von ausgewählten Expert:innen zu räumlichen Auswirkungen und Veränderungen im Bereich der Wohnsiedlungsentwicklung, welche durch den Bau der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld in den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten entstanden sind, herauszuarbeiten und zu erläutern.

Für die Durchführung der Expert:inneninterviews wurde ein Interviewleitfaden erstellt, welcher das Instrument für die Datenerhebung ist (Kaiser 2014, 52). Besonderheit dieser qualitativen Interviewtechnik sind die offenen Fragen des Interviewleitfadens, auf welche die Befragungsperson umfassend und in eigenen Worten antworten soll. Der Interviewverlauf soll weniger von den Interviewenden und deren Fragen, welche vorab im Leitfaden definiert wurden, vorstrukturiert werden, sondern von den interviewten Personen mitgestaltet werden. Dadurch sollen die individuellen Sichtweisen der befragten Personen detailliert und vertieft erschlossen werden (Bortz, Dörnig 2016, 365).

5.2.1.2. Auswahl der Expert:innen

Die Begriffe „Experte“ und „Expertin“ skizzieren Personen, die unmittelbar mit einer besonderen Art des Wissens verbunden sind. Sie verfügen über Sonderwissen, welches andere nicht vorweisen können. Unter Sonderwissen wird ein spezifisches Rollenwissen verstanden, welches Personen zugeschrieben wird, und diese gleichzeitig diese besondere Kompetenz für sich selbst in Anspruch nehmen. Meist wird das in der modernen Gesellschaft mit Berufsrollen verbunden aber auch mit Formen eines spezialisierten, außerberuflichen Engagements, welches vor allem durch das spezialisierte Wissen für Expert:inneninterviews von Vorteil ist (Przyborski, Wohlrab-Sahr 2021, 155).

Die Auswahl der Expert:innen für die vorliegende Arbeit wurde aufgrund des vorhandenen Wissens dieser, welches Gegenstand der Untersuchung ist, getroffen (Przyborski, Wohlrab-Sahr 2021, 157).

Um jene Informationen zu gewinnen, welche nicht beziehungsweise nur eingeschränkt aus Literaturquellen zu ermitteln sind, wurden für die vorliegende Arbeit die Bürgermeister:innen der Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten ausgewählt, um deren fachspezifisches Wissen in die gegenständliche Arbeit einfließen zu lassen. Die

Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgte aufgrund ihrer Fachexpertise. Weiters vertreten die Bürgermeister:innen die Interessen und Wünsche der ansässigen Bürger:innen und leisten einen wesentlichen Beitrag in der Gestaltung der Region.

In Tabelle 53 sind die ausgewählten Expert:innen, beginnend mit IP 1 bis IP 3, angeführt. Weiters gibt die Tabelle Auskunft darüber, an welchem Tag, zu welcher Uhrzeit und über welches Medium die Expert:innen interviewt wurden. Das Interview mit IP 1 und IP 2 wurde in Form eines persönlichen Gesprächs abgewickelt. Aufgrund der einfachen Abwicklung und der Terminfindung wurde das Interview mit IP 3 über die online Kommunikationsplattform MS Teams abgehalten.

	Position	Datum	Uhrzeit	Ort
IP 1	Bürgermeister	06.12.2022	17:30 Uhr	Gemeindeamt
	Marktgemeinde Michelhausen			Marktgemeinde Michelhausen
IP 2	Bürgermeister	13.12.2022	18:00 Uhr	Gemeindeamt
	Marktgemeinde Langenrohr			Marktgemeinde Langenrohr
IP 3	Bürgermeister	31.01.2023	17:30 Uhr	MS Teams
	Marktgemeinde Judenau-Baumgarten			

Tabelle 53: Interview-Matrix (Quelle: eigene Erstellung 2023)

5.2.1.3. Interviewleitfaden

Für die Erhebung wurden qualitative Interviews mit Expert:innen mit Hilfe eines Leitfadens abgehalten. Es wurde ein einziger Leitfaden formuliert, der allen Interviews zugrunde gelegt wurde. Dadurch sind die einzelnen Interviews gut miteinander vergleichbar (Helfferich 2014, 565).

Der Interviewleitfaden hat die zentrale Funktion, die konkrete Gesprächssituation der Befragung zu strukturieren, indem er die Anzahl der Fragen und deren Reihenfolge vordefiniert. Für die weitere Strukturierung des Interviews ist der thematische Aufbau des Leitfadens relevant (Kaiser 2014, 53).

Der Interviewleitfaden wurde schriftlich dokumentiert (siehe Anhang B) und ist in drei unterschiedliche Themenblöcke (siehe Tabelle 54) gegliedert. Den Themenblöcken vorangestellt ist eine Einstiegsfrage, die sich als erste Aufforderung an die Interviewpartner:innen richtet, sich zu äußern.

Themenblock 1	Position der Gemeinde
Themenblock 2	Position der Zugewanderten
Themenblock 3	Abschätzung/Beurteilung/Bewertung der Wohnsiedlungsentwicklung

Tabelle 54: Überblick über die einzelnen Themenblöcke (Quelle: eigene Erstellung 2023)

Grundsätzlich gilt, dass der Interviewleitfaden vor den Interviews nicht an die Expert:innen verschickt werden soll, da es sich unter anderem für die Interviewenden schwierig gestaltet, im Zuge des Gesprächs vom Leitfaden abzuweichen. Dennoch kann das Verschicken des Leitfadens einerseits zu einer Beruhigung der befragten Personen führen. Andererseits dient dieser auch zum Aufbau von Vertrauen zum Gegenüber (Bogner et al. 2014, 30-31). Um sich vorab besser auf das Gespräch vorbereiten zu können, wurde auf Wunsch aller Expert:innen der Leitfaden per E-Mail zugesandt.

5.2.1.4. Datenauswertung

Als Auswertungsmethode der Interviews wurde die qualitative Inhaltsanalyse gewählt. Diese wird unter anderem sehr häufig bei Transkriptionen von offenen Interviews und bei offenen Fragen aus standardisierten Befragungen angewendet, was auch bei der vorliegenden Arbeit zutrifft (Mayring, Fenzl 2014, 543). Im Zuge der qualitativen Inhaltsanalyse werden aus den transkribierten Texten Daten entnommen, welche als Rohdaten behandelt werden. Anschließend werden die Informationen, die den Texten entnommen werden, aufbereitet und dementsprechend ausgewertet (Gläser, Laudel 2010, 199).

5.2.2. Interviewauswertung

Für die Aussagen der Expert:innen, die im Zuge des leitfadengestützten Interviews getätigt wurden, wird eine qualitative Inhaltsanalyse angewendet. Nach Abarbeiten der Einstiegsfrage, werden die Aussagen der Expert:innen zu den drei Themenblöcke, die im Leitfaden definiert und angeführt sind, ausgewertet und zusammengefasst. Die zusammengefassten Aussagen stammen, sofern nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, aus den Expert:innengesprächen. Die Transkripte zum Nachlesen sind im Anhang (siehe Anhang C) angeführt.

5.2.2.1. Einstiegsfragen

Um einen ersten Überblick über die zu behandelnde Thematik zu bekommen, diente zu Beginn eine allgemein und oberflächlich formulierte Frage als Einstieg in das Interview mit den Experten.

Auf die Frage danach, wie sich die Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten seit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld verändert haben, gab es deutliche Unterschiede in den Antworten der Experten.

Die Marktgemeinde Michelhausen beobachtet, seitdem der Bahnhof Tullnerfeld im Dezember 2012 in Betrieb gegangen ist, Veränderungen in unterschiedlichen Bereichen. Der Experte der Marktgemeinde betitelt den Bahnhof als den wesentlichen Entwicklungsmotor für die Siedlungsentwicklung, vor allem aber die Wohnraumentwicklung und den generellen

Wohnbau, sowohl großvolumig als auch was Einfamilienhäuser anbelangt (IP 1 2022, Z. 7-13). Durch den Bahnhof Tullnerfeld hat sich die Größe und das Erscheinungsbild der Marktgemeinde verändert. Ein signifikanter Bevölkerungszuwachs sowie Zuzüge in die Marktgemeinde sind direkte Auswirkungen, welche vom Bahnhof Tullnerfeld abzuleiten sind (IP 1 2022, Z.17-21).

Aus dem Interview mit dem Experten der Marktgemeinde Langenrohr geht hervor, dass sich die Marktgemeinde seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau nicht gravierend verändert hat. Einzige Veränderungen sind im Bereich der Verkehrsflüsse zu beobachten, sowohl von jenen Bewohner:innen, die schon länger in der Marktgemeinde Langenrohr wohnen, als auch von jenen, die erst zugezogen sind. Obwohl nach wie vor das Auto sehr häufig als Zubringermöglichkeit zum Bahnhof benutzt wird, wird seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau verstärkt der Bahnhof Tullnerfeld zum Erreichen der Arbeitsstätte in der Bundeshauptstadt Wien oder der Landeshauptstadt St. Pölten verwendet (IP 2 2022, Z. 290-295). Seit dem Ausbau wird die Infrastruktur Bahn sehr viel mehr genutzt als früher (IP 2 2022, Z. 305-307).

Keine so starken Veränderungen, wie es vielleicht andere Gemeinden rund um den Bahnhof Tullnerfeld erleben, verzeichnet die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten. Grund dafür ist, dass die Marktgemeinde sprichwörtlich auf die „Bremse gestiegen“ ist, was die Widmung neuer Flächen als Bauland betrifft (IP 3 2023, Z. 499-501). Die Marktgemeinde verzeichnet zwar ein Wachstum in den letzten zehn Jahren von rund 10%, jedoch wäre aufgrund der Lage der Marktgemeinde rund um Wien deutlich mehr Entwicklung möglich als seitens der Marktgemeinde stattgegeben wurde (IP 3 2023, Z. 506-510). Herausforderungen, vor denen die Marktgemeinde jedoch schon seit Bekanntwerden des Verkehrsinfrastrukturausbau steht, sind, dass sich sowohl Bauland und Baulandreserven verknappt haben und daher Preise für Baulandflächen massiv steigen (IP 3 2023, Z. 501-504).

5.2.2.2. Position der Gemeinde

Auf die Frage danach, wie sich die Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten auf den „Ansturm von Menschen“ vorbereitet haben, seitdem öffentlich bekannt wurde, dass die Region Tullnerfeld durch den Überhol- und Regionalbahnhof an das hochrangige Schienennetz angebunden wird, treten unterschiedliche Vorgehensweisen zu Tage.

Um dem verstärkt spürbaren Druck im Bereich der Siedlungsentwicklung nachzukommen, wurden in der Marktgemeinde Michelhausen in erster Linie neue Flächen umgewidmet und weniger auf bereits Vorhandene zurückgegriffen (IP 1 2022, Z. 49-51). Es wurde zwar versucht, Baulücken innerorts zu schließen, vermehrt wurden jedoch neue Siedlungsgebiete am Ortsrand, meist auf zum Teil bis dahin beispielsweise unverbauten Gebieten oder

Ackerflächen, gewidmet (IP 1 2022, Z. 39-45) wodurch natürlich das Spannungsverhältnis zwischen dem Erhalt von Ackerland bzw. der Sicherung von Produktionsflächen und der Schaffung von Wohnraum massiv an Brisanz gewonnen hat. Durch eine mittlerweile eingeführte „Widmungsbremse“, wie es der Experte der Marktgemeinde Michelhausen nennt, soll sich dieses Verhältnis nun entschärfen lassen (IP 1 2022, Z. 60-68).

Mehr Übereinstimmung in der Vorgehensweise gibt es bei den Experten der Marktgemeinde Langenrohr und Judenau-Baumgarten. In beiden Orten lag der Fokus auf Ortskernstärkung und Verdichtung. Die Marktgemeinde Langenrohr hat ausschließlich maßvollen Zuzug durch die Errichtung von Reihenhäusern und einer geringen Anzahl an Wohnungen für nachkommende Generationen im verdichteten Bereich über Bauträger ermöglicht (IP 2 2022, Z. 321-325). In Judenau-Baumgarten wurden hauptsächlich Baulandreserven aktiviert und unter anderem durch Privatpersonen, Bauträger und Investor:innen genutzt. Nur ein Anteil von rund 10% wurde neu gewidmet (IP 3 2023, Z. 521-526).

Bei der Beantwortung der Frage, ob sich die Marktgemeinden als Entlastungsstandorte von Ballungsräumen sehen, wurden unterschiedliche Begrifflichkeiten verwendet:

Die Marktgemeinde Michelhausen sieht sich als sogenannten Ausweichraum für den Ballungsraum (IP 1 2022, Z. 80-81), im Gegensatz zur Marktgemeinde Judenau-Baumgarten, die sich selbst als Fluchtraum betitelt (IP 3 2023, Z. 531). Einigkeit dieser zwei Marktgemeinden besteht darin, dass es hauptsächlich Personen aus dem urbanen Raum Wien sind (IP 1 2022, Z. 83-86; IP 3 2023, Z. 531-532), die entweder in die Marktgemeinde Michelhausen ausweichen, aufgrund der ländlichen Umgebung (IP 1 2022, Z. 86-88) oder in die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten flüchten. Als Gründe wurden dazu beispielsweise Migrationsthemen oder die Pension, welche vor allem bei der älteren Gesellschaft zum Tragen kommt, genannt (IP 3 2023, Z. 538-541). Aus den Aussagen des Experten der Marktgemeinde Langenrohr lässt sich ableiten, dass aufgrund des defacto nicht vorhandenen baulandfähigen Landes, die Möglichkeit kaum bis gar nicht gegeben ist, ein Entlastungsstandort der Ballungsräume zu werden. Baulandfähiges Land besitzen Grundbesitzer und Grundeigentümer, die das Land nicht für Wohnraum zur Verfügung stellen (IP 2 2022, Z. 337-342).

Dass der Bau der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhofs Tullnerfelds nicht auf Gegenliebe bei der Bevölkerung gestoßen ist, dabei sind sich die Experten der Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten einig. Die Reaktionen der damals ansässigen Bevölkerung waren nahezu ident.

Neben hitzige Diskussionen bereits ab Bekanntwerden des Streckenverlaufes der Hochleistungsstrecke durch das Tullnerfeld gab es ebenso Protestbewegungen (IP 1 2022, Z.

97-101). Aufgrund von Vorbehalten und vorgetragener Kritik ist dieser Verkehrsinfrastrukturausbau von der Mehrheit der Bevölkerung der Marktgemeinde Michelhausen nicht als willkommene Entwicklungs- oder Zukunftsperspektive gesehen worden (IP 1 2022, Z. 103-106), vor allem bei den Landwirten, die um Ackerflächen mit bester Bodenqualität bangten (IP 1 2022, Z. 115). Sowohl die Marktgemeinde Langenrohr als auch Judenau-Baumgarten sind ebenfalls mit Bürgerprotestbewegungen konfrontiert worden (IP 2 2022, Z. 355-356; IP 3 2023, Z. 548-549). Aus dem Gespräch mit dem Experten der Marktgemeinde Langenrohr ist deutlich herauszulesen, dass sich diese Situation mittlerweile entschärft hat und auch Gegner von damals die Vorteile und Vorzüge der Anbindung durch den Bahnhof Tullnerfeld an das hochrangige Schienennetz erkannt haben und auch nutzen (IP 2 2022, Z. 366-369).

In diesem Themenblock wurde abschließend noch gefragt, ob in den Marktgemeinden zu erkennen ist, dass durch die Anbindung an den schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit die Wohnstandortwahl von Menschen beeinflusst werden kann.

Bei dieser Frage ist eine eindeutige Übereinstimmung der Experten der Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten zu erkennen (IP 1 2022, Z. 136; IP 2 2022, Z. 377; IP 3 2023, Z. 573). Die Anbindung an den hochrangigen Schienenverkehr und die damit in Verbindung stehende schnelle Erreichbarkeit vieler Orte ist eines der Hauptargumente beziehungsweise das Hauptmotiv für den Zuzug des überwiegenden Teils der Zugewanderten gewesen (IP 1 2022, Z. 142-145; IP 2 2022, Z. 383-384; IP 3 2023, Z. 573-574). Auch die ländliche Umgebung bei gleichzeitiger Großstadtnähe sind als weitere Motive genannt worden (IP 2 2022, Z. 384-386).

5.2.2.3. Position der Zugewanderten

Die Zugewanderten wurden von der Mehrheit der befragten Experten als jene Personen charakterisiert, die sich einerseits einen Lebensraum im Grünen sichern und den Standort ihres Lebensmittelpunkts im Tullnerfeld schaffen wollen, und sich andererseits aufgrund der Anbindung an die Hochleistungsstrecke und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit, beispielsweise zur Arbeitsstätte, im Raum Tullnerfeld niedergelassen und angesiedelt haben (IP 1 2022, Z. 168; IP 3 2023, Z. 587-588). Obwohl die Nachfrage vorhanden wäre, wurde in der Marktgemeinde Langenrohr darauf geachtet, den verfügbaren Wohnraum der eigenen Bevölkerung zur Verfügung zu stellen und nicht dem Zuzug von außen. Der Prozentsatz von eigentlichem Zuzug von außen in die Marktgemeinde Langenrohr ist sehr gering (IP 2 2022, Z. 392-398).

Aus den Befragungen geht hervor, dass sich die Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten durch die Zuzüge, die durch den Verkehrsinfrastrukturausbau in unterschiedlichen Dimensionen ausgelöst und von den Marktgemeinden angenommen wurden, keinesfalls zu reinen „Wohn- und Schlafgemeinden“ entwickelt haben (IP 1 2022, Z. 200; IP 2 2022, Z. 405; IP 3 2023, Z. 601).

Die Experten bestätigen, dass sich ein Teil der Zugewanderten sehr gut in das Gemeindeleben integrieren würde (IP 1 2022, Z. 202; IP 2 2022, Z. 400; IP 3 2023, Z. 614) und dass - wie beispielsweise in der Marktgemeinde Michelhausen - die Zugewanderten verschiedenste Aktivitäten setzen würden, und somit zum Beispiel Mitglied im Tennis-, Turn- oder Fußballverein sind (IP 1 2022, Z. 188-190). Hierbei spielt vor allem die Persönlichkeit jedes Einzelnen eine sehr wichtige Rolle betont der Experte der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten (IP 3 2023, Z. 617-620) Es ist nicht möglich, jeden Zugewanderten für das Gemeindeleben zu gewinnen (IP 1 2022, Z. 204-205).

Ein Großteil der zugewanderten Bevölkerung der Untersuchungsgemeinden arbeitet auch in der Region Tullnerfeld, um so zur wirtschaftlichen Entwicklung beizutragen.

Der Experte der Marktgemeinde Michelhausen nennt den Gebäudekomplex im direkten Umfeld des Bahnhof Tullnerfelds als Beispiel, in dem verschiedene Unternehmen aus diversen Branchen angesiedelt sind und Arbeitsplätze zur Verfügung stellen (IP 1 2022, Z. 184-187). Die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau stellt aus Sicht des Experten der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten einen Standort für interessante Jobs beispielsweise im Bereich der Forschung dar (IP 3 2023, Z. 604-607). Auch der Experte der Marktgemeinde Langenrohr hebt im Gespräch die Bezirkshauptstadt Tulln an der Donau als Standort für diverse Arbeitsstätten hervor, verweist gleichzeitig aber auch darauf, dass der Großteil der Zugewanderten außerhalb der Region tätig ist, obwohl theoretisch auch Arbeitsplätze in einem Gewerbegebiet, welches direkt in der Marktgemeinde angesiedelt ist, zur Verfügung stünden (IP 2 2022, Z. 413-416).

5.2.2.4. Abschätzung/Beurteilung/Bewertung der Wohnsiedlungsentwicklung

In diesem Themenblock wurden die Experten gebeten, die Wohnsiedlungsentwicklung, die durch den Bau und der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und des Bahnhof Tullnerfelds in den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten induziert wurde, zu beurteilen und zu bewerten.

Auf die Frage, ob in den Marktgemeinden eine verstärkte Wohnsiedlungsentwicklung seit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien-St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld zu erkennen ist, ist nur eine teilweise Übereinstimmung in den Beantwortungen der Experten herauszulesen.

Aus dem Gespräch mit dem Experten der Marktgemeinde Michelhausen ist abzuleiten, dass sich die Wohnsiedlungsentwicklung seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau in der Marktgemeinde deutlich verändert hat. Die Marktgemeinde war 2022 niederösterreichweit die Gemeinde mit dem größten Bevölkerungszuwachs in den zurückliegenden 10 Jahren (IP 1 2022, Z. 236-238), obwohl die Marktgemeinde in den Jahren vor der Eröffnung des Bahnhofs und der Hochleistungsstrecke eine sinkende Bevölkerungsentwicklung aufwies (IP 1 2022, Z. 223-225). Der entscheidende Faktor, in erster Linie den Bevölkerungszuwachs betreffend und in zweiter Linie die damit einhergehende Wohnsiedlungsentwicklung, ist aufgrund der Aussagen des Experten der Marktgemeinde Michelhausen der Bahnhof Tullnerfeld (IP 1 2022, Z. 232-234). Aus dem Gespräch mit dem Experten der Marktgemeinde Langenrohr ist abzuleiten, dass sich die Wohnsiedlungsentwicklung in der Marktgemeinde nicht gravierend verändert hat, da nicht beziehungsweise nur in kleinen Schritten gewidmet wird, um vorrangig die Nachfrage aus der eigenen Bevölkerung zu bedienen (IP 2 2022, Z. 472-475). Ähnliches lässt sich auch aus den Aussagen des Experten der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten herauslesen: Eine Wohnsiedlungsentwicklung in der Marktgemeinde ist zwar zu erkennen, jedoch wäre deutlich mehr möglich, wenn die Marktgemeinde nicht bewusst Siedlungsgrenzen eingezogen hätte. Es ist nicht Ziel der Marktgemeinde, massiv zu wachsen (IP 3 2023, Z. 626-628).

Dennoch sind sich die Experten einig, dass der Bahnhof Tullnerfeld grundsätzlich Wohnsiedlungsentwicklung beeinflussen kann.

Aus dem Gespräch mit dem Experten der Marktgemeinde Michelhausen ist herauszulesen, dass ohne den Bahnhof Tullnerfeld die Nachfrage nach Wohnraum in der Marktgemeinde deutlich geringer wäre (IP 1 2022, Z. 277-281). Auch der Experte der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten betont, dass der Bahnhof Tullnerfeld das Interesse und die Attraktivität für beispielsweise Investor:innen ansteigen hat lassen und gleichzeitig den Druck auf Baulandwohngebiet erhöht hat (IP 3 2023, Z. 644-646). Auch aus dem Interview mit dem Experten der Marktgemeinde Langenrohr ist abzuleiten, dass der Bahnhof Tullnerfeld die Wohnsiedlungsentwicklung in der Marktgemeinde zwar beeinflussen kann, jedoch nur, wenn die Verantwortlichen dem Stattgeben (IP 2 2022, 472).

Als Abschluss dieses Themenblocks wurden die Experten gebeten, zu erläutern, wo Entwicklungen in den Marktgemeinden stattgefunden haben. Eine teilweise Übereinstimmung in den Antworten auf diese Frage ist herauszulesen.

Eine Übereinstimmung in der Beantwortung dieser Frage ist bei den Experten der Marktgemeinde Langenrohr und Judenau-Baumgarten zu erkennen. Der Experte der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten betont ganz klar, dass die Entwicklung definitiv innen stattgefunden hat (IP 3 2023, Z. 641). Auch aus dem Gespräch mit dem Experten der

Marktgemeinde Langenrohr ist anzunehmen, dass vorrangig Innenentwicklung stattgefunden hat (IP 2 2022, Z. 323-324). Innenentwicklung sei prioritär zu sehen, auch in Hinblick auf das Thema Bodenverbrauch und den Erhalt von land- und forstwirtschaftlichen Flächen (IP 2 2022, Z. 482-488). Aufgrund der Aussagen des Experten der Marktgemeinde Michelhausen kann angenommen werden, dass die Entwicklung sowohl innen, wo es möglich war, Baulücken zu schließen, stattgefunden hat, aber auch an den Ortsrändern neue Siedlungsgebiete entstanden sind (IP 1 2022, Z. 254-259)

5.2.3. Fazit

Aus den Aussagen der Experten geht hervor, dass infolge der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhofs Tullnerfeld spürbare Impulse für die Wohnsiedlungsentwicklung in den Untersuchungsgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten erfolgt sind, jedoch nur in jenen Ausmaßen, wie es von den Verantwortlichen möglich gemacht wurde. Es lässt sich jedoch aufgrund der Aussagen der Experten bestätigen, dass Menschen aufgrund einer Anbindung an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit ihren Wohnsitz in die Region rund um den Bahnhof Tullnerfeld verlegen.

Den Ergebnissen der Expertenbefragungen ist zu entnehmen, dass sich die Marktgemeinde Michelhausen, die südlich des Bahnhof Tullnerfelds angesiedelt ist, seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau in der Region am meisten verändert hat. Durch einen signifikanten Bevölkerungszuwachs, ausgelöst durch den Bahnhof Tullnerfeld, wurden sowohl innerorts, wo es möglich war, vorhandene Bauparzellen genutzt, sowie am Ortstrand neue Siedlungsgebiete für die Errichtung von Einfamilienhäusern oder großvolumigen Wohnbau gewidmet, um die Nachfrage an Wohnraum zu bedienen.

Im Gegensatz dazu haben die Marktgemeinden Langenrohr und Judenau-Baumgarten den Fokus auf Ortskernstärkung und Verdichtung gelegt und daher keine größeren Veränderungen im Bereich der Wohnsiedlungsentwicklung erfahren. Mit ein Grund für eine deutlich geringere Entwicklung dieser zwei Marktgemeinden ist, dass die Verantwortlichen durch ein Einziehen von Siedlungsgrenzen, Widmungsverboten, etc. in erster Linie die Nachfrage aus der eigenen Bevölkerung bedient haben, obwohl großes Interesse von außen deutlich spürbar war.

Dadurch, dass sich ein Großteil der Zugewanderten, welche vorrangig aufgrund der Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr und der ländlichen Umgebung ihren Lebensmittelpunkt in das Tullnerfeld verlegt haben, in das Gemeindeleben integrieren und verschiedenste Aktivitäten setzen, sind die Untersuchungsgemeinden zu keinen Räumen geworden, die rein nur zum Wohnen und Schlafen genutzt werden. Die Marktgemeinden sehen sich auch nicht als Entlastungsstandorte der Ballungsräume, sondern einerseits als

Ausweichraum beziehungsweise Ausgleichsraum zum urbanen Raum sowie als sogenannter Fluchtraum, um aus verschiedensten Gründen aus der Stadt auf das Land zu flüchten.

Obwohl der Verkehrsinfrastrukturausbau eingangs bei der ansässigen Bevölkerung auf große Ablehnung gestoßen ist, wird dieser mittlerweile angenommen und es werden die Vorteile, die damit verbunden sind, wie beispielsweise eine schnelle Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, genutzt.

6. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Ziel der vorliegenden Arbeit war es, folgende Forschungsfrage zu beantworten:

Entscheiden Menschen aufgrund einer Anbindung an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit, ihren Wohnsitz in die Region rund um den Bahnhof Tullnerfeld zu verlegen?

Um Antwort auf diese Fragestellung geben zu können, wurde zu Beginn der vorliegenden Arbeit eine umfangreiche Literaturrecherche zum Thema Wohnen, Wohnstandortwahl und der Einfluss des schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf die Wohnsiedlungsentwicklung durchgeführt. Dass der schienengebundene Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie Bahnhöfe entlang einer Hochgeschwindigkeitsstrecke räumliche Auswirkungen im Bereich der Wohnsiedlungsentwicklung nach sich ziehen ist aus der Fachliteratur am Beispiel der japanischen Shinkansen-Hochgeschwindigkeitszüge sowie der ICE-Haltebahnhöfe Montabaur und Limburg entlang der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main zu erkennen. In einem anschließenden Kapitel wurde die Region Tullnerfeld als grober Untersuchungsraum detailliert beleuchtet. Die Region Tullnerfeld erlebt durch den Verkehrsinfrastrukturausbau einen spürbaren Aufschwung. Veränderungen sowohl in der Bevölkerungsstruktur als auch in der ökonomischen Struktur der Region sind zu erkennen. In einem weiteren Kapitel wurden die Neubaustrecke Wien – St. Pölten und der Bahnhof Tullnerfeld, der seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau als zentraler Verkehrsknotenpunkt in der Region gilt, untersucht. Durch den Verkehrsinfrastrukturausbau sind Veränderungen in der Erreichbarkeit zu erkennen. Im Anschluss daran wurden drei Tullnerfelder Gemeinden mittels einer quantitativen Untersuchung auf räumliche Veränderungen durch den Verkehrsinfrastrukturausbau im Bereich des Wohnens untersucht. Zusätzlich wurden mittels qualitativen Expert:inneninterviews vertiefend Informationen dazu herausgearbeitet, ob die Hochleistungsstrecke und der Bahnhof als Motor für Wohnsiedlungsentwicklung in der Region Tullnerfeld gelten.

Nachstehend werden nun die wesentlichen Erkenntnisse aus den Ergebnissen dieser Analyse in Bezug auf die Forschungsfrage zusammengefasst und diskutiert. Gleichzeitig werden Handlungsempfehlungen, die als Grundlage für künftige Planungsvorhaben dieser Art gelten können, ausgesprochen, um anderen betroffenen Akteur:innen Orientierungshilfe zu bieten.

Aus dem quantitativen Teil (siehe Kapitel 5.1.) folgt eindeutig, dass der Bau und die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhofs Tullnerfelds positive Impulse für die Bevölkerungsentwicklung in den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten setzen. So ist etwa ein Anstieg in den Bevölkerungszahlen zu erkennen. Zugleich zeigt sich in der Zusammenschau mit den Ergebnissen der qualitativen

Untersuchung (siehe Kapitel 5.2.), dass das Ausmaß der Bevölkerungsentwicklung wesentlich von der Position der Gemeinde abhängt. Der Anstieg der Bevölkerungszahl in den Untersuchungsgemeinden ist davon abhängig, ob dem Zuzug auch von den Verantwortlichen stattgegeben wird oder nicht (siehe Kapitel 5.2.2.2.). Vor allem in der Marktgemeinde Michelhausen konnten zusätzlich zur Verdichtung im Ortskern neue Siedlungsgebiete an den Ortsrändern errichtet werden, da neue Baulandflächen als Wohngebiet ausgewiesen wurden. Im Gegensatz dazu hat die Position der Gemeinde Langenrohr und Judenau-Baumgarten dazu geführt, dass der Fokus auf den Baulückenschluss innerorts gelegt wurde und somit trotz der Impulse, die vom Bahnhof Tullnerfeld ausgehen, ein deutlich geringerer Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen war.

Der deutlich geringere Bevölkerungszuwachs in den Marktgemeinden Langenrohr und Judenau-Baumgarten im Vergleich zur Marktgemeinde Michelhausen spiegelt sich auch in der Altersverteilung der Bevölkerung in den Marktgemeinden wider. In den Marktgemeinden Langenrohr und Judenau-Baumgarten dominiert sowohl vor dem Bau und der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld, als auch nachdem die Strecke und der Bahnhof in Betrieb gegangen sind, die ältere Bevölkerung (50+), während in der Marktgemeinde Michelhausen, nach der Eröffnung des Verkehrsinfrastrukturbaus die jüngere Bevölkerung (unter 50-Jährige) überwiegt. Auch hier zeigt sich, dass die Altersverteilung der Bevölkerung von der Position der Gemeinde beeinflusst wird. Sofern die Verantwortlichen nur maßvoll neuem Zuzug stattgeben, besteht wenig Möglichkeit, dass sich beispielsweise Jungfamilien ansiedeln können und dadurch das Durchschnittsalter gesenkt wird. Durch wenig bis keinen neuen Zuzug von außen bleibt das Durchschnittsalter der ansässigen Bevölkerung selbst bei starken infrastrukturellen Veränderungen hoch.

Unabhängig davon, ob die Marktgemeinden neue Flächen als Baulandwohngebiet gewidmet haben, verzeichnen die Bodenpreise seit der Eröffnung der Hochleistungsstrecke und dem Bahnhof Tullnerfeld einen deutlichen Anstieg. Auffällig ist, dass der Grundstückspreis in der Marktgemeinde Michelhausen im Vergleich zu den Marktgemeinden Langenrohr und Judenau-Baumgarten bereits vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld im Jahr 2012 deutlich stärker angestiegen ist. Dieser deutlich höhere Zuwachs lässt sich aufgrund der neuen Siedlungsgebiete, die in Sichtweite zum Bahnhof Tullnerfeld aufgeschlossen und als Baulandwohngebiet gewidmet wurden (siehe Kapitel 3.1.1. und 3.3.), erklären. Im Gegensatz dazu stehen die Marktgemeinden Langenrohr und Judenau-Baumgarten, wo bereits bestehende Flächen innerorts, deutlich weiter entfernt vom Bahnhof Tullnerfeld als die der Marktgemeinde Michelhausen, als neuer Wohnraum genutzt wurden. Hier spielte die Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld eine wesentliche Rolle. Darin

zeigt sich aber auch, dass der Grundstückspreis nicht der entscheidende Faktor für die Frage gewesen ist, ob Bevölkerungsentwicklung stattgefunden hat oder nicht.

Aus der quantitativen Analyse ist ebenfalls festzustellen, dass in den Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten eine wirtschaftliche Entwicklung stattgefunden hat, unabhängig davon wie sich die Bevölkerungszahl in den Marktgemeinden verändert hat. So ist etwa in allen drei Gemeinden ein deutlicher Anstieg an Arbeitsstätten und eine parallel dazu einsetzende Zunahme der Einpendler:innen zu erkennen. Obwohl die Marktgemeinden also einen Unterschied in der Bevölkerungsentwicklung verzeichnen, weisen sie im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung ein ähnliches Entwicklungsmuster auf. So zeigt sich, dass die Wirtschaftsentwicklung einer Gemeinde nicht zwingend vom Anstieg einer Bevölkerung abhängig ist, sondern der Anschluss an den hochrangigen Schienenverkehr entscheidend für den wirtschaftlichen Aufschwung gewesen ist.

Bei einem Blick auf die Ergebnisse der quantitativen Untersuchung ist abzulesen, dass sich durch den Verkehrsinfrastrukturausbau die Mobilitätsmuster der dort lebenden Bevölkerung verändert haben. Das Ergebnis der Anbindung an das öffentliche Bahnnetz und gewonnene Reisezeitersparnisse (siehe Kapitel 4.2.) ist eine massive Zunahme in der Zahl der Auspendler:innen. Untermuert wird dies von den Ergebnissen der qualitativen Untersuchung, denn auch aus Sicht der Experten ist die Anbindung an das hochrangige Schienennetz und eine damit verbundene bessere und schnellere Erreichbarkeit vieler Orte eines der Hauptargumente der Menschen für die Wohnstandortwahl im Tullnerfeld. Auch aus der Fachliteratur kann bestätigt werden, dass die Lage und die Erreichbarkeit ausschlaggebende Faktoren für die Wahl des Wohnstandorts des Menschen sind (siehe Kapitel 2.2.).

Obwohl aus dem quantitativen Teil eine Zunahme der Zahl der Auspendler:innen abzulesen ist, zeigt sich etwa bei einem Blick auf die Ergebnisse der qualitativen Untersuchung, dass sich der Charakter der Marktgemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten dadurch nach Einschätzung der Experten nicht verändert hat. Der Charakter einer Gemeinde wird daher stark von den sozialen Merkmalen der Zugewanderten beeinflusst. Da sich ein Großteil dieser in den Untersuchungsgemeinden in das Gemeindeleben integrieren, Aktivitäten setzen und in der Region arbeiten, um so zu wirtschaftlichen Entwicklungen beizutragen, entwickeln sich die Ortschaften trotz einer hohen Anzahl an Auspendler:innen nicht zu reinen „Wohn- und Schlafgemeinden“.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen in Bezug auf die Untersuchungsgemeinden lassen sich nachstehende Handlungsempfehlungen ableiten, die Akteur:innen in ähnlichen Situationen eine Hilfestellung sein könnten.

Ein Verkehrsinfrastrukturausbau, der als Ergebnis eine schnelle Erreichbarkeit mit sich bringt und dadurch einen positiven Nutzen für die Bewohner:innen der Region Tullnerfeld hat, geht mit einer ansteigenden Bevölkerungsentwicklung einher. Die Bevölkerungsentwicklung steht in engem Zusammenhang mit der Flächennutzung und den Bodenpreisen. Daher ist es für Gemeinden von großer Bedeutung, sich bereits im Vorfeld klare Strategien und Prioritäten dazu zu überlegen:

Bei einem Anstieg der Bevölkerung gilt es, die Strategie der Innenentwicklung („Innenentwicklung vor Außenentwicklung“) zu verfolgen. Der Fokus seitens der Gemeinden soll zunächst auf der Ortskernstärkung sowie auf dem Schließen von Baulücken innerorts liegen, um das Ortskernsterben zu verhindern, bevor Siedlungsgrenzen erweitert und neue Siedlungsgebiete an den Ortsrändern ausgewiesen werden. Auch ist darauf zu achten, ob die vorhandene Infrastruktur neue Siedlungsgebiete mitversorgen kann oder ob zusätzlich Investitionen notwendig sind.

Da im Zuge eines Verkehrsinfrastrukturausbaus auch mit einer Bodenpreissteigerung zu rechnen ist, stehen aufgrund der Innenentwicklung zunächst begrenzt Flächen für neues Bauland zur Verfügung. Daraus resultiert, dass die Bodenpreise vorerst ansteigen werden. Die Gemeinden haben die Aufgabe darauf zu achten, dass die Preise für Baulandflächen nicht explodieren. Der Markt sollte dynamisch bleiben. Eine gewisse Anzahl an Angeboten ist notwendig, um die Nachfrage und die gleichzeitig erwartete zunehmende Siedlungsdichte teilweise bedienen zu können.

Um die bereits vorhandene Wirtschaft noch mehr anzukurbeln, besteht die Möglichkeit, zusätzlich neue Gewerbegebiete zu realisieren. Seitens der Gemeinden können durch günstige Mieten oder niedrige Grundstückspreise Anreize für die Niederlassung von Unternehmen geschaffen werden. In Kooperation mit übergeordneten Behörden und Entscheidungsträger:innen (z.B. im Falle des Bahnhofs Tullnerfeld dem Land Niederösterreich bzw. dem Regionalmanagement) können zusätzliche Fördermittel zur Verfügung gestellt werden. Durch die Ansiedelung von Unternehmen können der ansässigen Bevölkerung Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden und dadurch die Zahl der Auspendler:innen minimiert und die Zahl der Einpendler:innen erhöht werden. Es ist anzunehmen, dass ein attraktives Angebot an Arbeitsplätzen ein Anreiz für die Menschen ist, sich in einem Gebiet anzusiedeln und dieses gleichzeitig als Wohnraum und als Raum zum Arbeiten nutzen.

Wie der Bau und die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und des Bahnhof Tullnerfelds zeigen, kann ein Verkehrsinfrastrukturausbau die Mobilitätsmuster der Bevölkerung verändern. Um so schnell wie möglich das gewünschte Ziel zu erreichen, wird oftmals der Pkw zur Anreise beziehungsweise als Zubringer zum Bahnhof genutzt (siehe Kapitel 4.2.). Ist das Ziel, einen Verzicht auf den Pkw als komplementäres Verkehrsmittel zu

bewirken, zeigt sich etwa am Tullnerfelder Beispiel, dass die Zahl der Park & Ride-Abstellflächen möglichst gering gehalten werden sollte. Zugleich ist es von Bedeutung, Zubringerlinien, etwa Busse, entsprechend zu adaptieren und so ein alternatives Angebot zu schaffen. Kürzere Wegzeiten sowie die Möglichkeit, die Reisekette beispielsweise zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte im öffentlichen Verkehr zurückzulegen, ist der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Auch ist es notwendig, den Bahnhof in ein regionales Radwegnetz zu integrieren, damit auch das Rad als Zubringer zum Bahnhof genutzt werden kann.

Im Zuge der Erarbeitung der vorliegenden Arbeit hat sich weiterer Forschungsbedarf in vielen Bereichen gezeigt. Während es im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht möglich war, auf Faktoren einzugehen, warum eine Gemeinde sich entscheidet, Bauland zu widmen oder nicht, könnten zukünftige Arbeiten detailliert untersuchen, welche Rahmenbedingungen es braucht, um sowohl Ortskernverdichtung zu ermöglichen als auch neuen Siedlungsraum zu erschließen. Ebenfalls wäre interessant, die Fragestellung dieser Arbeit auf den urbanen Raum zu übertragen. Dies wäre eine genauere Untersuchung wert, um hinsichtlich räumlicher Auswirkungen einer Hochleistungsstrecke auf den urbanen Raum bessere Vorhersagen treffen zu können. Letztlich besteht auch im Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ein starker Bedarf nach weiterer Grundlagenforschung. Zukünftige Arbeiten könnten beispielsweise genauer untersuchen, wie am besten in ein bestehendes öffentliches Busnetz eingegriffen werden kann.

Als Abschluss der vorliegenden Arbeit ist es nun möglich, die Aussage zu treffen, dass sich Menschen aufgrund einer Anbindung an das hochrangige Schienennetz und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit eher dazu entscheiden, ihren Wohnsitz in die Region rund um den Bahnhof Tullnerfeld verlegen.

Gesamthaft betrachtet kann auf Basis der gesammelten Erkenntnisse jener Aussage zugestimmt werden, dass die Neubaustrecke Wien – St. Pölten gemeinsam mit dem Bahnhof Tullnerfeld als Motor für Wohnsiedlungsentwicklung in der Region gilt. Neben der Hochleistungsstrecke und dem Bahnhof Tullnerfeld selbst, der sich seit dem Verkehrsinfrastrukturausbau als ein zentraler Verkehrsknotenpunkt in der Region etabliert hat, verstärken weitere wesentliche Faktoren wie beispielsweise die Anbindung der Region an das regionale Radwegnetz, die Anbindung an das öffentliche Bus- und Bahnnetz und das damit in Verbindung stehende Angebot an Taktverbindungen sowie Sharing Mobility-Möglichkeiten, unterstützt durch LISA.TULLN, die Funktion der Neubaustrecke als Motor für Wohnsiedlungsentwicklung im Tullnerfelder Raum. Zusätzlich komplettieren Infrastruktureinrichtungen am Bahnhof und im nahen gelegenen Umfeld, wie beispielsweise das Gesundheitszentrum Tullnerfeld, sowie Arbeitsstätten in der Region die Bedeutung des Infrastrukturprojekts. Allen voran stehen gewonnene Reisezeitersparnisse, welche das

Ergebnis der Anbindung an das öffentliche Bahnnetz (Anbindung an das hochrangige Schienennetz) sind. Dadurch wird den Bewohner:innen eine schnelle Erreichbarkeit vieler Orte ermöglicht, was zur Attraktivitätssteigerung des Tullnerfelds als Wohnraum beiträgt.

Literaturverzeichnis

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (2023): Bauprojekte. <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/> (aufgerufen am 29.09.2023).

Belart B.C. (2011): Wohnstandortwahl im Grossraum Zürich. Masterarbeit. Eidgenössische Technische Hochschule Zürich. Zürich: 80 S.

Bhat C.R., Guo J. (2004): A mixed spatially correlated logit model: formulation and application to residential choice modeling. *Transportation Research Part B* 38(2): 147 – 168. DOI: 10.1016/S0191-2615(03)00005-5

Billardon A. (1991): TGV et aménagement du territoire: un enjeu majeur pour le développement local. Syros. Paris: 153 S.

BMLRT – Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (2021): Zahlen und Fakten 2021. 2. Ausgabe. o.Verl. Wien: 180 S.

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). o.Verl. Wien: 15 S.

BMVI – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/oeffentlicher-personennahverkehr.html> (aufgerufen am 19.06.2022).

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (o.J): Wohnen und Mobilität: Wohnen und Mobilität innovativ verknüpfen. <https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/erfolgsgeschichten/wohnen-und-mobilitaet-innovativ-verknuepfen.php#:~:text=Der%20C3%BCberwiegende%20Anteil%20der%20Wege,nachhaltig%2C%20Energiekonzepte%20von%20Geb%3%A4uden%20bzw.> (aufgerufen am 03.08.2022).

Bogner A., Littig B., Menz W. (2014): Interviews mit Experten: Eine praxisorientierte Einführung. Springer VS. Wiesbaden: 105 S.

Bollnow O. F. (1984): Mensch und Raum (5. Auflage). Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart Berlin Köln Mainz: 310 S.

Bortz J., Dörnic N. (2016): Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften (5. Aufl.). Springer-Verlag. Berlin Heidelberg: 1051 S.

- Bökemann D., Kramar H. (2000): Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die regionale Standortqualität: Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket NO-S (Band 109). Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Wien: 141 S.
- Brosen-Mimmler U. (2018): Kleinregionaler Strategieplan 2018-2022: Kleinregion Tullnerfeld. NÖ.Reigonal.GmbH. St. Pölten: 24 S.
- Bürgle M. (2006): Modell der Wohnstandortwahl im Grossraum Zürich zur Verwendung in UrbanSim. Simulationsprojekt „Erreichbarkeit, Infrastruktur und Raumentwicklung“. Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung 404(7): 3 – 9. DOI: 10.3929/ethz-a-005286597
- BWO – Bundesamt für Wohnungswesen (o.J.): Wohnen und Wohnumfeld. <https://www.bwo.admin.ch/bwo/de/home/wie-wir-wohnen/wohnumfeld.html#:~:text=Das%20Wohnumfeld%20ist%20ein%20Lebens,Wohnsiedlungen%20fehlt%20ein%20zusammenh%C3%A4ngendes%20Freiraumkonzept> (aufgerufen am 03.06.2023).
- Demuth N. (2004): Der ICE als Pendler- und Vorortzug? Die ICE-Bahnhöfe Montabaur und Limburg – Impulse für Wohnstandortwahl, Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität. Diplomarbeit. Universität Trier. Roßbach: 185 S.
- DER STANDARD – STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. (Hrsg.): (2009): Tullner Donaubrücke wird komplett saniert. <https://www.derstandard.at/story/1242316402240/tullner-donaubruecke-wird-komplett-saniert> (aufgerufen am 23.06.2023).
- Europäische Kommission (2009): European High Speed Rail – An easy way to connect: Étude sur L'état de développement et les perspectives d'avenir du reseau transeuropéen de chemin de fer á grande Vitesse. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2009_03_06_eu_high_speed_rail.pdf (aufgerufen am 14.08.2023).
- Forum Wohn-Bau-Politik (2015): Zwischendrin – vom Wohnen im Draussen. <http://forumwohnbaupolitik.at/zwischen-drin-vom-wohnen-im-draussen-2/> (aufgerufen am 03.06.2023).
- Future.lab-Magazin (Hrsg.) (2022): Was ist der ländliche Raum? <https://futurelab.tuwien.ac.at/magazin/ausgewaehlte-artikel/was-ist-der-laendliche-raum> (aufgerufen am 04.06.2023).

- Giffel N., Steinke, K. (1998): Der schienengebundene Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehr als Entwicklungsimpuls für das Bahnhofsumfeld. In: Tharun E. (Hrsg.): Integration von Siedlung und Verkehr. Rhein-Mainische Forschungen (Heft 115). Selbstverlag. Frankfurt am Main: 161 – 265.
- Gläser J., Laudel G. (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse (4. Auflage). VS Verlag für Sozialwissenschaften Springer. Wiesbaden: 347 S.
- Google Maps (2023): Maps Online. <https://www.google.at/maps> (aufgerufen am 02.07.2023).
- Grütter J. K. (2021): Wohnraum planen: Architektur – Psychologie – Sozial – Gesellschaft – Kultur. Springer Fachmedien. Wiesbaden: 228 S.
- Hannemann C. (2014): Zum Wandel des Wohnens. <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/183450/zum-wandel-des-wohnens/> (aufgerufen am 06.05.2022).
- Hannemann C. (2018): Wohnen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung (Band 4 | S-Z). ARL-Verlag. Hannover: 2917 – 2930.
- Helfferich C. (2014): Leitfaden- und Experteninterviews. In: Baur N., Blasius J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Springer VS. Wiesbaden: 559 – 574.
- Henckel D. (1997): Geschwindigkeit und Stadt – Die Folgen der Beschleunigung für die Städte. In: ders. et al. (Hrsg.): Entscheidungsfelder städtischer Zukunft. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik (Band 90). Kohlhammer/Deutscher Gemeindeverlag. Stuttgart: 257 – 296.
- Hoffmann K. (1983): Raumstrukturelle Aspekte des Schienenschnellverkehrs im Ausland. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Raumwirksamkeit des Schienenschnellverkehrs. Informationen zur Raumentwicklung (Heft 4). Selbstverlag BfLR. Bonn: 253 – 264.
- Hoffmann K. (1985): Raumbedeutsamkeit von Schnellfahrstrecken im Schienenverkehr. Verkehrswissenschaftliche Forschungen (VWF) (Band 45). Duncker & Humblot. Berlin: 548 S.
- Hollbach-Grömig B. (1997): Überregionale Verkehrszentralität. In: Henckel D. et al. (Hrsg.): Entscheidungsfelder städtischer Zukunft. Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik (Band 90). Kohlhammer/Deutscher Gemeindeverlag. Stuttgart: 113 – 114.

- Kaiser R. (2014): Qualitative Experteninterviews: Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung. Springer VS. Wiesbaden: 157 S.
- Kim T-K., Horner M.W., Marans, R.W. (2005): Life Cycle and Environmental Factors in Selecting and Job Locations. *Housing Studies* 20(3): 457 – 473. DOI: 10.1080/02673030500062335
- Kronen Zeitung – Krone Multimedia GmbH & Co KG (2010): Bahnhof eröffnet: ÖBB-Arbeiten an Tullner Westschleife nun abgeschlossen. <https://www.krone.at/200701> (aufgerufen am 23.06.2023).
- Lee B.H.Y., Waddell P. (2010): Residential mobility and location choice: a nested logit model with sampling of alternatives. *Transportation* 37(4): 587 – 601. DOI: 10.1007/s11116-010-9270-4
- LISA.TULLN (o.J.): LISA.Tulln stellt sich vor. <https://www.lisa-tulln.at/> (aufgerufen am 21.01.2023).
- Marktforschung.de (Hrsg.) (2021): Was Menschen von ihrem Wohnumfeld erwarten. <https://www.marktforschung.de/marktforschung/a/was-menschen-von-ihrem-wohnumfeld-erwarten/> (aufgerufen am 03.06.2023).
- Marktgemeinde Judenau-Baumgarten (o.J.): Zahlen & Fakten. https://www.judenau-baumgarten.at/Unsere_Gemeinde/Wissenswertes/Zahlen_Fakten (aufgerufen am 28.06.2023).
- Marktgemeinde Langenrohr (o.J.): Zahlen & Fakten. https://www.langenrohr.gv.at/Unser_Langenrohr/Wissenswertes/Zahlen_und_Fakten (aufgerufen am 28.06.2023).
- Marktgemeinde Michelhausen (o.J.): Zahlen & Fakten. https://www.michelhausen.gv.at/Leben/Wissenswertes/Zahlen_Fakten (aufgerufen am 28.06.2023).
- Mayring P., Fenzl T. (2014): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Baur N., Blasius J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Springer VS. Wiesbaden: 543 – 556.
- Niederösterreich-Werbung GmbH (o.J.): Tullnerfeld-Radweg. <https://www.niederoesterreich.at/a-tullnerfeld-radweg#mapFrame> (aufgerufen am 02.06.2023).
- noe.ORF.at (2023): Wie ein umstrittener Bahnhof zum Goldgriff wurde. <https://noe.orf.at/stories/3205618/> (aufgerufen am 03.05.2023).

- NÖ Landesarchiv - NÖ Landesinstitut (2016): Das Tullnerfeld. Niederösterreichische Kulturwege (Band 10). NÖ Institut für Landeskunde. St. Pölten: 47 S.
- NÖ Atlas (2023): NÖ-Atlas. <https://atlas.noel.gv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Planung%20und%20Kataster/Grundst%C3%BCcke> (aufgerufen am 03.06.2023).
- O'Mahony L.F. (2013): The meaning of home: from theory to practice. International Journal of Law in the Built Environment 5(2): 156 – 171. DOI: 10.1108/IJLBE-11-2012-0024
- ÖBB-Holding AG (Hrsg.) (o.J): Investitionsatlas: Großinvestitionen des ÖBB-Konzerns laut Rahmenplan für den Zeitraum 2008-2013. o.V. Wien: 23 S.
- ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.) (2009): Ausbau zur viergleisigen Westbahn: Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (GZU). o.V. Wien. 7 S.
- ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.) (2012a): Die neue Hochleistungsstrecke Wien Meidling – St. Pölten: Inbetriebnahme Dezember 2012. o.V. Wien: 10 S.
- ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.) (2012b): Themenblatt Überhol- und Regionalbahnhof Tullnerfeld: Drehscheibe im Regionalverkehr. o.V. o.O.: 2 S.
- Weichselbaumer I./ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.) (2012c): Die neue Hochleistungsstrecke Wien Meidling – St. Pölten: Inbetriebnahme Dezember 2012. o.V. Wien: 10 S.
- ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.) (2022b): Dokumente und Daten: ÖBB-Streckenverzeichnis Österreich (VzG). <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/dokumente-und-daten> (aufgerufen am 30.12.2022).
- ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.) (2023): Weststrecke Wien-Salzburg. <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg> (aufgerufen am 01.04.2023).
- ÖBB-Personenverkehr AG (Hrsg.) (2011): Kursbuch: Fahrpläne Bahn Österreich 11.12.2011 bis 08.12.2012. Eigenverlag. Wien: 587 S.
- ÖBB-Personenverkehr AG (Hrsg.) (2023): Fahrplanbilder: Fahrplanbilder der Fahrplanperiode 2023 für die Züge der ÖBB und einiger weiterer Bahnen im PDF-Format. <https://www.oebb.at/de/fahrplan/fahrplanbilder> (aufgerufen am 23.06.2023).
- ÖBB-Scotty (2023): Fahrplan ÖBB. <https://fahrplan.oebb.at/webapp/#!P|TP!histId|0!histKey|H491611> (aufgerufen am 02.07.2023).

OpenStreetMap (2023): Bahnhof Tullnerfeld.
<https://www.openstreetmap.org/export#map=17/48.29475/15.99638> (aufgerufen am 04.08.2023).

ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg.) (2021): Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030: Raum für Wandel. ÖROK-Schriftenreihe 210. Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). Wien: 176 S.

Przyborski A., Wohlrab-Shar M. (2021): Qualitative Sozialforschung: Ein Arbeitsbuch (5. Überarbeitete und erweiterte Auflage). Walter de Gruyter GmbH. Berlin/Boston: 574 S.

Schliebe K. (1983): Raumstrukturelle Wirkungen des Schienenschnellverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Raumwirksamkeit des Schienenschnellverkehrs. Informationen zur Raumentwicklung (Heft 4). Selbstverlag BfLR. Bonn: 213 – 230.

Schmitz S. (1993): Verkehr und Umwelt an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Zukunftsperspektiven der Raum- und Siedlungsentwicklung. Informationen zur Raumentwicklung: (Heft 12). Selbstverlag BfLR. Bonn: 853 – 875.

Schütz E. (1996): Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr: Konzeptionelle und methodische Ansätze zum Umgang mit den Raumwirkungen des schienengebundenen Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehrs als Beitrag zur Lösung von Problemen der Stadtentwicklung. Dissertation. Universität Kaiserslautern. Frankfurt am Main: 224 S.

Spektrum.de (o.J.): Induzierter Verkehr.
<https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/induzierter-verkehr/3749> (aufgerufen am 04.08.2022).

Spiekermann K., Wegener, M. (2022): Zeitkarten. <https://www.spiekermann-wegener.de/de/zeitkarten> (aufgerufen am 24.05.2022).

Stadtgemeinde Tulln (2022): Tulln Bürgerinfo: Das Info-Portal der Stadtgemeinde Tulln an der Donau. <https://www.tulln.at/> (aufgerufen am 04.06.2023).

Statistik Austria (Hrsg.) (2001a): Ein Blick auf die Gemeinde: Erwerbs- und Schulpendler; berufliche und wirtschaftliche Merkmale.
<https://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=3> (aufgerufen am 25.07.2023).

Statistik Austria (Hrsg.) (2001b): Ein Blick auf die Gemeinde: Arbeitsstätten und Beschäftigte.
<https://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=3> (aufgerufen am 10.09.2023).

Statistik Austria (Hrsg.) (2011): Ein Blick auf die Gemeinde: Erwerbs- und Schulpflichter nach Entfernungskategorie. <https://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=3> (aufgerufen am 25.07.2023).

Statistik Austria (Hrsg.) (2020): Ein Blick auf die Gemeinde: Fläche und Bevölkerungsdichte – Fläche und Flächennutzung bzw. Bevölkerungsdichte. <https://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=3> (aufgerufen am 18.08.2022).

Statistik Austria (Hrsg.) (2023): Historische Volkszählungen: Haushalte 1951 bis 2021 nach Haushaltstyp bzw. -größe und Bundesländern. <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/historische-volkszaehlungen> (aufgerufen am 30.09.2023).

STATatlas – Statistik Austria (2023): Durchschnittliche Größe der Privathaushalte. <https://www.statistik.at/atlas/> (aufgerufen am 18.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023a): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Personen: Wohnort nach Erhebungsjahr. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023b): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Personen-Zeitreihe ab 2011: Wohnort nach Jahr. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023c): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Personen: Wohnort nach Erhebungsjahr und Alter in Jahren. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023d): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Personen-Zeitreihe ab 2011: Wohnort nach Jahr und Alter in Jahren. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023e): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Haushalte: Wohnort nach Erhebungsjahr und Typ des Haushalts. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023f): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Haushalte-Zeitreihe ab 2011: Wohnort nach Jahr und Typ des Haushalts. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023g): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Haushalte: Wohnort nach Erhebungsjahr und Größe des Privathaushalts. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023h): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Haushalte-Zeitreihe ab 2011: Wohnort nach Jahr und Größe des Privathaushalts. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023i): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Haushalte: Wohnort nach Erhebungsjahr und Typ des Haushalts. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023j): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Haushalte-Zeitreihe ab 2011: Wohnort nach Jahr und Typ des Haushalts. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISIK AUSTRIA (2023k): Wanderungen innerhalb Österreichs ab 2022: Gemeinde des Zielortes (Vergrößerung über NUTS-3-Regionen) nach Jahr und Binnenwanderung nach NUTS-Regionen. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 18.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISIK AUSTRIA (2023l): Wanderungen innerhalb Österreichs ab 2022: Gemeinde des Herkunftsortes (Vergrößerung über NUTS-3-Regionen) nach Jahr und Binnenwanderung nach NUTS-Regionen. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 18.07.2023).
- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISIK AUSTRIA (2023m): Wanderungen mit dem Ausland ab 2002: Gemeinde (Vergrößerung über NUTS-3-Regionen) nach Werte und Jahr. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 18.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023n): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Personen: Wohnort nach Erhebungsjahr und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023o): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Zeitreihe zur Erwerbstätigkeit ab 2009: Wohnort nach Jahr und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023p): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Personen: Wohnort nach Erhebungsjahr und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023q): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Personen-Zeitreihe ab 2011: Wohnort nach Jahr und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023r): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Personen: Wohnort nach Erhebungsjahr, ÖNACE 2008 der Arbeitsstätte und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023s): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Zeitreihe zur Erwerbstätigkeit ab 2009: Wohnort nach Jahr, ÖNACE 2008 der Arbeitsstätte und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023t): Volkszählung, Registerzählung Zeitreihe-Personen: Wohnort nach Erhebungsjahr, Erwerbsstatus und ÖNACE 2008 der Arbeitsstätte. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023u): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Zeitreihe zur Erwerbstätigkeit ab 2009: Wohnort nach Jahr, ÖNACE 2008 der Arbeitsstätte und Erwerbsstatus. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).

- STATEcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023v): Abgestimmte Erwerbsstatistik-Pendler:innenzeitreihe ab 2009: Wohnort nach Jahr, Pendeltyp und Entfernungskategorie. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 25.07.2023).
- STATEcube -Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA (2023w): Registerzählung Zeitreihe – AZ: Arbeitsstätten: Standort der Arbeitsstätte-Gebietsstand 01.01.2021 (Bundesland) nach Arbeitsstätten und Zensusjahr. <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (aufgerufen am 10.09.2023).
- Stiens G. (1992): Großräume und Regionen unter dem Druck neuer Zeitregimes. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg): Raumforschung und Raumordnung (Heft 6). Carl Heymanns Verlag. Köln: 295 – 302
- Strohm D. (2019): Standortfaktor Mobilität: Warum die Anbindung an den Verkehr den Preis von Immobilien beeinflusst. <https://www.alfred-mueller.ch/de/forum/artikel/standortfaktor-mobilitaet> (aufgerufen am 04.08.2022).
- VCÖ – Verkehrsclub Österreich (2020): Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ (Heft 4). VCÖ. Wien: 40 S.
- Verein Region Tullnerfeld (o.J.) Region Tullnerfeld. <https://www.regiontullnerfeld.com/system/web/default.aspx?sprache=1> (aufgerufen am 08.12.2022).
- VOR – Verkehrsverbund Ost-Region (2023a): Fahrplan Bus & Bahn: Linienfahrplan. <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrplan-bus-bahn/linienfahrplan> (aufgerufen am 10.01.2023).
- VOR – Verkehrsverbund Ost-Region (2023b): Fahrplan & Bus: Haltestellenaushang. <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrplan-bus-bahn/haltestellenaushang> (aufgerufen am 04.08.2023).
- VOR – Verkehrsverbund Ost-Region (2023c): Park+Ride & Bike+Ride. <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrrad-sammeltaxi-co/park-ride-bike-ride> (aufgerufen am 26.06.2023).
- VOR – Verkehrsverbund Ost-Region (2023d): Fahrplan Bus & Bahn: Persönlicher Fahrplan. <https://www.vor.at/fahrplan-mobilitaet/fahrplan-bus-bahn/persoenerlicher-fahrplan> (aufgerufen am 04.09.2023).

Walker J.L., Li J. (2007): Latent lifestyle preferences and household location decisions. Journal of Geographical Systems 9(1): 77 – 101. DOI: 10.1007/s10109-006-0030-0

Werske A. (o.J.): ICE-Schnellfahrstrecken (Neubaustrecken) in Deutschland. <https://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/deutschland/schnellstrecken-deutschland.php> (aufgerufen am 23.06.2022).

Wirtschaftsmagazin GEWINN (2001-2021): GEWINN-Grundstückspreise. <https://www.gewinn.com/immobilien/grundstueckspreise> (aufgerufen am 11.07.2023).

Wychera R., Hülmbauer M. (2020): Anpassungskonzept der KLAR! Tullnerfeld OST. WYNERGY e.U. Zeiselmauer: 67 S.

Grundlagendaten für Kartendarstellungen

Bundesländer

Open Data Österreich (2019): Bundesländergrenzen Österreich.
<https://www.data.gv.at/anwendungen/bundeslaendergrenzen-oesterreich/> (aufgerufen am 28.07.2022).

Gewässer

BEV (2022): Digitales Landschaftsmodell.
<https://data.bev.gv.at/geonetwork/srv/ger/catalog.search;jsessionid=1F5F6A9D0278E6871FEDB6B87EE0936B#/metadata/ba4534b1-22c5-443d-a000-10af2a898d77>
(aufgerufen am 28.07.2022).

Politischen Gemeindegrenzen

Open Data Österreich (2022a): Politische Gemeindegrenzen 1:50 000 Niederösterreich.
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/politische-gemeindegrenzen-no-1-50000-open-government-data> (aufgerufen am 28.07.2022).

Biosphärenpark Wienerwald

Open Data Österreich (2020): Biosphärenpark Wien.
https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_biosphrenparkwien (aufgerufen am 28.07.2022).

UNESCO Weltkulturerbe in Niederösterreich

Open Data Österreich (2022b): UNESCO Weltkulturerbe in Niederösterreich.
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/5138954d-a371-4422-8de8-f6716898661f>
(aufgerufen am 28.07.2022).

ÖBB-Daten

ÖBB-Infrastruktur AG (2022a): Geo Netz. <http://infrastruktur.oebb.at/de/> (aufgerufen am 28.07.2022).

Straßenhierarchie

Open Data Österreich (2022c): Intermodales Verkehrsreferenzsystem (GIP.at) Verkehrsnetz (L und B) Niederösterreich. <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/3f4c1b3a-d5eb-4527-94f7-ac8e1ffb3a3a8> (aufgerufen am 01.08.2022).

Radrouten

Open Data Österreich (2022d): Topradrouten Niederösterreich.
<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/land-noe-topradrouten> (aufgerufen am 02.06.2023).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitkarten - "Schrumpfung" des Raumes durch Erhöhung der Geschwindigkeit im Schienenverkehr (Quelle: Spiekermann, Wegener 2022)	9
Abbildung 2: Potenzielle Siedlungsstruktureffekte von Wohnstandorten durch schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr (Quelle: Schütz 1996, 108f.).....	11
Abbildung 3: Mögliche Überlagerungen zentralörtlicher Funktionsbereiche durch Hochgeschwindigkeitsstrecken (Quelle: Hoffmann 1985, 352)	14
Abbildung 4: Streckenverlauf der ICE - Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main inkl. Bahnhöfe (Quelle: nach Werske o.J.; eigene Überarbeitung 2022)	20
Abbildung 5: Übersichtskarte - Region Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2020, Open Data Österreich 2022a, Open Data Österreich 2022b, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)	23
Abbildung 6: Gemeinden der Region Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022).....	24
Abbildung 7: Siedlungsdruck, hoher Bodenverbrauch versus Schutz und Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen im Raum Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)	25
Abbildung 8: Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit (ÖNACE 2008) exklusive Personen mit unbekannter Wirtschaftstätigkeit sowie Personen, die erstmals Arbeit suchend sind in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023r, s; eigene Erstellung 2023).....	32
Abbildung 9: Anbindung der Region Tullnerfeld an das österreichische Straßennetz (Quelle: BEV 2022; Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2022a, Open Data Österreich 2022c; eigene Erstellung 2022)	36
Abbildung 10: Regionale Radrouten im Tullnerfeld – Teil 1(Quelle: BEV 2022; Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2022a, Open Data Österreich 2022d; eigene Erstellung 2023)	37
Abbildung 11: Regionale Radrouten im Tullnerfeld - Teil 2 (Quelle: Niederösterreich-Werbung GmbH o.J.; eigene Überarbeitung 2023)	37
Abbildung 12: Öffentlicher Bahnverkehr in der Region Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)	38
Abbildung 13: Streckenverlauf Buslinien – Start-/Ziel-/Durchfahrtsknoten Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)	41
Abbildung 14: Einordnung der Region Tullnerfeld in das Schema der ÖREK 2030 Raumtypen (Quelle: ÖROK 2021, 46; eigene Überarbeitung 2023).....	44

Abbildung 15: Regionales Gesundheitszentrum in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)	45
Abbildung 16: Ein Blick auf das Tullnerfeld (Quelle: Verein Region Tullnerfeld o.J.; eigene Überarbeitung 2023)	46
Abbildung 17: Luftbildausschnitt der Region Tullnerfeld zur Veranschaulichung der neueren Siedlungsentwicklung entlang der Landesstraßen (Quelle: NÖ Atlas 2023; eigene Überarbeitung 2023)	46
Abbildung 18: Luftbildausschnitt der Marktgemeinde Michelhausen zur Veranschaulichung der alten Dorfstrukturen und der Siedlungsentwicklung abseits der Hauptstraße (Quelle: NÖ Atlas 2023; eigene Überarbeitung 2023)	47
Abbildung 19: Kernnetz und Kernnetzkorridore durch Österreich und der Abschnitt der Neubaustrecke Wien – St. Pölten entlang dem Rhein-Donau Korridor (Quelle: BMVIT 2014, 6)	49
Abbildung 20: Weststrecke Wien - Salzburg (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022)	50
Abbildung 21: Streckenverlauf der Hochleistungsstrecke Wien Meidling – St. Pölten Hauptbahnhof (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2019, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022).....	51
Abbildung 22: Acht Tunnel entlang der Hochleistungsstrecke Wien Meidling – St. Pölten Hauptbahnhof (Quelle: Weichselbaumer/ÖBB-Infrastruktur AG 2012c, 3).....	52
Abbildung 23: Der Bahnhof Tullnerfeld im Grenzbereich der Marktgemeinde Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2022).....	54
Abbildung 24: Lageplan Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Bearbeitung 2023; Kartengrundlage OpenStreetMap 2023).....	55
Abbildung 25: Kundenbereich des Bahnhof Tullnerfelds (Quelle: eigene Aufnahme 2023)...	56
Abbildung 26: Bushaltestellen Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023).....	58
Abbildung 27: Parkdeck Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023)	58
Abbildung 28: Bike and Ride Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: eigene Aufnahme 2023).....	59
Abbildung 29: Lage der Marktgemeinde Michelhausen (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2023)	78
Abbildung 30: Lage der Marktgemeinde Langenrohr (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2023).....	82
Abbildung 31: Lage der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten (Quelle: BEV 2022, Open Data Österreich 2022a, ÖBB-Infrastruktur AG 2022a; eigene Erstellung 2023)	85

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl Einwohner:innen in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)	26
Tabelle 2: Prozentuelle Veränderung der Einwohner:innen in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich zwischen den Jahren 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023).....	26
Tabelle 3: Bevölkerungsdichte (Wohnbevölkerung je km ² / Dauersiedlungsraum) in der Region Tullnerfeld im Jahr 2011 und 2020 (Quelle: Statistik Austria 2020; eigene Erstellung 2022).	27
Tabelle 4: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld sowie die prozentuelle Verteilung der Altersklassen in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich im Jahr 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023).....	28
Tabelle 5: Prozentuelle Veränderung der Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld zwischen den Jahren 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023c, d; eigene Erstellung 2023)	28
Tabelle 6: Kenngrößen Haushalte in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j, Statistik Austria 2023: eigene Erstellung 2023).....	29
Tabelle 7: Wanderungsbewegungen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023)	30
Tabelle 8: Prozentuelle Veränderung der Wanderungssalden in der Region Tullnerfeld zwischen den Jahren 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023).....	30
Tabelle 9: Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld inklusive der Erwerbsquote des Landes Niederösterreich im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023p, q; eigene Erstellung 2023).....	31
Tabelle 10: Prozentuelle Veränderung des Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023p, q; eigene Erstellung 2023)	31
Tabelle 11: Prozentuelle Veränderung der Erwerbspersonen in den Wirtschaftssektoren in der Region Tullnerfeld und im Land Niederösterreich zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023r, s; eigene Erstellung 2023).....	32
Tabelle 12: Anzahl der Arbeitsstätten in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023).....	33
Tabelle 13: Prozentuelle Veränderung der Anzahl der Arbeitsstätten in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023).....	33

Tabelle 14: Anzahl der Aus-/Einpender:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023).....	34
Tabelle 15: Prozentuelle Veränderung der Aus-/Einpender:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023).....	34
Tabelle 16: Durchschnittlicher Grundstückspreis €/m ² Bauland in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023).....	35
Tabelle 17: Prozentuelle Veränderung der durchschnittlichen Grundstückspreise €/m ² in der Region Tullnerfeld zwischen dem Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023).....	35
Tabelle 18: Überblick über relevante ÖBB-Strecken mit ihren Streckennummern (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG 2022b; eigene Erstellung 2023).....	39
Tabelle 19: Projektmeilensteine (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG 2012a, 8; eigene Erstellung 2023).....	53
Tabelle 20: Abfahrtstafel Bahnhof Tullnerfeld – Studentakt (Quelle: eigene Erstellung 2023).....	57
Tabelle 21: Buslinien inklusive Streckenbezeichnung am Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: VOR 2023b; eigene Erstellung 2023).....	57
Tabelle 22: Minimale und Maximale Reisezeit nach St. Pölten Hauptbahnhof vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).....	63
Tabelle 23: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Meidling Bahnhof vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).....	64
Tabelle 24: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Westbahnhof vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).....	65
Tabelle 25: Minimale und Maximale Reisezeit nach St. Pölten Hauptbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).....	66

Tabelle 26: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Meidling Bahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).....	67
Tabelle 27: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Westbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Pkw/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).....	68
Tabelle 28: Minimale und Maximale Reisezeit nach St. Pölten Hauptbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)	69
Tabelle 29: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Meidling Bahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)	70
Tabelle 30: Minimale und Maximale Reisezeit nach Wien Westbahnhof nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld mit der Verkehrsmittelwahl Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)	71
Tabelle 31: Reisezeitersparnis (%) durch die Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023).....	74
Tabelle 32: Bevölkerungszahl (Anzahl Einwohner: innen) in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023).....	79
Tabelle 33: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023).....	79
Tabelle 34: Haushaltskenngrößen in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j; eigene Erstellung 2023).....	80
Tabelle 35: Wanderungsbewegungen in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023)	80
Tabelle 36: Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Michelhausen für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)	80

Tabelle 37: Anzahl der Aus-/Einpender:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Marktgemeinde Michelhausen für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023).....	81
Tabelle 38: Grundstückspreise €/m ² Bauland in der Marktgemeinde Michelhausen im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023).....	81
Tabelle 39: Bevölkerungszahl (Anzahl Einwohner:innen) in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023)	82
Tabelle 40: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023).....	83
Tabelle 41: Haushaltskenngrößen in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j; eigene Erstellung 2023)	83
Tabelle 42: Wanderungsbewegungen in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023)	84
Tabelle 43: Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Langenrohr für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023)	84
Tabelle 44: Anzahl der Aus-/Einpender:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Marktgemeinde Langenrohr für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023).....	84
Tabelle 45: Grundstückspreise €/m ² Bauland in der Marktgemeinde Langenrohr im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023).....	85
Tabelle 46: Bevölkerungszahl (Anzahl Einwohner:innen) in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023a, b; eigene Erstellung 2023).....	86
Tabelle 47: Anzahl Einwohner:innen nach Altersklassen in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 c, d; eigene Erstellung 2023).....	86
Tabelle 48: Haushaltskenngrößen in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023 e, f, g, h, i, j; eigene Erstellung 2023).....	86
Tabelle 49: Wanderungsbewegungen in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2002, 2012 und 2022 (Quelle: STATEcube 2023k, l, m; eigene Erstellung 2023).....	87
Tabelle 50: Anzahl der Arbeitsstätten in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023w, Statistik Austria 2001b; eigene Erstellung 2023).....	87

Tabelle 51: Anzahl der Aus-/Einpender:innen – Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten für das Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)	87
Tabelle 52: Grundstückspreise €/m ² Bauland in der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten im Jahr 2001, 2011 und 2021 (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)	88
Tabelle 53: Interview-Matrix (Quelle: eigene Erstellung 2023)	92
Tabelle 54: Überblick über die einzelnen Themenblöcke (Quelle: eigene Erstellung 2023)	92
Tabelle 55: Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001 und 2011 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023c, d; eigene Erstellung 2023)	155
Tabelle 56: Anzahl Privathaushalt in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023e, f; eigene Erstellung 2023)	155
Tabelle 57: Größe der Privathaushalte in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023g, h; eigene Erstellung 2023)	156
Tabelle 58: Anzahl Einfamilienhaushalte, Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte und Nichthaushalte in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023i, j; eigene Erstellung 2023)	156
Tabelle 59: Durchschnittliche Haushaltgröße (Personen/Haushalt) in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATatlas 2023; eigene Erstellung 2023)	157
Tabelle 60: Wanderungsbewegungen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2002 und 2012 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023f, g, h; eigene Erstellung 2023)	157
Tabelle 61: Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023n, o; eigene Erstellung 2023)	158
Tabelle 62: Erwerbspersonen/Nicht-Erwerbspersonen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023p, q; eigene Erstellung 2023)	158
Tabelle 63: Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023r, s; eigene Erstellung 2023)	159
Tabelle 64: Aus-/Einpender:innen - Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)	159
Tabelle 65: Grundstückspreise €/m ² Bauland in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)	160

Tabelle 66: Reisezeitberechnungen - vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld - Verkehrsmittel PKW/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).	161
Tabelle 67: Reisezeitberechnungen - nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld - Verkehrsmittel PKW/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023).	162
Tabelle 68: Reisezeitberechnungen – nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)	163

Abkürzungsverzeichnis

bzw. – beziehungsweise

etc. – et cetera

Kfz – Kraftfahrzeug

MIV – Motorisierter Individualverkehr

ÖBB – Österreichische Bundesbahn

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

ÖREK – Österreichisches Raumentwicklungskonzept

ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz

ÖV – Öffentlicher Verkehr

Pkw – Personenkraftfahrzeug

VOR – Verkehrsverbund Ostregion

z.B. – zum Beispiel

Anhang

A. Übersicht der Expert:innen

Gemeindeebene

- Michelhausen – Herr Bernhard Heigl, Bürgermeister
- Langenrohr – Herr Leopold Figl, Bürgermeister
- Judenau-Baumgarten – Herr Georg Hagl, Bürgermeister

B. Interviewleitfaden

Einstiegsfrage

- Können Sie bitte als Einstieg grob schildern, wie sich die Gemeinde Michelhausen/Judenau-Baumgarten/Langenrohr seit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke Wien/St. Pölten und mit ihr der Bahnhof Tullnerfeld verändert hat?

Themenblock 1: Position der Gemeinde

- Wie haben Sie sich als Gemeinde darauf vorbereitet, um mit einem „Ansturm von Menschen“ zurecht zu kommen? Wurden zusätzlich Flächen als Bauland ausgewiesen oder lag der Fokus auf „Ortskernstärkung“?
- Sind Sie der Meinung, dass eine Anbindung an den schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverkehr und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit die Wohnstandortwahl von Menschen beeinflussen kann? Lässt sich dies in Ihrer Gemeinde erkennen?
- Sehen Sie sich als *Entlastungsstandorte* der Ballungsräume?
- Wurde aus Ihrer Sicht der Bahnhof Tullnerfeld und der Bau der Hochleistungsstrecke vonseiten der Bevölkerung gleich zu Beginn angenommen? Wie waren die Reaktionen?

Themenblock 2: Position der Zugewanderten

- Sind vor allem Personen aus den umliegenden Ballungsräumen (Wien; St. Pölten) zugewandert, die nun von einem „Leben im Grünen“ und einem „Leben am Land“ profitieren?
- Sind es vor allem Pendler:innen, die von der Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr profitieren, die sich in der Gemeinde niedergelassen haben? Ist die Gemeinde dadurch zu einer reinen „Wohn- und Schlafgemeinde“ geworden? Oder arbeiten die Zuwandernden auch in der Region, um so zu wirtschaftlichen Entwicklungen beizutragen?
- Setzen die *Zugewanderten* Aktivitäten? (*Vereinstätigkeiten, etcetera.*) Oder sind diese rein nur zum Wohnen vor Ort?

Themenblock 3: Abschätzung/Beurteilung/Bewertung der Wohnsiedlungsentwicklung

- Ist aufgrund der Anbindung an die Hochleistungsstrecke Wien-St. Pölten durch den Bahnhof Tullnerfeld eine verstärkte Siedlungsentwicklung in der Gemeinde zu erkennen, insbesondere im Bereich der Wohnsiedlungsentwicklung? Sind Zuzüge in

die Gemeinde erfolgt, nachdem die Strecke und mit ihr der Bahnhof Tullnerfeld nun seit 10 Jahren in Betrieb sind?

- Wie sehr beeinflusst der Bahnhof Tullnerfeld die Wohnsiedlungsentwicklung in der Gemeinde?
- Wo haben sich die *Zugewanderten* niedergelassen? Wo fand Entwicklung in der Gemeinde statt?

1 C. Transkriptionen der Interviews mit ausgewählten Experten

2 C.1. Transkript der Marktgemeinde Michelhausen

3 I: Gut, dann würde ich sagen starten wir. Können Sie bitte mal als Einstieg grob schildern wie
4 sich die Gemeinde Michelhausen seit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und mit
5 ihr eben der Bahnhof Tullnerfeld verändert hat?

6 IP1: Es ist offenbar ein Zufall aber der Zeitpunkt des Interviews fällt fast auf den Tag genau
7 auf die, auf das zehnjährige Eröffnungsjubiläums des Bahnhofes. Der ist im Dezember 2012
8 eröffnet worden und in Betrieb gegangen und seither muss man sagen, dass dieser Bahnhof
9 Tullnerfeld für uns als Marktgemeinde Michelhausen schon ein wesentlicher oder nicht nur ein
10 wesentlicher sondern der wesentliche Entwicklungsmotor gewesen ist, ja, weil vieles was in
11 unserer Gemeinde passiert ist, ist direkt oder indirekt auf diesen Bahnhof zurückzuführen. Das
12 beginnt bei der Siedlungsentwicklung, ja, also die Wohnraumentwicklung, der Wohnbau, ja,
13 sowohl großvolumig als auch Einfamilienhäuser. Das hat durch diese Eröffnung eine
14 signifikante Änderung vollzogen bei uns, ja. Und natürlich in weiterer Folge der Ausbau der
15 Kinderbetreuung, ja, durch den Zuzug. Das gesamte oder auf, auf Standbringen der
16 Infrastruktur, ja. Weil jeder Zuzug bedarf ja auch nachgelagerte Schritte. Eben Kindergarten,
17 Schule, ja, ärztliche Versorgung, ja. Und durch diesen Bahnhof haben wir, das ist eine direkte
18 Auswirkung auch belegbar, ja, durch Fakten, einen, einen signifikanten
19 Bevölkerungszuwachs, einen Zuzug und so gesehen hat sich die Gemeinde Michelhausen,
20 die Marktgemeinde Michelhausen verändert, ja, in ihrer Bevölkerungszusammensetzung, in
21 ihrer Größe, ja, und auch in ihrem Erscheinungsbild.

22 I: Vielen Dank für die ausführliche Antwort.

23 IP1: Wenn es zu lange Antworten sind, sagen sie es mir. Wenn ich kürzer, prägnanter sein,
24 soll kann ich das gerne machen.

25 I: Nein auf keinen Fall. Das passt so. Je mehr Informationen desto besser. Ja dann würde ich
26 vorschlagen, dass wir gleich zum ersten Themenblock übergehen. Mich würde interessieren,
27 wie haben sie sich als Gemeinde darauf vorbereitet, um quasi mit so einem Ansturm an
28 Menschen unter Anführungszeichen zurecht zu kommen, wie eben öffentlich bekannt gegeben
29 wurde, dass die Region Tullnerfeld an das hochrangige Schienennetz angebunden wird?
30 Wurden da zusätzlich Flächen als Bauland ausgewiesen oder lag der Fokus seitens der
31 Gemeinde eher auf Ortskernstärkung, Verdichtung?

32 IP1: Diese Antwort ist jetzt nicht von mir persönlich authentisch, weil ich bin erst seit ein
33 bisschen über einem Jahr Bürgermeister, das heißt zu der Zeit wo man sich auf den Bahnhof
34 und auf die neue Hochleistungsstrecke vorbereitet hat war mein Vorgänger im Amt. Aber ich
35 bin schon seit längerem im Gemeinderat, hab natürlich die Entwicklung, vielleicht nicht

36 hautnah, sondern doch nah miterlebt, ja. Wie hat man sich darauf vorbereitet: Wenn man heute
37 schaut, dann ist ganz klar, dass eigens Siedlungsgebiete gewidmet wurden, ja. Wo früher
38 Ackerflächen waren, ist heute ein großer Wohnpark, ja, mit nahezu mittlerweile tausend
39 Einwohnern, ja, in Pixendorf, in unmittelbarer, oder in wirklich Sichtweite zum Bahnhof, ja. Das
40 ist so auch im Hauptort Michelhausen ist eine komplette neue Siedlung entstanden, auch auf
41 einem am Ortsrand, wenn man so will, auf zum Teil bis dahin unverbauten Gebiet aber auch
42 auf zum Teil, auf, auf, auf einem Teil früher durch auf Betriebsgebiet. Also dort wo früher
43 Lagerfläche eines Betriebs war, hat man heute hat man heute Wohnungen stehen,
44 großvolumigen Wohnbau, ja. Daneben parallel dazu ist es aber schon auch so, dass man
45 natürlich auch geschaut hat, wie kann man Baulücken innerorts verwenden und verwerten, ja.
46 Ist nicht immer einfach, weil die Gemeinde Großteils ja nicht Eigentümer dieser Liegenschaften
47 war, ja, aber trotzdem hat man das, vor allem in den kleinen Katastralen versucht, dort diesen
48 verstärkt spürbaren Wohnungsdruck- oder Baudruckentwicklungs-,
49 Siedlungsentwicklungsdruck nachzukommen. Also in erster Linie das gebe ich zu sind dort
50 wirklich neue Flächen herangezogen worden, ja. Und nur in einem geringeren Ausmaß ist man
51 da, hat man geschaut, dass man das irgendwo im Zentrum unterbringen kann.

52 I: Das heißt die Flächenwidmung hat sich wesentlich verändert?

53 IP1: Natürlich.

54 I: Seitdem?

55 IP1: Natürlich, ja. Und seither, das ist halt schon bisschen weiterführend, weiterführender als,
56 als nur auf ihre Frage zu antworten, seither haben wir einen enormen Druck was
57 Flächenwidmung betrifft, ja, und wir müssen da wirklich sehr, sehr restriktiv sein, ja, um, um
58 erstens diesen Druck standzuhalten weil wir genau wissen wir können nicht ad in Finitum
59 Flächen widmen, ja. Wir befinden in uns da in einer Region, ja, wo es beste Bodenqualität gibt
60 für die Landwirtschaft, für die produzierende Landwirtschaft, ja. Ackerflächen mit höchsten
61 Bodenbonitäten, ja, und umso sensibler ist es, ja, und umso öfter und, und, und, und intensiver
62 muss man darüber nachdenken, opfere ich jetzt Ackerland, wertvolles Ackerland, dafür, dass
63 ich, dass ich Wohnraum schaffe, ja, und dieser, dieses Spannungsfeld zwischen dem, auf der
64 einen Seite Ackerland erhalten, Produktionsflächen sichern, auf der anderen Seite aber auch
65 den Druck Wohnraum zu schaffen, das ist kein leichtes Spannungsfeld. Das merken wir
66 tagtäglich, ja, aber mit unserer klaren Strategie, dass jetzt einmal sozusagen ein Zuzugs-, ein
67 Entwicklungs-, eine Entwicklungs-, eine Widmungsbremse einzogen ist, versuchen wir dem,
68 dem standzuhalten.

69 I: Also man hört da raus, dass ihnen das Thema Bodenverbrauch auch sehr wichtig ist?

70 **IP1:** Natürlich, natürlich. Das ist ein Thema, das ganz klar in dieser Gesamt-
71 Betrachtungsweise eine wesentliche Rolle spielt, ja. Wo es vielleicht vor fünf, zehn oder
72 zwanzig Jahren nicht gewesen ist, ja, da war das Thema Bodenversiegelung, Bodenverbrauch
73 untergeordnet, ja. Das hat sich wirklich in den letzten wenigen Jahren da herauskristallisiert,
74 dass man das, dass man das auch sehr, sehr prominent im, im Fokus haben muss.

75 **I:** Dankeschön. Dann würde ich weitergehen zur nächsten Frage: Sehen sie sich als Gemeinde
76 in irgendeiner Art und Weise als Entlastungsstandort der Ballungsräume, sprich, sie haben
77 jetzt vorhin eben erwähnt, dass, dass der Zuwachs in der Gemeinde deutlich spürbar ist, dass
78 die Gemeinde Michelhausen quasi ein Entlastungsstandort von Wien und oder von St. Pölten,
79 also vermehrt wahrscheinlich von Wien, als so einer gesehen werden kann?

80 **IP1:** Das glaube ich schon, ja, dass, dass wir da schon, Entlastungsstandort ist vielleicht ein,
81 ein falscher Ausdruck, ja, aber ein Ausweichraum für den Ballungsraum sind, ja. Das glaube
82 ich schon. Ich kann das jetzt nicht mit, mit, mit Zahlen belegen, ja, wie viel Prozent jetzt aus
83 Wien zu uns gezogen sind, aber ich weiß, dass es viele sind, ja. Und das ist sicherlich die
84 Mehrheit derer, die hier Neubürger bei uns sind, sind aus, ich sag jetzt einmal grob dem
85 Ballungsraum Wien, aus der Stadt direkt oder wo es halt jetzt schon mehr oder weniger auch
86 dazu gehört hat, da kommen die her die Leute. Das ist, das unzweifelhaft der Fall und darum
87 glaube ich schon, dass wir da so ein Ausgleichsraum sind, wo die Leute aus dem urbanen
88 Bereich in eher eine ländliche Umgebung ziehen wollen, ja. Wo man noch ein Grün hat, wo
89 man vielleicht sein eigen Grund und Boden gestalten kann – ein Haus, einen Garten, ja, oder
90 halt eine Wohnung, wo ich, wenn ich aus der Haustüre rausgehe, mehr oder weniger im
91 Grünen stehe, ja. Das glaube ich schon, dass das das Hauptmotiv derer ist, die
92 hierhergekommen sind.

93 **I:** Ok. Wie waren die Reaktionen von der Bevölkerung aus der Gemeinde? Hat es da geteilte
94 Meinungen gegeben? Waren ein paar dafür, ein paar dagegen?

95 **IP1:** Auf das Faktum des Zuzugs oder dem Bahnhof betreffend, oder, oder?

96 **I:** Generell den Bahnhof betreffend und natürlich auch in weiterer Folge auch auf den Zuzug.

97 **IP1:** Das reicht jetzt eigentlich noch viel, viel weiter zurück, um diese Frage zu beantworten,
98 weil die Diskussionen, wie erstmals spruchreif geworden ist, dass diese, diese
99 Hochleistungsbahn durch das Tullnerfeld führen soll, ja, die waren extrem laut diese
100 Diskussionen. Da hat es, da hat es Proteste gegeben, da sind Protestplakate gehangen, ja, in
101 dieser Region, ja. Vor allem wie dann auch schon sich die, die Trassenauswahl abgezeichnet
102 hat, ja. Ich war da noch in meiner, in meiner Schulzeit teilweise hat das schon begonnen, weil
103 das reicht ja weit zurück, wo es die ersten Pläne, Ideen gegeben hat, ja. So dass das als
104 willkommene Entwicklungs- oder Zukunftsperspektive gesehen worden wäre, ja, von der

105 Mehrheit der Bevölkerung, das war mit Sicherheit nicht der Fall, ja. Sondern die, die
106 Vorbehalte, die Kritik, ja, die offen vorgetragene Kritik war präsent da, ja. Und mein Vorgänger
107 als Bürgermeister, der gleichzeitig auch Landtagsabgeordneter war, der Herr Rudolf Friewald,
108 ja, der war eigentlich der, der diese Entwicklungschance gesehen hat, ja, und der hat dann
109 auch durch seinen massiven Einsatz, durch seine Interventionen, durch, der, aus meiner Sicht
110 hat sich der gesagt: „Wenn wir schon ins Tullnerfeld diese Linie, diese Hochleitungslinie
111 bekommen, dann muss für uns auch ein Nutzen herauschauen“ und hat eigentlich dann diese
112 Idee dieses Regionalbahnhofs da aufgebracht beziehungsweise dann auch an führender, an
113 führender Stelle verfolgt, ja. Auch das war nicht gleich von jeden so, dass das positiv
114 aufgenommen worden wäre. Vor allem auch die Landwirtschaft, die damals schon gesagt hat:
115 „Wir verlieren dadurch Ackerflächen.“ Nur hat das halt den geringeren Stellenwert gehabt
116 damals. Ich kann mich da wirklich an, an heiße Diskussionsabende erinnern, ja, wo, wo wirklich
117 hitzig, ja, hitzig diskutiert worden ist. Es hat ja dann auch eine Bürgerinitiative gegeben, die
118 das ganze Projekt begleitet hat. Und alleine von da her sieht man, welcher Gegenwind da
119 eigentlich anfänglich da war, jetzt wo es die Bahn, die Bahnlinie, die Bahnstrecke und vor allem
120 auch den Bahnhof betrifft, betroffen hat, ja. Und was den Zuzug betrifft, ist es vielleicht nicht
121 so wie es damals bei der Bahn war, aber es gibt natürlich, sind nicht alle erfreut über diese
122 Entwicklung, ja. Weil sie wirklich eine Entwicklung war, die schnell gegangen ist. Wir haben
123 innerhalb von 10 Jahren ja einen massiven Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen gehabt und
124 das ist verständlicherweise für die Leute, die schon lange hier leben eine Umstellung, eine
125 Veränderung und jede Veränderung bringt natürlich Verunsicherung, ja. Und das hat man
126 gemerkt, merkt man immer noch, ja, aber ich glaube, dass sich das natürlich im Laufe der Zeit,
127 ich will nicht sagen, die Zeit heilt alle Wunden aber, aber dass sich das auch einpendelt, dass
128 man sich daran gewöhnt, nämlich damit umzugehen und dass man auch den ein oder anderen
129 Vorteil sieht, der damit verbunden ist.

130 I: Ok. Dankeschön. Als Abschluss von Themenblock 1 hätte ich noch eine Frage: Sind sie
131 selbst der Meinung, dass diese Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr und
132 infolgedessen einer damit verbesserten Erreichbarkeit der Ballungsräume die
133 Wohnstandortwahl von Menschen beeinflusst werden kann?

134 IP1: Ja.

135 I: Lässt sich dies in ihrer Gemeinde erkennen?

136 IP1: Ja. Ein klares und deutliches ja. sonst hätten wir nicht diese Zuwachsraten an
137 Bevölkerung, ja. Und ich bin mit vielen Menschen, die hier neu sind, die sich hier angesiedelt
138 haben, die zu uns gekommen sind, im Gespräch, in Kontakt und das erste oder das wichtigste
139 Argument, weil ich einfach frage, woher sie kommen, warum sie gekommen sind - das ist die
140 Erreichbarkeit, die Anbindung, ja. Zu wissen, dass ich in 20 Minuten am Westbahnhof oder am

141 Hauptbahnhof bin, ja. In einer viertel Stunde in St. Pölten, in einer knapp dreiviertel Stunde am
142 Flughafen, ohne Umsteigen teilweise, ja. Das gibt es selten wo so eine Anbindung. Unser
143 Bahnhof, unser Regionalbahnhof Tullnerfeld erlaubt das und das ist in Wahrheit für den
144 überwiegenden Teil der Zugezogenen das Hauptargument, das Hauptmotiv, der
145 Hauptbeweggrund gewesen, ja. Und, da komme ich jetzt wieder zu dem, was ich gerade vorhin
146 gesagt hab, dass auch die jetzige oder die schon lange hier wohnende Bevölkerung Vorteile
147 sieht, die nutzen das natürlich auch, diese Anbindung. Für die hat sich, was das betrifft, auch
148 einiges geändert. Ich sag ihnen ein persönliches Beispiel, betrifft meine Tochter: Die steht jetzt
149 nach der vierten Mittelschule vor der, vor der nächsten, vor der Schulwahl, ja, und sie
150 beabsichtigt nach Mödling in die HLP - höhere Lehranstalt für Produktentwicklung oder so
151 irgendwas, zu gehen. Früher, vor dem Bahnhof, wäre Mödling eine Weltreise, eine halbe
152 Weltreise gewesen, ja. Öffentlich fast, fast nicht machbar, ja. Also da hätte es nur ein Internat
153 gegeben, dass man da nur am Wochenende nach Hause kommt, ja. Heute ist man da in einer
154 nicht einmal dreiviertel Stunde, ja, von Tullnerfeld in Mödling, ja. Mit einmal Umsteigen in
155 Meidling und alleine an dem Beispiel sieht man, was sich da geändert hat, ja. Also auch für
156 unsere junge Bevölkerung, durch die Anbindung eine erweitert, eine erweiterte Möglichkeit,
157 erweiterte Möglichkeiten, nur was jetzt die Schulwahl betrifft.

158 **I:** Deutlich mehr Chancen für die Ausbildung.

159 **IP1:** Ja.

160 **I:** Sie haben vorhin auch gerade die Personen, sprich die Zugewanderten angesprochen, da
161 würde ich gern gleich zum zweiten Themenblock übergehen.

162 **IP1:** Ja.

163 **I:** Wer sind die Personen, die sich in ihrer Gemeinde niedergelassen haben? Wenn man kurz
164 versucht die zu charakterisieren – sind das vor allem Personen eben aus den umliegenden
165 Städten, also von Wien, die jetzt beispielsweise von einem Leben am Land profitieren, oder
166 sind das vermehrt auch Pendler, die aufgrund der Anbindung sich in ihrer Gemeinde
167 niedergelassen haben?

168 **IP1:** Sowohl als auch würde ich sagen. Ich kann es nicht quantifizieren, wie hoch der Anteil
169 der und von, von denen ist, ja. Aber durch die Gespräche sind mir beide Gruppen
170 untergekommen. Also die, die aus einer Stadt, vorwiegend aus Wien aber auch aus St. Pölten
171 oder so, hierhergekommen sind und sich den Traum vom Leben im Grünen erfüllen wollen, ja.
172 Und das geht quer durch alle sozialen Schichten. Ich kenne Universitätsprofessoren, die früher
173 in Wien gewohnt haben, ja, und jetzt da in Pixendorf zum Beispiel wohnen. Ich kenne aber
174 auch Krankenschwestern, ja, die im AKH arbeiten und jetzt da wohnen, ja, weil die sagen:
175 „Bevor ich quer durch Wien ins AKH fahren muss, ja, mit Straßenbahn, U-Bahn oder was auch

176 immer, das schaff ich da auch oder sogar schneller.“ Und so könnte ich ihnen eigentlich aus
177 jeden Berufsfeld fast jemanden sagen, und dass wirklich, und das sind nicht nur, nur
178 Akademiker, sondern auch, auch Arbeiter, Angestellte, ja. Also quer durch. Und das geht
179 natürlich dann auch in die zweite große Gruppe, die sie angesprochen haben, die Pendler, ja,
180 die halt wirklich, die halt wirklich aufgrund der öffentlichen Verkehrsanbindung den, den
181 Standort ihres Lebensmittelpunktes da gewählt haben, ja.

182 **I:** Setzen die Zugewanderten auch irgendwelche Aktivitäten oder arbeiten die auch in der
183 Region, um so zu wirtschaftlichen Entwicklungen beizutragen?

184 **IP1:** Natürlich. Kenne ich auch wieder aus persönlichen, aus persönlichem Kennenlernen, aus
185 persönlichen Gesprächen. Selbstständige, Ein- Personen-Unternehmen, IT-Branche, ja, sind
186 am Bahnhof in einem, in einem Geschäftsbürogebäude eingemietet zum Beispiel. Wohnen in
187 Pixendorf, sind zugezogen, haben früher Wien gewohnt, der hat da jetzt seine IT-Firma, ja.
188 Und die bringen sich auch teilweise, ich merke, dass, das wird, wird immer stärker spürbar und
189 auch, auch merkbar, dass sich, dass sich Neubürger, also Zugezogenen im Vereinsleben
190 integrieren und engagieren, ja. Tennisverein, Turnverein, ja, Fußballverein. Wenn ich nur
191 hernehme, Zufall, voriges, vergangenes Wochenende hat unser Fußballverein
192 Weihnachtsfeier gehabt von den, von den kleinen Nachwuchsspielern, also achtjährige und
193 jünger, ja. Da ist mittlerweile der Großteil, stammt aus Familien, ja, die in den letzten drei, vier,
194 fünf Jahren da zugezogen sind, ja. Die teilweise die Kinder zwar da schon bekommen haben,
195 ja, aber vorher nicht da gewohnt haben, ja. Also wirklich Neubürger, die das Vereinsangebot,
196 das gesellschaftliche Leben, das Gemeindeleben da nützen, ja, beleben, ja und, und, und sich
197 da einfach integrieren, teilhaben, teilnehmen, ja.

198 **I:** Das heißt die Gemeinde Michelhausen ist dadurch nicht zu einer reinen Wohn- und
199 Schlafgemeinde geworden?

200 **IP1:** Nein, Nein.

201 **I:** Das heißt die Zugewanderten sind wirklich, integrieren sich?

202 **IP1:** Nicht alle. Man kann nicht pauschalisieren. Es gibt natürlich viele, ja, vor allem im
203 großvolumigen Wohnbau, den wir ja teilweise auch da haben, wo ich jetzt nicht sagen könnte,
204 ja. Aber das habe ich überall. Ich kann nicht immer alle für das Gemeindeleben gewinnen, ja,
205 und die sind halt da, haben ihren Job in St. Pölten, in Wien. Erledigen den Job, fahren nach
206 Hause, schlafen da und am nächsten Tag fahren sie wieder in die Arbeit, ja. Und sonst sieht
207 man sie wenig, ja. Gibt es sicherlich auch, ja. Aber es gibt auch, und das kann ich wirklich so
208 behaupten und auch belegen, viele, die, die sich da einfach engagieren und mittun.

209 **I:** Dankeschön. Dann würde ich noch gern zum Themenblock 3 übergehen, wo es um die
210 Bewertung und Beurteilung der Wohnsiedlungsentwicklung in der Gemeinde geht. Und zwar:
211 Wie eben schon erwähnt, wie sie schon erwähnt haben ist, dass durch die Anbindung an die
212 Hochleistungstrecke eine verstärkte Siedlungsentwicklung, vor allem im Bereich der
213 Wohnsiedlungsentwicklung in der Gemeinde zu erkennen ist. Das heißt Zuzüge sind erfolgt,
214 nach dem die Strecken nun mittlerweile eben schon seit 10 Jahren in Betrieb ist? Kann man
215 da ungefähr sagen, in den letzten zehn Jahren, um wie viel?

216 **IP1:** Ich habe mir das extra raussuchen lassen, ich geben ihnen die Zahlen auch gerne mit.

217 **I:** Dankeschön.

218 **IP1:** Ich will aber eine Vorbemerkung machen, ja, weil das viele, vor allem auch bei uns
219 vergessen oder nicht wissen, ja. Ich schau jetzt nicht nur auf die zehn Jahre seit der Eröffnung
220 des Bahnhofs, also was in den letzten zehn Jahren seit der Eröffnung sich, sich getan hat,
221 sondern ich schaue auf die 10 Jahre vor der Eröffnung des Bahnhofs, ja. Und da habe ich
222 folgende Situation festgestellt: Ich habe mir das nämlich extra angeschaut und habe es selber
223 nicht glauben können. In diesen zehn Jahren also von 2002 bis 2012 hat es drei Jahre
224 gegeben, ich weiß jetzt nicht welche Jahre das waren, wo wir sinkende
225 Bevölkerungsentwicklung gehabt haben. Hier in diesem Gebiet, ja. Nahe des Ballungsraumes
226 Tulln und des oder, der, der Kleinstadt Tulln, Mittelstadt Tulln und des Ballungsraumes Wien,
227 ja. Drei Jahre, wo wir zugegeben eine geringe aber doch ein Minus vor der, bei der
228 Bevölkerungsentwicklung gehabt haben, ja. Also so dass wir da automatisch diese, diese,
229 diese oder keine Sorgen, wo es Bevölkerungsentwicklung gehabt hätten, das war nicht so.
230 Sondern wir haben da auch wirklich Jahrgänge gehabt, wo wir an Bevölkerung abgebaut
231 haben, ja. Seit der Eröffnung des Bahnhofs und jetzt komme ich auf diese zweiten zehn Jahre,
232 schaut es natürlich ganz anders aus, ja. Und das ist wohl auch der qualitative und quantitative
233 Beweis, ja, dass ein Bahnhof, oder eine, eine, eine Verkehrsader Bevölkerungsentwicklung
234 beeinflusst. Ich habe mir das rausgesucht: Wir haben Vergleich 01. November 2012 mit 01.
235 November 2022 einen Bevölkerungszuwachs von 1666 Einwohner:innen. Und das ausgehend
236 von einem Niveau von 2650 ungefähr auf 4100. Und wir sind ja im Vorjahr und das wird sich
237 nicht massiv geändert haben, Michelhausen war niederösterreich weit ja die Gemeinde mit
238 dem größten Bevölkerungszuwachs in den zurückliegenden 10 Jahren, über 40%, ja. Also das
239 ist der höchste Wert einer niederösterreichischen Gemeinde, ja. Und das ist mit Sicherheit und
240 ohne Einschränkung auf den Bahnhof zurückzuführen.

241 **I:** Mich würde noch gern interessieren: sie haben es eh schon kurz angesprochen, wo sich die
242 zugewanderten niedergelassen haben: Wo fand die Entwicklung in der Gemeinde statt? Wenn
243 man in Richtung den Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung denkt? Haben sie da irgendwie

244 konkrete Instrumente, Regeln wie sie beispielsweise, wenn es um einen Baugrunderwerb
245 geht, wie sie da vorgehen?

246 **IP1:** Vorausschicken möchte ich, die, der Bevölkerungszuwachs konzentriert sich oder, oder
247 konzentriert sich bei uns in Wahrheit auf zwei Katastral, Katastralgemeinden. Michelhausen
248 hat acht Katastralgemeinden und dort, wo es großvolumigen Wohnbau gibt, wo wir den
249 ermöglicht haben, nämlich in Michelhausen und Pixendorf, dort haben wir auch den größten
250 Bevölkerungszuwachs, ja, und dort hat sich auch in Wahrheit der Großteil des Zuzugs
251 abgespielt oder angesiedelt. Aber das war eine ganz klare politische Entscheidung, dass in
252 diese beiden Ortschaften, Michelhausen als Hauptort und Pixendorf als Bahnhofsnächster Ort,
253 ja, dass das dort passieren soll. Für die anderen Ortschaften hätten wir das sicher auch
254 machen können, aber das haben wir aus bewussten politischen Gründen nicht gemacht. Dort
255 haben wir auch im überschaubaren Rahmen einfach Einfamilienhausbau ermöglicht, ja, in dem
256 wir halt Bauparzellen gewidmet haben, ja, und da halt auch schon versuchend Baulücken
257 innerorts zu schließen. Dort wo wir wirklich was machen haben können. Ist nicht immer
258 gelungen. Ist auch nicht immer gegangen. Darum ist da auch am Ortsrand da und dort was
259 entstanden, ja. Aber und das will ich auch betonen weil das hat mich selber überrascht in der
260 Bilanz der letzten zehn Jahre: Sechs von den acht Ortschaften haben ein Plus in der
261 Bevölkerungsentwicklung, zwei von den acht Ortschaften, nämlich die kleineren, haben ein
262 leichtes, ein zartes Minus. Würde man auch nicht glauben, ja, weil es immer heißt Zuzug,
263 Zuzug, Zuzug. Sondern ich habe auch zwei Ortschaften bei mir, wo ich Bevölkerung in den
264 letzten zehn Jahren verloren habe, sozusagen, oder wo heute weniger wohnen als vor zehn
265 Jahren, ja.

266 **I:** Was könnte da ein Grund dafür sein? Die Entfernung vom Bahnhof?

267 **IP1:** Nein nicht unbedingt, sondern einfach ich glaube da geht es um die Verfügbarkeit von,
268 von, von Bauland, ja.

269 **I:** Ok.

270 **IP1:** Das, das ist der Hauptgrund aus meiner Sicht, ja. Weil ich habe in Ortschaften, die
271 eigentlich weiter entfernt sind vom Bahnhof ein Plus und in Ortschaften, die weniger weit
272 entfernt sind, ein Minus. Also da spielt die Entfernung keine Rolle. Ich glaube da liegt der
273 Grund einfach in der Verfügbarkeit von Bauland, ja.

274 **I:** Ja dann wären wir schon beim Schluss. Bezüglich der letzten Frage: Wie würden Sie das
275 beurteilen, wie stark beeinflusst der Bahnhof Tullnerfeld die Wohnsiedlungsentwicklung in ihrer
276 Gemeinde?

277 **IP1:** Sehr stark. Sehr stark. Wenn ich von einer Skala von 1-10 das bewerten müsste, dann
278 liegt das sicher zwischen 9 bis 10, wenn 10 das Höchste ist von der Beeinflussung. Mit
279 Sicherheit. Mit Sicherheit. Hätten wir diesen Bahnhof nicht, dann wäre auch diese Nachfrage
280 an Wohnraum, ja, an Bau, Bauplätzen, wäre bei uns nicht so. Mit Sicherheit. Ganz, ganz, ganz
281 einfach klar und deutlich gesagt, das ist so.

282 **I:** Ok, super. Dann vielen Dank.

283 **IP1:** Bitte gerne.

284 **I:** Auch für nochmal für Ihre Gesprächsbereitschaft.

285 **IP1:** Gerne.

286 **C.2. Transkript der Marktgemeinde Langenrohr**

287 **I:** So, gut dann würde ich sagen starten wir: Könnten sie einmal zu Beginn bitte grob schildern,
288 wie sich die Gemeinde Langenrohr seit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und dem
289 Bahnhof Tullnerfeld verändert hat?

290 **IP2:** Die Gemeinde selber hat sich in Wahrheit nicht großartig verändert, sowohl aber die
291 Verkehrsflüsse unserer Bewohner, die schon länger da wohnen beziehungsweise auch von
292 denjenigen, die zugezogen sind, und zwar wird der Bahnhof Tullnerfeld sehr stark in Richtung
293 St. Pölten und Wien zur Erreichung des Arbeitsplatzes verwendet. Es ist aber natürlich die
294 Thematik – die, die, die Menschen müssen irgendwie zum Bahnhof kommen und da wird noch
295 immer sehr häufig das Auto benützt und darum ist die Parkplatzsituation ursprünglich sehr
296 angespannt gewesen. Wie, wie der Bahnhof angenommen wurde, das hat ein bissl gedauert
297 aber es ist relativ flott gegangen und also das ist in Bezug auf, auf unsere Gemeindebewohner
298 und wie dann die Anbindung möglich geworden ist an den Flughafen Wien Schwechat hat das
299 ganz andere Dimension bekommen weil sehr viele Dauerparker dazubekommen haben, die
300 natürlich ihre Urlaubsreisen vom Bahnhof Tullnerfeld autofrei begonnen haben und somit die
301 Parkplatzgebühren dem Flughafen Wien Schwechat entgangen sind und, und mit der
302 Thematik sind wir immer noch befasst. Wir haben dann zusätzlich ein Parkdeck gebaut, also
303 die drei Mitgliedsgemeinden des Bahnhofs Tullnerfelds wenn ich das so sagen darf oder
304 Umlandgemeinden und seit dem wir das Parkdeck haben, haben wir die Parkplatz Situation
305 nach jetzigen Maßstäben im Griff. Also ihre ursprüngliche Frage, die Situation hat sich, hat
306 sich bei der Bevölkerung nur dahingehend verändert, natürlich im positiven Sinne, dass sie
307 die Infrastruktur Bahn sehr viel mehr nutzen als was früher.

308 **I:** Ok.

309 **IP2:** Weil dieser Bahnknotenpunkt einfach in unmittelbarer Nähe vorhanden ist. Das hat sich
310 natürlich bewehrt.

311 **I:** Dankeschön. Dann würde ich einmal zum Themenblock 1 übergehen. Ich habe meinen
312 Leitfaden ja in drei Themenblöcke gegliedert, und zwar die erste Frage: Wie haben sie sich
313 als Gemeinde Langenrohr darauf, darauf vorbereitet mit einem unter Anführungszeichen mit
314 einem Ansturm von Menschen zurecht zu kommen wie eben öffentlich bekannt gegeben
315 wurde, dass die Region Tullnerfeld durch den Bahnhof Tullnerfeld an das hochrangige
316 Schienennetz angebunden wird? Wurden da neue Flächen als Bauland ausgewiesen oder lag
317 da der Fokus eher also der Fokus der Gemeinde eher auf Ortskernstärkung und Verdichtung?

318 **IP2:** Es gibt ein Leitbild in unserer Gemeinde, dass sich der Gemeinderat vor vielen Jahren
319 gegeben hat, wo der Grundkonsens eigentlich lautet: „Wir wollen eine, eine lebenswerte,
320 liebenswürdige, ländliche Gemeinde weiter so bleiben und großartige Ausbaupläne in

321 Wahrheit nicht gewünscht sind.“ Was wir natürlich schon gemacht haben in den letzten 12
322 Jahren ist, dass wir aufgrund der Bodenpreissteigerungen für unserer nachkommenden
323 Generationen einige, einige, einige Wohnbauten ermöglicht haben. Das heißt im verdichteten
324 Bereich. Wir haben Reihenhäuser über Bauträger errichten lassen und haben uns auch mit
325 Bauträger eine geringe Anzahl von Wohnungen errichten lassen. Wo zusätzliches Bauland
326 erwerbbar war und auch widmungsfähig war und das praktisch auch in unser, in unser
327 räumliches Konzept in der Gemeinde reingepasst hat. Aber diesen Ansturm wie Sie gesagt
328 haben, sie haben völlig recht, es gibt eine Vielzahl von Nachfragen, nicht nur von Bauträgern
329 sondern auch von privater Seite, dem wir aber nicht stattgeben.

330 **I:** Ok.

331 **IP2:** Also wir gestatten maßvollen Zuzug, haben aber nicht vor in 10 Hektar großen Schritten
332 dementsprechend so viel Bauland zu widmen was der Nachfrage entsprechen würde. Das ist
333 nicht das Ziel unserer Gemeinde, dramatisch stark zu wachsen.

334 **I:** Ok. Würden Sie sich als Gemeinde in irgendeiner Art und Weise als Entlastungsort der
335 Ballungsräume, vor allem von Wien, also Ballungsraum Wien, sehen?

336 **IP2:** Wir wissen das sich der Speckgürtel von Wien Klosterneuburg in den Raum Wien/St.
337 Pölten verlagern wird. Auch aufgrund der, der, der günstigeren Baulandpreise. Hat sich aber
338 in den letzten Jahren dahingehend verändert, dass die Baulandpreise rasant gestiegen sind,
339 rasant gestiegen sind und somit die, die Nachfrage etwas gedämpft wurde und die Gemeinde
340 hat, hat defacto kein baulandfähiges Land, sondern das besitzen dementsprechend viele
341 Grundbesitzer und Grundeigentümer, die meist nicht das große Interesse haben ihr Land zur
342 Verfügung zu stellen. Bekanntlicherweise bekommt man ums Geld sehr viel aber nicht alles
343 und darum sagen wir, wir sind auch gar nicht so groß dahinter, dass wir so dementsprechend
344 groß wachsen und das, was möglich ist, kann man ins Auge fassen aber nicht mit Nachdruck,
345 dass wir jetzt die nächsten 10 Jahre unsere Bevölkerungsanzahl verdoppeln wollen. Das ist
346 nicht unser Ziel.

347 **I:** Ok.

348 **IP2:** Obwohl das von der Nachfrage her sofort möglich wäre.

349 **I:** Das stimmt, ja!

350 **IP2:** Ja, Ja!

351 **I:** Wurde aus Ihrer Sicht der Bahnhof Tullnerfeld und vor allem auch der Bau der
352 Hochleistungsstrecke von der Bevölkerung von der Bevölkerung von der Gemeinde sofort

353 angenommen, wie waren die Reaktionen? Hat es da Protestete gegeben? Geteilte
354 Meinungen?

355 **IP2:** Ursprünglich ist, wie die Entscheidungsfindung über den Bahnhof Tullnerfeld Standort
356 stattgefunden hat, hat es natürlich auch Protestbewegungen gegeben – da viele gesagt: „Na
357 bei uns ist das nicht notwendig“ und das haben natürlich Nachbargemeinden genau so
358 gesehen und schlussendlich ist dann eigentlich ein dementsprechender Standort zwischen
359 Wien und St. Pölten gesucht worden und ist dann halt bei uns zu liegen gekommen, wo sich
360 die Gemeinden Langenrohr und Michelhausen defacto diese, diese, diesen
361 Infrastrukturstandort geteilt haben. Es ist damals politisch so entschieden worden und es hat
362 da ein bissl, wie die Errichtung dann fertig war, mehr oder weniger, das ist ja nicht gleich in
363 einem Jahr gebaut, sondern das hat eine gewissen Vorlaufzeit gebraucht und Verhandlungen
364 mit sehr vielen Grundeigentümern, um das auch zu bewerkstelligen. Nach dem ÖBB-
365 Eisenbahnbaurecht ist es dann natürlich alles abgehandelt worden, schlussendlich haben wir
366 jetzt diesen Bahnhof und die Leute haben sich damit abgefunden. Mittlerweile werden auch
367 von, doch von, von vielen Gegnern von damals auch die Vorzüge und die Vorteile erkannt und
368 auch genützt und natürlich war des alles bissl verzögert, was für Vorteile diese Anbindung
369 bringen kann. Aber das Angebot der ÖBB Betreiber und Westbahnbetreiber ist
370 dementsprechend gut, dass das Land Niederösterreich viel Geld zuschießen muss, um
371 Garnituren, um eine höhere Anzahl von Garnituren fahren zu lassen auf dieser Schiene weil
372 die Nachfrage so dementsprechend hoch ist. Also das Konzept in Wahrheit, die Verlagerung
373 von Straße auf die Schiene ist aufgegangen und wird auch noch vermehrt in Anspruch
374 genommen. Ist ein positiver Effekt.

375 **I:** Super. Glauben Sie, dass eine Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr die
376 Wohnstandortwahl von Menschen beeinflussen kann?

377 **IP2:** Ja.

378 **I:** Ihre persönliche Meinung?

379 **IP2:** Ja.

380 **I:** Schon?

381 **IP2:** Ja.

382 **I:** Ok.

383 **IP2:** Es ist von den Zuzüglern, wird, ist es der, einer der, der Hauptargumente, warum sie
384 hierher wollen. Also neben, neben der ländlichen Region und neben, neben der

385 Großstadtnähe ist diese Anbindung an die, an die überregionale Bahninfrastruktur das
386 Hauptargument.

387 **I:** Wenn man jetzt die, die Personen versucht zu charakterisieren, die sich in ihrer Gemeinde
388 niedergelassen haben– wer sind die Personen? Sind das vor allem Personen, die jetzt sagen:
389 „Ja ich habe jetzt einen Garten, ich profitiere quasi von dem Leben am Land“ oder sind das
390 auch vermehrt Pendler:innen, die sich eben aufgrund der Anbindung hier angesiedelt haben?

391 **IP2:** Durch unser sehr geringes Wachstum wird seitens der, der Engagements der Bauträger
392 die Wohnungsvergabe in Absprache mit der Gemeinde gemacht. Und

393 wir haben sehr wenig Zuzug von außen ermöglichen können, weil wir so einen hohen Bedarf
394 an Wohnraum aus der eigenen Bevölkerung verspürt haben und die haben wir natürlich
395 bevorzugt behandelt. Also wir haben sehr, relativ wenig Zuzug von außen, vielleicht 25% und
396 75% dieser Neubauten sind eigentlich von, von nachkommenden Gemeindebürgern
397 frequentiert und angemietet beziehungsweise angekauft worden. Es ist sehr wenig, ein sehr
398 geringer Prozentsatz eigentlich von wirklichen Zuzug, wen man des so möchte.

399 **I:** Und diese 25% Zuzug von außen, integrieren sich diese in die Gemeinde?

400 **IP2:** Teils, Teils.

401 **I:** Sind diese bei Vereinen tätig?

402 **IP2:** Teils, Teils.

403 **I:** Wie würden sie das beurteilen: ist die Gemeinde irgendwie zu einer reinen Wohn- und
404 Schlafgemeinde geworden?

405 **IP2:** Nein. In keinster Weise.

406 **I:** OK.

407 **IP2:** Also, die Leute, die zuziehen genießen sehr wohl das Angebot der, der Vereine, der
408 Heurigenwirte, der Umgebung, der schönen Landschaft, der Wanderwege, also die genießen
409 das.

410 **I:** Also das heißt arbeiten die Zuzügler, sage ich jetzt einmal so, auch in der Region?

411 **IP2:** Großteils auswärts

412 **I:** Auswärts.

413 **IP2:** Großteils auswärts. Aber auch doch in, in Bezirkshauptstadt Tulln, in Landeshauptstadt
414 St. Pölten – gut das ist wieder auswärts aber wir haben auch bei uns ein Gewerbegebiet, wo

415 ca. 900 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, wenn jemand arbeiten möchte in unserer
416 Gemeinde, hat da sehr wohl auch die Chance, dass er Arbeit findet.

417 **I:** Ok. Gut, dann würde ich noch zum Themenblock 3 übergehen, der sich mit der Bewertung
418 und Beurteilung der Wohnsiedlungsentwicklung, auch wenn es nur ein geringer, also die
419 Wohnsiedlungsentwicklung jetzt nicht in großen Ausmaß in der Gemeinde stattgefunden hat.
420 Die Strecke ist jetzt mittlerweile zehn Jahre in Betrieb, ungefähr 25% Zuzug. Gibt es irgendwie
421 -

422 **IP2:** Nein, nein das stimmt nicht 25% Zuzug. 25% der, des, des neu entwickelten Wohnraumes
423 ist der Zuzug. Nur der, der, der Zuzug an sich ist, ist viel, viel kleiner. Es sind nur 75% der neu
424 zur Verfügung gestellten Wohnungen oder Bauplätze, wenn man das so möchte, dass ist
425 fremder Zuzug. Aber der Prozentsatz ist nicht 25% Zuzug, weil wenn ich sage, wir haben 2 ½
426 Tausend Einwohner kann ich nicht sagen: „Ich hab die letzten 10 Jahre 25% Zuzug gehabt“,
427 weil da wären wir ja um 500, 500 Leute mehr oder, oder 700 Leute mehr, und das ist ja nicht.
428 Es ist nur von diesem zuzüglichen Wohnraum kommen 25% nicht aus unserer Gemeinde,
429 sondern sind von außen irgendwo zugezogen. Das ist ein Unterschied.

430 **I:** Entschuldigen Sie. Das habe ich falsch formuliert.

431 **IP2:** Ich mein nur zur Verständniserklärung. Wir haben nicht 75% Gemeindegewachstum an, an,
432 an Zahl der Gemeindebewohner. Das ist es nicht.

433 **I:** Zurück zu meiner Frage, die ich Ihnen stellen möchte: Haben Sie in der Gemeinde
434 bestimmte Instrumente oder Regeln, wenn es beispielsweise um einen Baugrunderwerb geht?

435 **IP2:** Ja.

436 **I:** Wenn man jetzt sagt: es möchte jemand von einem Ballungsraum den Baugrund erwerben
437 aber gleichzeitig auch einer von, einer der bereits in der Gemeinde halt wohnt: Wie, was sind
438 die Regeln?

439 **IP2:** Naja, Regeln. Erstens einmal gibt es sehr wenig Baulandwidmung, weil wir eigentlich
440 festgelegt haben, dass wenn baulandfähiges Land zur Umwidmung kommt, dass dieses
441 Bauland zuerst die Gemeinde erwerben muss. Also wenn jetzt zum Beispiel jemand einen
442 Hektar baulandfähigen Grund hat und er hat zum Beispiel zwei Kinder, dann kann man 2000m²
443 runtermessen von diesen 10000m² und 8000m² ist der Gemeinde zu verkaufen. Sonst kommt
444 es überhaupt zu keiner Widmung. Auch nicht zu den 2000. Also es kommt nur dann eine
445 Umwidmung in Frage, wenn ein Großteil des baulandfähigen Landes die Gemeinde erwerben
446 kann.

447 **I:** Ok.

448 **IP2:** Sonst gibt es keine Umwidmung.

449 **I:** Ok.

450 **IP2:** Und so steuern wir praktisch dann die Maßnahme wer zuzieht und vor allem in welcher
451 Geschwindigkeit das passiert. Wenn wir Widmungen den Grundeigentümern gibt, dann gibt
452 es ja auch diese Bauland, Bauland, Bauverpflichtung. Bau Zwang heißt das landläufig.
453 Baulandsicherungsverträge heißt es offiziell in der NÖ Raumordnung. Das heißt wenn jemand
454 Bauland gewidmet bekommt, oder die Gemeinde widmet ihr angeschafftes Bauland, muss
455 man praktisch innerhalb von 5 Jahren das zur Bebauung bringen. Weil sonst hortet man ja
456 Bauland, das ist ja nicht sinnvoll auf die Wertsteigerung zu warten. Ich mein, das ist zwar das
457 Interesse der Grundeigentümer, aber es wird nur mehr diesesjenige Land gewidmet, das auch
458 nachgefragt wird und auch dementsprechend zur Verwendung kommt. Aber den zweiten Teil
459 ihrer Frage, wer da zum Zug kommt: Ich habe eine Vormerkliste von, von Hauptwohnsitzen
460 unsere Gemeinde, die Bauland oder Wohnraum suchen und die werden natürlich als erstes
461 bedient.

462 **I:** Ok.

463 **IP2:** Weil sage ich, ich kann nicht und ich sag das jetzt ganz so in Wahrheit, wenn unsere
464 Bevölkerung Wohnraum nachfragt, dann soll es die Möglichkeit, dann sollen die zuerst die
465 Möglichkeit haben, dass diese Nachfrage befriedigt wird, bevor jemand von außen zuzieht.

466 **I:** Ok.

467 **IP2:** Das ist der Grundgedanke.

468 **I:** Ok. Eine Frage noch zum Abschluss: Wie würden Sie das beurteilen, wie sehr beeinflusst
469 der Bahnhof Tullnerfeld die Wohnsiedlungsentwicklung in ihrer Gemeinde?

470 **IP2:** Na in unserer Gemeinde – die Siedlungsentwicklung überhaupt?

471 **I:** Ja.

472 **IP2:** Ja würde, würde sie extrem beeinflussen, nur wir lassen es nicht zu. Wir widmen nicht
473 und damit ist dem ein Schranken vorgeworfen. Wir widmen nur, wie gesagt, in, in, in kleinen
474 Schritten und da versuchen wir der Nachfrage aus der eigenen Bevölkerung Rechnung zu
475 tragen, was der Zuzug von außen ist, hat bei uns nicht Priorität.

476 **I:** Ok, das heißt wenn man jetzt in Richtung den Grundsatz Innenentwicklung vor
477 Außenentwicklung

478 **IP2:** So ist es.

479 **I:** Entgegen sieht,

480 **IP2:** Das stimmt.

481 **I:** dann stimmen Sie dem zu in Ihrer Gemeinde?

482 **IP2:** Dem stimme ich zu. Also innere Verdichtung, ist, ist, ist auf jeden Fall prioritär zu sehen,
483 weil wir natürlich auch diesen, dieses Bodenverbrauchsthema im Fokus haben und diese,
484 diese Versiegelung von Flächen oder Entnahme aus der land- und forstwirtschaftlichen
485 Produktion, in dem, in dem Maße wie es in den letzten Jahrzehnten passiert ist, dem muss
486 man Einhalt gebieten. Also das geht zu schnell. Und darum sind wir angehalten, unsere
487 furchtbaren Böden, die wir ja in unserer Gemeinde besitzen, bestes Tullnerfelder Ackerland,
488 auch mit, mit also mit Augenmaß schauen, dass wir das auch in der Situation erhält.

489 **I:** Ok. Gut. Dann wären wir eigentlich schon am Ende. Dann bedanke ich mich nochmal
490 rechtherzlich für die Gesprächsbereitschaft.

491 **IP2:** Gerne.

492 **I:** Dankeschön.

493 **IP2:** Bitte, gerne.

494 **I:** Danke.

495 **C.3. Transkript der Marktgemeinde Judenau-Baumgarten**

496 **I:** Gut, dann würde ich sie zu Beginn bitten grob zu schildern, wie sich die Gemeinde Judenau-
497 Baumgarten seit der Inbetriebnahme der Hochleistungsstrecke und mit ihr der Bahnhof
498 Tullnerfeld verändert hat. Grob in paar Sätzen.

499 **IP3:** Also ich glaube das wir von den drei Gemeinden, die sie untersuchen, glaube die sind,
500 die sich am wenigsten verändert haben, weil wir halt wirklich auf die Bremse gestiegen sind,
501 was Flächen Widmung, Raumordnung zweiter anbelangt. Was bei uns aber schon massiv
502 geworden ist, seitdem bekannt worden ist, seit dieser Inbetriebnahme, ist die Geschichte, dass
503 das Bauland und die Baulandreserven sich absolut verknappt haben und dementsprechend
504 die Preise in die Höhe geschnallt sind. Gutes Beispiel: Ich bin 2010 Bürgermeister geworden,
505 da hat das Bauland bei uns rund 75€ gekostet, jetzt schreiben wir das Jahr 2023 und
506 mittlerweile sind wir bei 450€ pro Quadratmeter, ja. Es ist jetzt so, dass natürlich die Gemeinde
507 gewachsen ist, ja, aber in diesen letzten zehn Jahren in Wahrheit nur 10%, ja. Und des oder
508 dies, mittlerweile schon, ja zehn Jahre ist der Bahnhof in Betrieb, sind es rund 10%, das ist
509 eine Entwicklung, die sage ich einmal, die für eine Gemeinde rund um Wien eher wenig, ja.
510 Da würde viel mehr gehen, ja. Und deswegen ist unsere, unsere Gemeinde nicht so stark
511 verändert, wie es vielleicht andere Gemeinde sind, rund um den Bahnhof.

512 **I:** Ok. Super, dankeschön. Dann würde ich vorschlagen, dass wir gleich einmal in den
513 Themenblock 1 übergehen. Ich habe den Gesprächsleitfaden in drei Themenblöcke unterteilt:
514 Einmal die Sicht der Gemeinde, dann einmal die Position der Zugewanderten, sprich wer sind
515 die Personen, die zugewandert sind und letzter Themenblock, da geht es um die Beurteilung
516 beziehungsweise um die Bewertung der Wohnsiedlungsentwicklung. Dann würde ich mit der
517 ersten Frage gleich einmal starten: Wie haben sie sich als Gemeinde darauf vorbereitet, um
518 mit einem Ansturm von Menschen unter Anführungszeichen zurecht zu kommen? Wurden da
519 zusätzlich Flächen als Bauland ausgewiesen oder lag da der Fokus seitens der Gemeinde
520 eher auf Ortskernstärkung?

521 **IP3:** Also bei uns liegt der Fokus zu 100% auf Ortskernstärkung. Wir haben in Wahrheit nichts
522 neu gewidmet. Bis auf, ich glaube es waren 10%, der Rest sind einfach Baulandreserven die
523 vorhanden waren in den Orten, in den Ortszentren, die wir einfach im Zuge dieser, dieser
524 Entwicklung aktiveren hat können zum Teil durch Gemeindeinitiativen, zum Teil durch Private
525 und zum Teil aber auch durch Investoren oder, oder Bauträger, die von außen gekommen
526 sind, ja, die diese gewidmeten Flächen genutzt haben. Wir hatten, bevor die Bahn gekommen
527 ist, Baulandreserven weit über der 30% der gewidmeten Flächen, ja, und liegen jetzt irgendwo
528 so zwischen 10% und 15%, die wir noch auf Reserve haben.

529 **I:** Ok. Sehen sie sich als Gemeinde als Entlastungsstandort der Ballungsräume von Wien,
530 auch vielleicht von St. Pölten?

531 **IP3:** Nein. Also als Entlastungsraum, wir sehen uns eher als Fluchträume, ja. Speziell aus
532 Wien. Der klassische Zuzügler in den letzten zehn Jahren war eigentlich der junge Akademiker
533 aus dem Westen von Österreich, ja, der ein Studium gemacht hat, Familie gegründet hat und
534 gesagt hat: „Ok, aber mit der Familie möchte ich nicht in einer Stadt leben, sondern ich möchte
535 mit der Familie wieder aufs Land gehen“ und der hat sich der Bahnhof einfach, und das
536 Tullnerfeld gut ergeben, weil doch südlich dann noch der Wiener Wald beginnt, der
537 Naherholungswert relativ gut ist. In den letzten beiden Jahren merken wir wirklich, dass wir
538 massiv Leute aus Wien zu ziehen, die wirklich flüchten. Die sagen in der Stadt wollen sie nicht
539 mehr, sie können nicht mehr, Migrationsthemen, und, und und, ja, wo die gesagt haben, ok
540 jetzt suchen wir uns, zum Teil auch ältere Menschen, in der Pension, die gesagt haben: „Die
541 Pension verbringen wir nicht mehr in Wien. Da suchen wir uns irgendwo, erreichbar gut von
542 Wien, eine Wohnung“, ja, und wollen da leben und nicht mehr irgendwo in einem Bereich von
543 Wien, der halt ja ihren Vorstellungen nicht mehr entspricht. Warum auch immer.

544 **I:** Ok. Ist der Bahnhof Tullnerfeld und der Bau der Hochleistungsstrecke, wie das damals
545 gebaut worden ist, ist das von der Bevölkerung gleich zu Beginn angenommen worden?

546 **IP3:** Nein.

547 **I:** Wie waren die Reaktionen?

548 **IP3:** Das waren, das waren ganz schlimme, schlimme Entwicklungen. Es hat wirklich massive
549 Bürgerprotestbewegungen gegeben. Es hat Demonstrationen gegeben. Es hat Figuren am
550 Straßenrand, die den Landeshauptmann dargestellt haben, und, und, und. Es war definitiv
551 nicht so, dass das auf Gegenliebe gestoßen ist, ja. Hat aber den Vorteil gehabt, dass die ÖBB
552 und die Projektanten das ganze sehr ernst genommen haben und natürlich dementsprechend
553 gut, gut geplant haben und deswegen sind auch gewisse Teile im Tullnerfeld quasi unter der
554 Erde und deswegen nur nicht sichtbar zu machen. Man hat sich wirklich bemüht seitens der
555 ÖBB, die Anrainer bestmöglich anzugehen und da war es auch nicht verkehrt, dass man so
556 Protestbewegungen gehabt hat, weil man dann auch Ansprechpartner hatte. Es waren
557 Bürgerinitiativen, da hat es Ansprechpartner gegeben. Und da haben die, die Themen mit den
558 Projektanten reden können, ja.

559 **I:** Das heißt, das Projekt ist im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit eigentlich relativ gut unterstützt
560 worden?

561 **IP3:** Ja, aber es war so, dass der Protest sehr stark war in der Bevölkerung, ja. Die
562 Betriebsgrundsitzer teilweise damit gefangen, dass sie eine dementsprechend hohe Ablöse

563 bekommen haben, ja. Das ist damals abgelöst worden, glaube zwischen 17€ und 20€ der
564 Quadratmeter Ackerland, ja. Wir haben uns damals bewegt zu einer Zeit bei 3,4,5€ maximal
565 Ackerland, ja. Es wurde den Bauern das 4-fache zahlt, 5-fache oft, ja, und deswegen sind die
566 dann auch anders damit umgegangen als wie, wenn sie weniger bekommen hätten, ich sage
567 es ganz vorsichtig.

568 **I:** Ok. Verstehe. Dankeschön. Dann hätte ich noch eine Frage zum Themenblock 1, und zwar:
569 Sind Sie der Meinung, dass eine Anbindung an den schienengebundenen
570 Hochgeschwindigkeitsverkehr und einer damit verbundenen besseren Erreichbarkeit die
571 Wohnstandortwahl von Menschen beeinflusst werden kann? Lässt sich dies irgendwie in Ihrer
572 Gemeinde erkennen?

573 **IP3:** Zu 100%. Die Menschen, die anrufen und um Bauplätze fragen, um Wohnungen fragen,
574 um alte Häuser fragen, sagen immer sie wollen ins Tullnerfeld wegen der Anbindung, ja. Sie
575 kennen die Zeiten wie lang man vom Tullnerfeld in den, jetzt sag ich es ganz überspitzt, in den
576 ersten Bezirk braucht, selbst wenn die U-Bahn schlecht kommt, ja, braucht man keine 30
577 Minuten und man ist mitten in Wien, ja, und das ist einfach unschlagbar. Menschen brauchen
578 innerhalb von Wien von einem Bezirk zum anderen länger als wie, wenn sie vom Tullnerfeld
579 zur Arbeit fahren.

580 **I:** Ok. Das bringt mich eigentlich eh gleich zu dem Themenblock 2. Und zwar: Wer sind die
581 Personen, die zugewandert sind? Wenn man kurz versucht diese zu charakterisieren, sind das
582 vor allem Personen aus den umliegenden Ballungsräumen, die jetzt von einem Leben im
583 Grünen oder von einem Leben am Land profitieren oder sind das auch Pendler:innen, die sich
584 eben gerade aufgrund dieser Anbindung an den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Ihrer
585 Gemeinde angesiedelt haben. Kann man dadurch sagen, dass die Gemeinde vielleicht zu
586 einer reinen Wohn- und Schlafgemeinde geworden ist?

587 **IP3:** Also prinzipiell ist es so, das weiß ich auch ziemlich gut, also das sind schon die Pendler
588 oder die Menschen, die ins Grüne wollen und die schnell zur Arbeit wollen, ja. Wir haben im
589 Jahr 2015/2016 eine Erhebung gemacht, wo pendeln unsere Menschen aus Judenu-
590 Baumgarten hin. Das ist im ganzen Tullnerfeld passiert, in allen Gemeinden und wir waren die
591 einzige Gemeinde, wo mehr Menschen nach Tulln pendeln als nach Wien in die Arbeit.

592 **I:** Ok.

593 **IP3:** Und ich glaube, das hat sich mittlerweile verändert. Also da ist es definitiv so, dass wirklich
594 viele nach Wien pendeln. Und deswegen auch hier sich versuchen, einen Lebensraum zu
595 schaffen, zu sichern, um eben da im Grünen zu leben. Das trifft beides zu.

596 **I:** Ok.

597 **IP3:** Sowohl die gute Verbindung als auch der Wunsch nach dem, nach dem Häuschen oder
598 nach der Wohnung im Grünen.

599 **I:** Sprich, dass man kann das jetzt nicht so betrachten, dass es eher eine Schlafgemeinde
600 geworden ist?

601 **IP3:** Nein. Nein, überhaupt nicht. Da bin ich überzeugt.

602 **I:** Arbeiten die Zugewanderten auch in der Region Tullnerfeld, um so zu einer wirtschaftlichen
603 Entwicklung beizutragen?

604 **IP3:** Natürlich. Mit Tulln sind zwei Dinge, die einher gehen. Das eine ist, es entstehen in Tulln
605 gerade mit der TU, mit der BOKU wesentlich interessante Jobs, Forschungszentren,
606 Universitäten, ja, die auf der anderen Seite Menschen mit einem höheren Bildungsgrad
607 brauchen, ja, und dieser höhere Bildungsgrad ist wieder die Voraussetzung, dass die
608 Menschen das Einkommen haben, dass sie sich das Tullnerfeld noch leisten können. Ich habe
609 vorhin gesagt 450€ am Quadratmeter, das kann sich ein junger Mensch, ein Normalverdiener
610 nicht leisten. Da müssen beide mindestens Akademiker sein, damit sie sich den Grund hier
611 leisten können und dann auch noch Haus bauen. In die Richtung geht es zurzeit.

612 **I:** Und die Zugewanderten, sind diese auch im Gemeindeleben integriert? Sind die bei
613 Vereinen?

614 **IP3:** Ja. Also es gibt, es kommt auf die Menschen an. Es gibt Menschen, die kommen am
615 Abend nach Hause und sperren die Haustüre auf und zu, die sieht man das ganze Jahr nicht.
616 Dann gibt es welche, die sind schon beim dritten Verein innerhalb vom ersten Jahr, wo sie da
617 leben, ja. Des kommt wirklich auf die Persönlichkeit darauf an. Das würde ich nicht
618 generalisieren auf irgendeine Gruppe, weil es einfach, das ist eine persönliche Entscheidung,
619 ob ich zu einem Verein gehe oder ob ich eher mein Biedermeier Dasein friste, das kann man
620 einfach nicht sagen, ja.

621 **I:** Ok. Gut, Dankeschön. Dann wären wir auch schon beim Themenblock 3, beim letzten
622 Themenblock, indem es um die Beurteilung und Bewertung der Wohnsiedlungsentwicklung in
623 der Gemeinde geht. Und zwar: ist aufgrund der Anbindung an die Hochleistungsstrecke durch
624 den Bahnhof Tullnerfeld eine verstärkte Siedlungsentwicklung in der Gemeinde zu erkennen?
625 Vor allem insbesondere der Wohnsiedlungsentwicklung?

626 **IP3:** Also zum Erkennen ist es, ja, es wäre auch mehr möglich, wenn die Verantwortlichen
627 mehr zulassen würden, ja. Also wir steigen bewusst bei der Baulandsituation massiv auf die
628 Bremse, ja, wir haben Siedlungsgrenzen eingezogen, um das eben hinten anzuhalten. Wir
629 wollen nicht „auf Teufel komm raus“ wachsen, ja. Wo diese Entwicklungen hinführen, sieht

630 man eh in der Nachbargemeinde Pixendorf, wo wirklich massiv gebaut worden ist und das ist
631 keine gesunde Entwicklung, wenn das so schnell geht und so viel.

632 **I:** Das heißt sind Zuzüge in die Gemeinde erfolgt seitdem die Strecke und der Bahnhof seit
633 2012 in Betrieb sind?

634 **IP3:** Natürlich sind Zuzüge erfolgt, natürlich, ja, ja, aber nicht so massiv wie in der
635 Nachbargemeinde.

636 **I:** Ok.

637 **IP3:** Wie gesagt, 10%, ich habe es Ihnen eh vorhin gesagt, auf die zehn Jahre.

638 **I:** Ok. Dann noch zu den letzten zwei Fragen, und zwar: Wo haben sich die Zugewanderten
639 niedergelassen? Wo fand die Entwicklung in der Gemeinde statt, wenn man jetzt Richtung
640 dem Grundsatz denkt Innenentwicklung vor Außenentwicklung?

641 **IP3:** Innen. Bei uns innen, definitiv innen.

642 **I:** Ok. Gut dann noch als letzte Frage: Wie sehr beeinflusst der Bahnhof Tullnerfeld die
643 Wohnsiedlungsentwicklung in der Gemeinde Judenau-Baumgarten?

644 **IP3:** Er erhöht den Druck auf Baulandwohngebiet. Er erhöht das Interesse an, an Investoren,
645 an, an Projektbetreibern, ja. Es ist einfach so ganz dings zu sagen – es ist einfach sexy
646 geworden im Bezirk Tulln oder im Tullnerfeld sich anzusiedeln aufgrund der Situation.

647 **I:** Mich würde noch interessieren, gibt es seitens der Gemeinde ein bestimmtes Verfahren
648 beziehungsweise Regelwerk, wie man vorgeht, wenn es um einen Baugrunderwerb geht?

649 **IP3:** Prinzipiell ist es so, dass wir in der letzten Zeit nur noch dann gewidmet haben, wenn das
650 Grundstück im Besitz der Gemeinde war. Das heißt, die, die Grundbesitzer müssen, wenn sie
651 den Wunsch haben, eh mit uns sprechen, ja, und dann schauen wir, dass wir das so regeln,
652 dass auch ein Teil dieses neu gewidmeten Baulandes, das waren in den letzten Jahren
653 wirklich, in den letzten Jahre sechs Bauplätze genau, und jetzt kommen noch einmal zehn.
654 Die bekommen dann ein, zwei Bauplätze, für die Kinder, die sie haben und der Rest wird über
655 die Gemeinde abgegeben, ja. Weil wir sonst den Grundpreis nicht in den Griff bekommen, ja.
656 Wenn wir es als Gemeindeamt kaufen und zu viel zahlen, und dann können wir das nicht in
657 den Griff bekommen, da haben wir den letzten um 165€ verkauft. Wenn wir das über den freien
658 Markt gespielt hätten, sind wir bei den 450€ und das ist dann für unsere eigenen Kinder nicht
659 mehr leistbar, ja. Das ist eine Entwicklung die fürchterlich ist und uns absolut nicht gefällt, ja.
660 Das versuchen wir eben mit Vertragswidmung das so in den Griff zu bekommen.

661 **I:** Ok, und wenn man jetzt zwei Personen gegenüberstellt, die Interesse an einem Bauplatz
662 hätten: Person A ist eine Gemeindegängerin, sprich die hat Familie in der Gemeinde und ein
663 Auswertiger (Person B)?

664 **IP3:** A.

665 **I:** Ok.

666 **IP3:** A. Nachdem diese Grundstücke der Gemeinderat vergibt, ja, ist das einfach so, dass das
667 auch ein Kriterium ist. Wie weit hat derjenige Bezug zur Gemeinde? Wie weit bringt der sich
668 schon ein in das Gemeindeleben? Also das ist dann auch sicher mitentscheidend.

669 **I:** Ok. Super. Ja vielen Dank.

670 **IP3:** Gerne.

671 **I:** Dann wären auch schon am Ende des Leitfadens. Dann würde ich die Aufnahme beenden.

D. Datengrundlage

D.1. Altersverteilung in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001					2011				
	unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+	unter 15	15 – 29	30 – 49	50 – 64	65+
Atzenbrugg	459	421	830	414	373	332	526	753	554	435
Judenau-Baumgarten	436	402	687	335	215	368	368	672	435	306
Königstetten	365	323	644	301	255	296	331	619	423	313
Langenrohr	364	415	651	325	219	400	413	735	472	279
Michelhausen	463	471	812	421	357	387	479	772	518	453
Muckendorf-Wipfing	164	119	327	218	152	176	208	399	293	239
Sieghartskirchen	1290	1046	2175	1286	877	966	1264	2189	1438	1272
Tulbing	409	368	786	606	365	385	454	858	617	582
Tulln an der Donau	2258	2454	4418	2425	2036	2171	2869	4543	2981	2605
Würmla	217	229	372	232	208	171	248	343	268	239
Zeiselmauer-Wolfpassing	327	297	615	431	296	357	339	697	444	429
Zwentendorf an der Donau	634	718	1164	622	577	611	694	1171	829	650

Tabelle 55: Wohnbevölkerung nach Altersklassen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001 und 2011 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023c, d; eigene Erstellung 2023)

D.2. Anzahl Privathaushalte in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001	2011	2021
	Privathaushalt	Privathaushalt	Privathaushalt
Atzenbrugg	905	1042	1326
Judenau-Baumgarten	745	828	960
Königstetten	749	828	1067
Langenrohr	762	898	1038
Michelhausen	880	985	1560
Muckendorf-Wipfing	417	595	781
Sieghartskirchen	2564	2900	3304
Tulbing	1042	1236	1406
Tulln an der Donau	5826	6765	7701
Würmla	448	508	656
Zeiselmauer-Wolfpassing	819	963	1021
Zwentendorf an der Donau	1460	1618	1792

Tabelle 56: Anzahl Privathaushalt in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023e, f; eigene Erstellung 2023)

D.3. Größe der Privathaushalte in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001				2011				2021			
	1 P.	2 P.	3 - 5 P.	6 und mehr P.	1 P.	2 P.	3 - 5 P.	6 und mehr P.	1 P.	2 P.	3 - 5 P.	6 und mehr P.
Atzenbrugg	200	246	435	24	271	332	414	25	388	435	468	35
Judenau-Baumgarten	171	209	336	29	196	272	339	21	250	340	358	12
Königstetten	216	196	321	16	252	264	293	19	315	349	388	15
Langenrohr	205	199	340	18	235	265	373	25	308	356	351	23
Michelhausen	192	240	404	44	262	271	419	33	459	501	564	36
Muckendorf-Wipfing	124	133	157	3	197	208	184	6	263	288	221	9
Sieghartskirchen	646	801	1039	78	837	927	1063	73	1005	1149	1073	77
Tulbing	273	364	382	23	358	424	434	20	461	492	426	27
Tulln an der Donau	1977	1794	1979	76	2468	2150	2044	103	3063	2437	2097	104
Würmla	106	117	203	22	144	155	199	10	199	216	225	16
Zeiselmauer-Wolfpassing	251	251	297	20	297	318	325	23	361	337	306	17
Zwentendorf an der Donau	410	397	622	31	475	504	607	32	567	605	579	41

Tabelle 57: Größe der Privathaushalte in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023g, h; eigene Erstellung 2023)

D.4. Anzahl Einfamilienhaushalte, Zwei- oder Mehrfamilien und Nichthaushalte in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001			2011			2021		
	Einfamilien- haushalte	Zwei- /Mehrfamilienhaushalte	Nichtfamilien- haushalte	Einfamilien- haushalte	Zwei- /Mehrfamilienhaushalte	Nichtfamilien- haushalte	Einfamilien- haushalte	Zwei- /Mehrfamilienhaushalte	Nichtfamilien- haushalte
Atzenbrugg	664	27	214	718	29	295	868	41	417
Judenau-Baumgarten	544	15	186	596	17	215	682	13	265
Königstetten	514	9	226	552	10	266	727	13	327
Langenrohr	543	10	209	633	18	247	683	33	322
Michelhausen	634	37	209	663	45	277	1036	43	481
Muckendorf-Wipfing	282	7	128	388	2	205	501	5	275
Sieghartskirchen	1803	54	707	1932	76	892	2156	85	1063
Tulbing	739	15	288	847	12	377	895	27	484
Tulln an der Donau	3673	49	2104	4094	87	2584	4394	104	3203
Würmla	319	19	110	349	10	149	426	18	212
Zeiselmauer-Wolfpassing	535	16	268	640	13	310	630	11	380
Zwentendorf an der Donau	995	35	430	1080	27	511	1162	32	598

Tabelle 58: Anzahl Einfamilienhaushalte, Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte und Nichthaushalte in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023i, j; eigene Erstellung 2023)

D.5. Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt) in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001	2011	2021
Atzenbrugg	-	2,5	2,4
Judenau-Baumgarten	-	2,57	2,41
Königstetten	-	2,38	2,37
Langenrohr	-	2,56	2,38
Michelhausen	-	2,63	2,41
Muckendorf-Wipfing	-	2,21	2,17
Sieghartskirchen	-	2,45	2,35
Tulbing	-	2,34	2,24
Tulln an der Donau	-	2,2	2,11
Würmla	-	2,5	2,4
Zeiselmauer-Wolfpassing	-	2,35	2,21
Zwentendorf an der Donau	-	2,43	2,32

Tabelle 59: Durchschnittliche Haushaltsgröße (Personen/Haushalt) in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATatlas 2023; eigene Erstellung 2023)

D.6. Wanderungsbewegungen in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2002			2012		
	Zuzüge	Wegzüge	Saldo	Zuzüge	Wegzüge	Saldo
Atzenbrugg	106	88	18	182	102	80
Judenau-Baumgarten	125	156	-31	148	146	2
Königstetten	77		77	174	131	43
Langenrohr	124	91	33	119	111	8
Michelhausen	101	97	4	119	111	8
Muckendorf-Wipfing	76	43	33	72	60	12
Sieghartskirchen	371	345	26	408	407	1
Tulbing	135	93	42	126	119	7
Tulln an der Donau	942	632	310	1035	716	319
Würmla	38	46	-8	64	53	11
Zeiselmauer-Wolfpassing	88	82	6	99	111	-12
Zwentendorf an der Donau	130	144	-14	203	207	-4

Tabelle 60: Wanderungsbewegungen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2002 und 2012 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023f, g, h; eigene Erstellung 2023)

D.7. Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001		2011		2021	
	Erwerbstätig	Arbeitslos	Erwerbstätig	Arbeitslos	Erwerbstätig	Arbeitslos
Atzenbrugg	1190	50	1409	45	1705	48
Judenau-Baumgarten	1033	51	1073	32	1239	40
Königstetten	925	33	1007	39	1321	44
Langenrohr	1044	44	1222	43	1336	50
Michelhausen	1231	37	1355	43	2079	73
Muckendorf-Wipfing	461	21	681	18	903	21
Sieghartskirchen	3219	152	3654	126	4054	148
Tulbing	1165	32	1432	62	1591	39
Tulln an der Donau	6654	396	7629	360	8601	385
Wümla	590	24	654	29	798	27
Zeiselmauer-Wolfpassing	952	28	1079	41	1104	43
Zwentendorf an der Donau	1768	109	1963	105	2101	99

Tabelle 61: Erwerbsstatus der Bevölkerung in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023n, o; eigene Erstellung 2023)

D.8. Erwerbspersonen/Nicht-Erwerbspersonen in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001		2011		2021	
	Erwerbspersonen	Nicht-Erwerbspersonen	Erwerbspersonen	Nicht-Erwerbspersonen	Erwerbspersonen	Nicht-Erwerbspersonen
Atzenbrugg	1240	1257	1454	1146	1753	1430
Judenau-Baumgarten	1084	991	1105	1044	1279	1049
Königstetten	958	930	1046	936	1365	1172
Langenrohr	1088	886	1265	1034	1386	1089
Michelhausen	1268	1256	1398	1211	2152	1693
Muckendorf-Wipfing	482	498	699	616	924	768
Sieghartskirchen	3371	3303	3780	3349	4202	3549
Tulbing	1197	1337	1494	1402	1630	1525
Tulln an der Donau	7050	6541	7989	7180	8986	7617
Wümla	614	644	683	586	825	748
Zeiselmauer-Wolfpassing	980	986	1120	1146	1147	1111
Zwentendorf an der Donau	1877	1838	2068	1887	2200	1974

Tabelle 62: Erwerbspersonen/Nicht-Erwerbspersonen in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023p, q; eigene Erstellung 2023)

D.9. Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit

Gemeinde	2001			2011			2021		
	Primärer Sektor	Sekundärer Sektor	Tertiärer Sektor	Primärer Sektor	Sekundärer Sektor	Tertiärer Sektor	Primärer Sektor	Sekundärer Sektor	Tertiärer Sektor
Atzenbrugg	116	373	747	97	405	943	62	460	1225
Judenau-Baumgarten	109	279	693	97	226	774	85	212	976
Königstetten	22	231	701	23	177	834	26	197	1135
Langenrohr	86	284	713	89	264	900	54	295	1033
Michelhausen	132	418	714	100	400	889	86	476	1580
Muckendorf-Wipfing	19	89	373	12	93	585	7	114	801
Sieghartskirchen	172	973	2215	143	880	2727	98	835	3250
Tulbing	31	285	878	32	267	1186	17	271	1336
Tulln an der Donau	178	1589	5227	145	1410	6376	124	1427	7389
Würmla	71	180	359	57	190	431	35	210	577
Zeiselmauer-Wolfpassing	19	175	784	24	169	919	15	171	956
Zwentendorf an der Donau	78	704	1083	69	614	1368	56	620	1514

Tabelle 63: Erwerbspersonen nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023r, s; eigene Erstellung 2023)

D.10. Pendelbewegungen in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001				2011				2021			
	Erwerbstätige		Schüler:innen/ Studierende		Erwerbstätige		Schüler:innen/ Studierende		Erwerbstätige		Schüler:innen Studierende	
	Auspendler	Einpendler	Auspendler	Einpendler	Auspendler	Einpendler	Auspendler	Einpendler	Auspendler	Einpendler	Auspendler	Einpendler
Atzenbrugg	805	388	162	154	1033	507	153	182	1289	605	156	-
Judenau-Baumgarten	824	135	194	11	851	224	229	16	966	517	211	-
Königstetten	733	147	224	1	821	123	198	3	1101	186	232	-
Langenrohr	819	454	216	2	950	688	235	3	1064	754	231	-
Michelhausen	806	509	256	0	950	757	245	4	1614	994	279	-
Muckendorf-Wipfing	410	26	150	0	589	25	143	0	766	44	186	-
Sieghartskirchen	2330	561	478	85	2681	708	516	79	3004	1009	478	-
Tulbing	965	153	267	2	1169	148	243	2	1293	204	276	-
Tulln an der Donau	3092	6333	406	2094	4465	7959	504	1815	5283	9434	474	-
Würmla	389	118	128	1	475	121	108	0	638	168	109	-
Zeiselmauer-Wolfpassing	812	200	189	44	928	300	238	46	955	243	234	-
Zwentendorf an der Donau	1241	506	223	3	1410	718	191	4	1530	859	201	-

Tabelle 64: Aus-/Einpendler:innen - Erwerbstätige und Schüler:innen/Studierende in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: STATEcube 2023v, Statistik Austria 2001a, Statistik Austria 2011; eigene Erstellung 2023)

D.11. Grundstückspreisübersicht in der Region Tullnerfeld

Gemeinde	2001		2011		2021	
	von	bis	von	bis	von	bis
Atzenbrugg	66€/m ²	88€/m ²	52€/m ²	54€/m ²	90€/m ²	160€/m ²
Judenau-Baumgarten	65€/m ²	80€/m ²	80€/m ²	100€/m ²	165€/m ²	350€/m ²
Königstetten	95€/m ²	117€/m ²	120€/m ²	140€/m ²	150€/m ²	245€/m ²
Langenrohr	65€/m ²	75€/m ²	58€/m ²	84€/m ²	120€/m ²	200€/m ²
Michelhausen	45€/m ²	60€/m ²	85€/m ²	95€/m ²	140€/m ²	200€/m ²
Muckendorf-Wipfing	110€/m ²	124€/m ²	110€/m ²	120€/m ²	150€/m ²	190€/m ²
Sieghartskirchen	102€/m ²	146€/m ²	80€/m ²	120€/m ²	150€/m ²	250€/m ²
Tulbing	95€/m ²	117€/m ²	90€/m ²	250€/m ²	170€/m ²	220€/m ²
Tulln an der Donau	139€/m ²	175€/m ²	135€/m ²	200€/m ²	300€/m ²	430€/m ²
Würmla	51€/m ²	51€/m ²	33€/m ²	36€/m ²	75€/m ²	180€/m ²
Zeiselmauer-Wolfpassing	117€/m ²	139€/m ²	130€/m ²	150€/m ²	160€/m ²	210€/m ²
Zwentendorf an der Donau	44€/m ²	58€/m ²	49€/m ²	70€/m ²	60€/m ²	110€/m ²

Tabelle 65: Grundstückspreise €/m² Bauland in der Region Tullnerfeld im Jahr 2001, 2011 und 2021 auf Gemeindeebene (Quelle: Wirtschaftsmagazin GEWINN 2001-2021; eigene Erstellung 2023)

D.12. Reisezeitberechnungen – vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Pkw/Bahn (Park & Ride)

Reisezeit mit dem PKW zum Bahnhof ...	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Bahnhof Michelhausen	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Bahnhof Michelhausen	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Bahnhof Michelhausen	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Bahnhof Michelhausen	Gemeindeamt Judenau-Baumgarten	Reisezeit
00:10	06:25	06:35	07:17	00:52	Keine Zugverbindungen				Keine Zugverbindungen				Keine Zugverbindungen			
		07:11	07:52	07:52												
00:08	06:33	06:41	07:17	00:44	Keine Zugverbindungen				Keine Zugverbindungen				Keine Zugverbindungen			
	07:09	07:17	07:52	00:43												
00:05	06:06	06:11	07:17	01:11	Keine Zugverbindungen				12:10	13:47	13:52	01:42	Keine Zugverbindungen			
	06:33	06:38	07:52	01:19												
00:15	06:15	06:30	07:07	00:52	10:09	10:24	10:51	00:42	12:09	12:37	12:52	00:43	15:09	15:37	15:52	00:43
	06:38	06:53	07:36	00:58					13:09	13:37	13:52	00:43	16:09	16:37	16:52	00:43
6-8 Uhr				9-11 Uhr				12-14 Uhr				15-17 Uhr				
00:10	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			
00:08	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			
00:05	06:04	06:09	07:07	01:03	09:12	09:17	10:14	01:02	12:11	13:08	13:13	01:02	15:11	16:08	16:13	01:02
	06:29	06:34	07:29	01:00	09:47	09:47	10:44	00:57	12:41	13:38	13:43	01:02	15:41	16:38	16:43	01:02
	06:42	06:47	07:44	01:02												
00:15	05:51	06:06	06:52	01:01	09:22	09:37	09:49	00:27	12:24	13:24	13:39	01:15	15:24	16:24	16:39	01:15
	06:26	06:41	07:34	01:08												
6-8 Uhr				9-11 Uhr				12-14 Uhr				15-17 Uhr				
00:10	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			
00:08	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			Reisezeit	keine passenden Zugverbindungen			
00:05	06:04	06:09	07:01	00:57	09:12	09:17	10:14	01:02	12:17	13:08	13:13	00:56	15:17	16:08	16:13	00:56
	06:29	06:34	07:23	00:54	09:42	09:47	10:44	01:02	12:47	13:38	13:43	00:56	15:47	16:38	16:43	00:56
	06:42	06:47	07:38	00:56												
00:15	05:51	06:06	06:40	00:49	09:22	09:37	10:26	01:04	12:36	13:24	13:39	01:03	15:36	16:24	16:39	01:03
	06:26	06:41	07:22	00:56												

Tabelle 66: Reisezeitberechnungen - vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld - Verkehrsmittel PKW/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2011, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

D.13. Reisezeitberechnungen – nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Pkw/Bahn (Park & Ride)

		6-8 Uhr				9-11 Uhr				12-14 Uhr				15-17 Uhr			
Reisezeit mit dem PKW zum Bahnhof Tullnerfeld		Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Bahnhof Tullnerfeld	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Bahnhof Tullnerfeld	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Bahnhof Tullnerfeld	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Bahnhof Tullnerfeld	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit
00:07	06:01	06:08	06:22	00:21	09:09	09:16	09:28	00:19	12:06	12:19	12:26	00:20	15:06	15:19	15:26	00:20	
	06:09	06:16	06:28	00:19	09:33	09:40	09:44	00:11	12:12	13:11	13:18	01:06	15:12	16:11	16:18	01:06	
	06:10	06:17	07:04	00:54	09:41	09:48	10:44	01:03	12:32	12:43	12:50	00:18	15:32	15:43	15:50	00:18	
	06:33	06:40	06:54	00:21	10:09	10:16	10:18	00:09	13:06	13:19	13:26	00:20	16:06	16:19	16:26	00:20	
	06:41	06:48	07:44	01:03	10:33	10:40	10:44	00:11	13:32	13:43	13:50	00:18					
	07:03	07:10	07:24	00:21													
	07:09	07:16	07:28	00:19													
00:17	05:51	06:08	06:22	00:31	08:59	09:16	09:28	00:29	12:06	12:19	12:36	00:30	15:06	15:19	15:36	00:30	
	05:59	06:16	06:28	00:29	09:23	09:40	09:44	00:21	12:12	13:11	13:28	01:16	15:12	16:11	16:28	01:16	
	06:00	06:17	07:04	01:04	09:31	09:48	10:44	01:13	12:32	12:43	13:00	00:28	15:32	15:43	16:00	00:28	
	06:23	06:40	06:54	00:31	09:59	10:16	10:18	00:19	13:06	13:19	13:36	00:30	16:06	16:19	16:36	00:30	
	06:31	06:48	07:44	01:13	10:23	10:40	10:44	00:21	13:32	13:43	14:00	00:28					
	06:53	07:10	07:24	00:31													
	06:59	07:16	07:28	00:29													
00:13	05:55	06:08	06:22	00:27	09:03	09:16	09:28	00:25	12:06	12:19	12:32	00:26	15:06	15:19	15:32	00:26	
	06:03	06:16	06:28	00:25	09:27	09:40	09:44	00:17	12:12	13:11	13:24	01:12	15:12	16:11	16:24	01:12	
	06:04	06:17	07:04	01:00	09:35	09:48	10:44	01:09	12:32	12:43	12:56	00:24	15:32	15:43	15:56	00:24	
	06:27	06:40	06:54	00:27	10:03	10:16	10:18	00:15	13:06	13:19	13:32	00:26	16:06	16:19	16:32	00:26	
	06:35	06:48	07:44	01:09	10:27	10:40	10:44	00:17	13:32	13:43	13:56	00:24					
	06:57	07:10	07:24	00:27													
	07:03	07:16	07:28	00:25													
00:09	05:59	06:08	06:22	00:23	09:07	09:16	09:28	00:21	12:06	12:19	12:28	00:22	15:06	15:19	15:28	00:22	
	06:07	06:16	06:28	00:21	09:31	09:40	09:44	00:13	12:12	13:11	13:20	01:08	15:12	16:11	16:20	01:08	
	06:08	06:17	07:04	00:56	09:39	09:48	10:44	01:05	12:32	12:43	12:52	00:20	15:32	15:43	15:52	00:20	
	06:31	06:40	06:54	00:23	10:07	10:16	10:18	00:11	13:06	13:19	13:28	00:22	16:06	16:19	16:28	00:22	
	06:39	06:48	07:44	01:05	10:31	10:40	10:44	00:13	13:32	13:43	13:52	00:20					
	07:01	07:10	07:24	00:23													
	07:07	07:16	07:28	00:21													
		6-8 Uhr				9-11 Uhr				12-14 Uhr				15-17 Uhr			
00:07	06:22	06:29	09:20	06:45	00:23	09:13	09:20	09:58	00:45	12:02	12:14	12:21	00:19	15:02	15:14	15:21	00:19
	06:38	06:45	06:58	00:20	09:38	09:45	09:58	00:20	12:11	12:39	12:46	00:35	15:11	15:39	15:46	00:35	
	06:52	06:59	07:15	00:23	10:13	10:20	10:48	00:35	13:02	13:14	13:21	00:19	16:02	16:14	16:21	00:19	
	07:22	07:29	07:45	00:23	10:38	10:45	10:58	00:20	13:11	13:38	13:45	00:34	16:11	16:39	16:46	00:35	
	07:38	07:45	07:58	00:20													
00:17	06:12	06:29	09:20	06:45	00:33	09:03	09:20	09:58	00:55	12:02	12:14	12:31	00:29	15:02	15:14	15:31	00:29
	06:28	06:45	06:58	00:30	09:28	09:45	09:58	00:30	12:11	12:39	12:56	00:45	15:11	15:39	15:56	00:45	
	06:42	06:59	07:15	00:33	10:03	10:20	10:48	00:45	13:02	13:14	13:31	00:29	16:02	16:14	16:31	00:29	
	07:12	07:29	07:45	00:33	10:28	10:45	10:58	00:30	13:11	13:38	13:55	00:44	16:11	16:39	16:56	00:45	
	07:28	07:45	07:58	00:30													
00:13	06:16	06:29	09:20	06:45	00:29	09:07	09:20	09:58	00:51	12:02	12:14	12:27	00:25	15:02	15:14	15:27	00:25
	06:32	06:45	06:58	00:26	09:32	09:45	09:58	00:26	12:11	12:39	12:52	00:41	15:11	15:39	15:52	00:41	
	06:46	06:59	07:15	00:29	10:07	10:20	10:48	00:41	13:02	13:14	13:27	00:25	16:02	16:14	16:27	00:25	
	07:16	07:29	07:45	00:29	10:32	10:45	10:58	00:26	13:11	13:38	13:51	00:40	16:11	16:39	16:52	00:41	
	07:32	07:45	07:58	00:26													
00:09	06:20	06:29	09:20	06:45	00:25	09:11	09:20	09:58	00:47	12:02	12:14	12:23	00:21	15:02	15:14	15:23	00:21
	06:36	06:45	06:58	00:22	09:36	09:45	09:58	00:22	12:11	12:39	12:48	00:37	15:11	15:39	15:48	00:37	
	06:50	06:59	07:15	00:25	10:11	10:20	10:48	00:37	13:02	13:14	13:23	00:21	16:02	16:14	16:23	00:21	
	07:20	07:29	07:45	00:25	10:36	10:45	10:58	00:22	13:11	13:38	13:47	00:36	16:11	16:39	16:48	00:37	
	07:36	07:45	07:58	00:22													
		6-8 Uhr				9-11 Uhr				12-14 Uhr				15-17 Uhr			
00:07	06:13	06:20	09:20	06:42	00:29	09:13	09:20	09:42	00:29	12:18	12:39	12:46	00:28	15:18	15:39	15:46	00:28
	06:43	06:50	07:12	00:29	10:13	10:20	10:42	00:29	12:22	13:14	13:21	00:59	15:48	16:07	16:14	00:26	
	07:13	07:20	07:42	00:29					13:18	13:39	13:46	00:28	16:18	16:39	16:46	00:28	
00:17	06:03	06:20	09:20	06:42	00:39	09:03	09:20	09:42	00:39	12:18	12:39	12:56	00:38	15:18	15:39	15:56	00:38
	06:33	06:50	07:12	00:39	10:03	10:20	10:42	00:39	12:22	13:14	13:31	01:09	15:48	16:07	16:24	00:36	
	07:03	07:20	07:42	00:39					13:18	13:39	13:56	00:38	16:18	16:39	16:56	00:38	
00:13	06:07	06:20	09:20	06:42	00:35	09:07	09:20	09:42	00:35	12:18	12:39	12:52	00:34	15:18	15:39	15:52	00:34
	06:37	06:50	07:12	00:35	10:07	10:20	10:42	00:35	12:22	13:14	13:27	01:05	15:48	16:07	16:20	00:32	
	07:07	07:20	07:42	00:35					13:18	13:39	13:52	00:34	16:18	16:39	16:52	00:34	
00:09	06:11	06:20	09:20	06:42	00:31	09:11	09:20	09:42	00:31	12:18	12:39	12:48	00:30	15:18	15:39	15:48	00:30
	06:41	06:50	07:12	00:31	10:11	10:20	10:42	00:31	12:22	13:14	13:23	01:01	15:48	16:07	16:16	00:28	
	07:11	07:20	07:42	00:31					13:18	13:39	13:48	00:30	16:18	16:39	16:48	00:30	

Tabelle 67: Reisezeitberechnungen - nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld - Verkehrsmittel PKW/Bahn (Park & Ride) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023; eigene Erstellung 2023)

D.14. Reisezeitberechnungen – nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr)

6-8 Uhr			9-11 Uhr			12-14 Uhr			15-17 Uhr		
Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit
06:55	07:54	00:59	09:55	10:54	00:59	12:32	13:01	00:29	15:06	16:04	00:58
Gemeindeamt Zwentendorf	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Zwentendorf	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf	Reisezeit
06:08	06:54	00:46	09:22	10:44	01:22	12:06	13:11	01:05	15:42	16:54	01:12
06:14	07:04	00:50									
06:14	07:09	00:55									
06:53	07:54	01:01									
Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Königstetten	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	Reisezeit
06:19	07:14	00:55	09:15	10:18	01:03	12:16	13:06	00:50	15:16	16:06	00:50
06:49	07:44	00:55	09:53	10:44	00:51	12:42	13:36	00:54			
06:54	07:44	00:50									
Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Sieghartskirchen	St. Pölten Hauptbahnhof	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Reisezeit	St. Pölten Hauptbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Reisezeit
06:04	07:09	01:05	09:54	10:44	00:50	12:16	13:00	00:44	15:16	16:00	00:44
06:19	07:14	00:55	09:58	10:44	00:46	12:42	13:22	00:40	15:42	16:22	00:40
06:25	07:25	01:00				13:16	14:00	00:44	16:16	17:00	00:44
06:49	07:44	00:55									
06:50	07:55	01:05									
6-8 Uhr			9-11 Uhr			12-14 Uhr			15-17 Uhr		
Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Wien Meidling	Reisezeit	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Wien Meidling	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit
Keine Verbindung möglich			08:55	10:13	01:18	12:06	13:29	01:23	Keine Verbindungen möglich		
Gemeindeamt Zwentendorf	Wien Meidling	Reisezeit	Gemeindeamt Zwentendorf	Wien Meidling	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Zwentendorf	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Zwentendorf	Reisezeit
06:08	07:03	00:55	09:22	10:53	01:31	Keine Verbindungen möglich			15:47	16:54	01:07
06:14	07:03	00:49									
Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling	Reisezeit	Gemeindeamt Königstetten	Wien Meidling	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Königstetten	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Königstetten	Reisezeit
06:19	07:03	00:44	09:15	10:13	00:58	12:10	13:35	01:25	15:05	16:12	01:07
06:24	07:38	01:14	09:24	10:49	01:25	12:38	13:56	01:18	15:06	16:12	01:06
06:49	07:50	01:01				12:39	13:56	01:17	15:08	16:26	01:18
06:54	07:50	00:56							15:09	16:26	01:17
									15:36	16:42	01:06
									15:38	17:00	01:22
Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling	Reisezeit	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Meidling	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Reisezeit	Wien Meidling	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Reisezeit
06:19	07:03	00:44	Keine Verbindung möglich			12:47	13:22	00:35	15:47	16:22	00:35
06:25	07:23	00:58							15:48	17:00	01:12
06:49	07:50	01:01									
06:50	07:53	01:03									
6-8 Uhr			9-11 Uhr			12-14 Uhr			15-17 Uhr		
Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Judenu-Baumgarten	Reisezeit
Keine Verbindung möglich			Keine Verbindung möglich			12:08	13:01	00:53	Keine Verbindungen möglich		
Gemeindeamt Zwentendorf	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Zwentendorf	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Zwentendorf	Reisezeit
06:08	07:11	01:03	09:22	10:38	01:16	Keine Verbindungen möglich			15:38	16:54	01:16
06:14	07:11	00:57									
06:14	07:12	00:58									
Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Königstetten	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Königstetten	Reisezeit
06:03	07:05	01:02	09:15	10:10	00:55	12:00	12:57	00:57	15:00	15:52	00:52
06:15	07:10	00:55	09:24	10:34	01:10	12:08	13:06	00:58	15:08	16:06	00:58
06:19	07:11	00:52	09:53	10:52	00:59	12:12	13:12	01:00	15:19	16:12	00:53
06:19	07:12	00:53				12:24	13:35	01:11	15:23	16:26	01:03
06:24	07:24	01:00				12:52	13:56	01:04	15:44	16:42	00:58
06:49	07:52	01:03							15:53	17:00	01:07
06:54	07:52	00:58									
Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Wien Westbahnhof	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Reisezeit	Wien Westbahnhof	Gemeindeamt Sieghartskirchen	Reisezeit
06:25	07:08	00:43	09:54	10:52	00:58	12:08	13:00	00:52	15:08	16:00	00:52
06:50	07:38	00:48	09:58	10:52	00:54	12:38	13:22	00:44	15:38	16:22	00:44
						12:52	13:39	00:47	15:52	16:39	00:47
						13:08	14:00	00:52	16:08	17:00	00:52

BUSUMSTEIGEKNOTEN BAHNHOF TULLNERFELD, BUSUMSTEIGEKNOTEN BAHNHOF TULLN/DONAU; BUSUMSTEIGEKNOTEN NICHT AM BAHNHOF TULLNERFELD (Z.B. ANDERER BAHNHOF; ANDERE BUSHALTESTELLE)

Tabelle 68: Reisezeitberechnungen – nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und dem Bahnhof Tullnerfeld – Verkehrsmittel Bus/Bahn (Öffentlicher Verkehr) (Quelle: Google Maps 2023, ÖBB-Personenverkehr AG 2023, ÖBB-Scotty 2023, VOR 2023d; eigene Erstellung 2023)