Kordonerhebung Wien

in den Jahren 2008 bis 2010

EINLEITUNG

Die vorliegende Publikation fasst die Ergebnisse der in den Jahren 2008 bis 2010 durchgeführten Kordonerhebung Wien zusammen. Sie gibt einen Überblick über das Verkehrsaufkommen an der Wiener Stadtgrenze. Die Kordonerhebung Wien wurde von den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland gemeinsam im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost beauftragt und die Feldarbeit durch die Verkehrsverbund Ost-Region GmbH abgewickelt. In Form einer Verkehrszählung und einer Befragung der VerkehrsteilnehmerInnen wurde der die Wiener Stadtgrenze (Kordon) querende Personenverkehr im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) erhoben.

Die Erhebungsergebnisse liefern wesentliche Informationen über die Verkehrsmengen sowie über wichtige Wegmerkmale, wie zum Beispiel Ausgangs- und Zielorte, Fahrtzwecke und die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und ermöglichen damit Vergleiche zwischen öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV). Die Ergebnisse sind auch unter http://www.planungsgemeinschaft-ost.at einsehbar.

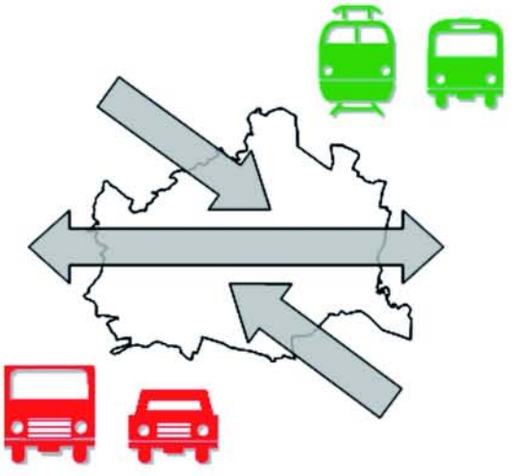
Die Kordonerhebung Wien wurde von der Europäischen Union im Rahmen des Förderprogramms „Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und integrative Stadtentwicklung in Wien 2007-2013“ gefördert.

In der Publikation wurde neben erläuternden Textabschnitten vor allem Wert auf die Darstellung der Ergebnisse in Tabellen, Diagrammen und Übersichtkarten gelegt. Die aus der Kordonerhebung im ÖV und MIV gewonnenen und in der Publikation dargestellten Daten vermitteln ein umfassendes Gesamtbild den nach Wien einströmenden Verkehr betreffend. Die Ergebnisse liefern wichtige Grundlagen zur Beurteilung und Evaluierung von Konzepten und Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur sowie zum betrieblichen Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Die Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Ost

Kordonerhebung Wien

in den Jahren 2008 bis 2010



DI CHRISTIAN RITTLER
TECHNISCHES BÜRO FÜR
VERKEHRSWESEN UND VERKEHRSWIRTSCHAFT

Mit Europa für Wien

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber:

Planungsgemeinschaft Ost,
vertreten durch die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien

Für den Inhalt verantwortlich:

DI Rittler Christian
Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft
Heinrich-Collin-Straße 60/5
1140 Wien
Tel: +43 1 990 24 33
Fax: +43 1 990 24 33 - 15
E-Mail: tb.rittler@inode.at

Koordination:

DI Alfred Dorner
Roman Rataj
Planungsgemeinschaft Ost
Rockhgasse 6/3
A- 1010 Wien
Tel.: +43(1)533 44 30- 12 bzw. 14
Fax: +43(1)533 44 30- 24
E-Mail: alfred.dorner@wien.gv.at bzw. roman.rataj@wien.gv.at
www.planungsgemeinschaft-ost.at

Datenschutz:

Sämtliche bei der Erstellung dieser Publikation verwendeten Zähl- und Befragungsdaten wurden anonym erhoben und ausgewertet.

Verwendete Kartengrundlagen:

NÖ Bezirks- und Gemeindegrenzen – Amt der NÖ Landregierung, Abteilung Hydrologie und Geoinformation

Wiener Landesgrenze – Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung

Österreichische Karte 1:50 000 (ÖK50) © BEV – Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

ÖV Liniennetz – Verkehrsverbund Ost-Region GmbH

Geo Atlas Raster – GeoMarketing Datenverarbeitungs und Dienstleistungs GmbH

Lektorat:

Mag. Sonja Schorn
Pfeilgasse 2/11
A- 1080 Wien

Druck:

Wograndl Druck GmbH.
Druckweg 1
A - 7210 Mattersburg

Wien, April 2011

INHALTSVERZEICHNIS

1. AUFGABENSTELLUNG und METHODE 1
1.1. Motorisierter Individualverkehr 1
1.1.1. Feldarbeit 1
1.1.2. Datenerfassung und Hochrechnung 4
1.2. Öffentlicher Verkehr 4
1.2.1. Feldarbeit 4
1.2.2. Datenerfassung und Hochrechnung 6
1.3. Stichprobe 6
2. ERGEBNISSE 7
2.1. Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien 7
2.1.1. Verkehrsaufkommen 7
2.1.2. Korridorabgrenzung 10
2.1.3. Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 12
2.1.4. Fahrtzweck 15
2.1.5. Detailergebnisse Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien 19
2.1.5.1. Wegehäufigkeit 19
2.1.5.2. Zu- und Abgangs- bzw. Umsteigesituation im ÖV 21
2.1.5.3. Verkehrsaufteilung nach Geschlecht 25
2.2. Ergebnisse nach Korridoren 26
2.2.1. Korridor St. Pölten 28
2.2.2. Korridor Breitenfurt 36
2.2.3. Korridor Mödling 44
2.2.4. Korridor Bruck a.d. Leitha 52
2.2.5. Korridor Marchegg 60
2.2.6. Korridor Gänserndorf 68
2.2.7. Korridor Mistelbach 76
2.2.8. Korridor Stockerau 84
2.2.9. Korridor Klosterneuburg 92
2.3. Vergleich 1995/96 – 2008/09/10 100
2.4. Verkehrsströme – Hochrangiges Straßennetz 101
2.5. „Donaukordon Wien“ 103
3. ZUSAMMENFASSUNG 107
ABBILDUNGSVERZEICHNIS 110
TABELLENVERZEICHNIS 113
ERHEBUNGSSTANDORTE und ERHEBUNGSTAGE im MIV 115
ERHOBENE BAHNLINIEN und ERHEBUNGSTAGE im ÖV 116
ERHOBENE BUSLINIEN und ERHEBUNGSTAGE im ÖV 117
GLOSSAR 118

1. AUFGABENSTELLUNG und METHODE

Mittels einer groß angelegten Verkehrserhebung wurde das Personenverkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie im motorisierten Individualverkehr (MIV) am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ ermittelt. Ziel war es, für einen Werktag (Dienstag – Donnerstag) einer feiertagsfreien Woche den die Wiener Stadtgrenze Richtung stadteinwärts querenden Verkehr quantitativ (Verkehrsmenge) und qualitativ (Wegmerkmale der Verkehrsteilnehmer) zu erfassen.

1.1. Motorisierter Individualverkehr

1.1.1. Feldarbeit

Im MIV wurden entlang der Wiener Stadtgrenze Kordonquerschnitte an sämtlichen nach Wien führenden Straßen im Vorfeld festgelegt. Für jeden dieser Erhebungsquerschnitte wurde die Anzahl der Kraftfahrzeuge und Fahrräder, welche über diese Straße die Wiener Stadtgrenze am Erhebungstag in 24 Stunden in Fahrtrichtung stadteinwärts passieren, nach den Fahrzeugarten

- Personenkraftwagen (Pkw)
- Lieferwagen
- Reisebus (ausgenommen Linienbus)
- Lastkraftwagen (Lkw)
- Sattelzug
- motorisiertes Zweirad
- Fahrrad

differenziert erfasst. Zusätzlich wurden die VerkehrsteilnehmerInnen im Personenverkehr (Personen in Pkw und Lieferwägen) zu den planungs- bzw. hochrechnungsrelevanten Wegmerkmalen

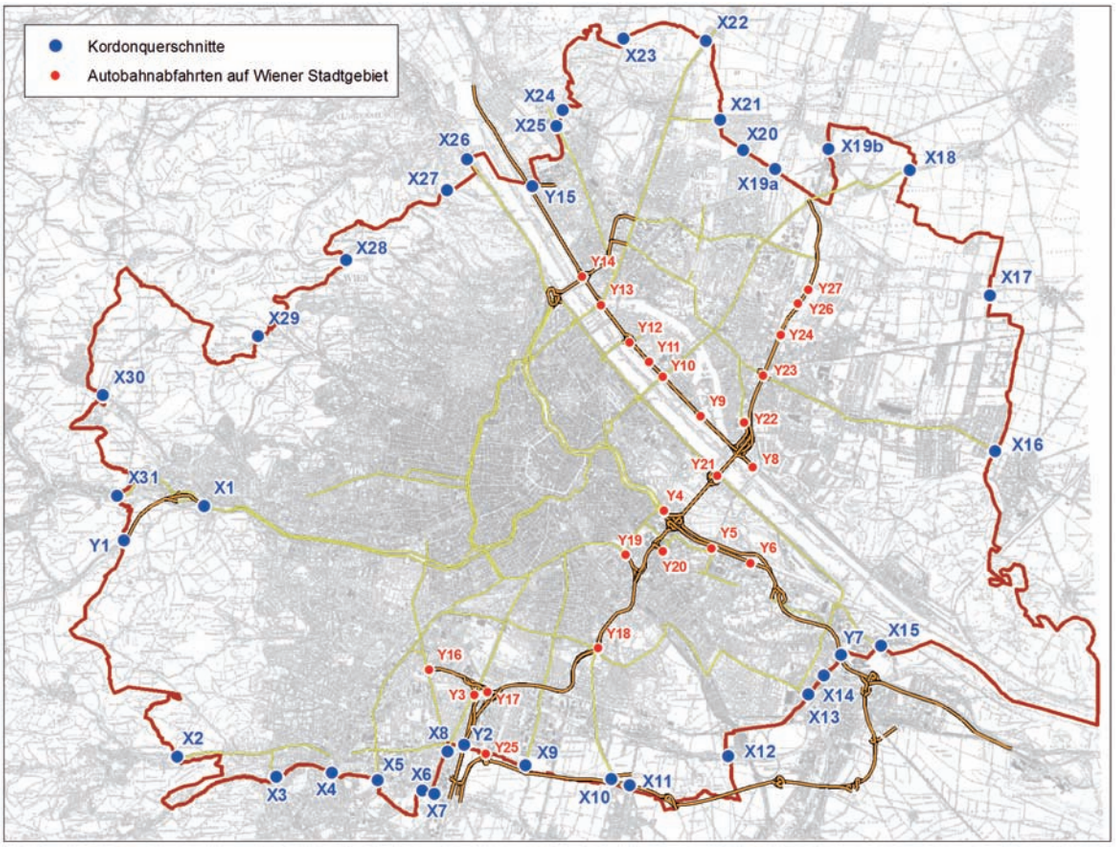
- Zeitpunkt der Befragung (Uhrzeit)
- FahrzeuglenkerIn / MitfahrerIn
- Geschlecht
- Ausgangsort der Fahrt
- Zielort der Fahrt
- Fahrtzweck
- Fahrzeugart
- Wegehäufigkeit

in der Zeit von 5 bis 21 Uhr befragt.

Tabelle 1: Kordonquerschnitte im MIV

Code	Kordonquerschnitt
X01	B1 Wientalstraße (Wiental)
X02	B13 Breitenfurter Straße
X03	Kaltenleutgebner Straße / Hochstraße
X04	Perchtoldsdorfer Straße
X05	B12 Brunner Straße
X06	B17 Triester Straße
X07	Ortsstraße Vösendorf
X08	Schönbrunner Allee
X09	B230 Laxenburger Straße
X10	B16 Himberger Straße
X11	Leopoldsdorfer Straße
X12	Oberlaaer Straße
X13	B10 Simmeringer Hauptstraße
X14	Dreherstraße / Sängerstraße
X15	Alberner Hafenzufahrtsstraße
X16	B3 Eßlinger Hauptstraße
X17	Breitenleer Straße
X18	B8 Wagramer Straße
X19a	Leopoldauer Straße
X19b	Süßenbrunner Straße
X20	Gerasdorfer Straße
X21	Stammersdorfer Straße
X22	B7 Brünner Straße
X23	Hagenbrunner Straße
X24	Langenzersdorfer Straße
X25	B3 Prager Straße
X26	B14 Heiligenstädter Straße
X27	Höhenstraße
X28	Sieveringer Straße
X29	Exelbergstraße
X30	Mauerbachstraße
X31	B1 Wientalstraße (Auhof)
Y01	A1 Auhof / Stadtgrenze
Y02	A2 Inzersdorf / Stadtgrenze
Y07	A4 Simmeringer Haide / Stadtgrenze
Y15	A22 Strebersdorf / Stadtgrenze

Abbildung 1: Kordonquerschnitte im MIV



Diese Befragung erfolgte mit Hilfe von Fragekarten, die an Erhebungsstandorten mit einer, in unmittelbarer Nahlage zum jeweiligen Stadtgrenzenquerschnitt gelegenen, Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) oder einer entsprechenden Nachrangsituation für den zu erhebenden Verkehrsstrom verteilt wurden. Parallel wurden, zum Zwecke der späteren Hochrechnung der Befragungsstichprobe, an den Verteilquerschnitten die Fahrzeuge und die Personen (LenkerInnen + MitfahrerInnen) gezählt. Die Personenzählung diente zur Ermittlung des Besetzungsgrades und wurde über den gesamten Erhebungstag jeweils in der ersten Viertelstunde jeder vollen Stunde durchgeführt. Das Verteilen der Fragekarten sowie das Zählen der Personen erfolgten immer während der Rotphase der VLSA bzw. in entsprechenden Nachrangsituationen des relevanten Verkehrsstroms. Die Stadtgrenzenquerschnitte auf dem hochrangigen Autobahnnetz (A2 Süd Autobahn, A4 Ost Autobahn, A22 Donauufer Autobahn) wurden indirekt erhoben. Dazu wurde an den Autobahnabfahrten auf Wiener Stadtgebiet gezählt bzw. befragt. Eine Ausnahme bildet der Verkehrstrom auf der A22 von der Stadtgrenze kommend auf die Nordbrücke (14.000 Kfz in der Zeit von 5 bis 21 Uhr). Hier war eine Befragung der Verkehrsteilnehmer nicht möglich. Die ausgefüllten Fragekarten konnten per Post, per Fax oder per E-Mail übermittelt werden. Zusätzlich wurde mit Einrichtung einer Homepage eine Möglichkeit geschaffen die Fragen online zu beantworten. Die Feldarbeit fand im Frühjahr 2008 in den Monaten April und Mai statt. Eine Aufstellung der Erhebungsstandorte im MIV mit den zugehörigen Erhebungstagen findet sich am Ende der Publikation auf Seite 115.

1.1.2. Datenerfassung und Hochrechnung

Die Zähl- und Befragungsdaten für die einzelnen Erhebungsstandorte sind in Datenbanken EDV-mäßig anonym erfasst. Darin wurden die jeweiligen Zählergebnisse in ¼ - Stundengruppen nach Fahrzeugarten getrennt aufgenommen. Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung zu den einzelnen Wegmerkmalen wurden für die einzelnen Erhebungsstandorte zu Datensätzen zusammengefasst, wobei die Angaben zum Ausgangs- und Zielort der Fahrten außerhalb Wiens nach Gemeinden bzw. in Wien nach Zählbezirken aggregiert wurden.

Die Daten aus der Befragungsstichprobe wurden auf die Anzahl der Personen in Pkw bzw. Lieferwägen, die den Erhebungsquerschnitt in der Zeit von 5 bis 21 Uhr passierten, hochgerechnet. Dabei wurde die jeweilige Personenanzahl auf Basis der Fahrzeugzählung und der stündlich ermittelten Besetzungsgrade ermittelt. Grundsätzlich wurde im Rahmen der Hochrechnung neben den einzelnen Erhebungsstandorten nach den Stundengruppen 5 bis 9 Uhr / 9 bis 12 Uhr / 12 bis 15 Uhr / 15 bis 19 Uhr / 19 bis 21 Uhr geschichtet. In Abhängigkeit von der Stichprobengröße wurden im Anlassfall einzelne Stundengruppen zusammengefasst.

1.2. Öffentlicher Verkehr

1.2.1. Feldarbeit

Im ÖV wurden in einem ersten Schritt Angebotsdaten und Fahrpläne durch die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH zur Verfügung gestellt und daraus die erhebungsrelevanten Bahn- und Buslinien, welche die Wiener Stadtgrenze passieren, festgelegt. Ein Verschneiden dieser Linien mit der Wiener Stadtgrenze lieferte die einzelnen Kordonquerschnitte für Bahn und Bus. Für jede Bahn- bzw. Buslinie wurden sodann sämtliche in Fahrtrichtung stadteinwärts an einem Werktag (Dienstag – Donnerstag) den Kordon Wiener Stadtgrenze querende Züge bzw. Buskurse ermittelt. Die Fahrgäste, die sich bei Passieren des Kordonquerschnitts an der Wiener Stadtgrenze in den einzelnen Zügen und Bussen befanden, wurden zug- bzw. buskursscharf gezählt und zu den planungs- bzw. hochrechnungsrelevanten Wegmerkmalen

- Zeitpunkt der Befragung (Uhrzeit)
- Geschlecht
- Ausgangsort der Fahrt
- Zielort der Fahrt
- Zugangsverkehrsmittel zum ÖV, Umsteigen
- Fahrtzweck
- Wegehäufigkeit

in der Zeit von Betriebsbeginn bis Betriebsende (Betriebszeit) der Linie am jeweiligen Erhebungstag befragt.

Abbildung 2: Kordonquerschnitte im Schienenverkehr

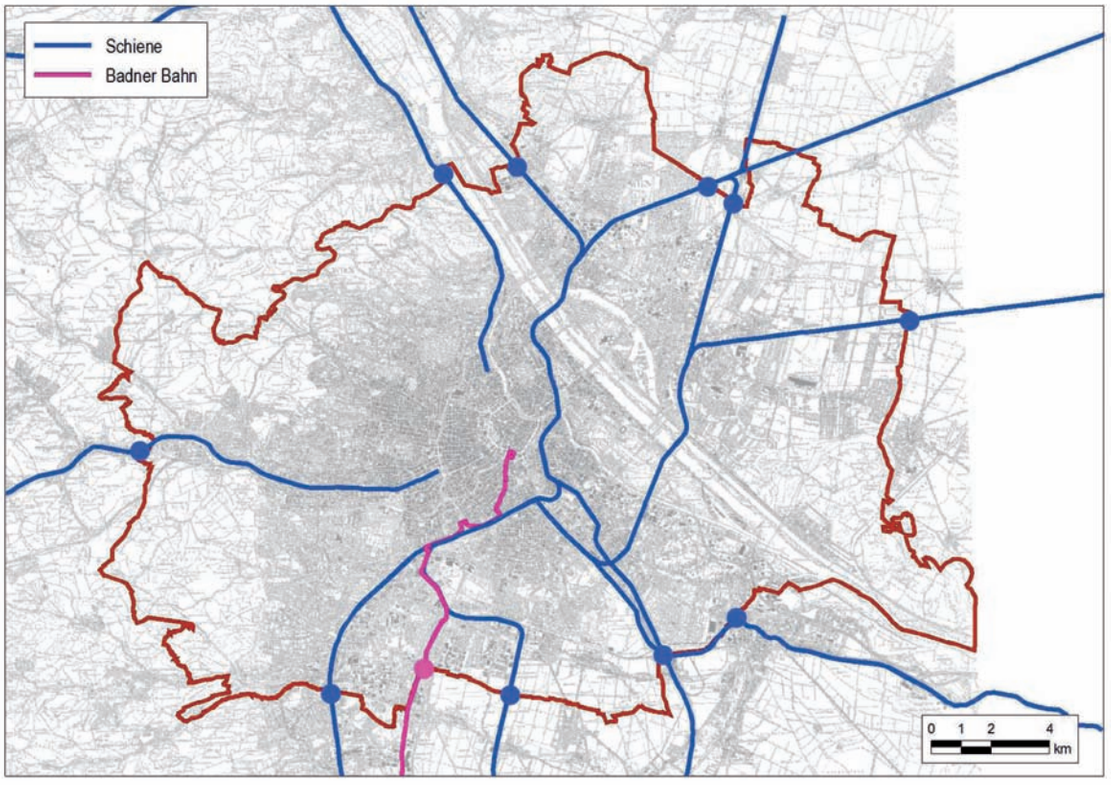
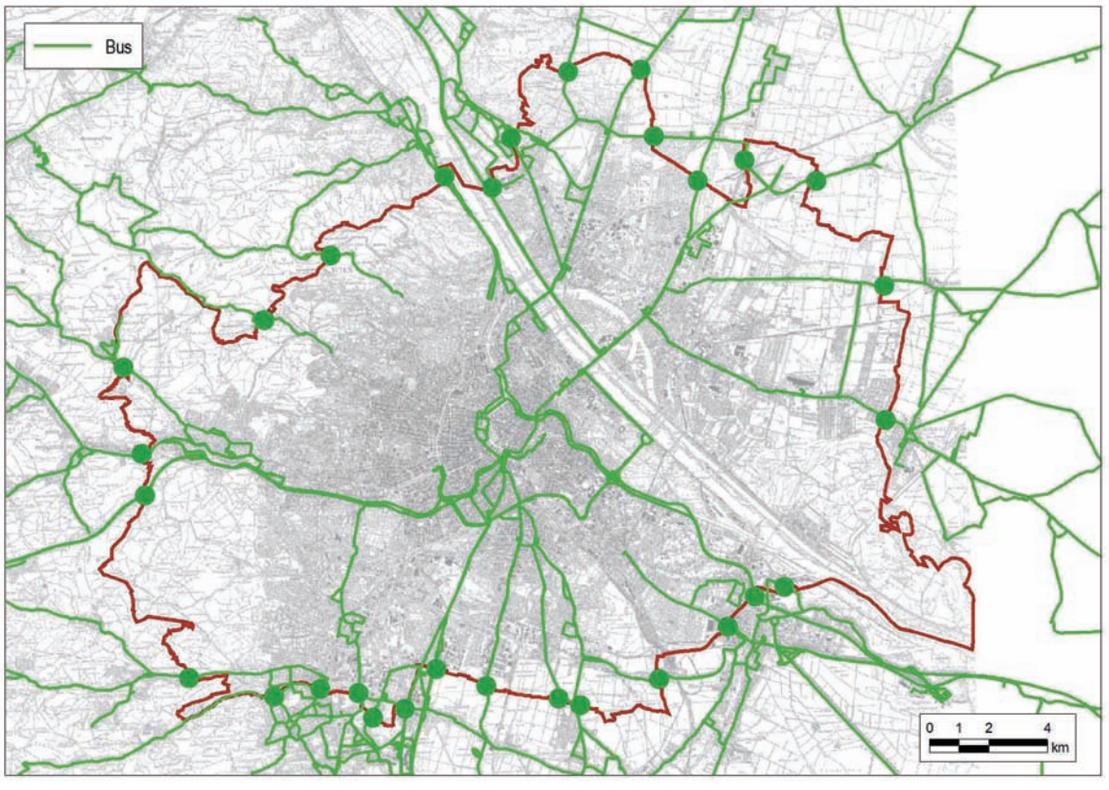


Abbildung 3: Kordonquerschnitte im Regionalbuslinienverkehr



Die Befragung erfolgte mit Hilfe von Fragekarten, die an die Fahrgäste im Zug, Bus bzw. beim Aussteigen aus dem Zug bzw. Bus verteilt wurden. Die ausgefüllten Fragekarten konnten per Post zurückgesandt werden. Zusätzlich wurde mit Einrichtung einer Homepage eine Möglichkeit geschaffen, die Fragen online zu beantworten. Die Feldarbeit fand primär im Frühjahr 2009 in den Monaten März bis Juni statt. Aufgrund der Sperre der Donaubrücke in Tulln und der daraus resultierenden Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr nach Wien wurden ausgewählte Bahn- und Buslinien im Norden Wiens erst im Monat März des Frühjahrs 2010 erhoben. Zu beachten ist, dass zum Zeitpunkt der ÖV-Kordonerhebung der Wiener Südbahnhof noch in Betrieb war. Eine Auflistung der im ÖV erhobenen Bahn- bzw. Buslinien mit den zugehörigen Erhebungstagen findet sich am Ende der Publikation auf den Seiten 116 und 117.

1.2.2. Datenerfassung und Hochrechnung

Die Zähl- und Befragungsdaten für die einzelnen Bahn- und Buslinien sind in Datenbanken EDV-mäßig anonym erfasst. Darin wurde die Anzahl der Fahrgäste am Stadtgrenzenquerschnitt nach Zügen bzw. Buskursen getrennt aufgenommen. Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung zu den einzelnen Wegmerkmalen wurden für die einzelnen Bahn- und Buslinien zu Datensätzen zusammengefasst, wobei die Angaben zum Ausgangs- und Zielort der Fahrten außerhalb Wiens nach Gemeinden bzw. in Wien nach Zählbezirken aggregiert wurden.

Die Daten aus der Befragungsstichprobe wurden auf die Anzahl der Fahrgäste am gesamten Erhebungstag hochgerechnet. Dabei konnte aufgrund der großen Stichprobe vorwiegend auf die Fahrgastanzahl im einzelnen Zug- bzw. Buskurs hochgerechnet werden. Die verbleibenden Datensätze wurden je nach Stichprobengröße auf Zug- bzw. Buskursgruppen oder nach den Stundengruppen Betriebsbeginn bis 9 Uhr / 9 bis 12 Uhr / 12 bis 15 Uhr / 15 bis 19 Uhr / 19 bis Betriebsende geschichtet hochgerechnet.

1.3. Stichprobe

Insgesamt wurden im Rahmen der Kordonerhebung 242.500 Fragekarten, davon 166.000 im MIV und 76.500 im ÖV, verteilt. Die Rücklaufquote betrug im MIV rd. 15%, das entspricht 24.100 Fragekarten. Im ÖV ergab sich eine Rücklaufquote von rd. 24% bzw. 18.300 Fragekarten. Nach der im Zuge der EDV-mäßigen Erfassung der Fragekarten vorgenommenen Plausibilitätsprüfung der Befragungsdaten konnten letztlich verwertbare Netto-Stichproben, bezogen auf die den Gesamtkordon Wien stadteinwärts querenden Personen, von rd. 5% im MIV sowie rd. 16% im ÖV erzielt werden. Die Stichprobe im ÖV erlaubt im Einzelfall auch detaillierte Analysen. Im MIV ist bei weiterführenden Analysen aufgrund der geringeren Stichprobe zu beachten, dass valide Auswertungen im Regelfall nur in entsprechend aggregierter Form möglich sind.

2. ERGEBNISSE

2.1. Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien

2.1.1. Verkehrsaufkommen

Insgesamt wurden am Querschnitt Wiener Stadtgrenze im Straßenverkehr in Fahrtrichtung stadteinwärts rd. 384.000 Fahrzeuge (ohne Linienbusse) an einem Werktag (Dienstag bis Donnerstag) zwischen 0 und 24 Uhr gezählt. Davon fahren im Zeitsegment 5 bis 9 Uhr 28% (rd. 108.000 Fahrzeuge) und im Zeitsegment 15 bis 19 Uhr 26% (rd. 99.000 Fahrzeuge) über die Wiener Stadtgrenze. Das sind mehr als die Hälfte. Betrachtet man die einzelnen Fahrzeugarten, so ergibt sich für Pkw + Lieferwagen ein Anteil von 91% sowie ein Schwerverkehrsanteil (Lkw, Sattelzüge und Reisebusse) von 7%.

Im Personenverkehr[1] queren im MIV rd. 417.500 Personen an einem Werktag (Dienstag bis Donnerstag) zwischen 5 und 24 Uhr die Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts. Die mengenmäßig stärksten Zeitsegmente sind auch hier 5 bis 9 Uhr mit 28% (rd. 116.000 Personen) bzw. 15 bis 19 Uhr mit 29% (rd. 121.000 Personen). Damit liegt der Nachmittagsverkehr im MIV sogar über dem Frühverkehr. Für den Zeitraum von 5 bis 24 Uhr lässt sich im Personenverkehr ein mittlerer Besetzungsgrad von 1,19 Personen pro Fahrzeug ermitteln. Differenziert betrachtet zeigen sich in der Früh und am Vormittag (5 bis 12 Uhr) geringere Besetzungsgrade als am Nachmittag (12 bis 19 Uhr). Der kleinste Wert ergibt sich in den Abendstunden nach 19 Uhr. Das vergleichbare Fahrgastaufkommen in Richtung stadteinwärts im ÖV beträgt rd. 110.000 Personen. Davon fahren 51% (rd. 55.700 Personen) im Zeitraum bis 9 Uhr. Vergleicht man die Verkehrsmittel so zeigt sich, dass am Gesamtkordon über den ganzen Tag betrachtet 5 mal so viele Fahrgäste die Bahn wie den Bus nutzen. Im Frühsegment bis 9 Uhr ergibt sich ein Verhältnis Bahn zu Bus von 6 zu 1.

Insgesamt überqueren mehr als eine halbe Million Menschen täglich stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze. Die Ergebnisse der Befragung ergeben dabei einen Anteil von 48% Frauen und 52%. Männer. Differenziert man nach MIV und ÖV, zeigt sich, dass im MIV 45% Frauen und 55% Männer unterwegs sind. Im ÖV überwiegt hingegen der Anteil der Frauen mit 56% gegenüber 44% Anteil der Männer am Gesamtfahrgastaufkommen stadteinwärts.

[1] Personenverkehr sind die Insassen von Pkw und Lieferwägen bzw. die VerkehrsteilnehmerInnen auf motorisieren Zweirädern sowie die Fahrgäste im Bahn- und Linienbusverkehr

Tabelle 2: Fahrzeugarten stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	90.254	8.954	247	5.930	1.421	1.202	205	108.213	*28,2%*
9 bis 12 Uhr	49.353	5.381	155	4.233	1.032	465	173	60.792	*15,8%*
12 bis 15 Uhr	48.001	5.357	141	4.861	667	635	199	59.861	*15,6%*
15 bis 19 Uhr	84.731	7.054	255	4.622	674	1.357	392	99.085	*25,8%*
19 bis 21 Uhr	26.395	1.516	76	778	148	396	102	29.411	*7,7%*
21 bis 24 Uhr	17.694	786	80	544	127	240	25	19.496	*5,1%*
0 bis 5 Uhr	4.722	801	30	908	363	46	9	6.879	*1,8%*
Σ	321.150	29.849	984	21.876	4.432	4.341	1.105	383.737	*100,0%*
	83,7%	*7,8%*	*0,3%*	*5,7%*	*1,2%*	*1,1%*	*0,3%*	*100,0%*	

Tabelle 3: Personenverkehr (MIV) stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Personen / 5 bis 24 Uhr]

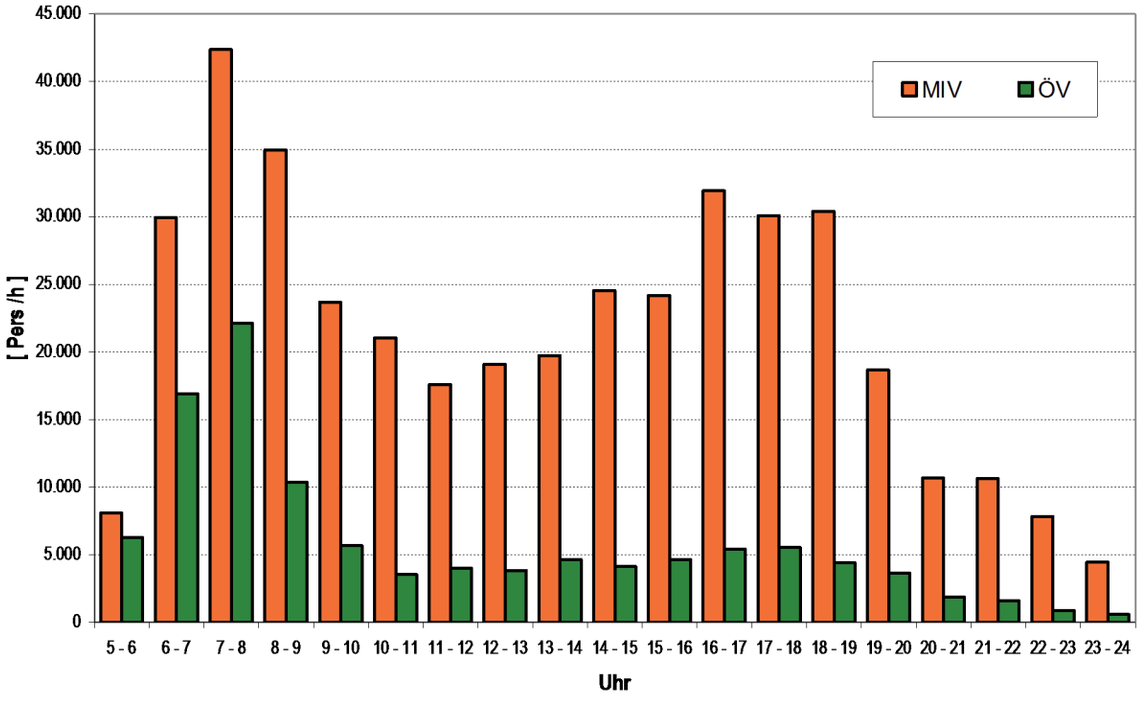
Zeitsegment	Σ	in %	Besetzungsgrad (Pkw + Lieferwagen)
5 bis 9 Uhr	116.362	*28%*	1,17
9 bis 12 Uhr	64.316	*15%*	1,18
12 bis 15 Uhr	65.280	*16%*	1,22
15 bis 19 Uhr	120.717	*29%*	1,32
19 bis 24 Uhr	50.865	*12%*	1,1
Σ	417.540	*100%*	1,19

Tabelle 4: Öffentlichen Verkehr stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene	Bus	Σ	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	47.597	8.077	55.674	*51%*
9 bis 12 Uhr	11.080	2.125	13.205	*12%*
12 bis 15 Uhr	9.929	2.674	12.603	*11%*
15 bis 19 Uhr	15.931	4.095	20.026	*18%*
19 Uhr bis Betriebsende	7.351	1.171	8.522	*8%*
Σ	91.888	18.142	110.030	*100%*

Betrachtet man die Tagesganglinie, so zeigt der direkte Vergleich MIV / ÖV, dass in der Hauptverkehrszeit - in der Früh bis 9 Uhr - ein Drittel der Personen den ÖV in Fahrtrichtung stadteinwärts nutzen. Über die restliche Tageszeit ist der Anteil des ÖVs deutlich geringer. Im MIV ergibt sich am späten Nachmittag eine ausgeprägte zweite Hauptverkehrszeit, wogegen dies im ÖV stadteinwärts kaum zu bemerken ist. Sowohl im MIV als auch im ÖV ist die Spitzenstunde mit dem stärksten Verkehrsaufkommen in der Zeit von 7 bis 8 Uhr. Der Anteil der Verkehrsmenge in dieser Spitzenstunde am jeweiligen Gesamtverkehrsaufkommen in der Zeit von 5 bis 24 Uhr beträgt im MIV 10% und im ÖV 20%.

Abbildung 4: Tagesganglinie MIV / ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / 5 bis 24Uhr]



2.1.2. Korridorabgrenzung

Zur differenzierten Darstellung der Ergebnisse wurden entlang des Gesamtkordons Wiener Stadtgrenze auf Basis der Hauptverkehrsachsen neun Einfahrtskorridore festgelegt.

St. Pölten:	A1 West Autobahn bzw. zwischen Exelbergstraße und B1 Wiental Straße Westbahn
Breitenfurt:	zwischen B13 Breitenfurter Straße und Hochstraße
Mödling:	A2 Süd Autobahn bzw. zwischen B12 Brunner Straße und B230 Laxenburger Straße Südbahn, Badner Bahn, Pottendorfer Linie
Bruck a.d. Leitha:	A4 Ost Autobahn bzw. zwischen B16 Himberger Straße und Alberner Hafenzufahrtsstraße Innere Aspangbahn, Ostbahn, City Airport Train, Pressburgerbahn
Marchegg:	zwischen B3 Eßlinger Hauptsstraße und Breitenleer Straße Marchegger Ostbahn
Gänserndorf:	zwischen Süßenbrunner Straße und Leopoldauer Straße Nordbahn
Mistelbach:	zwischen Gerasdorfer Straße und Hagenbrunner Straße Laaer Ostbahn
Stockerau:	A22 Donauufer Autobahn bzw. zwischen Langenzersdorfer Straße und B3 Prager Straße Nordwestbahn
Klosterneuburg:	zwischen B14 Heiligenstädter Straße und Sieveringer Straße Franz-Josef-Bahn

Abbildung 5: Korridorabgrenzung im MIV

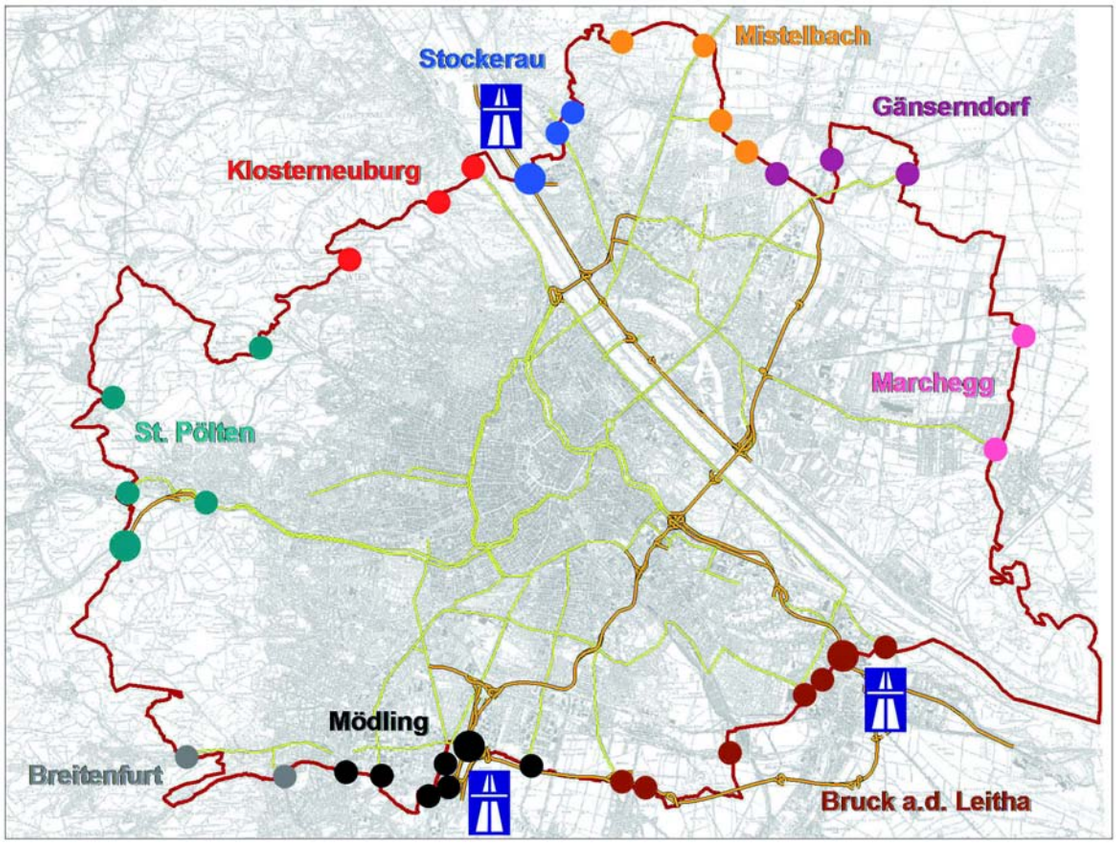


Abbildung 6: Korridorabgrenzung im ÖV – Bahnlinien

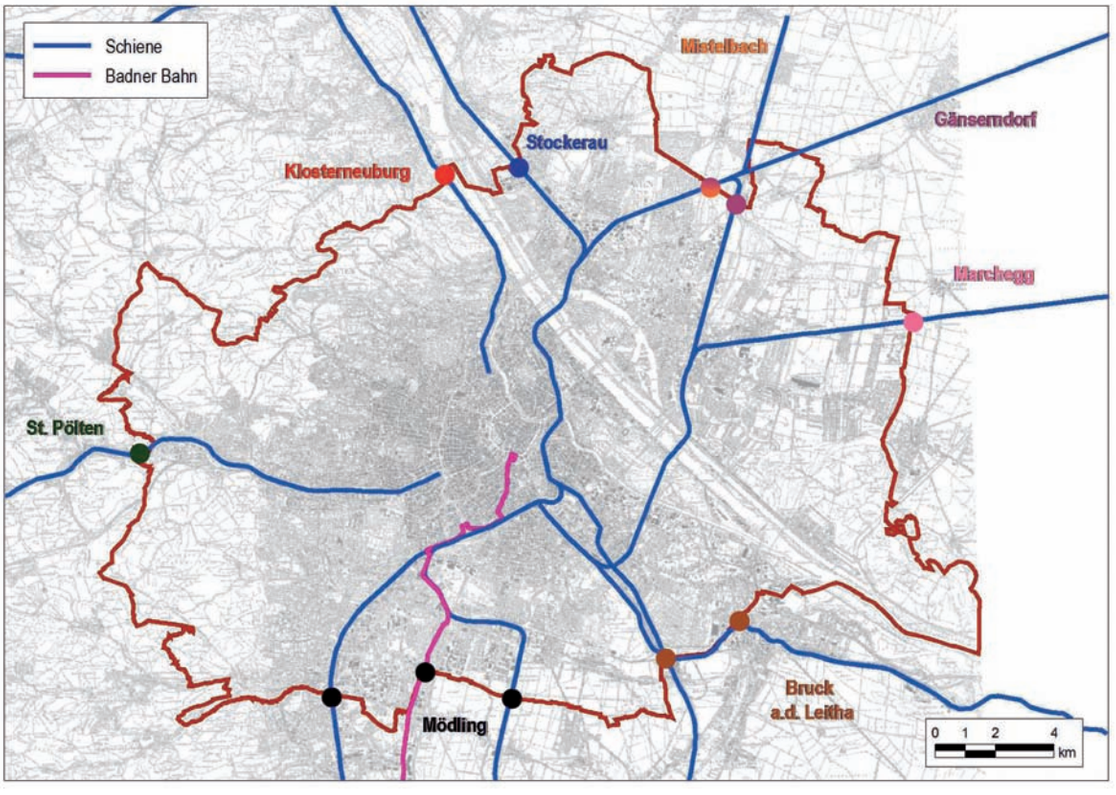
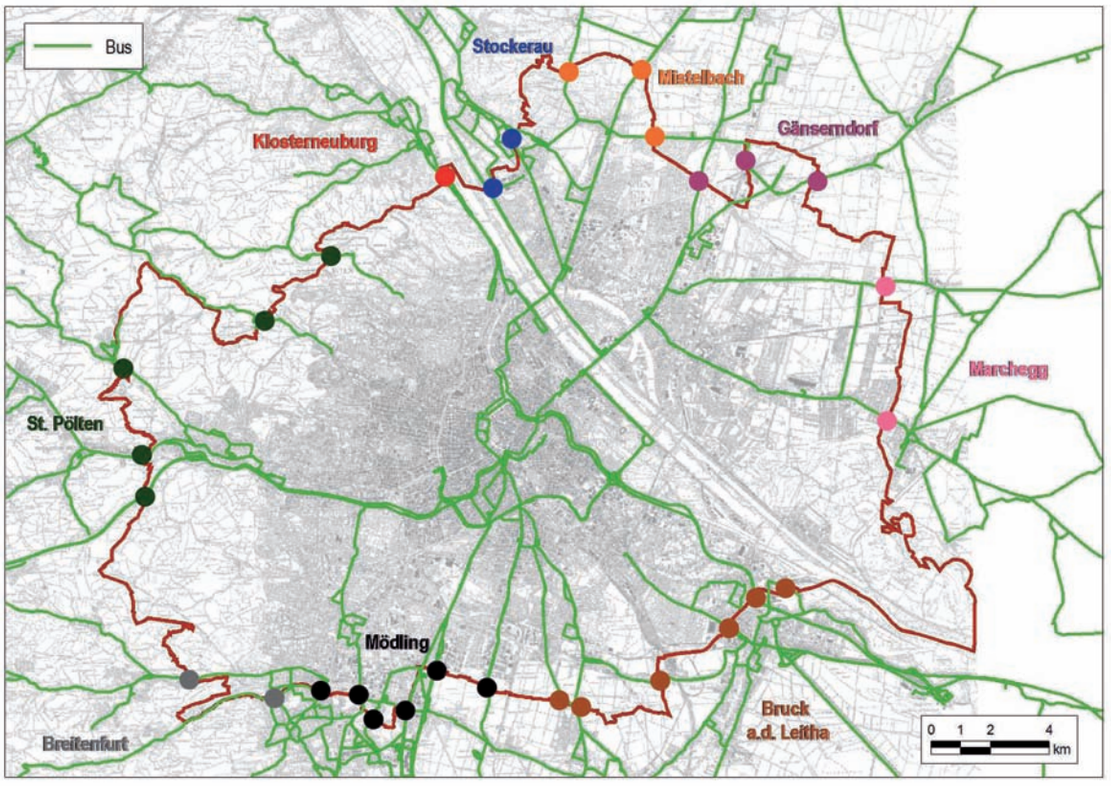


Abbildung 7: Korridorabgrenzung im ÖV – Buslinien



2.1.3. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Eine wesentliche Kenngröße zur Beurteilung der Gesamtsituation im Stadtgrenzen querenden Verkehr ist die Verkehrsmittelwahl, der Modal Split. In der vorliegenden Auswertung der Ergebnisdaten aus der Kordonerhebung Wien wurde der Modal Split nach Einfahrtskorridoren getrennt und für den Gesamtkordon in zwei relevanten Zeiträumen ermittelt und dargestellt. Einmal für die Hauptverkehrszeit in den Morgenstunden von 5 bis 9 Uhr und in einem zweiten Schritt für den Zeitraum 5 bis 24 Uhr. Dieser zweite Wert liefert einen validen Vergleich zwischen MIV und ÖV über den Gesamttag, da in den Nachtstunden von 0 bis 5 Uhr praktisch kein Angebot im Stadtgrenzen querenden ÖV besteht.

Betrachtet man den Gesamtkordon Wiener Stadtgrenze, so ergibt sich für die Fahrtrichtung stadteinwärts ein Modal Split von 68% MIV zu 32% ÖV für den Frühverkehr und von 79% MIV zu 21% ÖV für den Gesamtwerktag. Für die einzelnen Korridore zeigt sich ein differenziertes Bild. Die besten Modal Split – Werte hinsichtlich ÖV-Anteil weist der Korridor Klosterneuburg auf. Im Zeitraum 5 bis 9 Uhr überwiegt hier der ÖV mit 55% gegenüber 45% im MIV. Über den gesamten Tag beträgt das Verhältnis 64% MIV zu 36% ÖV. Vergleichsweise gute Modal Split – Werte ergeben sich im Frühverkehr für die Korridore

Mistelbach	54% MIV / 46% ÖV
Gänserndorf	59% MIV / 41% ÖV
St. Pölten	68% MIV / 32% ÖV

sowie für den Gesamttag für die Korridore

St. Pölten	72% MIV / 28% ÖV
Gänserndorf	72% MIV / 28% ÖV
Bruck a.d. Leitha	77% MIV / 23% ÖV

Die schlechtesten Modal Split - Werte sind sowohl im Frühverkehr als auch für den Gesamttag in den Korridoren

Breitenfurt	82% MIV / 18% ÖV (Frühverkehr), 89% MIV / 11% ÖV (Gesamttag)
Marchegg	76% MIV / 24% ÖV (Frühverkehr), 85% MIV / 15% ÖV (Gesamttag)
Mödling	73% MIV / 27% ÖV (Frühverkehr), 84% MIV / 16% ÖV (Gesamttag)

festzustellen. Zu beachten ist, dass die Kordonerhebung zum Großteil noch vor Inbetriebnahme der A5 Nordautobahn und des nördlichen Teils der S1 Wiener Außenring Schnellstraße durchgeführt wurde. Dies betrifft insbesondere den Korridor Mistelbach.

Tabelle 5: Modal Split im Personenverkehr nach Korridoren

KORRIDOR		Personen		
		Gesamt	MIV	ÖV
ST.PÖLTEN	5 - 9 Uhr	18.711	67,7%	32,3%
	5 - 24 Uhr	56.724	72,1%	27,9%
BREITENFURT	5 - 9 Uhr	4.856	82,2%	17,8%
	5 - 24 Uhr	16.392	89,2%	10,8%
MÖDLING	5 - 9 Uhr	59.640	73,2%	26,8%
	5 - 24 Uhr	202.740	83,6%	16,4%
BRUCK a.d. Leitha	5 - 9 Uhr	25.465	68,9%	31,1%
	5 - 24 Uhr	83.615	76,7%	23,3%
MARCHEGG	5 - 9 Uhr	7.978	76,5%	23,5%
	5 - 24 Uhr	24.247	85,1%	14,9%
GÄNSERNDORF	5 - 9 Uhr	14.926	58,8%	41,2%
	5 - 24 Uhr	33.752	72,5%	27,5%
MISTELBACH	5 - 9 Uhr	9.305	54,3%	45,7%
	5 - 24 Uhr	29.597	78,6%	21,4%
STOCKERAU	5 - 9 Uhr	18.879	69,2%	30,8%
	5 - 24 Uhr	48.904	81,1%	18,9%
KLOSTERNEUBURG	5 - 9 Uhr	12.276	45,0%	55,0%
	5 - 24 Uhr	31.599	64,4%	35,6%
Σ	5 - 9 Uhr	172.036	67,6%	32,4%
	5 - 24 Uhr	527.570	79,1%	20,9%

Abbildung 8: Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 9 Uhr] nach Korridoren

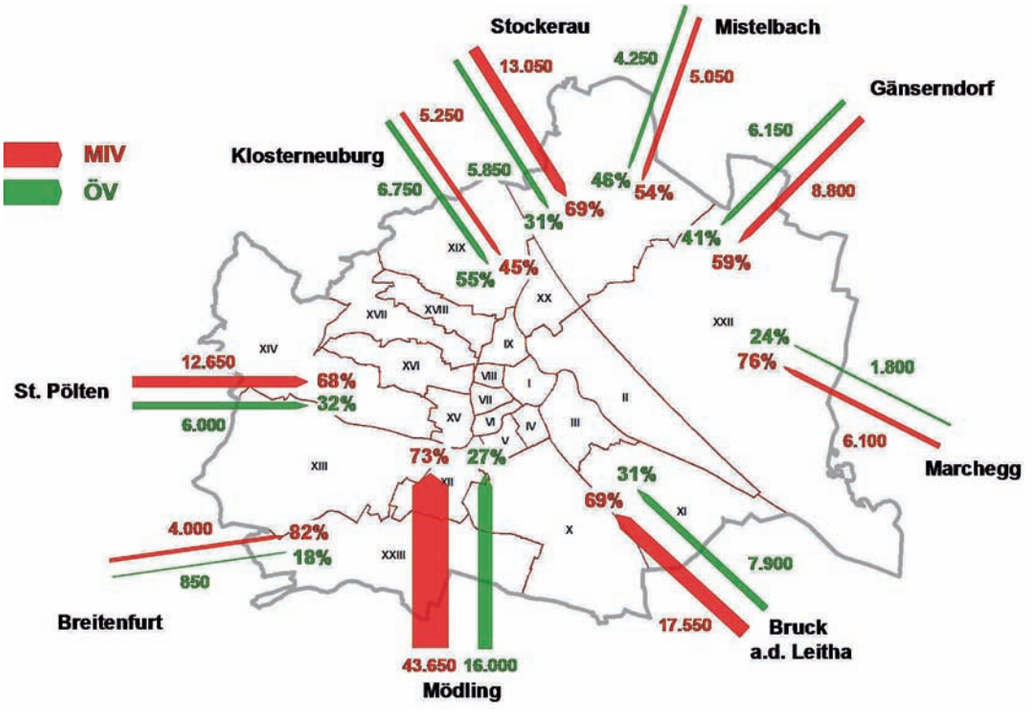
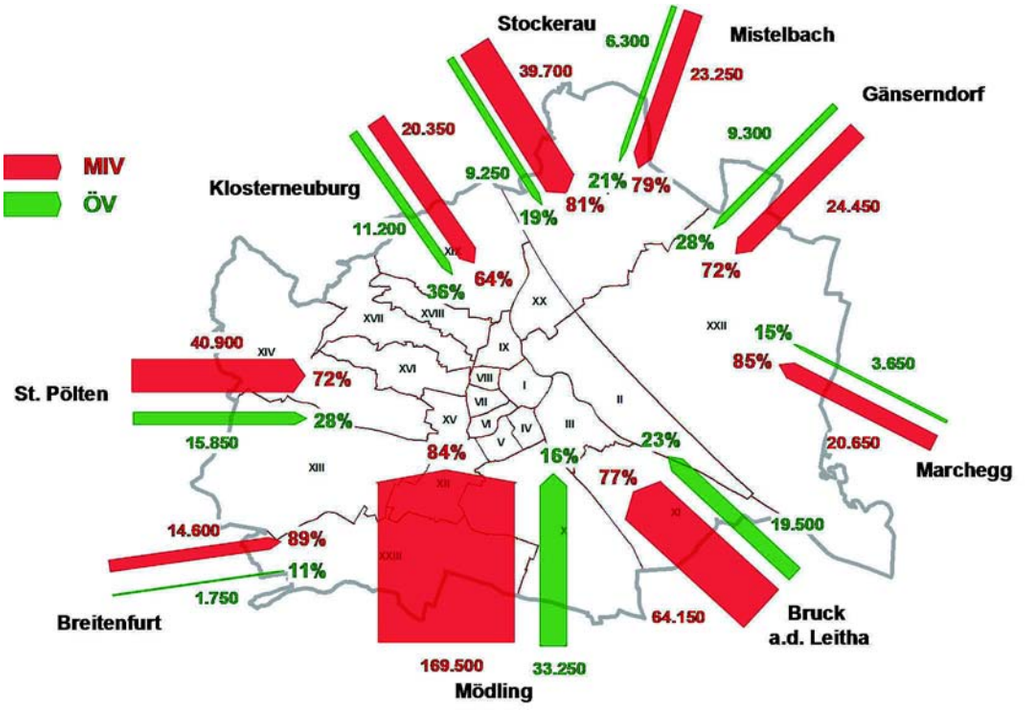


Abbildung 9: Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 24 Uhr] nach Korridoren



2.1.4. Fahrtzweck

Die Befragungsdaten der Kordonerhebung liefern wichtige Informationen zu den Wegmerkmalen der Verkehrsteilnehmer im MIV und ÖV. Von besonderem Interesse ist dabei der Fahrtzweck. Für den MIV liegen entsprechende Ergebnisse für den Befragungszeitraum von 5 bis 21 Uhr vor. Im ÖV wurden die Fahrgäste über den gesamten Erhebungstag innerhalb der Betriebszeit befragt. Bei der Ergebnisdarstellung wurde jeweils nach fünf Zeitsegmenten unterteilt.

Insgesamt queren an einem Werktag in der Zeit von 5 bis 21 Uhr rd. 387.000 Personen im MIV die Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts. 33% (rd. 128.800 Personen) sind dabei auf dem Weg zur Arbeit sowie 2,5% (9.500 Personen) zur Schule bzw. Ausbildung. Mit 68% (rd. 94.500 Personen) ist der überwiegende Teil davon im Zeitraum von 5 bis 9 Uhr unterwegs. Die häufigsten Fahrtzwecke außerhalb des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs sind private Erledigungen mit einem Anteil von 17% (rd. 64.100 Personen), Freizeitverkehr mit 11% (rd. 43.800 Personen) und Einkaufswege mit 9% (rd. 35.700 Personen) am Gesamtverkehr. Diese Wege werden überwiegend untertags in der Zeit von 9 bis 19 Uhr unternommen, wobei 40 bis 50% davon am späteren Nachmittag im Zeitsegment 15 bis 19 Uhr stattfinden. Die Fahrtzwecke private Erledigung und Freizeit weisen jeweils höhere Anteile auf als der Fahrtzweck Einkauf. Knapp 2% (6.700 Personen) gaben im MIV keine Angabe zum Fahrtzweck.

Im ÖV ergibt sich am Kordon Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts an einem Werktag (Dienstag bis Donnerstag) eine Gesamtanzahl von rd. 110.000 Personen. 50% (rd. 55.000 Personen) sind dabei auf dem Weg zur Arbeit sowie 10% (rd. 10.600 Personen) zur Schule bzw. Ausbildung. Noch deutlicher als im MIV ist mit 78% (rd. 51.500 Personen) der überwiegende Teil davon im Zeitraum von 5 bis 9 Uhr unterwegs. Innerhalb des Frühsegments machen die Pendler affinen Fahrtzwecke zur Arbeit und zur Schule bzw. Ausbildung über 90% aus. Ab Mittag in den Zeiträumen 12 bis 15 Uhr,15 bis 19 Uhr bzw. 19 Uhr bis Betriebsende machen die Pendler affinen Fahrtzwecke noch immer rd. 50% aus, wobei mit Fortdauer des Tages die Fahrten von der Arbeit und von der Schule bzw. Ausbildung nach Hause anteilsmäßig zunehmen. Aus diesem Grund wurden jene stadteinwärts fahrenden Personen, die von der Arbeit bzw. von der Ausbildung nach Hause kommen, eigens separat ausgewiesen. Allgemein haben Fahrtzwecke außerhalb des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs im ÖV geringere Bedeutung. Private Erledigungen mit einem Anteil von 11% (rd. 12.200 Personen) am Gesamtverkehr im ÖV sind noch am häufigsten. Der im Vergleich zum MIV höhere Anteil an Urlaubsfahrten von 3% (rd. 3.500 Personen) erklärt sich, neben den weiträumigen Zugsverbindungen, mit der ÖV-Anbindung des Flughafens Wien-Schwechat. Rund 1% (1.400 Personen) gaben im ÖV keine Angabe zum Fahrtzweck.

Tabelle 6: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	1.081	657	5.476	24.956	6.444	**38.614**
zur Arbeit	89.926	17.139	11.873	8.485	1.400	**128.823**
von der Schule / Ausbildung	47	44	351	726	234	**1.402**
zur Schule / Ausbildung	4.593	1.149	1.485	1.981	297	**9.505**
Zubringen / Abholen	4.066	4.537	6.119	9.053	1.726	**25.501**
Zweitwohnsitz	258	672	401	1.072	323	**2.726**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	4.098	7.594	7.222	6.873	1.916	**27.703**
private Erledigung	7.012	15.534	13.341	22.755	5.467	**64.109**
Einkauf	1.830	8.548	7.912	14.949	2.454	**35.693**
Freizeit	1.496	4.314	7.277	22.506	8.255	**43.848**
Urlaub	8	557	557	1.020	111	**2.253**
keine Angabe	*907*	*1.568*	*1.346*	*2.211*	*699*	***6.731***
Σ	115.322	62.313	63.360	116.587	29.326	**386.908**

Tabelle 7: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	388	358	1.415	6.268	2.588	**11.017**
zur Arbeit	45.413	4.881	2.102	1.918	668	**54.982**
von der Schule / Ausbildung	28	107	620	916	163	**1.834**
zur Schule / Ausbildung	5.911	1.957	1.441	1.164	160	**10.633**
Zubringen / Abholen	15	0	0	4	16	**35**
Zweitwohnsitz	245	174	184	522	189	**1.314**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	742	1.014	1.024	929	760	**4.469**
private Erledigung	1.504	2.612	3.151	3.589	1.319	**12.175**
Einkauf	163	468	533	513	136	**1.813**
Freizeit	246	824	1.318	2.969	1.497	**6.854**
Urlaub	377	658	670	866	912	**3.483**
keine Angabe	*642*	*152*	*145*	*368*	*114*	***1.421***
Σ	55.674	13.205	12.603	20.026	8.522	**110.030**

Abbildung 10: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21 Uhr]

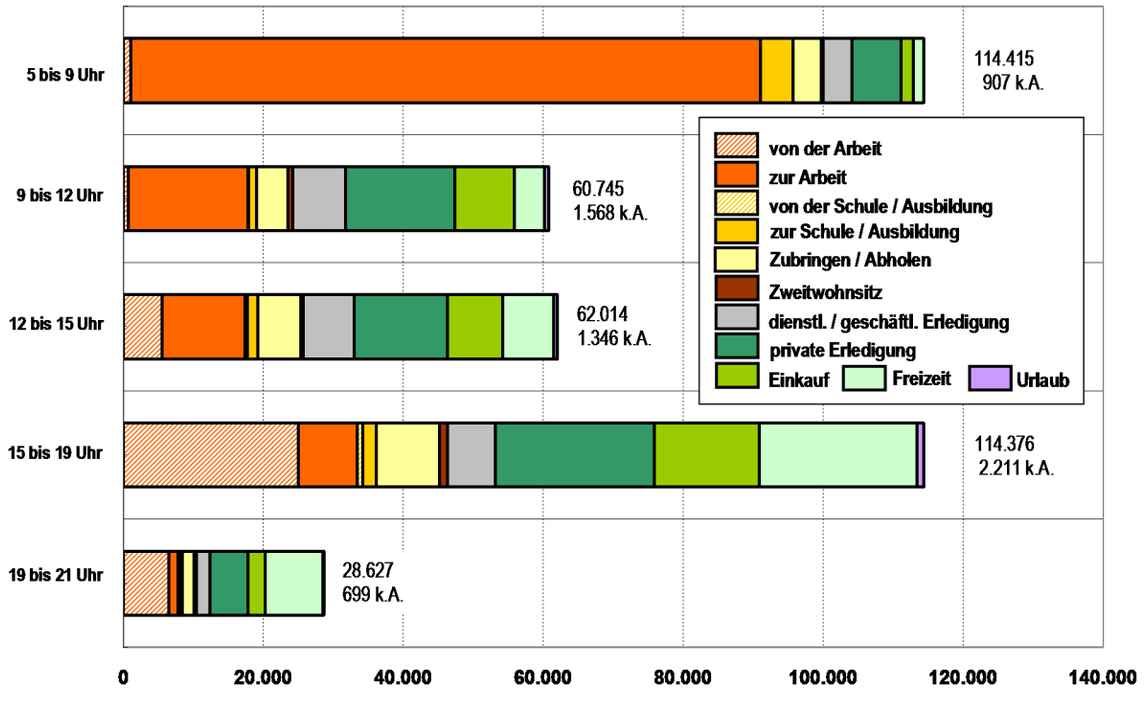


Abbildung 11: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

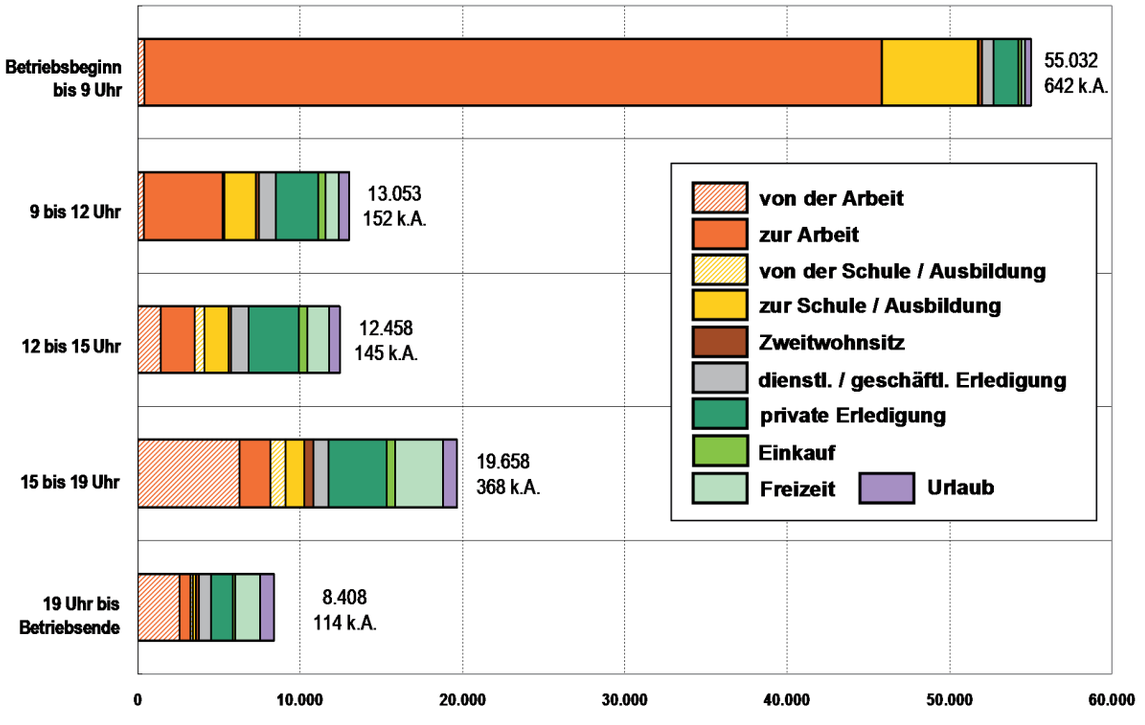


Abbildung 12: MIV Tagesganglinie / Fahrtzwecke im Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21Uhr]

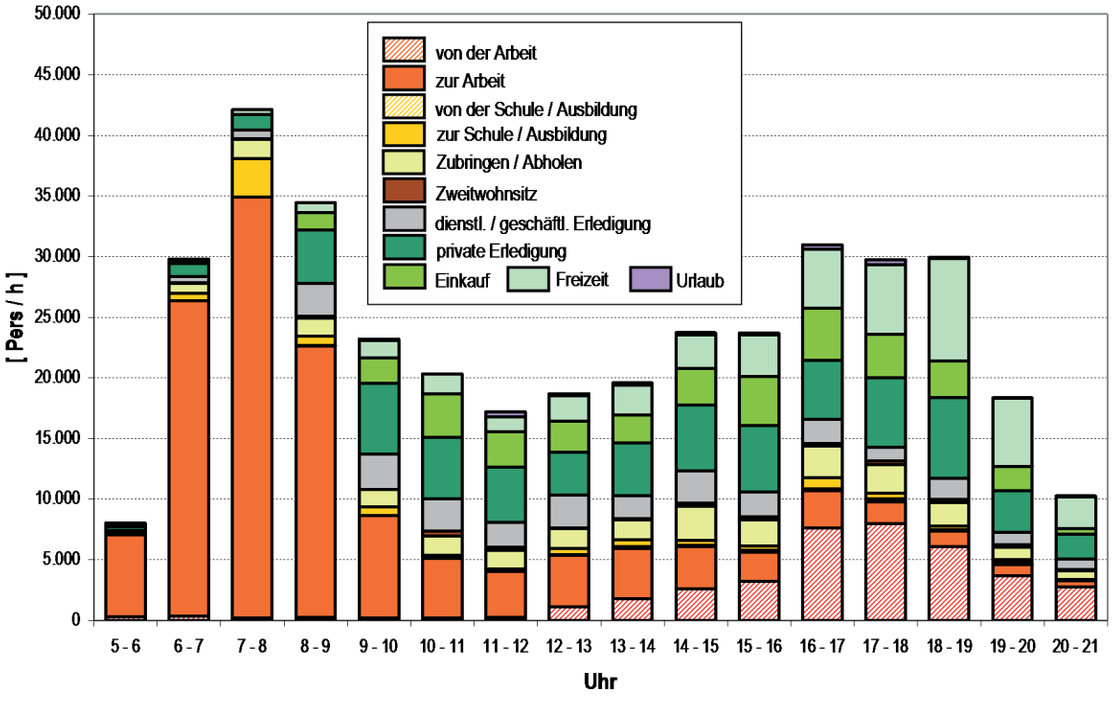
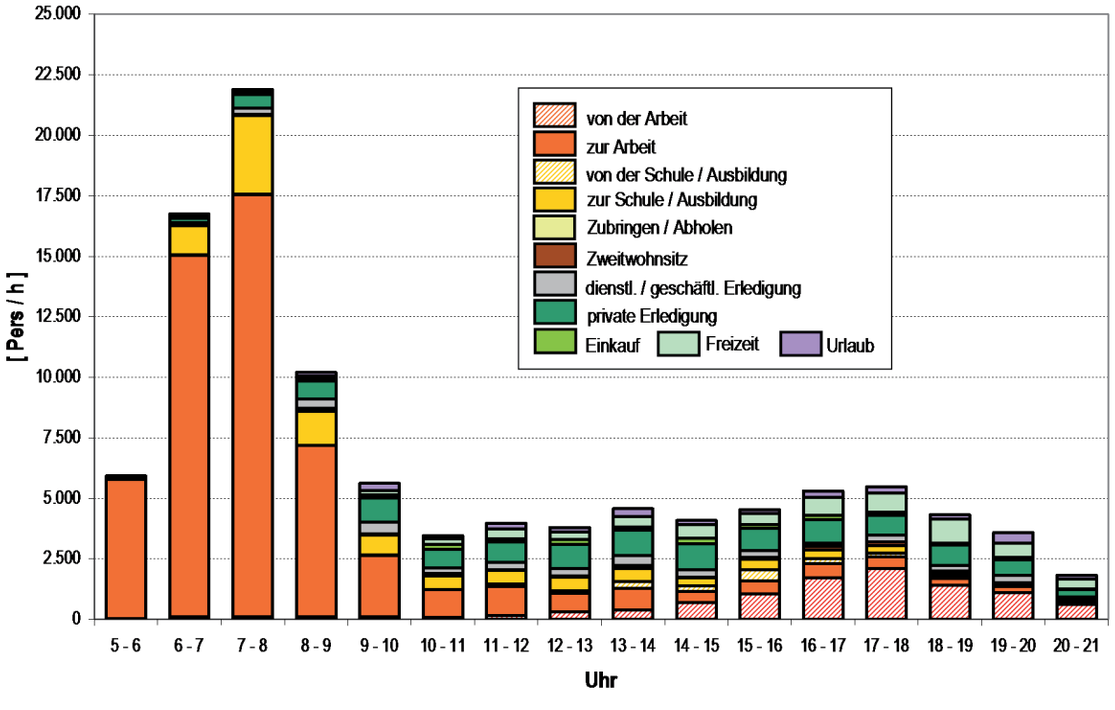


Abbildung 13: ÖV Tagesganglinie / Fahrtzwecke im ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21Uhr]

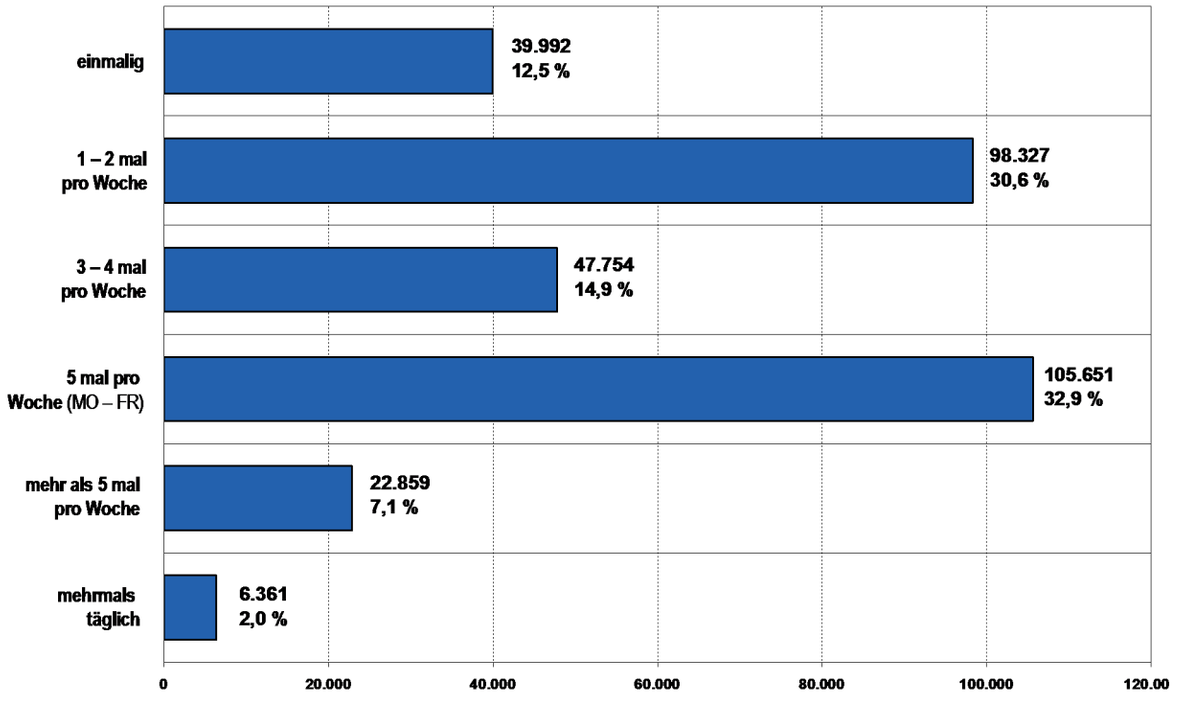


2.1.5. Detailergebnisse Gesamtkordon - Stadtgrenze Wien

2.1.5.1. Wegehäufigkeit

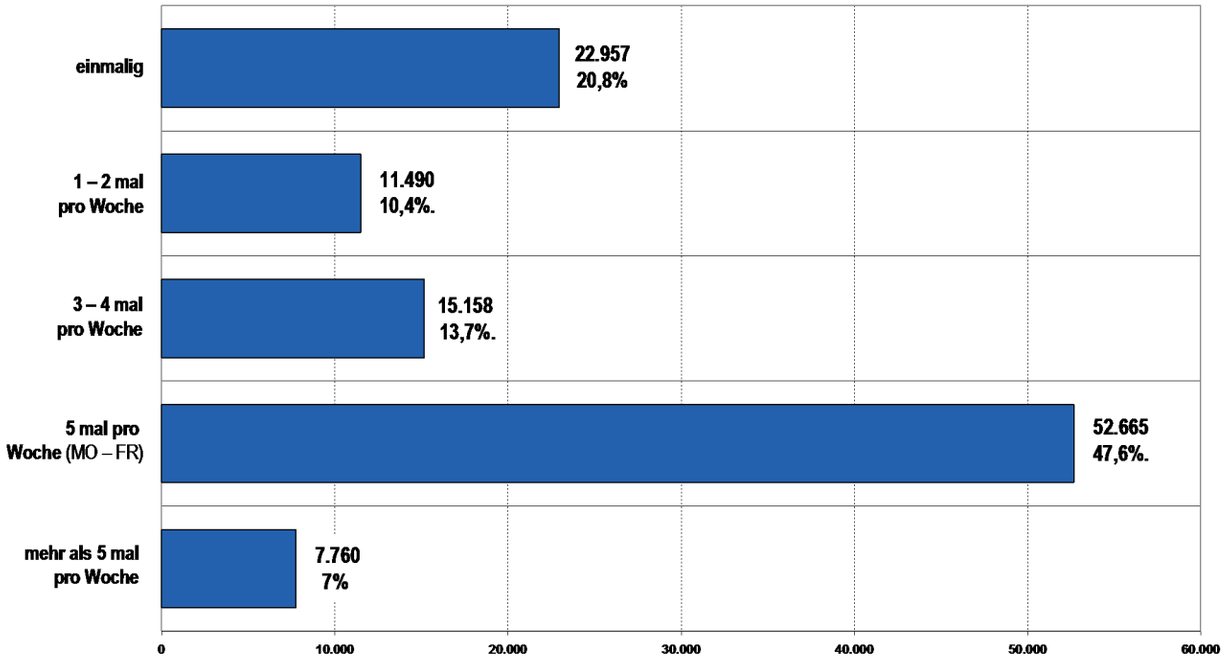
Das vorliegende Kapitel enthält Auswertungen zu unterschiedlichen Wegmerkmalen aus den Befragungsdaten der Kordonerhebung für den Gesamtkordon Wiener Stadtgrenze. Dabei handelt es sich um Kenngrößen zur Beurteilung von Fragestellungen zur Regelmäßigkeit von Wegen bzw. Fahrten, zur Gesamtwegekette sowie zur Umstiegssituation im Speziellen. Ein wichtiges Wegmerkmal bei Stichtagserhebungen stellt die Wegehäufigkeit dar. Daraus lässt sich beurteilen, in wie weit es sich um regelmäßige Wege handelt oder nicht. Gefragt wurde im Rahmen der Kordonerhebung, mit welcher Häufigkeit die befragte Person den entsprechenden Weg in der Woche des Erhebungstags zurücklegt. Im MIV wird demnach ein Drittel der Wege 5 mal pro Woche, weitere 15% 3 bis 4 mal erledigt. 31% der Wege werden 1 bis 2 mal pro Woche durchgeführt. Bei 13% handelt es sich um einmalige Wege.

Abbildung 14: Wegehäufigkeit im MIV Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21 Uhr]



Im Unterschied zum MIV zeigt sich im ÖV ein nahezu 50%-tiger Anteil täglich zurückgelegter Wege in einer klassischen Werktagswoche von Montag bis Freitag. Zusammen mit den 14% 3 bis 4 mal und den 7% mehr als 5 mal pro Woche durchgeführten Wege ergibt sich ein Anteil von 2 Drittel regelmäßiger Wege im ÖV. Der Anteil an einmaligen Wegen ist mit 21% im ÖV deutlich höher als im MIV mit 13%.

Abbildung 15: Wegehäufigkeit im ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]



2.1.5.2. Zu- und Abgangs- bzw. Umsteigesituation im ÖV

Ein wichtiger Planungsaspekt im Zusammenhang mit dem ÖV ist die Art und Weise, wie Fahrgäste zur Einstiegshaltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels gelangen. Daraus lassen sich wichtige Informationen über die verkehrsmittelabhängigen Einzugsbereiche sowie die infrastrukturellen Notwendigkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen gewinnen.

Aktuelle Themen, wie Park&Ride, Bike&Ride und Kiss&Ride (Zubringen der Fahrgäste zur Einstiegshaltestelle) können so besser quantifiziert werden. Im Rahmen der ÖV-Kordonerhebung wurden die Fahrgäste nach Ihrem Zugangsverkehrsmittel zum Öffentlichen Verkehr gefragt. Die entsprechende Auswertung zeigt, dass im mengenmäßig stärksten Zeitsegment in der Früh bis 9 Uhr fast die Hälfte (rd. 25.650 Personen) zu Fuß zur Haltestelle geht. Mit dem Pkw im Zuge von Park&Ride erreichen 38% (rd. 20.950 Personen) die Einstiegshaltestelle. Der Anteil der Radfahrer (Bike&Ride) liegt bei 11% (rd. 5.850 Personen). 5% der Fahrgäste (rd. 2.350 Personen) werden in der Zeit von Betriebsbeginn bis 9 Uhr zur Einstiegshaltestelle gebracht. (Kiss&Ride).

Am restlichen Tag überwiegt deutlich der Anteil der Fußwege. Im Zeitraum von 9 bis 12 Uhr sind dies 59% von insgesamt rd. 13.200 Personen, von 12 bis 15 Uhr 66% von rd. 12.600 Personen, von 15 bis 19 Uhr 72% von rd. 20.000 Personen und nach 19 Uhr 68% von rd. 8.500 Personen. Von den übrigen Möglichkeiten zur Einstiegshaltestelle werden untertags Park&Ride bzw. Kiss&Ride am häufigsten gewählt. Rund 3% (3.200 Personen) gaben keine Angabe zum Zugangsverkehrsmittel.

Abbildung 16: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

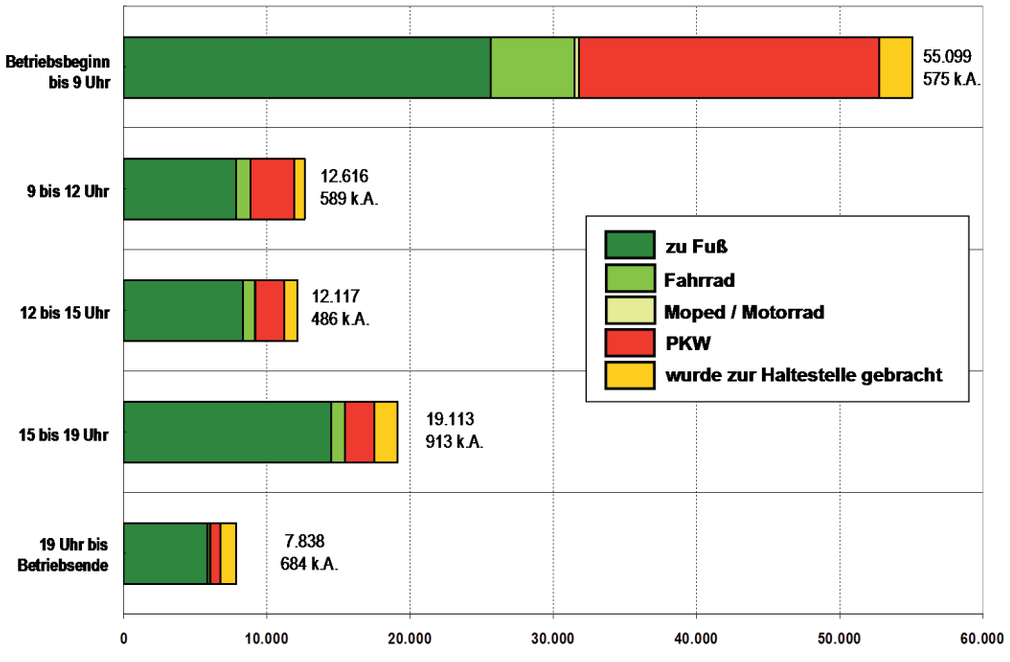


Tabelle 8: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	25.656	7.843	8.370	14.451	5.811	62.131
Fahrrad	5.838	985	801	1.005	222	8.851
Moped / Motorrad	298	10	60	24	12	404
PKW	20.947	3.036	1.974	2.001	716	28.674
wurde zur Haltestelle gebracht	2.360	742	912	1.632	1.077	6.723
keine Angabe	575	589	486	913	684	3.247
Σ	55.674	13.205	12.603	20.026	8.522	110.030

Über den gesamtem Tag betrachtet gehen 56% (rd. 62.150 Personen) zu Fuß zur Haltestelle.

Im Rahmen der ÖV-Kordonerhebung wurde das Thema Umsteigen speziell untersucht. Die Fahrgäste wurden in diesem Zusammenhang befragt, ob sie im Zuge Ihres Gesamtweges über die Wiener Stadtgrenze außerhalb Wiens bzw. in Wien umgestiegen sind. Es zeigte sich dabei, dass klarerweise in Wien, aufgrund des verzweigten ÖV-Liniennetzes, des entsprechend dichten Verkehrsangebots und der guten Verknüpfung des Stadtgrenzen querenden regionalen ÖVs mit dem innerstädtischen ÖV, bedeutend häufiger umgestiegen wird als dies außerhalb von Wien geschieht. So steigen in Wien 77% der Fahrgäste (rd. 84.800 Personen) um, außerhalb von Wien lediglich 13% (rd. 13.800 Personen). Zum Umsteigen in Wien gaben rd.1%, zum Umsteigen außerhalb von Wien rd. 3% keine Angabe.

In Wien wird am häufigsten in die U-Bahn umgestiegen. Der entsprechende Anteil an sämtlichen Umsteigern in Wien über den gesamten Tag liegt bei 62% (rd. 52.900 Personen). In den Zug bzw. die Schnellbahn steigen 16% (rd. 13.200 Personen, in die Straßenbahn 14% (11.900 Personen) und in den Bus 8% (rd. 6.700 Personen) um. Diese Verteilung entspricht mit geringen Abweichungen auch den Anteilen innerhalb der einzelnen Zeitsegmente. Von den 22% der Fahrgäste (rd. 24.100 Personen), welche in Wien nicht umsteigen, beträgt der Durchgangsverkehrsanteil lediglich 2% (rd. 500 Personen).

Die Umsteigesituation außerhalb von Wien zeigt einen hohen Anteil von „Nicht-Umsteigern“. Über den ganzen Tag betrachtet, sind rund 92.000 Personen (d.s. 84%) nicht umgestiegen. Von den umsteigenden Fahrgästen steigen 53% (rund 7.300 Personen) vom Bus und 37% (rd. 5.100 Personen) vom Zug um. Der 3%-tige Anteil (rd. 400 Personen) von U-Bahn und Flugzeug an den Umsteigern außerhalb Wiens resultiert aus dem internationalen Reiseverkehr.

Abbildung 17: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

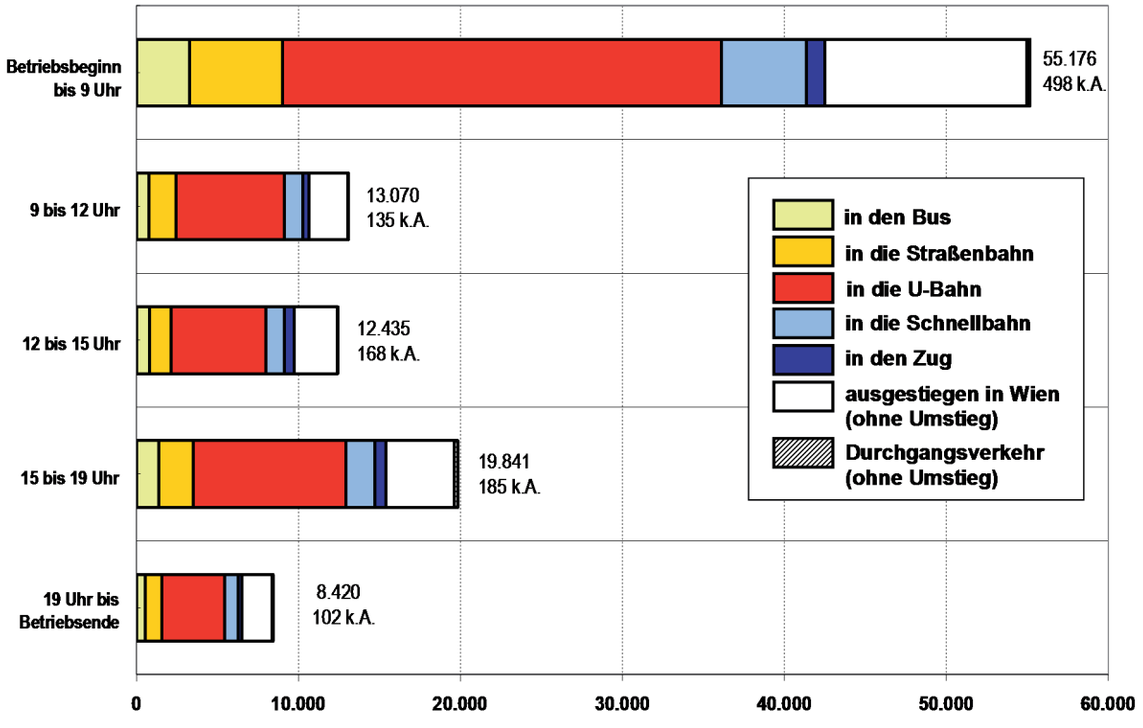
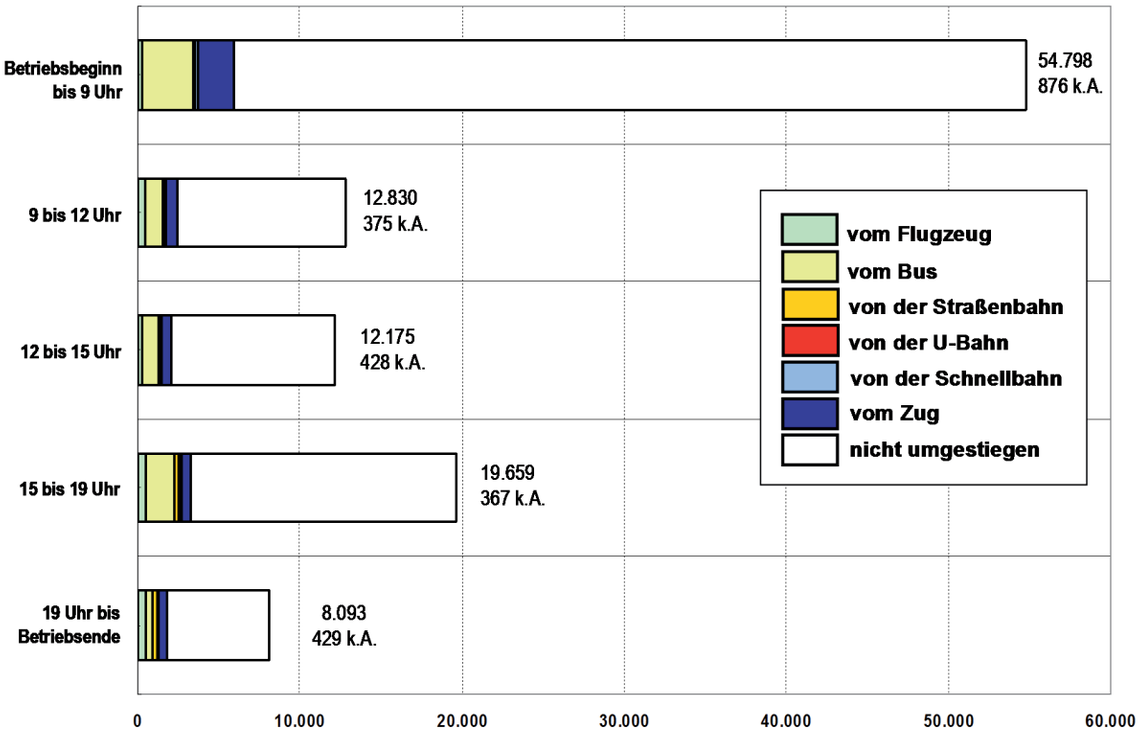


Abbildung 18: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

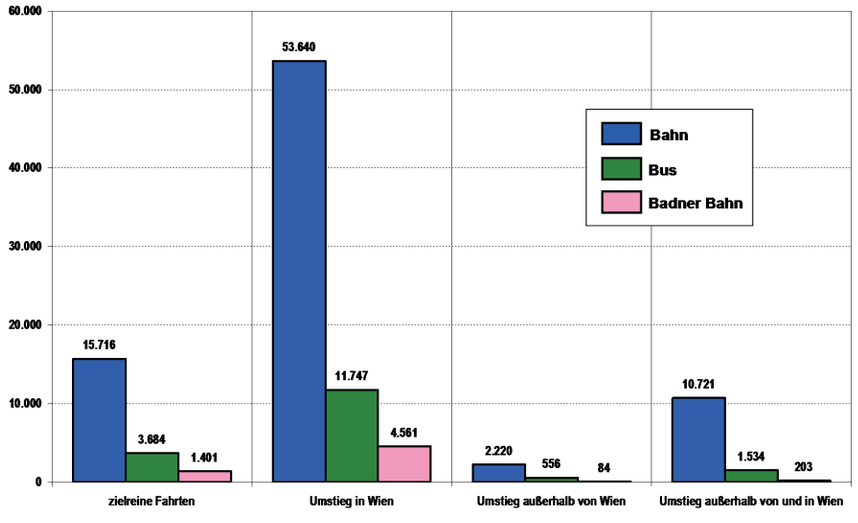


Analysiert man die Gesamtwegekette im ÖV, also eine kombinierte Auswertung der Wegmerkmale „Umsteigen in Wien“ und „Umsteigen außerhalb Wiens“, so ergibt sich ein Anteil zielreiner Fahrten (ohne Umsteigen) von 19% (rd. 20.800 Personen). Unter den Fahrten mit Umsteigen dominieren jene, bei denen ausschließlich in Wien umgestiegen wird mit 64% Anteil (rd. 69.900 Personen). Bei 11 % der Fahrten (rd. 12.500 Personen) wird sowohl außerhalb von als auch in Wien umgestiegen und nur bei 3% der Fahrten (rd. 2.900 Personen) wird ausschließlich außerhalb Wiens umgestiegen. 3% (rd. 4.000 Personen) gaben bei einem der für diese Auswertung relevanten Wegmerkmale keine Angabe. Betrachtet man Bahn, Bus und Badner Bahn separat, so ergeben sich hier praktisch die gleichen Anteilsverteilungen. 4% des Stadtgrenzen überschreitenden ÖVs (rd. 4.300 Personen) ist Durchgangsverkehr bezogen auf Wien. Für Bahn und Bus beträgt der jeweilige Durchgangsverkehrsanteil ebenfalls 4%. Lediglich auf der Badner Bahn ist der Durchgangsverkehr etwas geringer.

Tabelle 9: Wegeketten im ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit]

		ohne Umsteigen	Umstieg **ausschlieslich in** Wien	Umstieg **ausschliesslich außerhalb von** Wien	Umstieg **außerhalb von** und **in** Wien	Σ
Bahn	Zielverkehr	15.302	51.615	2.064	9.939	**78.920**
	Durchgangsverkehr	414	2.025	156	782	**3.377**
Bus	Zielverkehr	3.542	11.340	529	1.407	**16.818**
	Durchgangsverkehr	142	407	27	127	**703**
Badner Bahn	Zielverkehr	1.401	4.389	84	203	**6.077**
	Durchgangsverkehr	-	172	-	-	**172**
Σ		**20.801**	**69.948**	**2.860**	**12.458**	**106.067**
		19%	***64%***	***3%***	***11%***	***97%***
			3% keine Angabe (3.963 Personen)			**110.030**

Abbildung 19: Wegeketten im ÖV Gesamtkordon [Personen / Betriebszeit]



3.963 Personen keine Angabe

2.1.5.3. Verkehrsaufteilung nach Geschlecht

Eine Auswertung der im Rahmen der Kordonerhebung befragten Personen nach ihrem Geschlecht zeigt, dass im MIV die Männer mit 55% insgesamt überwiegen. In den einzelnen Korridoren ergibt sich ein differenziertes Bild. In fünf Korridoren - St. Pölten, Mödling, Bruck a.d. Leitha, Gänserndorf und Stockerau - überwiegen die Männer, in vier Korridoren - Breitenfurt, Marchegg, Mistelbach und Klosterneuburg - die Frauen. Im ÖV ergibt sich insgesamt ein Anteil von 56% Frauen. Im Detail überwiegen bei den Fahrgästen im ÖV außer im Korridor St. Pölten, der einen geringfügig höheren Männeranteil aufweist, in den restlichen acht Korridoren deutlich die Frauen.

Abbildung 20: Geschlecht der VerkehrsteilnehmerInnen im MIV nach Korridoren in %

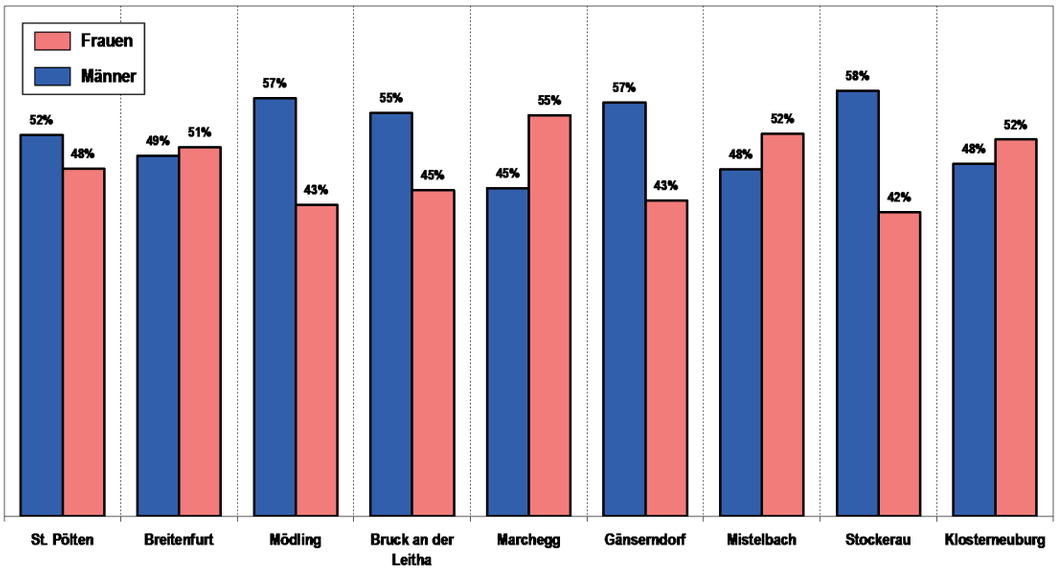
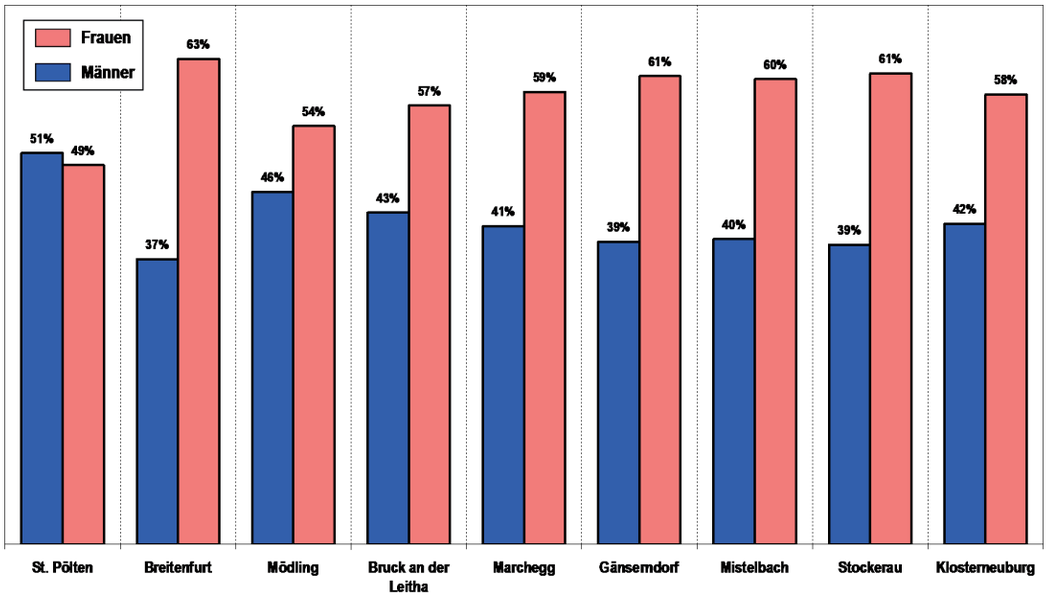


Abbildung 21: Geschlecht der VerkehrsteilnehmerInnen im ÖV nach Korridoren in %



2.2. Ergebnisse nach Korridoren

Dieses Kapitel enthält Auswertungen der Kordonerhebung Wien für die neun Einfahrtskorridore. Diese neun Korridore entsprechen den wichtigsten auf Wien bezogenen regionalen Verkehrsachsen. Jedem Korridor ist ein Unterkapitel gewidmet, in dem Übersichtskarten, Ergebnistabellen und zugehörige Abbildungen jeweils für MIV und ÖV enthalten sind. Vorab werden, analog zu Kapitel 2.1.3. für den Modal Split, wesentliche Ergebnisse der einzelnen Korridore einander gegenübergestellt.

Vergleicht man die einzelnen MIV-Korridore hinsichtlich der Fahrzeugarten, zeigen sich die höchsten Schwerverkehrsanteile (Reisebusse, Lkws, Sattelzüge) in den Korridoren Marchegg mit 9%, Mödling und Gänserndorf mit jeweils 8%. Die geringste anteilsmäßige Schwerverkehrsbelastung weisen die Korridore Breitenfurt, St. Pölten und Klosterneuburg mit je 3,5% auf. Der mit Abstand mengenmäßig stärkste MIV-Korridor ist Mödling mit 169.500 Personen in der Zeit von 5 bis 24 Uhr, gefolgt von Bruck a.d. Leitha mit 64.000 und St. Pölten mit 41.000 Personen. Der Korridor mit der geringsten Verkehrsmenge ist Breitenfurt mit 14.500 Personen. Das im Unterschied zum ÖV hohe Verkehrsaufkommen im MIV am Nachmittag in der Zeit von 15 bis 19 Uhr erklärt sich vor allem durch den hohen Anteil privater Erledigungen bzw. von Freizeit- und Einkaufsfahrten in den Korridoren Mödling, Mistelbach und Klosterneuburg. Insbesondere für den Korridor Mistelbach ist zu beachten, dass die MIV-Kordonerhebung im Jahr 2008 und damit noch vor Eröffnung des A5-Nordautobahn und des Nordabschnittes der S1-Wiener Außenring Schnellstraße durchgeführt wurde.

Die stärksten ÖV-Korridore sind, wie im MIV, die Korridore Mödling mit 33.250, Bruck a.d. Leitha mit 19.500 und St. Pölten mit 15.850 Personen innerhalb der Betriebszeit in Fahrtrichtung stadteinwärts. Sind im MIV die Autobahnen A2, A1 und A4 Grund für das hohe Verkehrsaufkommen im jeweiligen Korridor, so sind es hier die Bahnlinien Südbahn, Badner Bahn und Pottendorfer Linie im Korridor Mödling, die Ostbahn und die Pressburger Bahn im Korridor Bruck a.d. Leitha sowie die Westbahn im Korridor St. Pölten. Das geringste Fahrgastaufkommen mit 1.750 Personen ergibt sich analog zum MIV im Korridor Breitenfurt.

Bei den Fahrtzwecken im ÖV zeigt der Korridor Breitenfurt mit 33% vergleichsweise hohe Anteile im Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr. Im Korridor Bruck a.d. Leitha wiederum ist der 10%-tige Anteil des Fahrtzwecks Urlaub, aufgrund der am Flughafen Wien Schwechat ankommenden und mit dem ÖV nach Wien fahrenden Fluggäste, bemerkenswert.

Beim Zugangsverkehrsmittel zum ÖV ist ein, zum Unterschied zu allen anderen Korridoren, sehr geringer Anteil von Park&Ride und Bike&Ride im Korridor Breitenfurt feststellbar. Im Korridor St. Pölten ergeben sich durch die Anbindung der Westbahn an die U-Bahnlinien U4 in Hütteldorf und U3 am Westbahnhof anteilsmäßig die meisten Umsteiger in Wien. Im Korridor Bruck a.d. Leitha sind die Anteile der Umsteiger auf Straßenbahn, U-Bahn und Schnellbahn ungefähr gleich groß während bei den anderen Korridoren, mit Ausnahme von Breitenfurt, das

Umsteigen in die U-Bahn eindeutig überwiegt. Im Korridor Breitenfurt zeigt sich überdies ein relativ hoher Anteil an kleinräumigem Durchgangsverkehr im ÖV. Dabei handelt es sich um Verkehrsbeziehungen innerhalb des Bezirks Mödling, die im Linienbusverkehr über den Bezirk Liesing in Wien realisiert werden. Beim Umsteigen außerhalb von Wien zeigen sich in den Korridoren St. Pölten und Bruck a.d. Leitha die höchsten Umsteigeranteile. Dafür sind im Korridor St. Pölten vor allem die an die Westbahn angebundenen Regionalbahnen und Buslinien verantwortlich. Im Korridor Bruck a.d. Leitha erklärt sich dies unter anderem mit den am Flughafen Wien Schwechat vom Flugzeug in den ÖV nach Wien umsteigenden Fluggästen. Die geringste Bedeutung hat das Umsteigen außerhalb Wiens in den Korridoren Gänserndorf, Klosterneuburg, Stockerau und Breitenfurt.

Für jeden Einfahrtskorridor sind in jeweiligen Unterkapiteln nachstehende Übersichten und Ergebnisdarstellungen enthalten:

(1) Übersichtskarte mit den dem jeweiligen Korridor zugeordneten MIV-Erhebungsquerschnitten bzw. den erhobenen Bahn- und Buslinien im ÖV

(2) Tabellarische Darstellung der Zählergebnisse nach Fahrzeugarten im MIV sowie Personen im MIV und ÖV

(3) Kartendarstellung des Quellverkehrsaufkommens für MIV und ÖV anhand mengenproportionaler Pfeile für die politischen Bezirke in Niederösterreich und Burgenland, für die Bundesländer im restlichen Österreich und für das Ausland. Aus Gründen der Lesbarkeit sind Pfeile der unmittelbar angrenzenden Bezirke als Umriss gezeichnet

(4) Kartendarstellung des Quellverkehrsaufkommens für MIV und ÖV anhand mengenproportionaler Pfeile für die Gemeinden des/der im jeweiligen Korridor an der Stadtgrenze Wien liegenden niederösterreichischen Bezirks bzw. Bezirke

(5) Tabelle und Diagramm zum Fahrtzweck nach Zeitsegmenten für MIV und ÖV

(6) Diagramm zum Zugangsverkehrsmittel zur Einstiegshaltestelle in den Öffentlichen Verkehr nach Zeitsegmenten für ÖV

(7) Diagramme zur Umsteigesituation in Wien und der Umsteigesituation außerhalb von Wien nach Zeitsegmenten

2.2.1. Korridor St. Pölten

Abbildung 22: Übersichtskarte MIV Korridor St. Pölten

Tabelle 10: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor St. Pölten [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	9.404	958	17	188	136	98	5	10.806	*34,0%*
9 bis 12 Uhr	4.367	311	9	154	63	58	15	4.977	*15,7%*
12 bis 15 Uhr	4.026	327	8	132	20	77	30	4.620	*14,5%*
15 bis 19 Uhr	6.536	447	25	160	18	91	57	7.334	*23,1%*
19 bis 21 Uhr	1.822	101	3	16	16	25	7	1.990	*6,3%*
21 bis 24 Uhr	1.289	71	3	51	1	13	2	1.430	*4,5%*
0 bis 5 Uhr	427	85	4	43	72	2	0	633	*2,0%*
Σ	27.871	2.300	69	744	326	364	116	31.790	*100,0%*
	87,7%	*7,2%*	*0,2%*	*2,3%*	*1,0%*	*1,1%*	*0,4%*	*100,0%*	

Tabelle 11: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	12.666	*31%*
9 bis 12 Uhr	6.995	*17%*
12 bis 15 Uhr	5.278	*13%*
15 bis 19 Uhr	10.300	*25%*
19 bis 24 Uhr	5.649	*14%*
Σ	40.888	*100%*

Abbildung 23: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21Uhr]

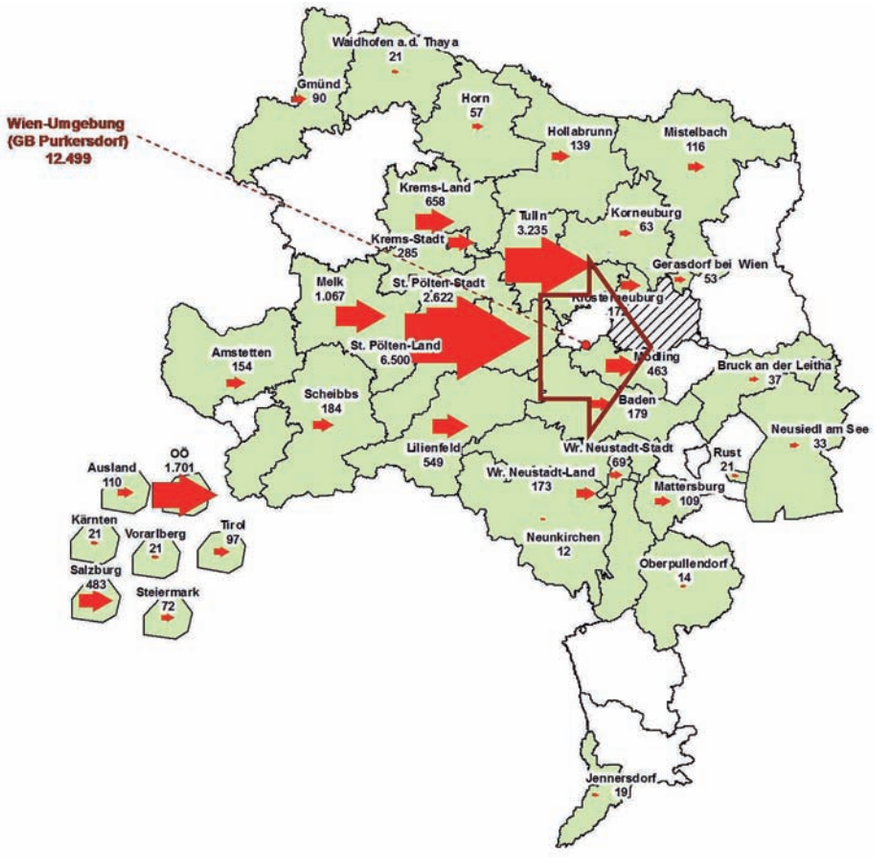


Abbildung 24: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21Uhr]

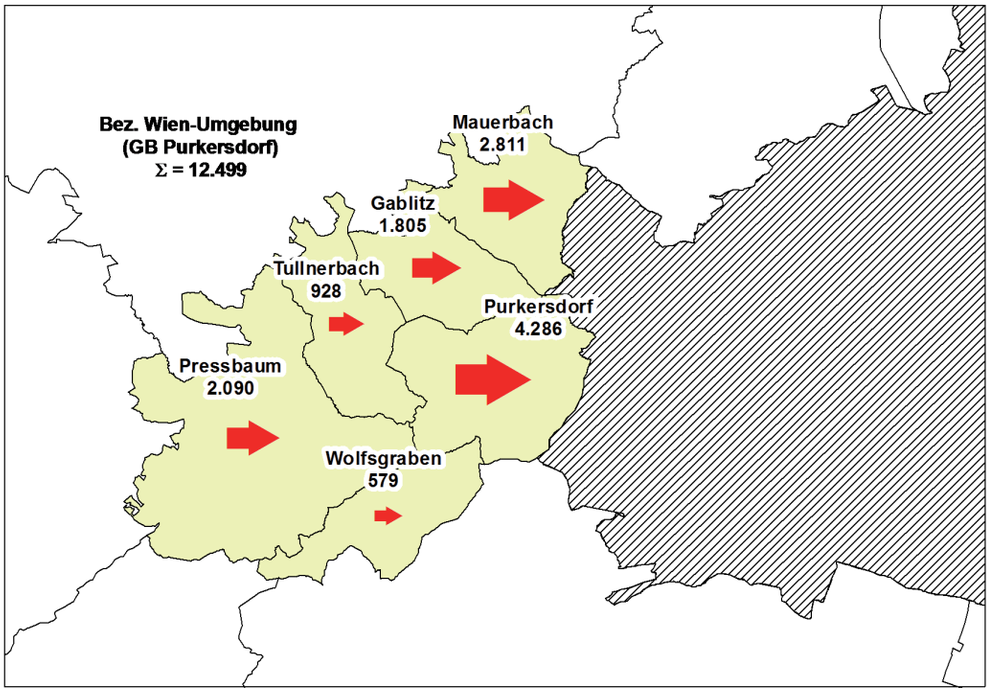


Tabelle 12: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	69	34	237	2.070	551	**2.961**
zur Arbeit	9.553	1.605	908	703	230	**12.999**
von der Schule / Ausbildung	0	0	0	84	48	**132**
zur Schule / Ausbildung	590	278	386	177	61	**1.492**
Zubringen / Abholen	451	357	513	724	225	**2.270**
Zweitwohnsitz	80	150	205	449	109	**993**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	616	824	654	1.147	308	**3.549**
private Erledigung	985	2.097	1.291	1.954	980	**7.307**
Einkauf	98	620	474	682	30	**1.904**
Freizeit	114	704	355	1.961	628	**3.762**
Urlaub	0	122	127	110	0	**359**
keine Angabe	*55*	*102*	*64*	*125*	*78*	***424***
Σ	12.611	6.893	5.214	10.186	3.248	**38.152**

Abbildung 25: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21 Uhr]

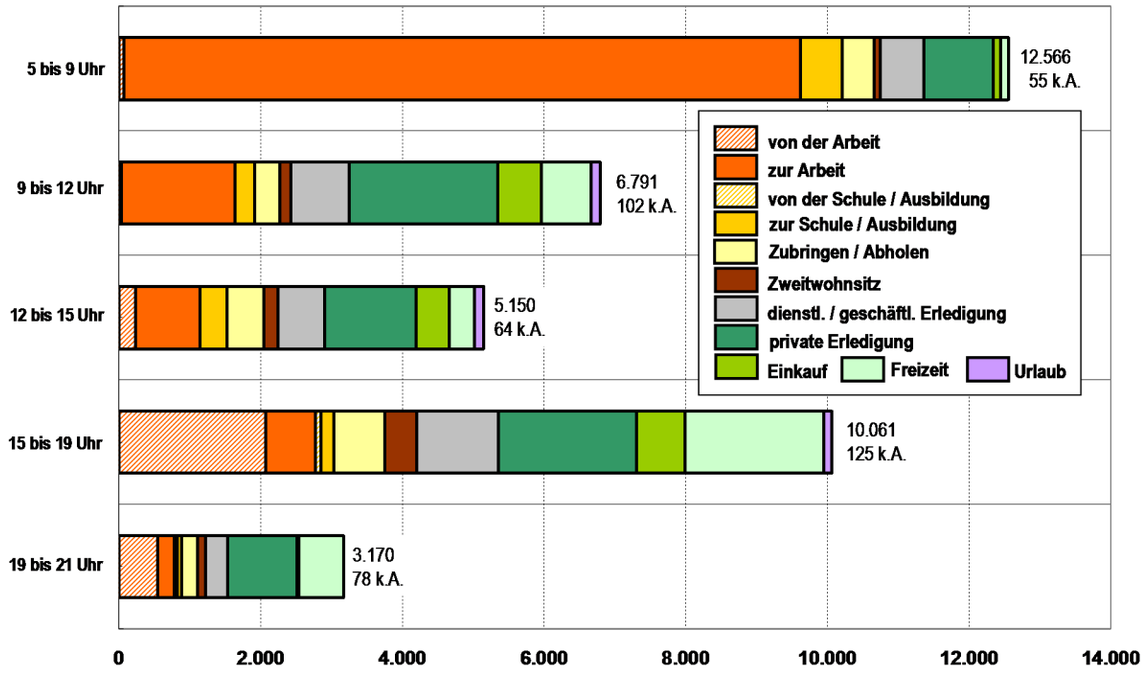


Abbildung 26: Übersichtskarte ÖV Korridor St. Pölten

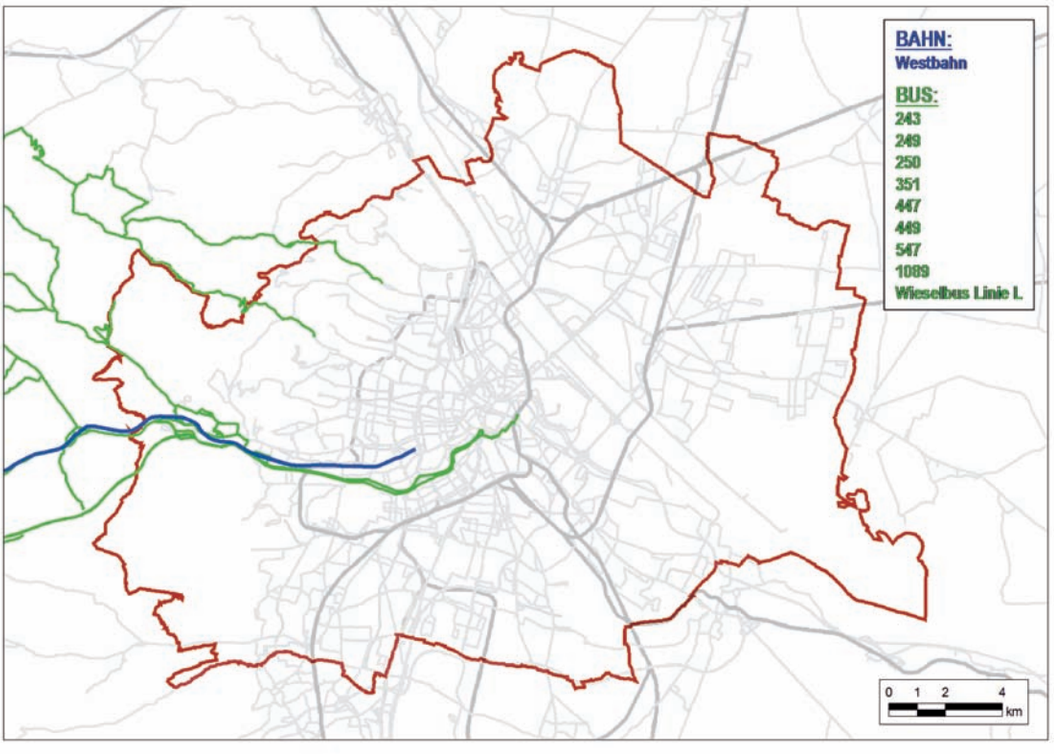


Tabelle 13: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	5.169	*36,8 %*	876	*49,2 %*	6.045	*38,2 %*
9 bis 12 Uhr	1.605	*11,4 %*	163	*9,1 %*	1.768	*11,2 %*
12 bis 15 Uhr	1.947	*13,9 %*	225	*12,6 %*	2.172	*13,7 %*
15 bis 19 Uhr	3.153	*22,4 %*	471	*26,4 %*	3.624	*22,9 %*
19 Uhr bis Betriebsende	2.180	*15,5 %*	47	*2,6 %*	2.227	*14,1 %*
Σ	14.054	*100,0 %*	1.782	*100,0 %*	*15.836*	*100,0 %*

Abbildung 27: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

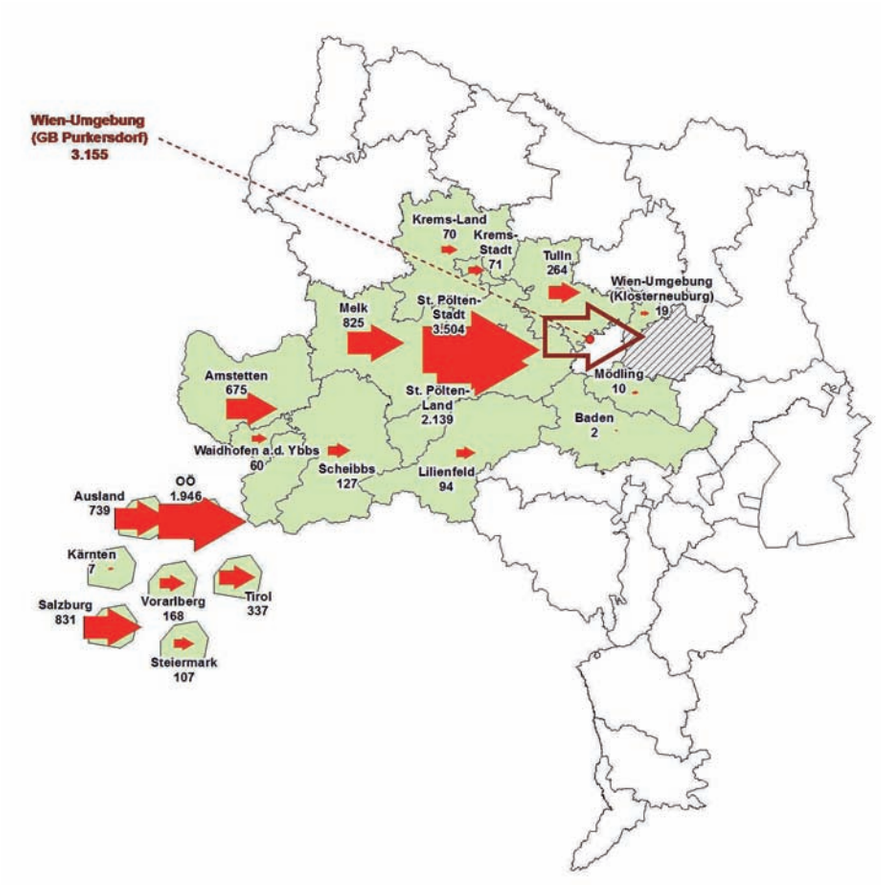


Abbildung 28: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

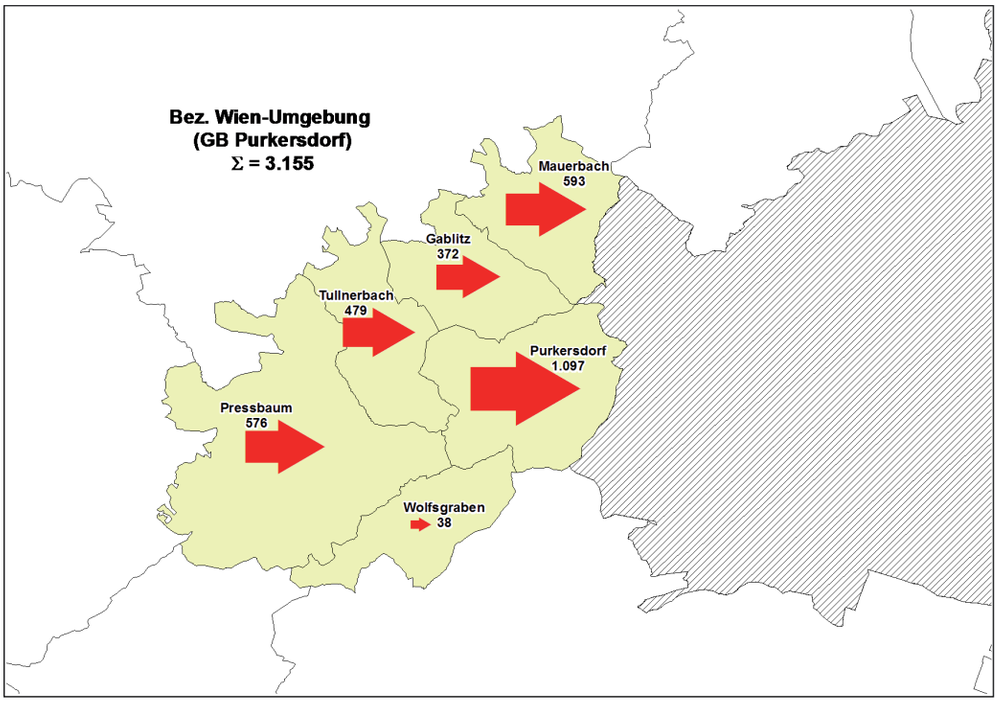


Tabelle 14: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	102	78	164	1.402	986	**2.732**
zur Arbeit	4.528	472	337	322	156	**5.815**
von der Schule / Ausbildung	0	0	73	118	30	**221**
zur Schule / Ausbildung	798	313	173	168	41	**1.493**
Zweitwohnsitz	39	15	9	111	51	**225**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	151	222	322	350	211	**1.256**
private Erledigung	222	363	658	447	354	**2.044**
Einkauf	10	31	29	53	0	**123**
Freizeit	12	177	190	422	196	**997**
Urlaub	115	75	217	120	196	**723**
keine Angabe	*68*	*22*	*0*	*111*	*6*	***207***
Σ	6.045	1.768	2.172	3.624	2.227	**15.836**

Abbildung 29: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

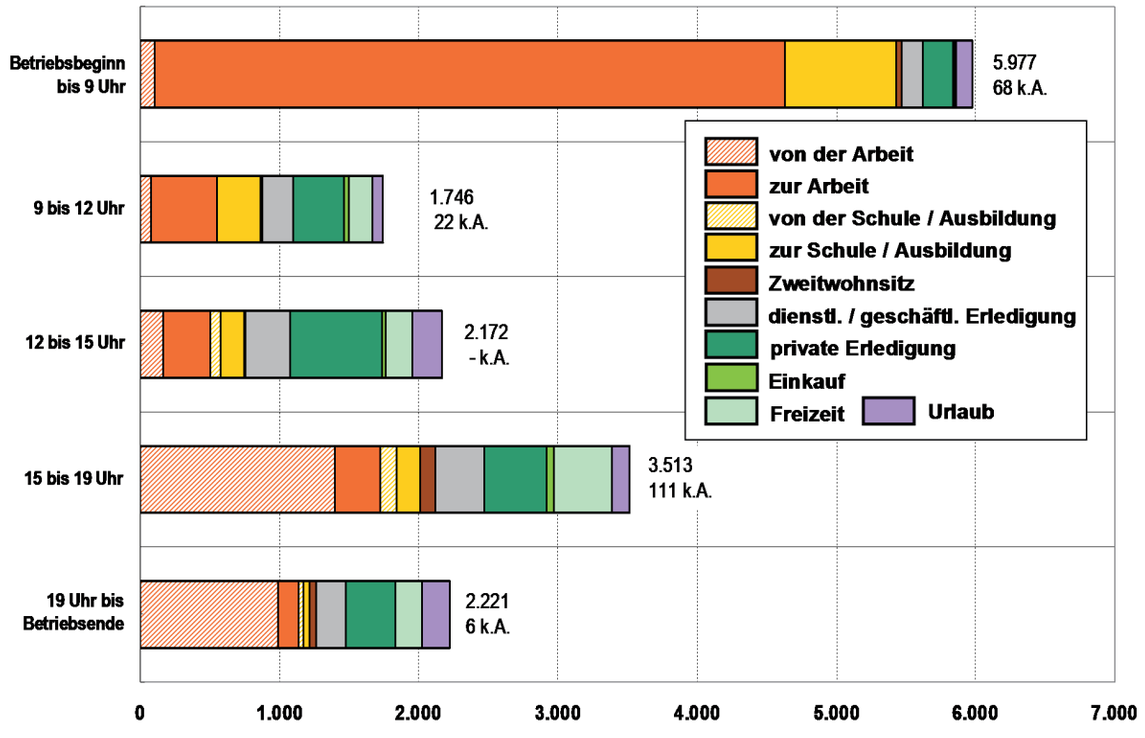


Abbildung 30: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

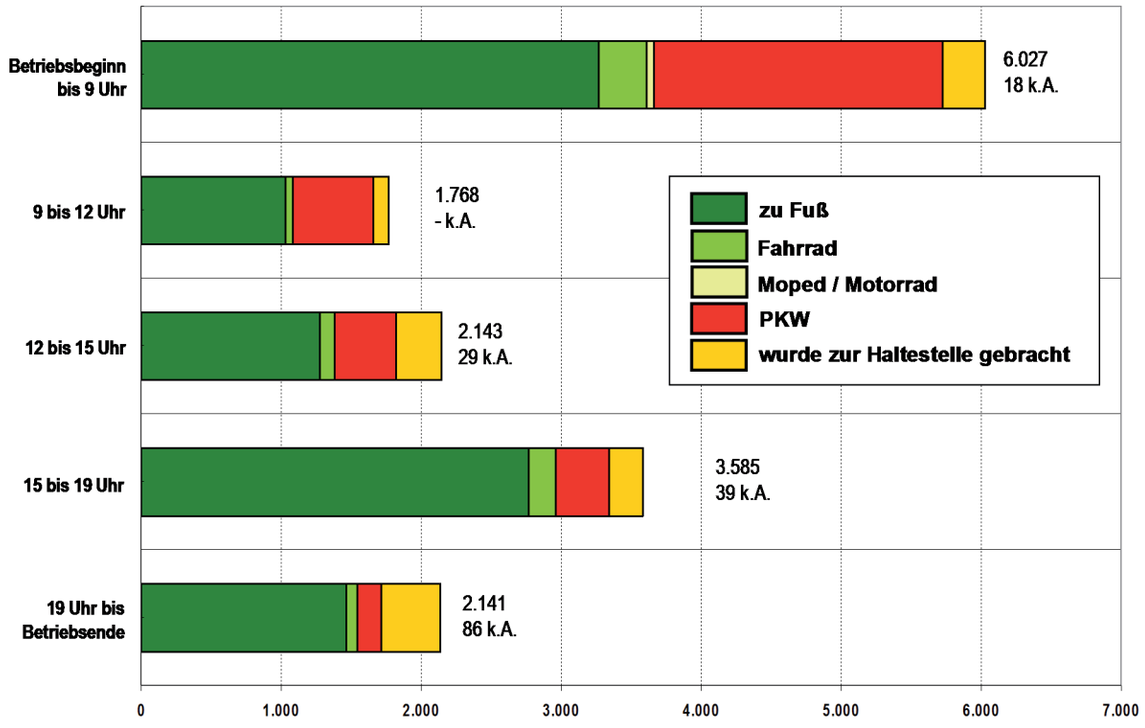


Tabelle 15: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	3.267	1.032	1.274	2.772	1.469	9.814
Fahrrad	343	52	106	186	74	761
Moped / Motorrad	56	4	0	0	0	60
PKW	2.056	572	440	386	173	3.627
wurde zur Haltestelle gebracht	305	108	323	241	425	1.402
keine Angabe	18	0	29	39	86	172
Σ	6.045	1.768	2.172	3.624	2.227	15.836

Abbildung 31: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]

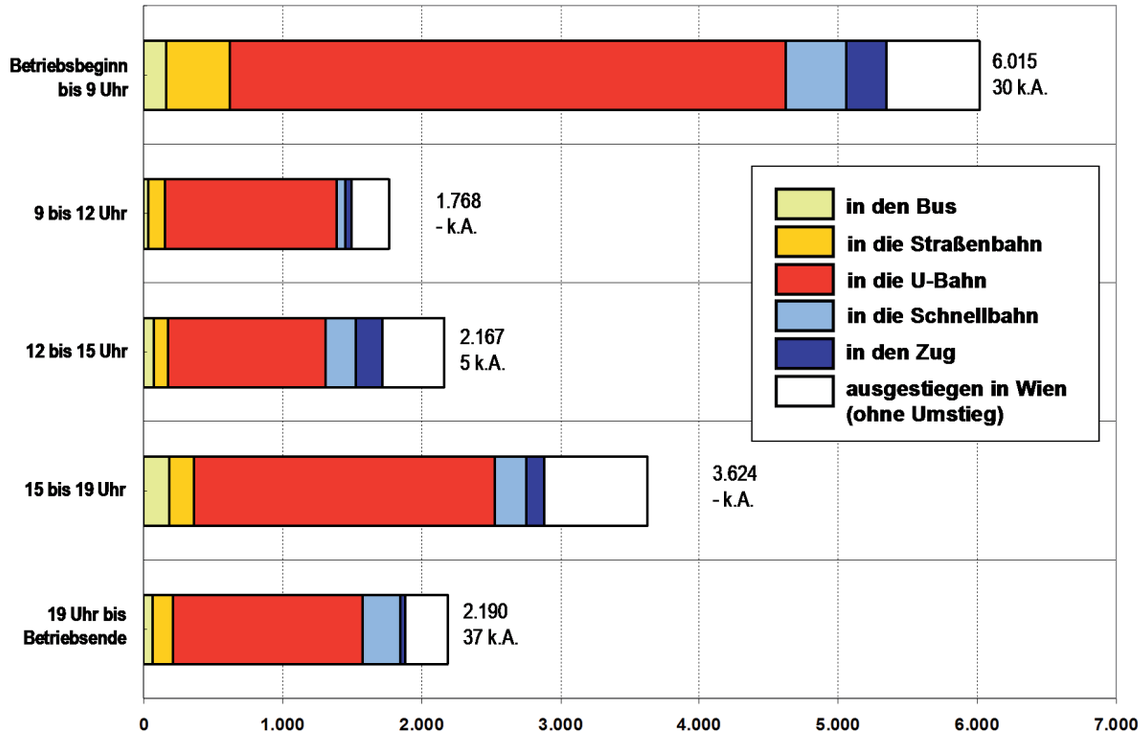
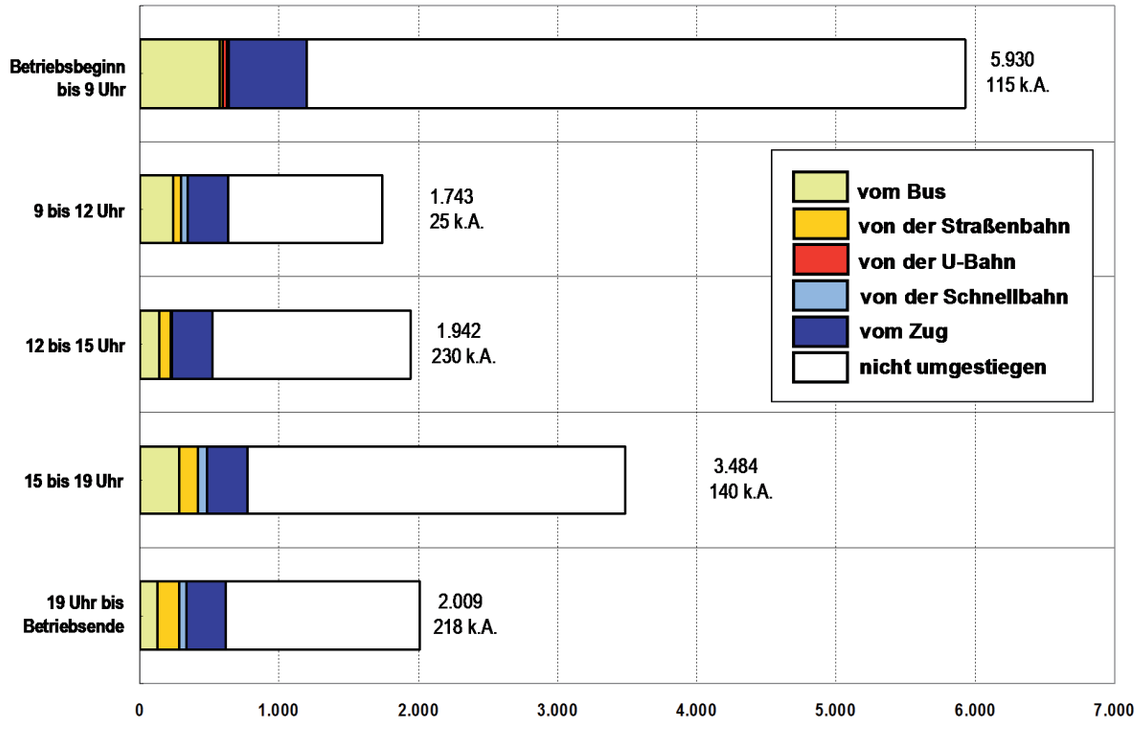


Abbildung 32: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit]



2.2.2. Korridor Breitenfurt

Abbildung 33: Übersichtskarte MIV Korridor Breitenfurt

Tabelle 16: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Breitenfurt [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	3.065	200	3	73	19	33	9	3.402	*28,8%*
9 bis 12 Uhr	1.664	108	0	96	8	15	8	1.899	*16,1%*
12 bis 15 Uhr	1.672	158	2	70	8	23	10	1.943	*16,5%*
15 bis 19 Uhr	2.769	179	2	65	15	46	18	3.094	*26,2%*
19 bis 21 Uhr	854	26	1	13	0	14	0	908	*7,7%*
21 bis 24 Uhr	399	9	0	2	0	6	0	416	*3,5%*
0 bis 5 Uhr	108	14	0	9	0	2	0	133	*1,1%*
Σ	10.531	694	8	328	50	139	45	11.795	*100,0%*
	89,3%	*5,9%*	*0,1%*	*2,8%*	*0,4%*	*1,2%*	*0,4%*	*100,0%*	

Tabelle 17: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	3.992	*27%*
9 bis 12 Uhr	2.320	*16%*
12 bis 15 Uhr	2.373	*16%*
15 bis 19 Uhr	4.794	*33%*
19 bis 24 Uhr	1.139	*8%*
Σ	14.618	*100%*

Abbildung 34: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21Uhr]

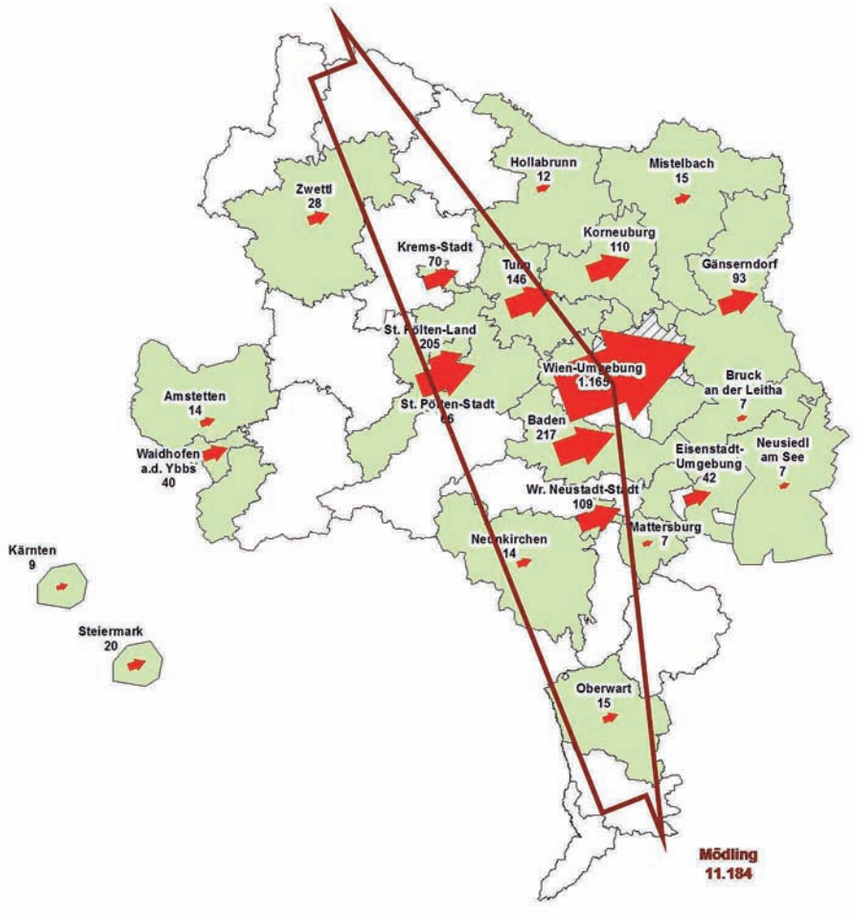


Abbildung 35: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21Uhr]

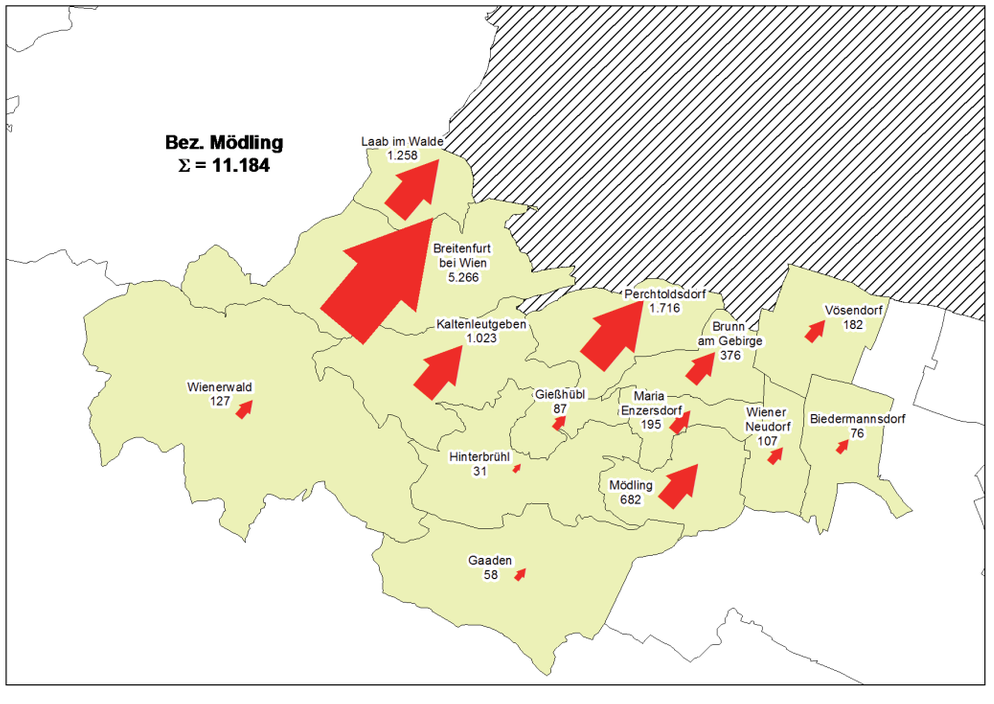


Tabelle 18: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	0	26	149	935	254	**1.364**
zur Arbeit	2.609	436	87	163	0	**3.295**
von der Schule / Ausbildung	0	0	46	34	0	**80**
zur Schule / Ausbildung	465	87	73	20	0	**645**
Zubringen / Abholen	190	162	306	466	70	**1.194**
Zweitwohnsitz	7	25	29	60	35	**156**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	159	197	142	163	70	**731**
private Erledigung	285	653	683	1.367	244	**3.232**
Einkauf	74	387	266	237	0	**964**
Freizeit	135	139	474	1.188	105	**2.041**
Urlaub	0	0	0	0	0	**0**
keine Angabe	*34*	*103*	*59*	*80*	*0*	***276***
Σ	3.958	2.215	2.314	4.713	778	**13.978**

Abbildung 36: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21 Uhr]

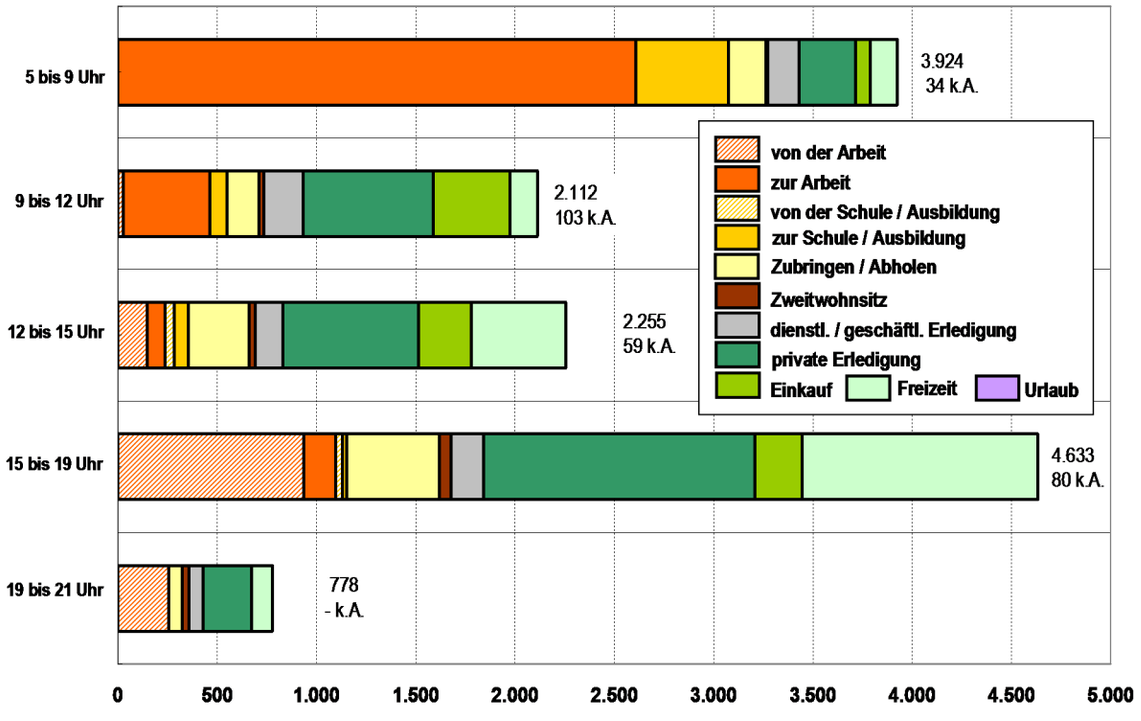


Abbildung 37: Übersichtskarte ÖV Korridor Breitenfurt

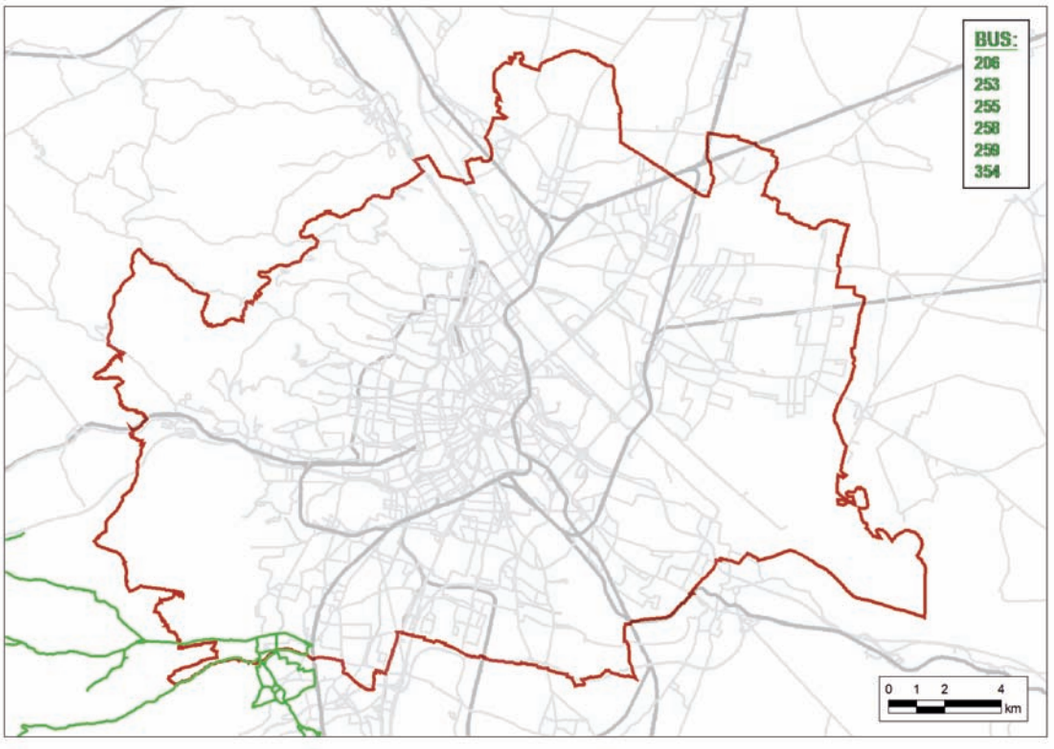


Tabelle 19: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Bus	
	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	864	*48,7 %*
9 bis 12 Uhr	200	*11,3 %*
12 bis 15 Uhr	263	*14,8 %*
15 bis 19 Uhr	380	*21,4 %*
19 Uhr bis Betriebsende	67	*3,8 %*
Σ	**1.774**	***100,0 %***

Abbildung 38: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

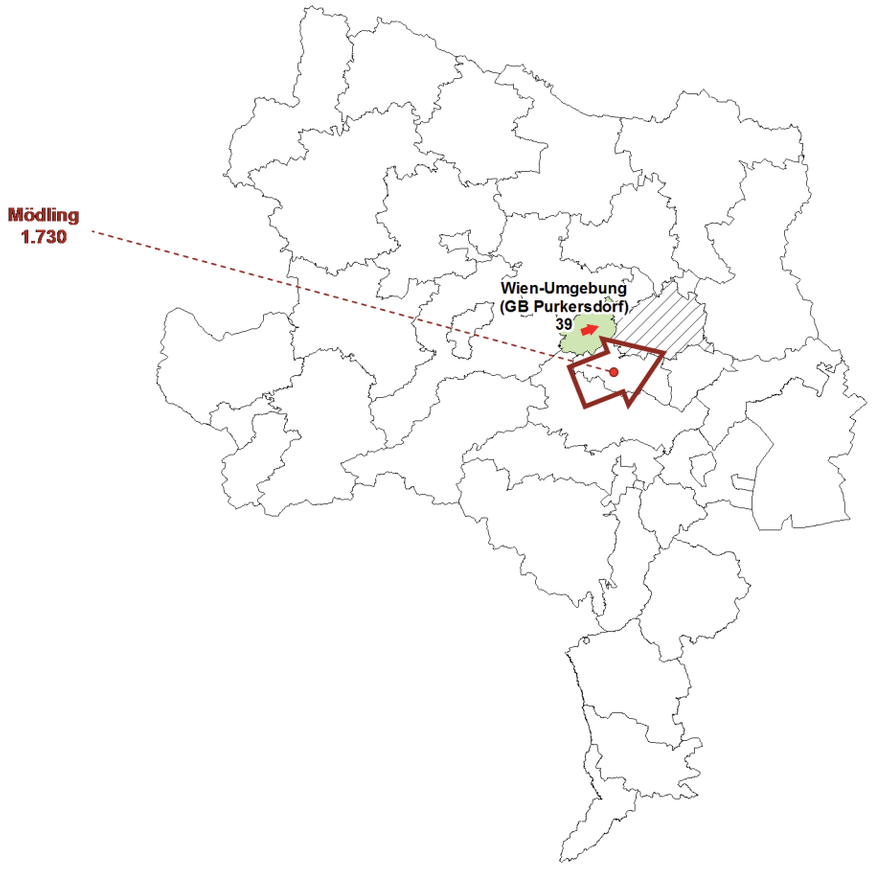


Abbildung 39: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

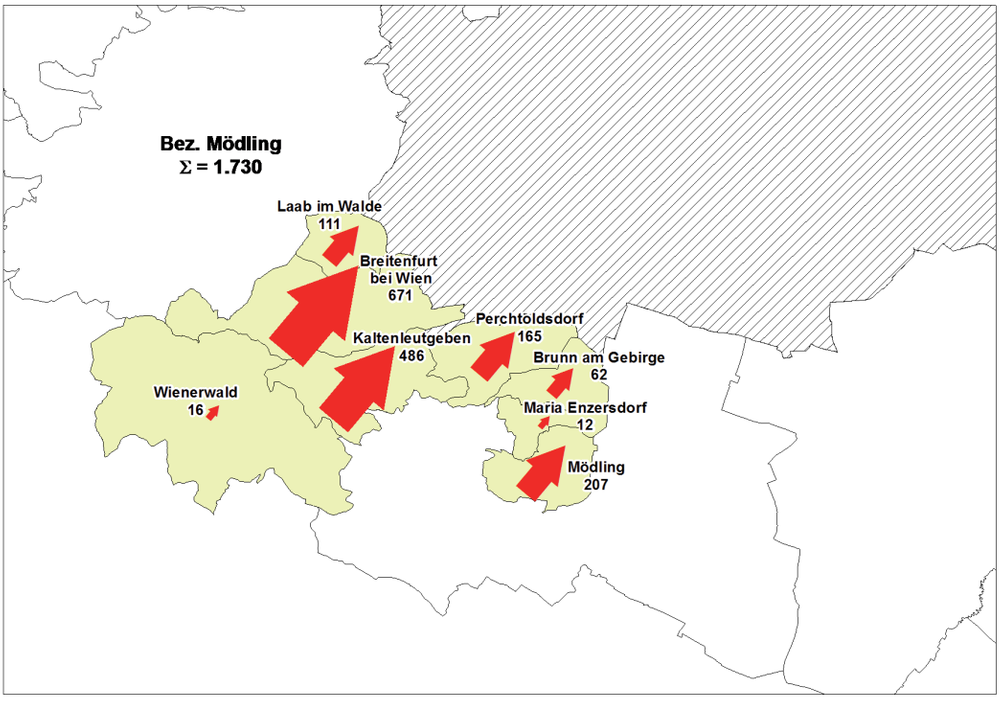


Tabelle 20: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	3	10	28	68	48	**157**
zur Arbeit	319	26	14	30	2	**391**
von der Schule / Ausbildung	0	11	33	30	0	**74**
zur Schule / Ausbildung	426	31	28	28	0	**513**
Zweitwohnsitz	3	17	0	4	0	**24**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	3	10	6	14	0	**33**
private Erledigung	69	56	95	98	8	**326**
Einkauf	14	25	17	32	0	**88**
Freizeit	17	14	34	76	7	**148**
Urlaub	9	0	8	0	0	**17**
keine Angabe	*1*	*0*	*0*	*0*	*2*	***3***
Σ	864	200	263	380	67	**1.774**

Abbildung 40: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

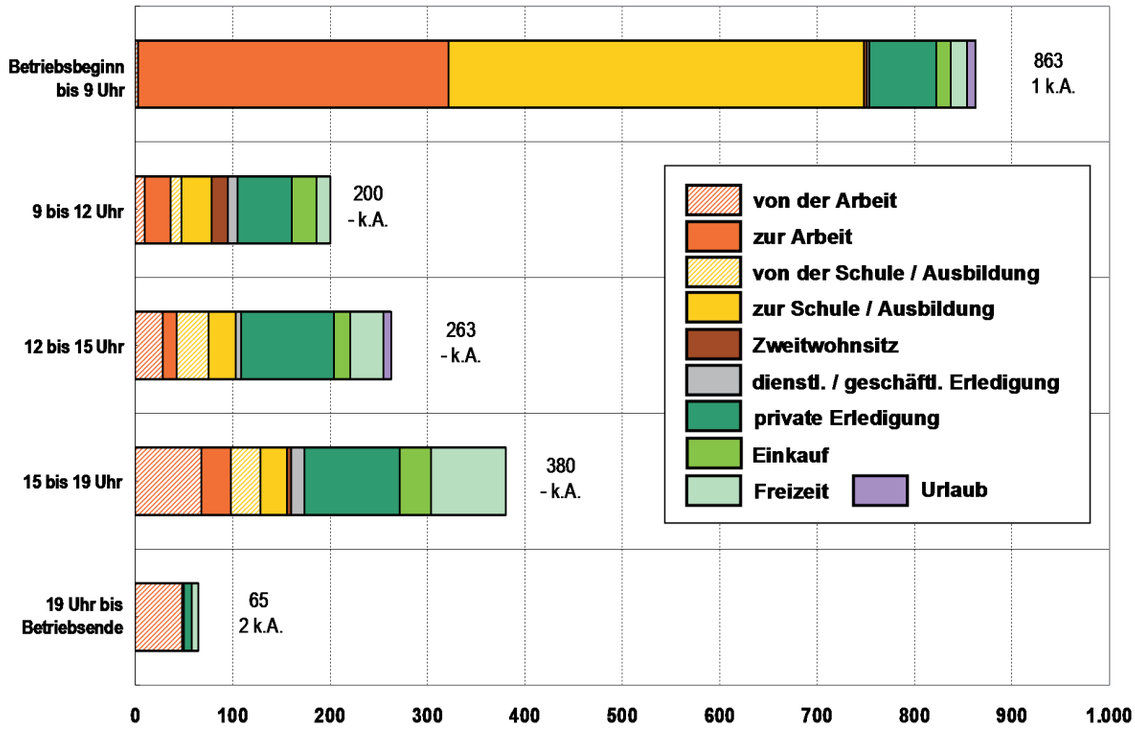


Abbildung 41: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

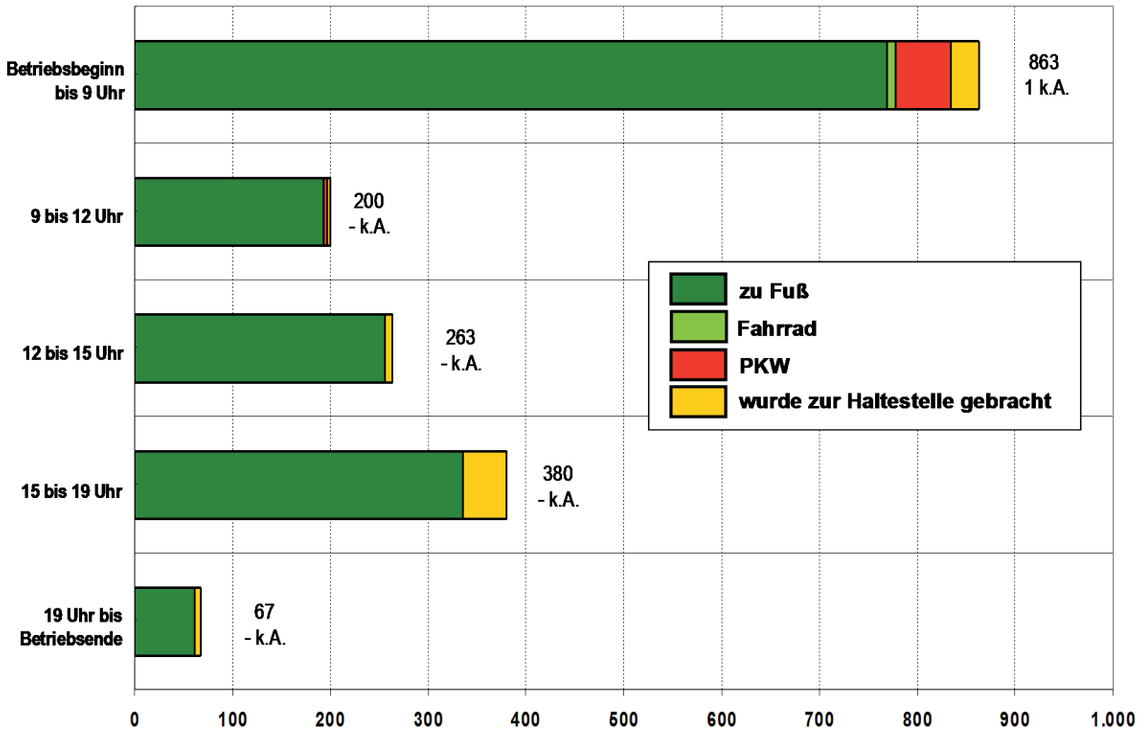


Tabelle 21: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	769	193	256	335	62	1.615
Fahrrad	8	0	0	0	0	8
Moped / Motorrad	0	0	0	0	0	0
PKW	57	4	0	0	0	61
wurde zur Haltestelle gebracht	29	3	7	45	5	89
keine Angabe	1	0	0	0	0	1
Σ	864	200	263	380	67	1.774

Abbildung 42: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]

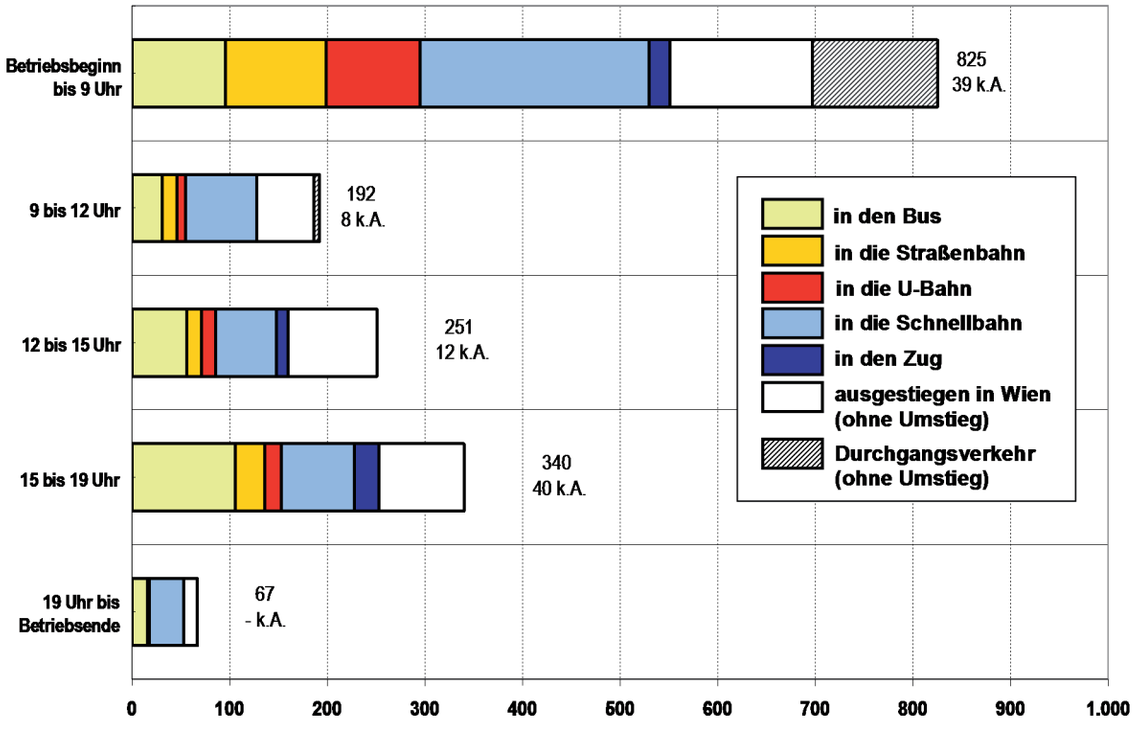
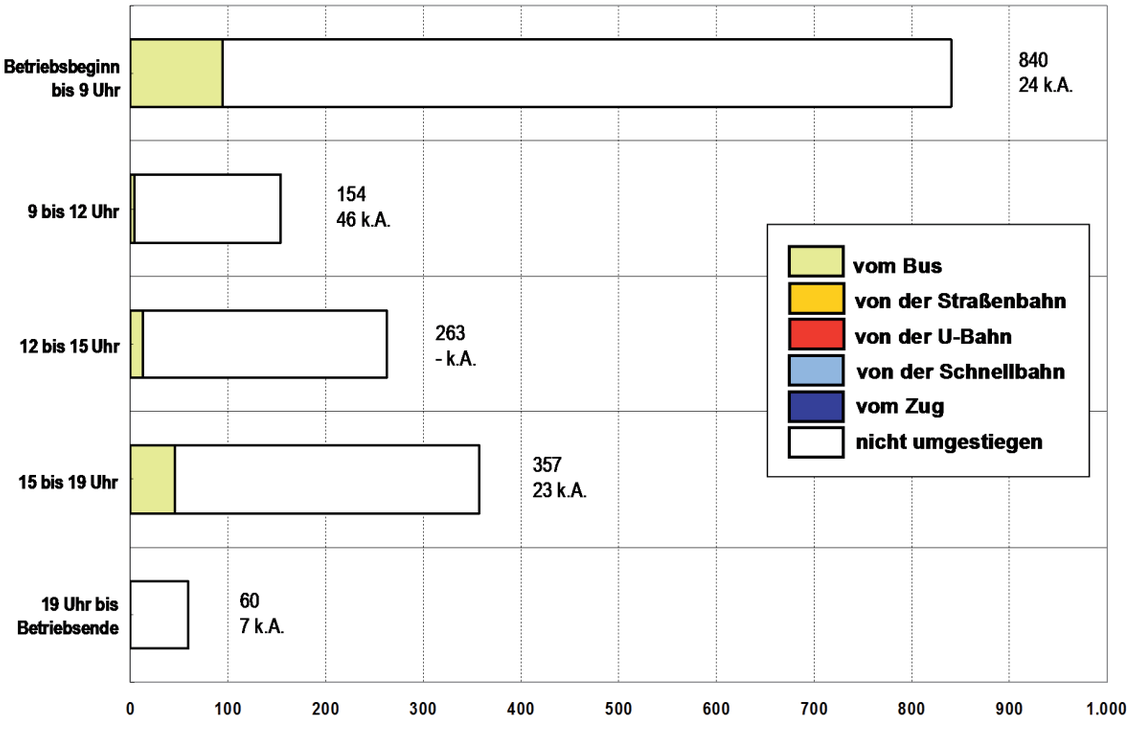


Abbildung 43: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit]



2.2.3. Korridor Mödling

Abbildung 44: Übersichtskarte MIV Korridor Mödling

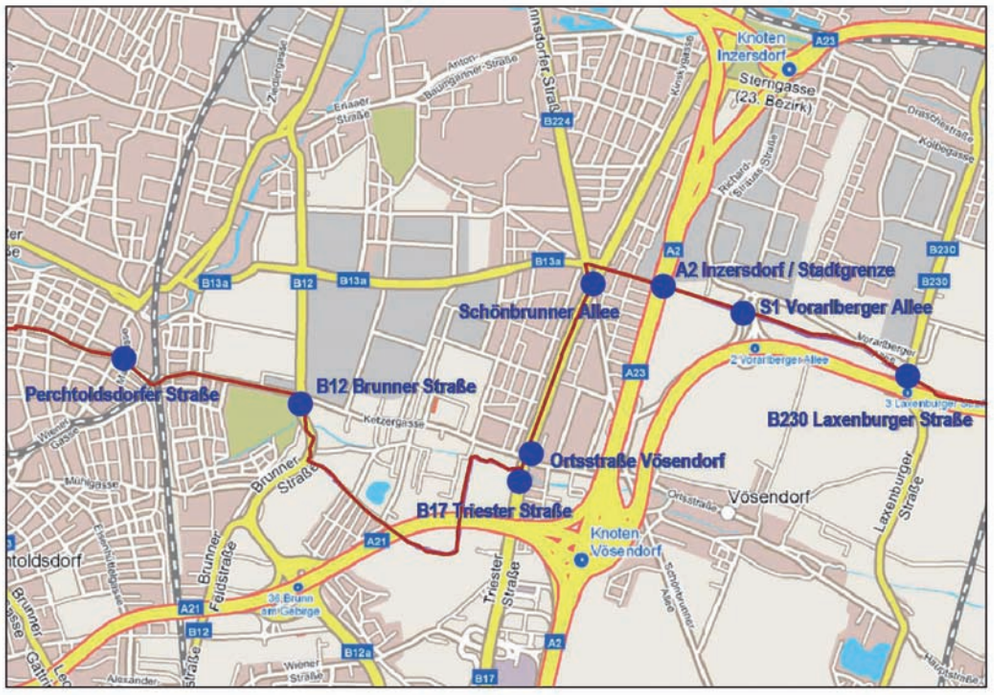


Tabelle 22: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Mödling [Fahrzeuge / 24 h]

	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	32.172	3.762	115	2.981	546	145	21	39.742	*27,6%*
9 bis 12 Uhr	20.146	2.405	47	1.964	346	117	26	25.051	*17,4%*
12 bis 15 Uhr	18.284	2.041	44	2.052	262	168	23	22.874	*15,9%*
15 bis 19 Uhr	30.720	2.574	84	1.844	205	361	39	35.827	*24,9%*
19 bis 21 Uhr	9.704	546	22	340	68	118	11	10.809	*7,5%*
21 bis 24 Uhr	6.023	300	22	259	72	54	2	6.732	*4,7%*
0 bis 5 Uhr	1.668	377	9	497	140	7	1	2.699	*1,9%*
Σ	118.717	12.005	343	9.937	1.639	970	123	143.734	*100,0%*
	82,6%	*8,4%*	*0,2%*	*6,9%*	*1,1%*	*0,7%*	*0,1%*	*100,0%*	

Tabelle 23: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Mödling [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	43.645	*26%*
9 bis 12 Uhr	27.733	*16%*
12 bis 15 Uhr	27.808	*16%*
15 bis 19 Uhr	50.564	*30%*
19 bis 24 Uhr	19.745	*12%*
Σ	169.495	*100%*

Abbildung 45: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21Uhr]

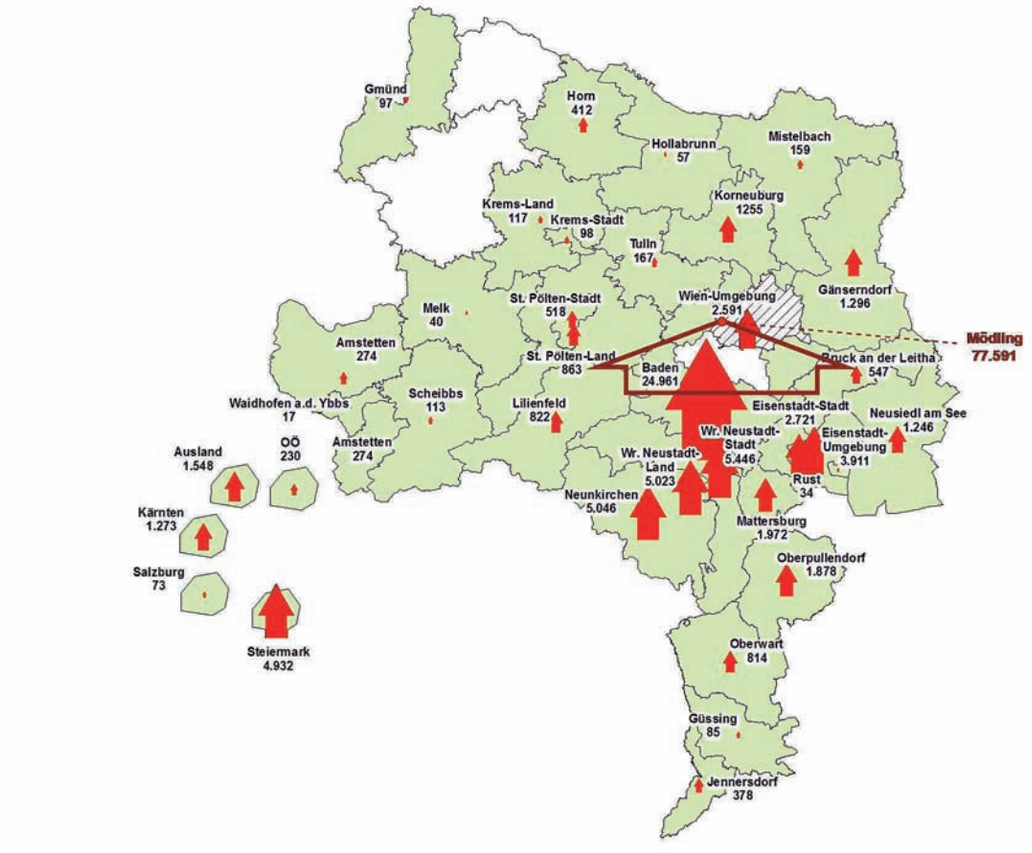


Abbildung 46: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21Uhr]

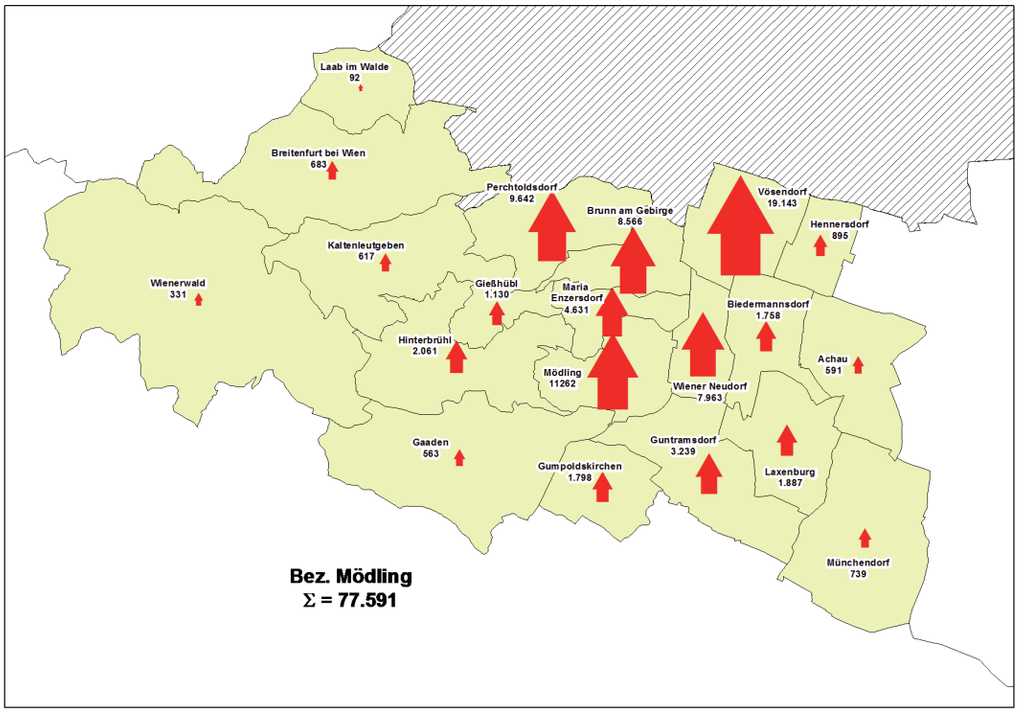


Tabelle 24: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	171	290	2.269	10.708	3.391	**16.829**
zur Arbeit	35.744	9.300	6.412	4.613	284	**56.353**
von der Schule / Ausbildung	47	34	192	131	141	**545**
zur Schule / Ausbildung	1.190	564	373	871	37	**3.035**
Zubringen / Abholen	1.392	1.754	1.967	2.921	928	**8.962**
Zweitwohnsitz	81	215	116	444	111	**967**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	1.592	3.256	3.276	2.641	696	**11.461**
private Erledigung	2.042	5.829	3.867	8.570	1.593	**21.901**
Einkauf	372	3.415	3.859	7.643	1.568	**16.857**
Freizeit	312	1.245	3.423	8.128	2.433	**15.541**
Urlaub	0	189	87	693	0	**969**
keine Angabe	*318*	*583*	*714*	*617*	*237*	***2.469***
Σ	43.261	26.674	26.555	47.980	11.419	**155.889**

Abbildung 47: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21 Uhr]

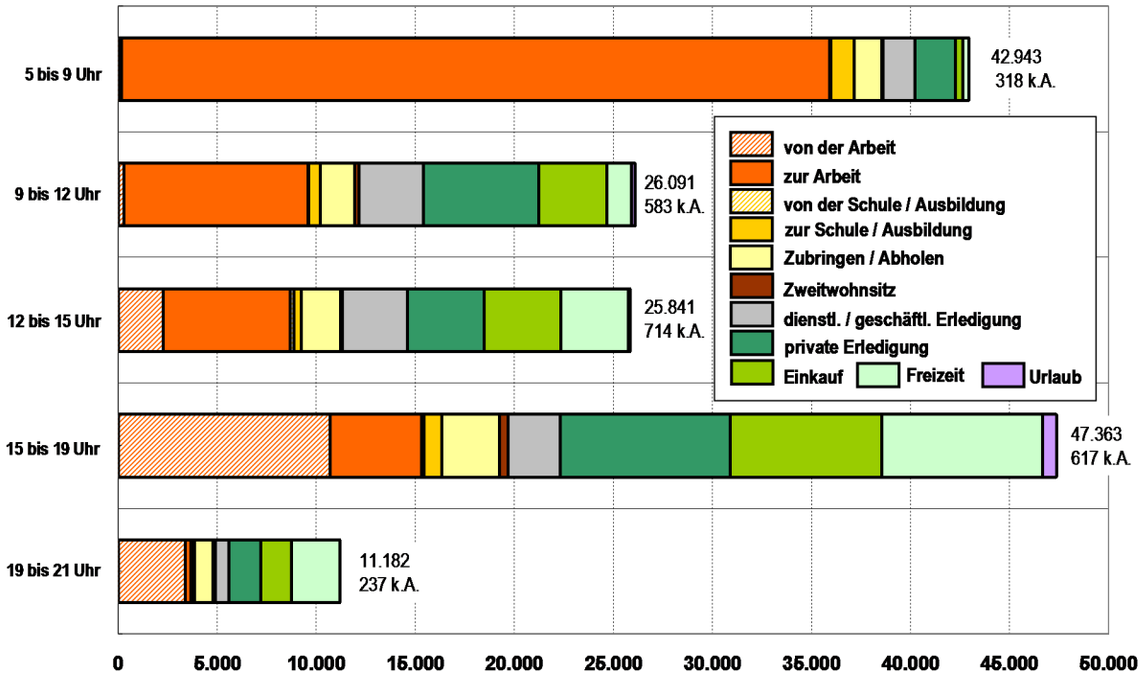


Abbildung 48: Übersichtskarte ÖV Korridor Mödling

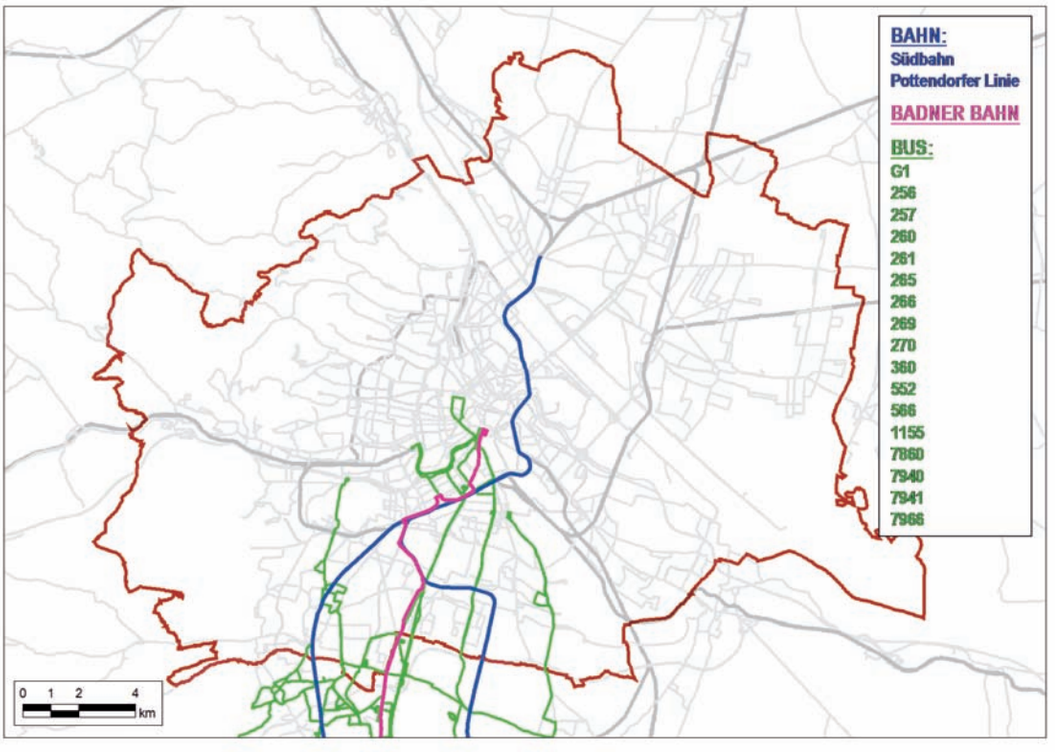


Tabelle 25: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	14.108	*47,4 %*	1.887	*53,7 %*	15.995	*48,1 %*
9 bis 12 Uhr	3.733	*12,6 %*	308	*8,8 %*	4.041	*12,2 %*
12 bis 15 Uhr	3.553	*11,9 %*	495	*14,1 %*	4.048	*12,2 %*
15 bis 19 Uhr	5.944	*20,0 %*	648	*18,5 %*	6.592	*19,8 %*
19 Uhr bis Betriebsende	2.396	*8,1 %*	173	*4,9 %*	2.569	*7,7 %*
Σ	29.734	*100,0 %*	3.511	*100,0 %*	33.245	*100,0 %*

Abbildung 49: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

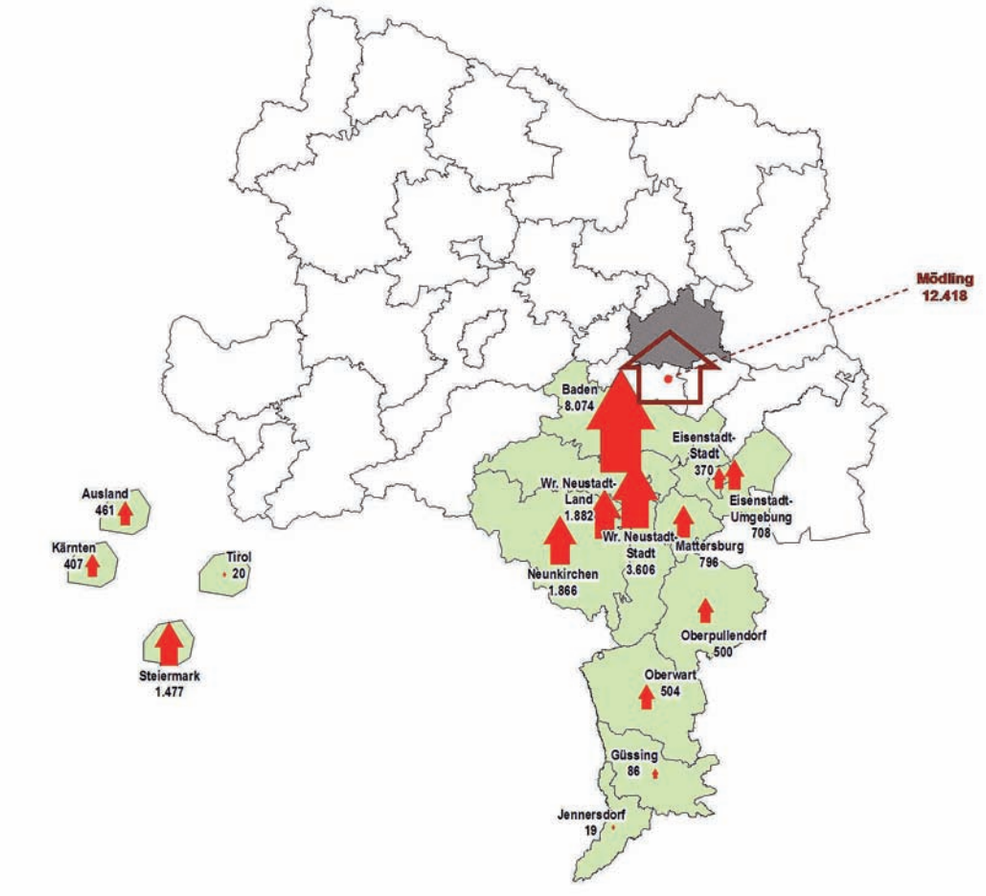


Abbildung 50: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

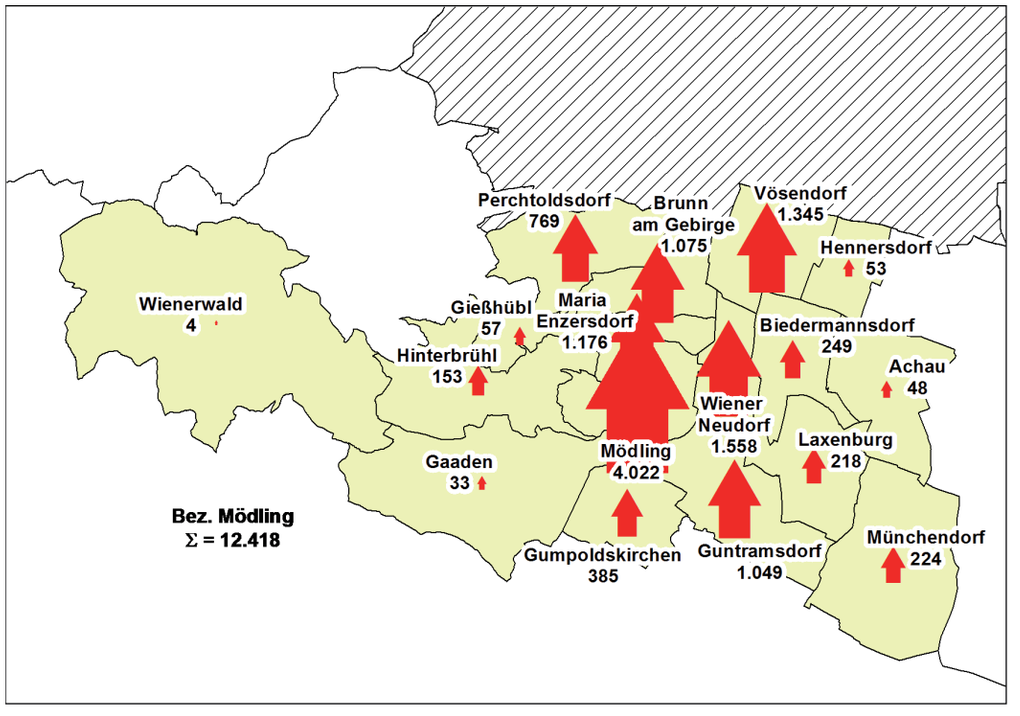


Tabelle 26: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	83	37	544	2.103	700	**3.467**
zur Arbeit	13.679	1.635	567	500	169	**16.550**
von der Schule / Ausbildung	11	71	365	420	108	**975**
zur Schule / Ausbildung	1.212	553	392	391	54	**2.602**
Zubringen / Abholen	3	0	0	0	16	**19**
Zweitwohnsitz	78	60	126	179	53	**496**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	229	359	224	177	163	**1.152**
private Erledigung	358	754	1.049	1.379	451	**3.991**
Einkauf	28	162	194	247	101	**732**
Freizeit	90	279	446	901	635	**2.351**
Urlaub	33	98	110	190	73	**504**
keine Angabe	*191*	*33*	*31*	*105*	*46*	***406***
Σ	15.995	4.041	4.048	6.592	2.569	**33.245**

Abbildung 51: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

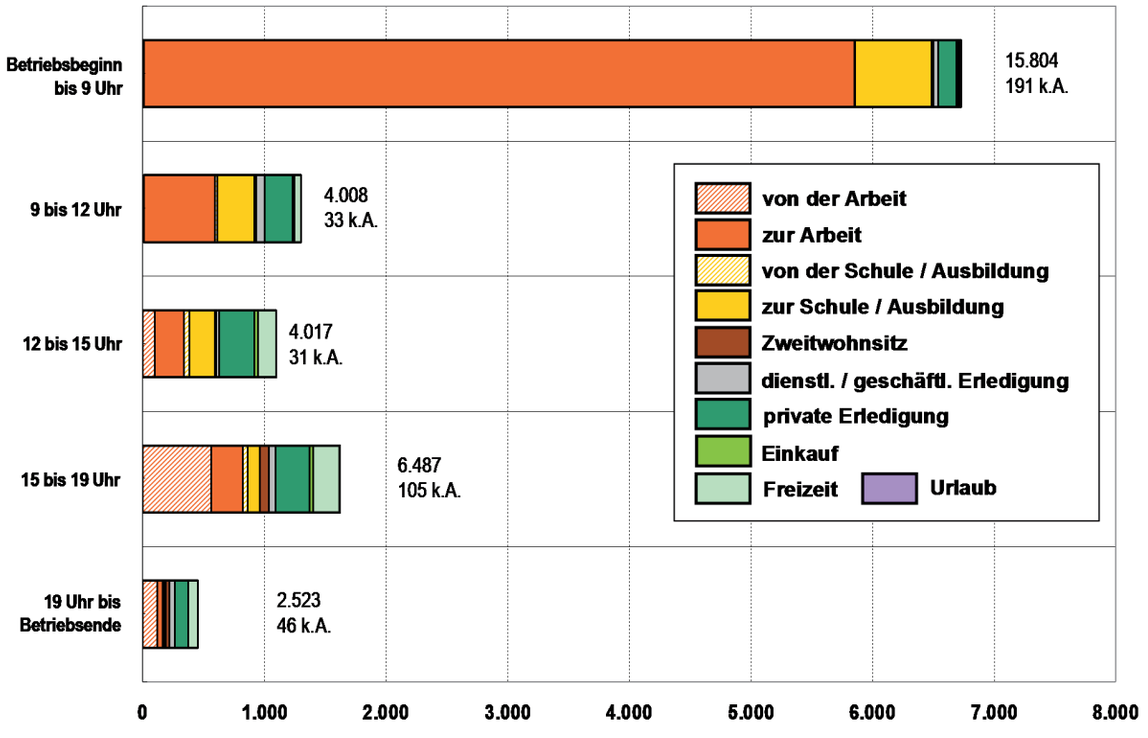


Abbildung 52: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

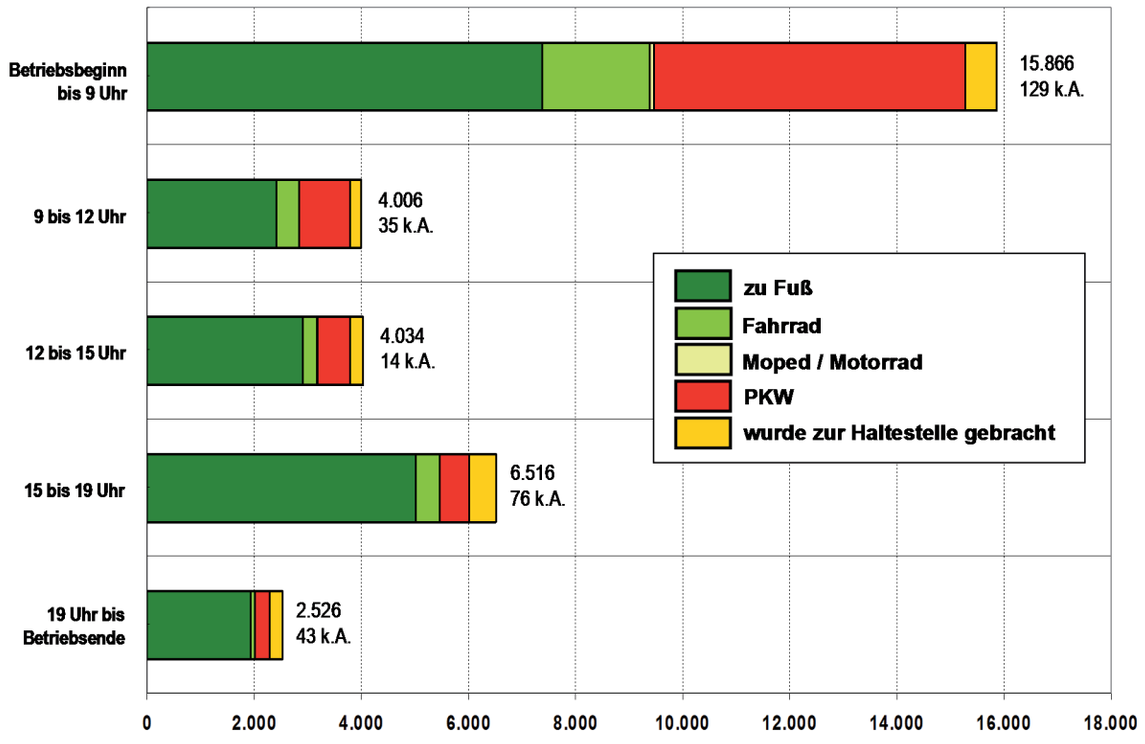


Tabelle 27: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	7.386	2.422	2.906	5.025	1.938	19.677
Fahrrad	1.986	417	269	432	72	3.176
Moped / Motorrad	85	6	23	5	0	119
PKW	5.819	944	595	547	286	8.191
wurde zur Haltestelle gebracht	590	217	241	507	230	1.785
keine Angabe	129	35	14	76	43	297
Σ	15.995	4.041	4.048	6.592	2.569	33.245

Abbildung 53: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]

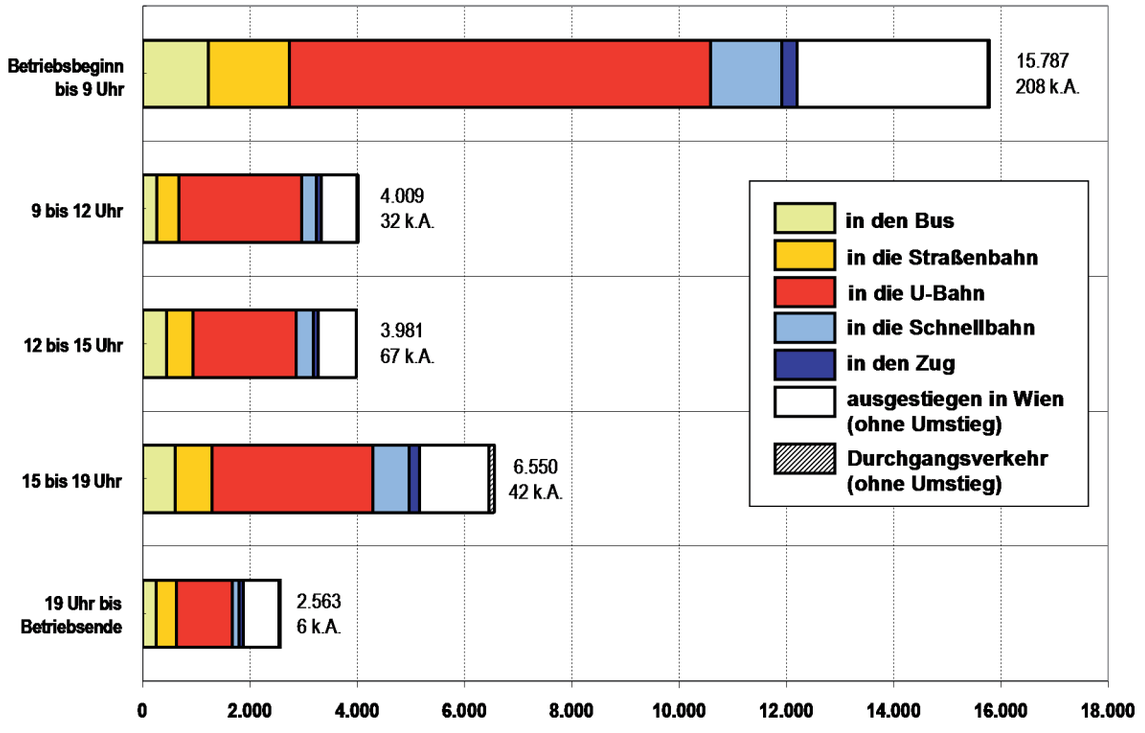
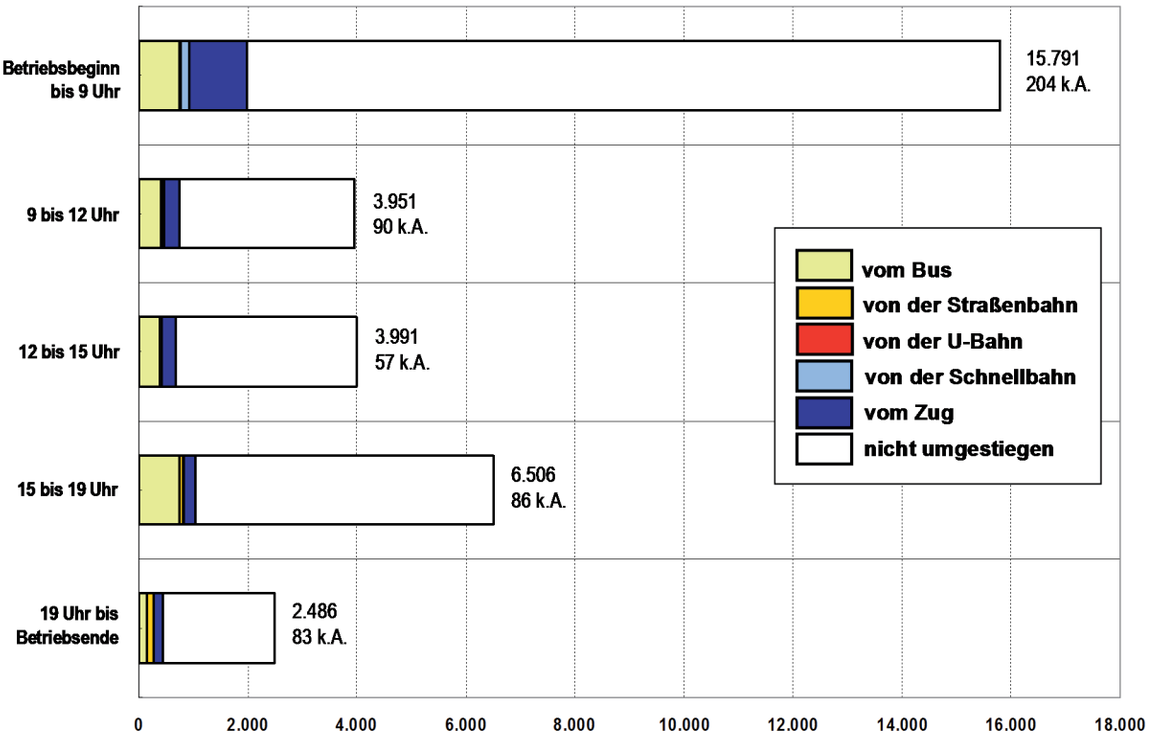


Abbildung 54: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit]



2.2.4. Korridor Bruck a.d. Leitha

Abbildung 55: Übersichtskarte MIV Korridor Bruck a.d. Leitha

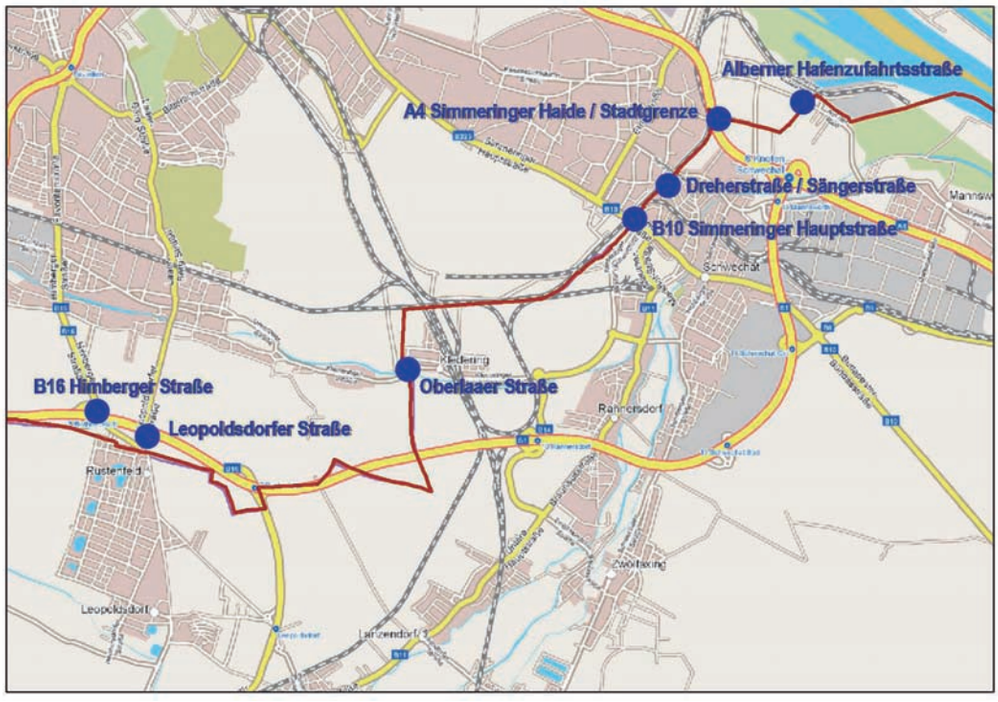


Tabelle 28: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Bruck a.d. Leitha [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	11.276	820	63	532	321	150	37	13.199	*21,1%*
9 bis 12 Uhr	7.503	714	61	491	312	60	42	9.183	*14,7%*
12 bis 15 Uhr	8.101	913	49	828	107	112	51	10.161	*16,2%*
15 bis 19 Uhr	16.207	1.249	57	919	132	255	116	18.935	*30,2%*
19 bis 21 Uhr	5.099	279	28	167	20	95	34	5.722	*9,1%*
21 bis 24 Uhr	4.217	148	31	79	17	45	10	4.547	*7,3%*
0 bis 5 Uhr	683	40	11	69	83	6	1	893	*1,4%*
Σ	53.086	4.163	300	3.085	992	723	291	62.640	*100,0%*
	84,7%	*6,6%*	*0,5%*	*4,9%*	*1,6%*	*1,2%*	*0,5%*	*100,0%*	

Tabelle 29: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	17.538	*27%*
9 bis 12 Uhr	9.218	*14%*
12 bis 15 Uhr	8.949	*14%*
15 bis 19 Uhr	20.174	*32%*
19 bis 24 Uhr	8.252	*13%*
Σ	64.131	*100%*

Abbildung 56: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21Uhr]

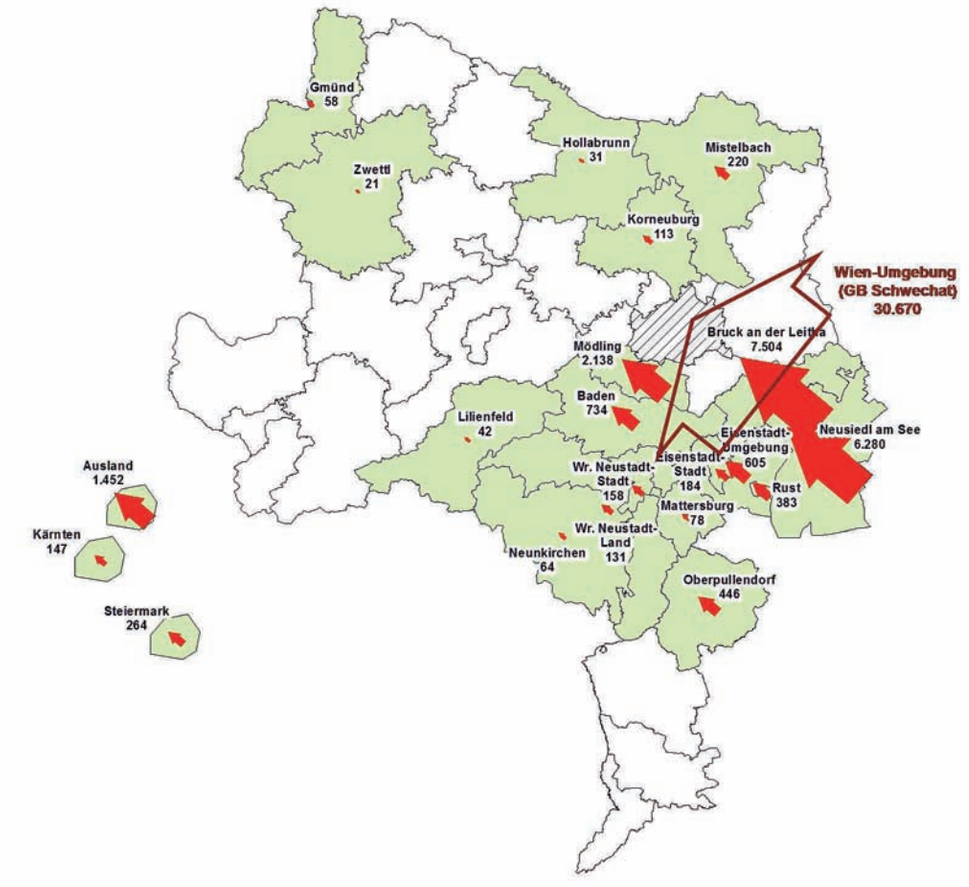


Abbildung 57: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21Uhr]

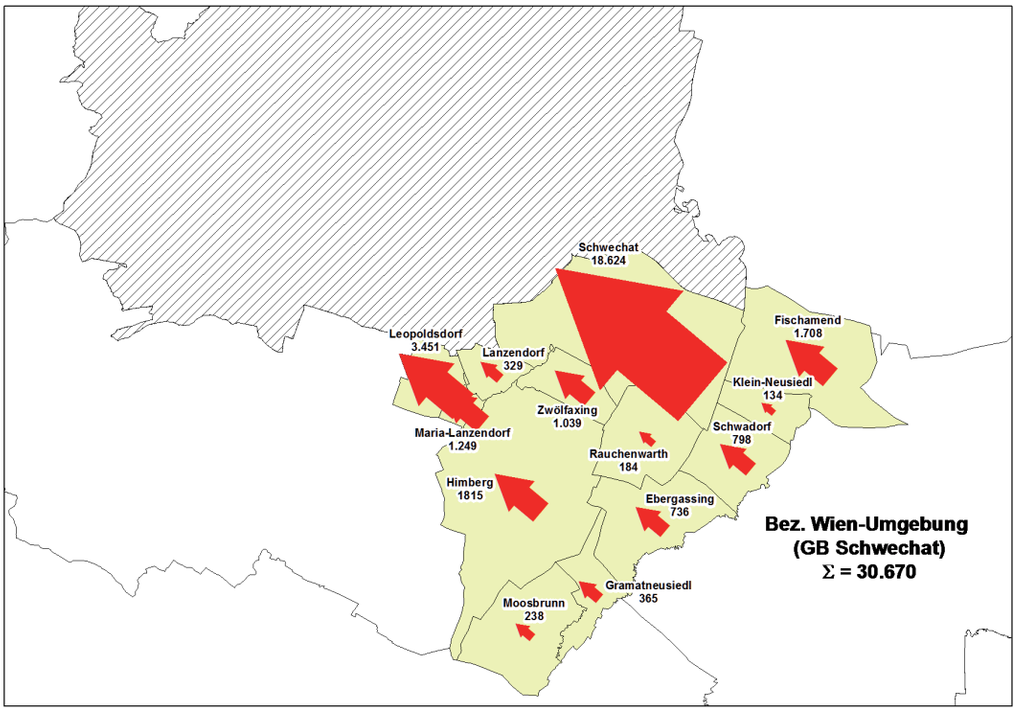


Tabelle 30: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	482	131	954	4.775	894	**7.236**
zur Arbeit	12.947	1.876	1.329	1.196	0	**17.348**
von der Schule / Ausbildung	0	0	21	255	28	**304**
zur Schule / Ausbildung	819	124	226	480	0	**1.649**
Zubringen / Abholen	736	1.103	1.704	2.326	200	**6.069**
Zweitwohnsitz	57	282	0	119	41	**499**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	441	1.185	1.032	996	528	**4.182**
private Erledigung	1.449	2.147	1.940	3.390	907	**9.833**
Einkauf	218	886	570	1.571	194	**3.439**
Freizeit	99	375	432	4.182	1.366	**6.454**
Urlaub	8	153	47	126	93	**427**
keine Angabe	*141*	*478*	*347*	*389*	*152*	***1.507***
Σ	17.397	8.740	8.602	19.805	4.403	**58.947**

Abbildung 58: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21 Uhr]

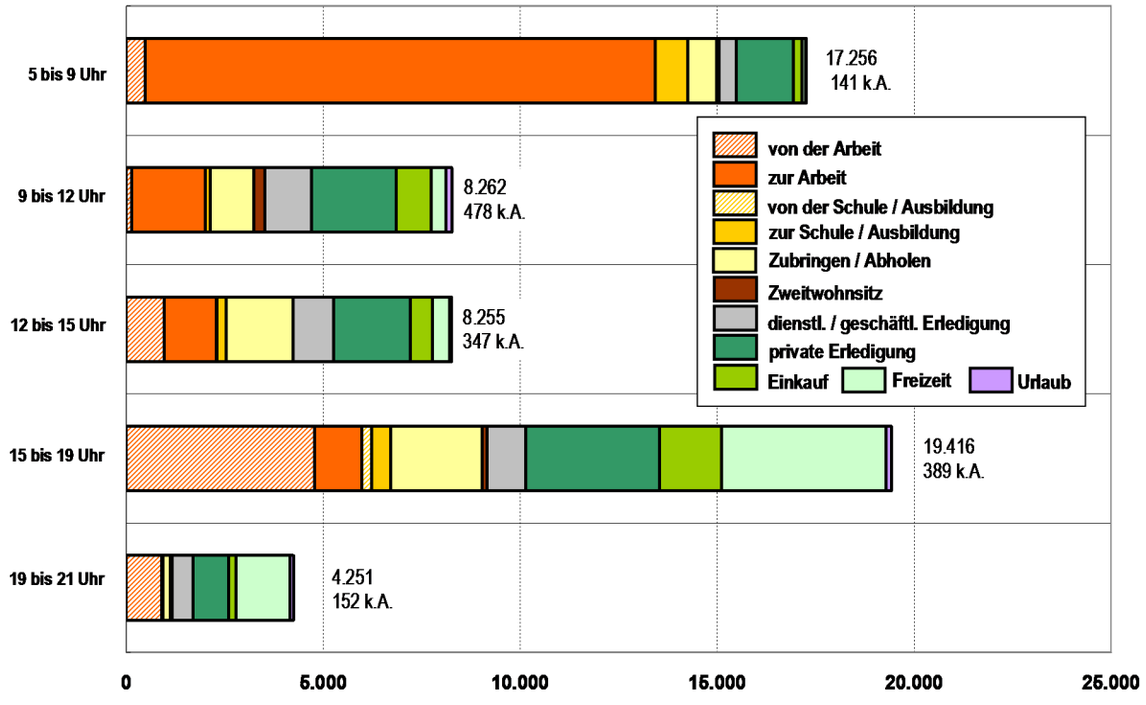


Abbildung 59: Übersichtskarte ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha

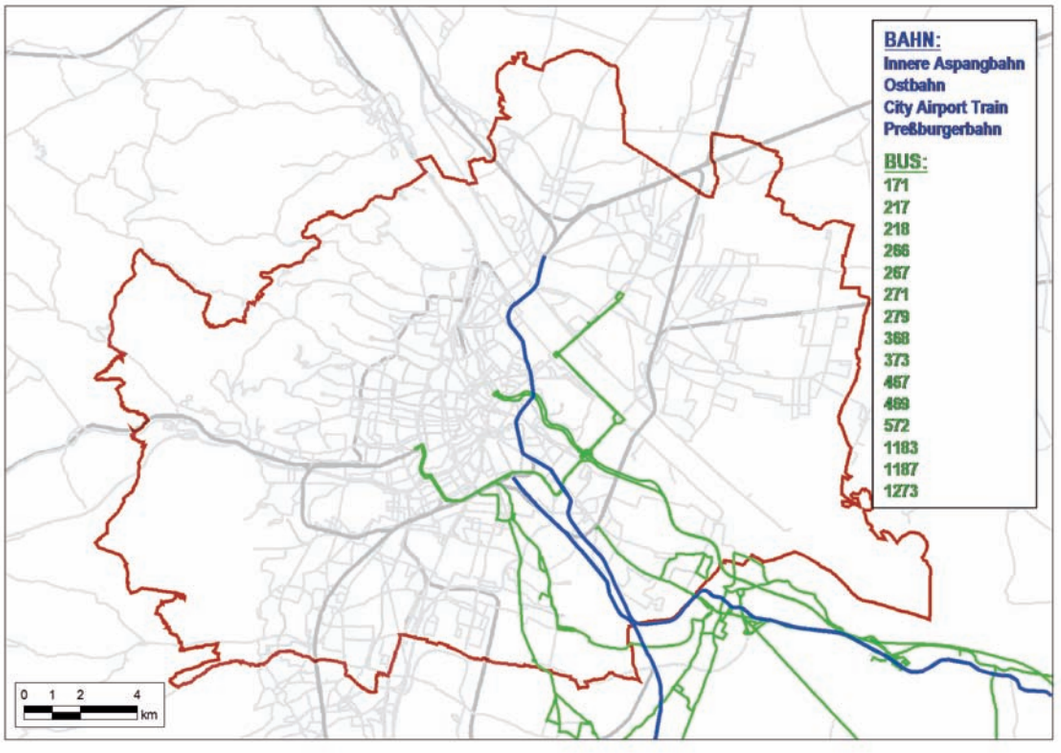


Tabelle 31: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	6.456	*43,1 %*	1.471	*32,6 %*	7.927	*40,7 %*
9 bis 12 Uhr	2.287	*15,3 %*	623	*13,8 %*	2.910	*14,9 %*
12 bis 15 Uhr	1.656	*11,1 %*	635	*14,1 %*	2.291	*11,8 %*
15 bis 19 Uhr	3.006	*20,1 %*	1.225	*27,2 %*	4.231	*21,7 %*
19 Uhr bis Betriebsende	1.570	*10,5 %*	555	*12,3 %*	2.125	*10,9 %*
Σ	14.975	*100,0 %*	4.509	*100,0 %*	*19.484*	*100,0 %*

Abbildung 60: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]

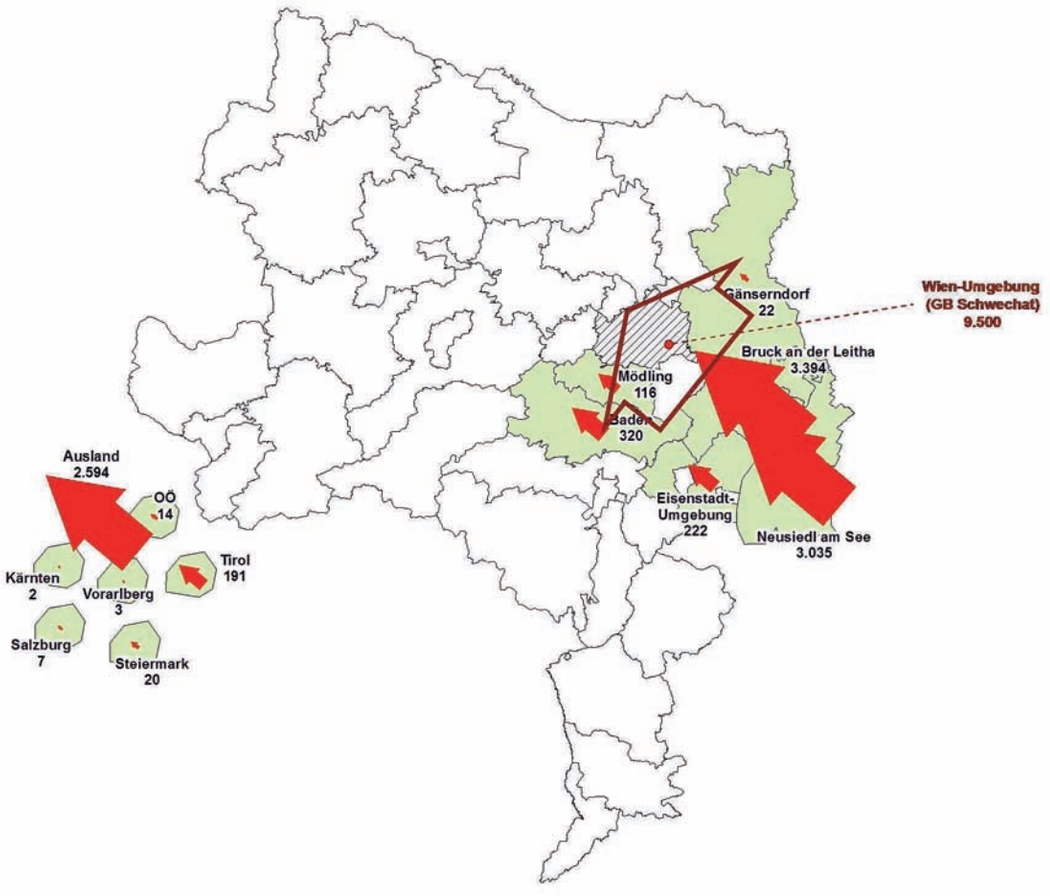


Abbildung 61: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]

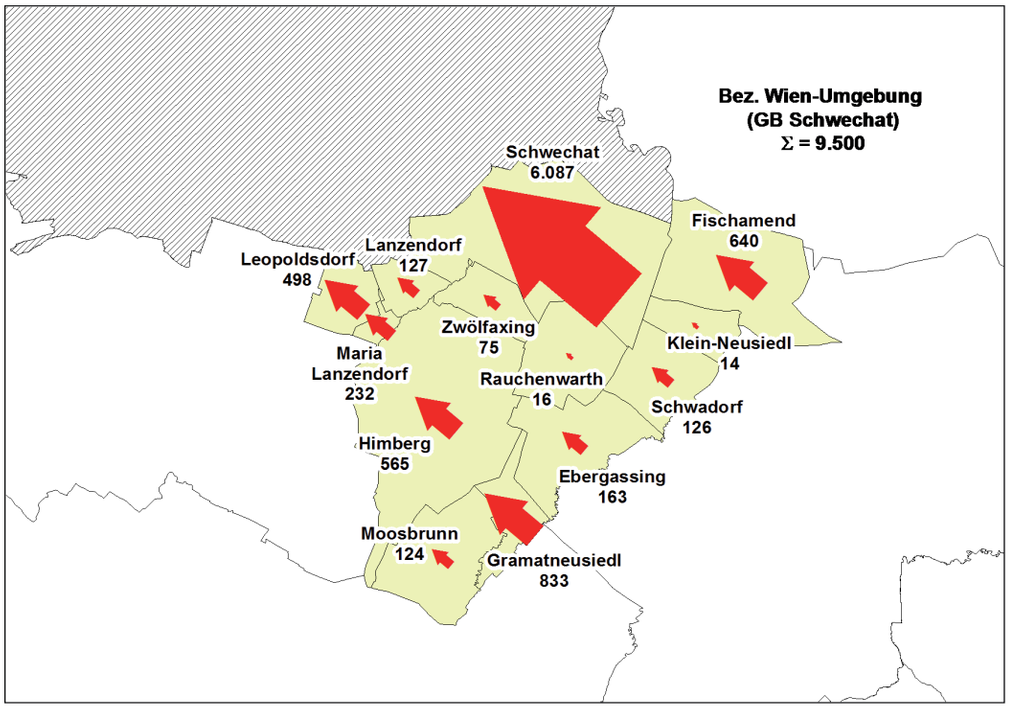


Tabelle 32: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	126	203	302	1.249	434	**2.314**
zur Arbeit	6.205	1.060	329	446	179	**8.219**
von der Schule / Ausbildung	0	0	70	231	0	**301**
zur Schule / Ausbildung	749	191	290	179	40	**1.449**
Zweitwohnsitz	49	27	23	53	32	**184**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	145	179	286	224	322	**1.156**
private Erledigung	252	536	332	677	188	**1.985**
Einkauf	19	93	79	68	17	**276**
Freizeit	49	141	231	539	267	**1.227**
Urlaub	176	432	287	491	604	**1.990**
keine Angabe	*157*	*48*	*62*	*74*	*42*	***383***
Σ	7.927	2.910	2.291	4.231	2.125	**19.484**

Abbildung 62: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]

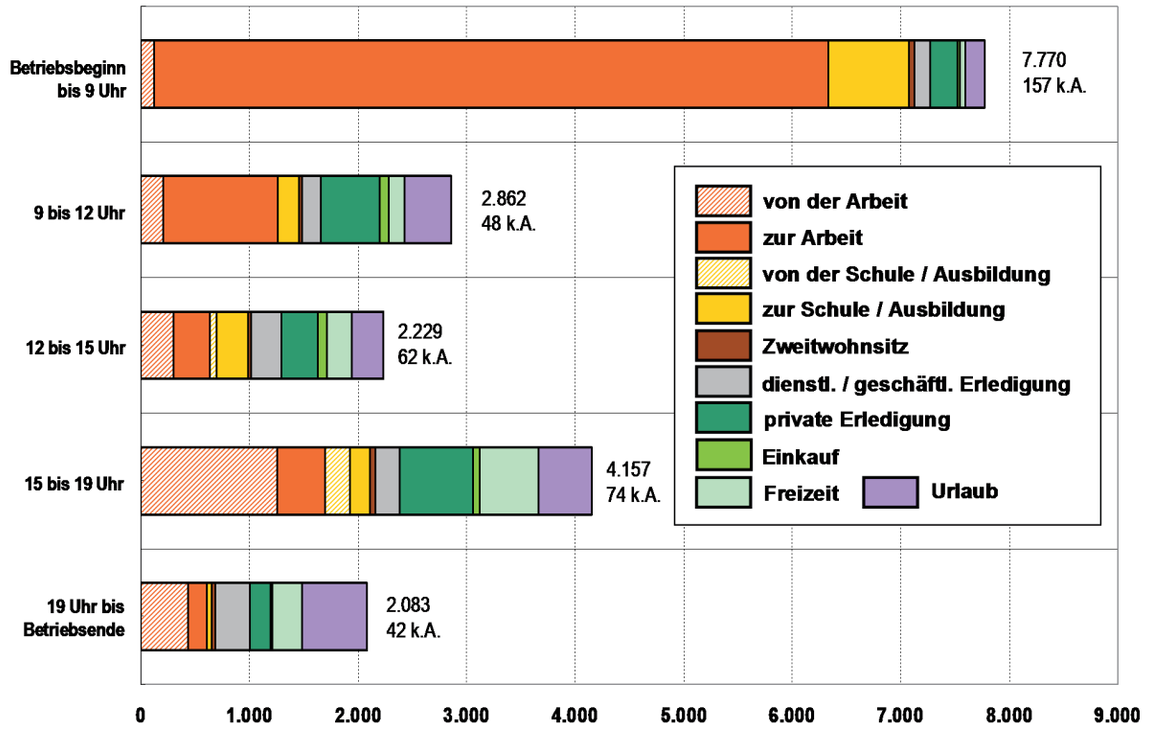


Abbildung 63: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. L. [Personen / Betriebszeit]

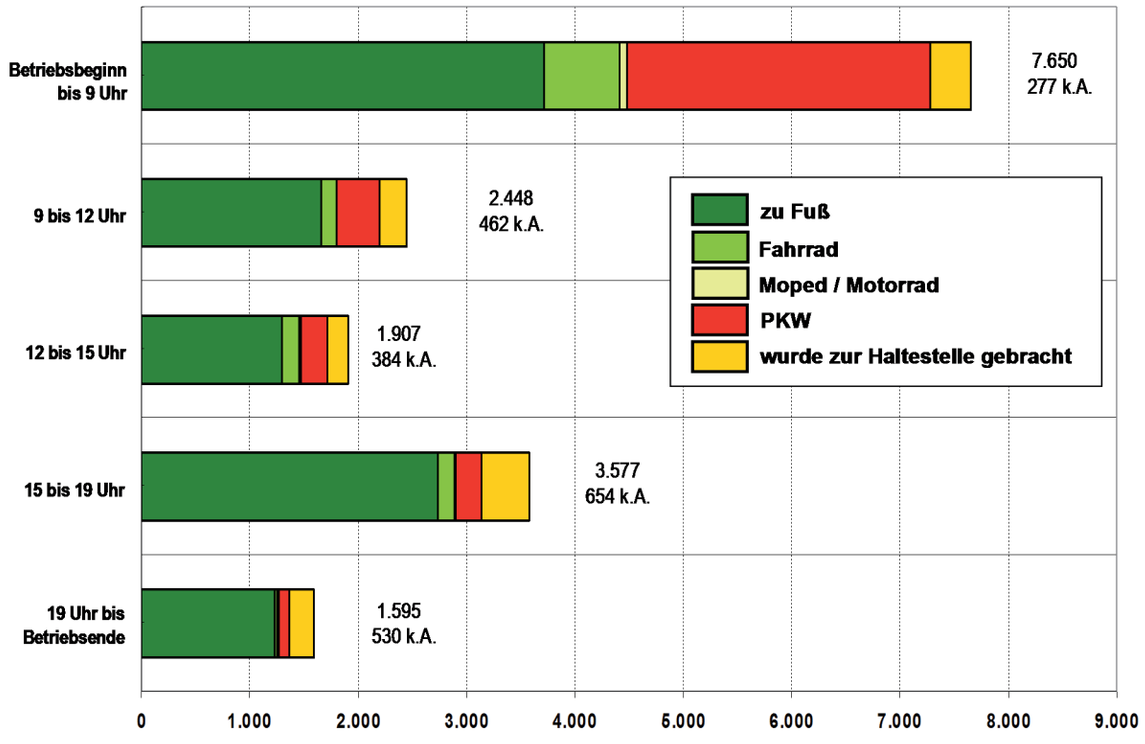


Tabelle 33: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. L. [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	3.714	1.659	1.299	2.740	1.226	10.638
Fahrrad	700	138	160	149	30	1.177
Moped / Motorrad	65	0	16	12	12	105
PKW	2.801	404	240	233	98	3.776
wurde zur Haltestelle gebracht	370	247	192	443	229	1.481
keine Angabe	277	462	384	654	530	2.307
Σ	7.927	2.910	2.291	4.231	2.125	19.484

Abbildung 64: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]

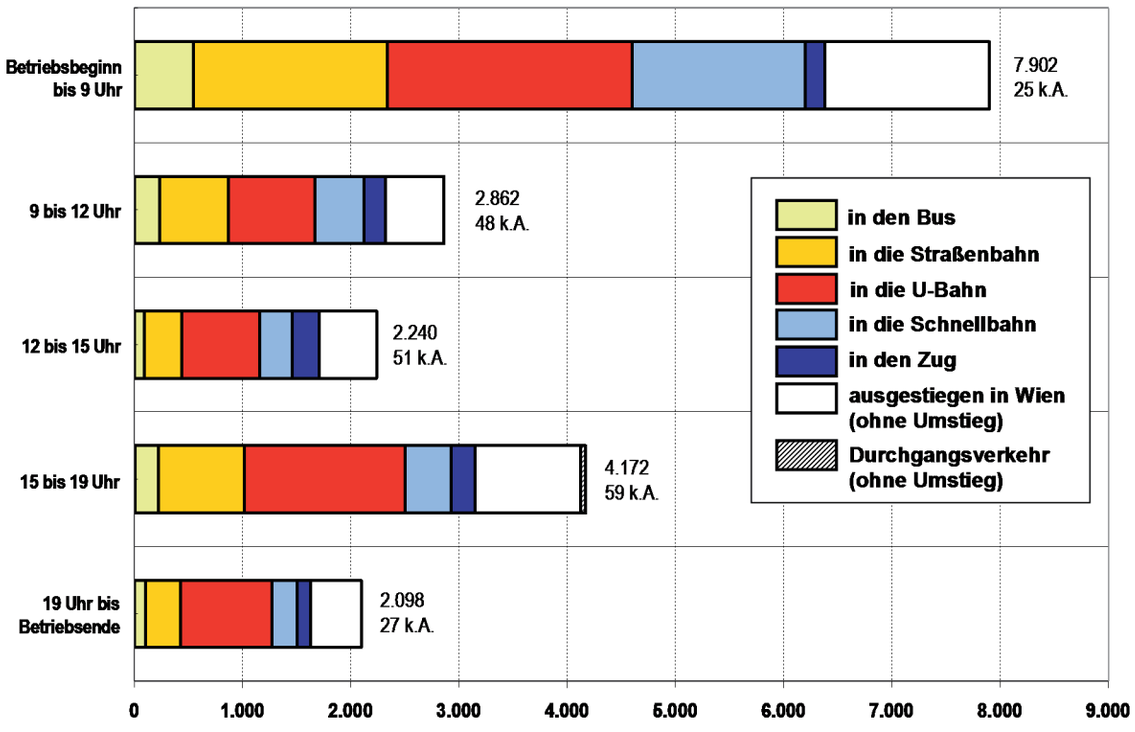
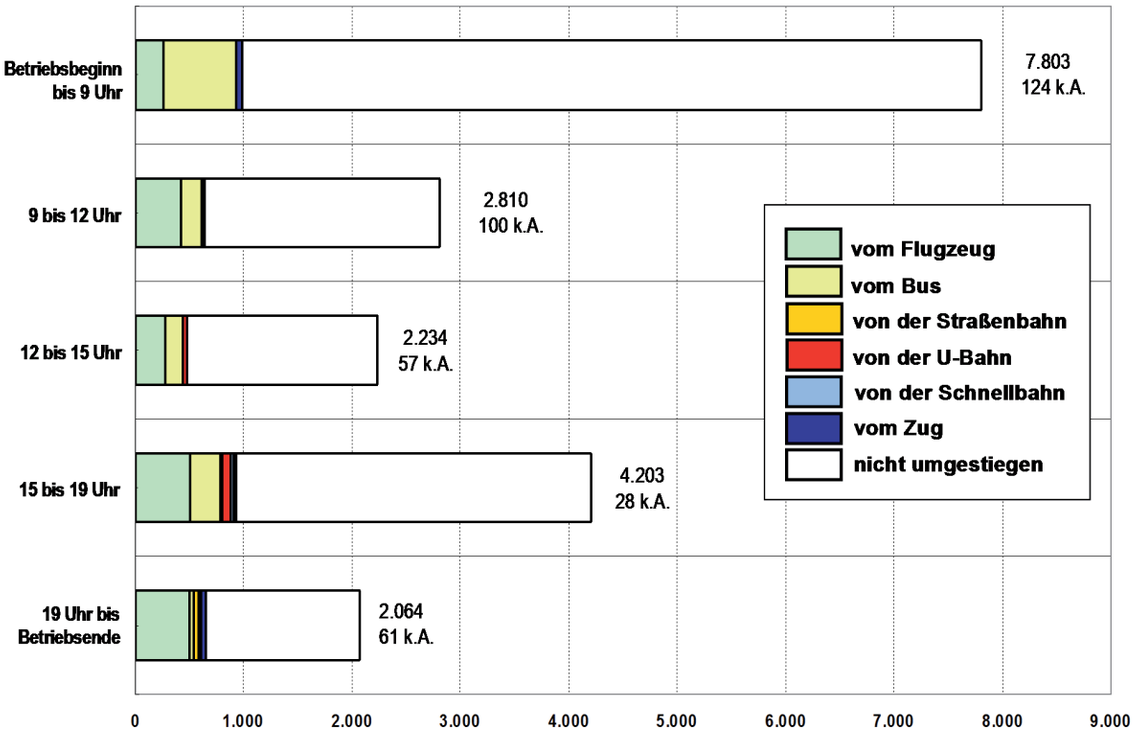


Abbildung 65: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit]



2.2.5. Korridor Marchegg

Abbildung 66: Übersichtskarte MIV Korridor Marchegg

Tabelle 34: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Marchegg [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	5.089	439	3	207	227	148	18	6.131	*34,4%*
9 bis 12 Uhr	2.124	213	2	136	178	43	22	2.718	*15,3%*
12 bis 15 Uhr	1.872	243	8	275	62	61	22	2.543	*14,3%*
15 bis 19 Uhr	3.261	300	13	325	60	120	33	4.112	*23,1%*
19 bis 21 Uhr	1.024	77	2	21	11	33	4	1.172	*6,6%*
21 bis 24 Uhr	687	28	2	15	2	29	3	766	*4,3%*
0 bis 5 Uhr	270	43	0	18	22	3	0	356	*2,0%*
Σ	14.327	1.343	30	997	562	437	102	17.798	*100,0%*
	80,5%	*7,5%*	*0,2%*	*5,6%*	*3,2%*	*2,5%*	*0,6%*	*100,0%*	

Tabelle 35: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	6.101	*30%*
9 bis 12 Uhr	3.208	*15%*
12 bis 15 Uhr	3.306	*16%*
15 bis 19 Uhr	5.725	*28%*
19 bis 24 Uhr	2.288	*11%*
Σ	20.628	*100%*

Abbildung 67: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21Uhr]

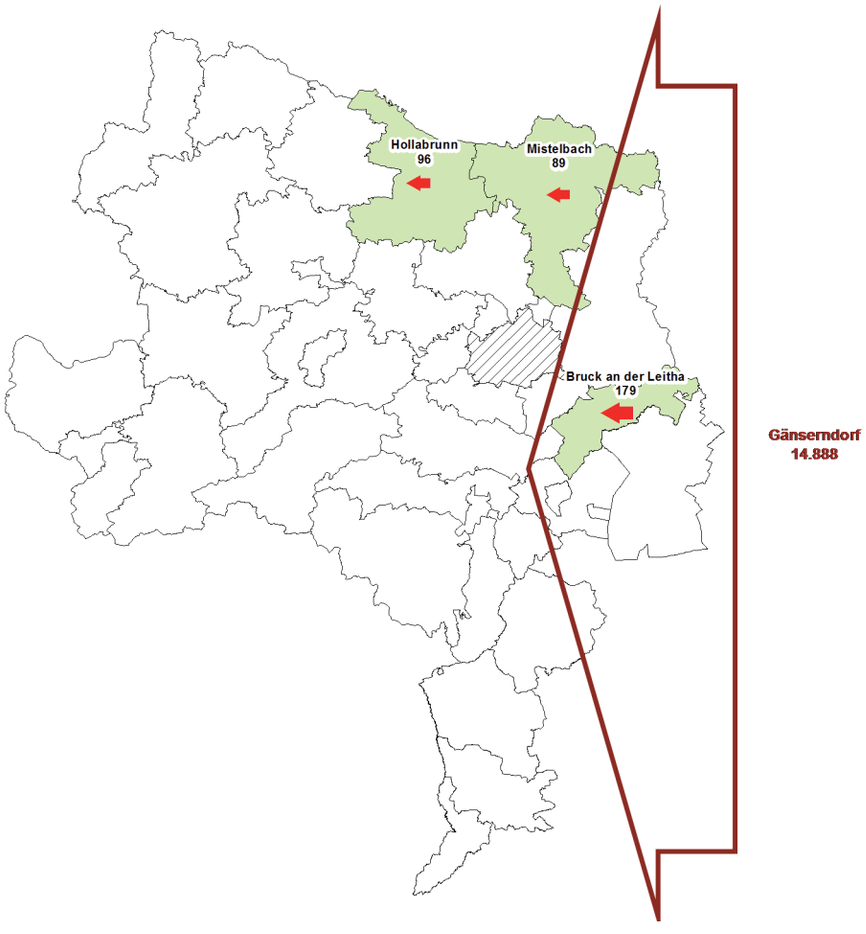


Abbildung 68: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21Uhr]

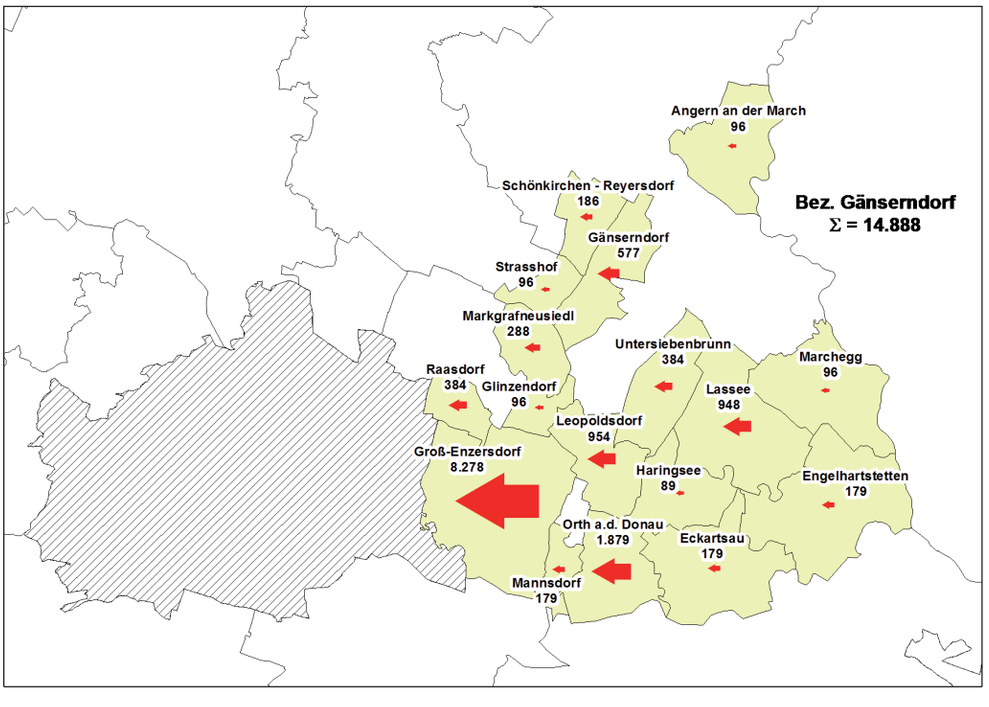


Tabelle 36: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	216	0	95	723	231	**1.265**
zur Arbeit	3.485	405	381	206	231	**4.708**
von der Schule / Ausbildung	0	0	0	0	0	**0**
zur Schule / Ausbildung	0	0	95	0	0	**95**
Zubringen / Abholen	108	195	709	975	0	**1.987**
Zweitwohnsitz	0	0	0	0	0	**0**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	232	199	95	531	231	**1.288**
private Erledigung	1.009	843	1.061	1.181	0	**4.094**
Einkauf	447	941	285	723	0	**2.396**
Freizeit	116	356	585	103	231	**1.391**
Urlaub	0	0	0	0	0	**0**
keine Angabe	*216*	*146*	*0*	*650*	*232*	***1.244***
Σ	5.829	3.085	3.306	5.092	1.156	**18.468**

Abbildung 69: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21 Uhr]

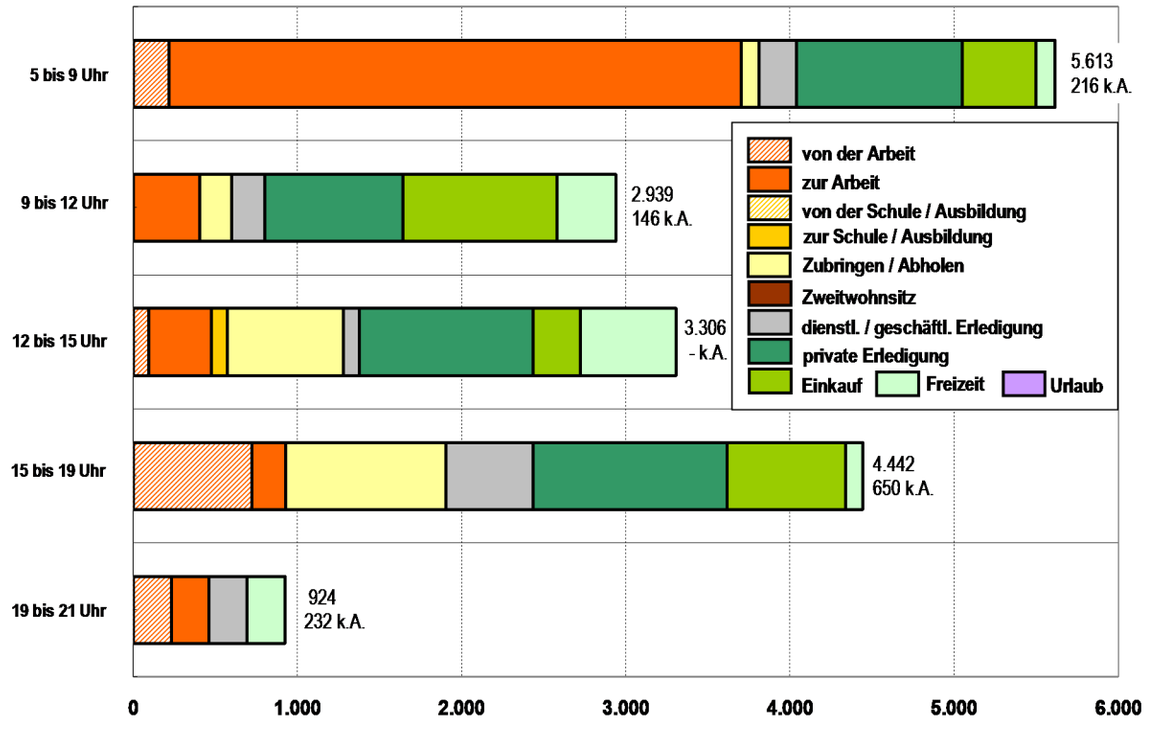


Abbildung 70: Übersichtskarte ÖV Korridor Marchegg

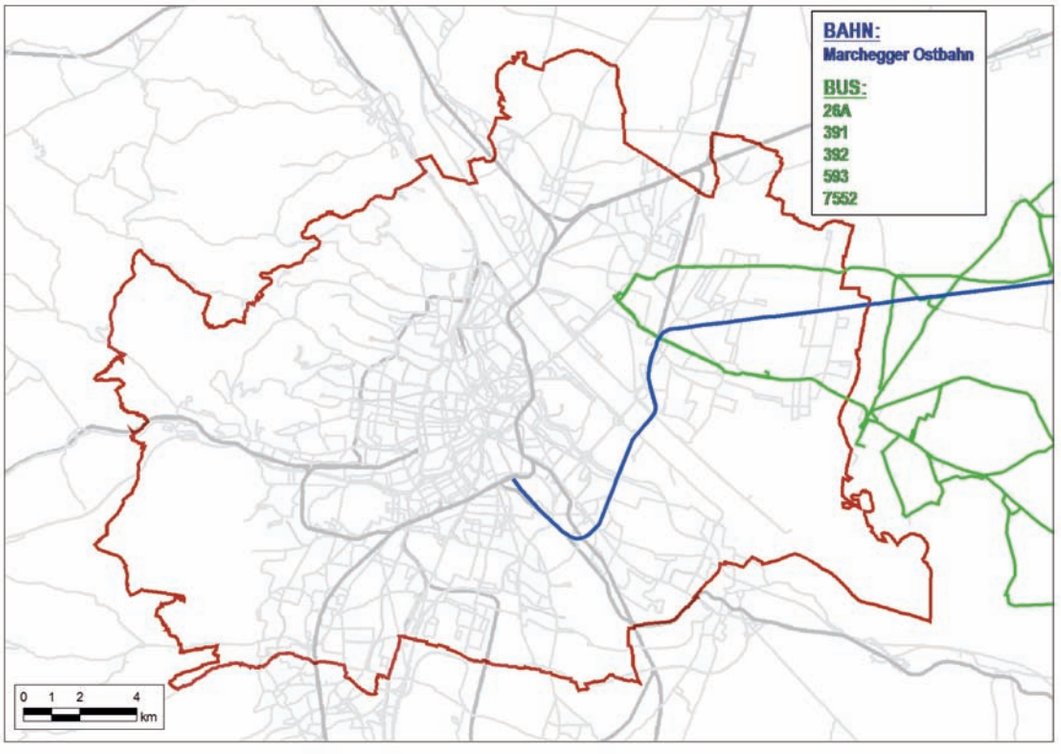


Tabelle 37: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	954	*56,6 %*	923	*47,7 %*	1.877	*51,9 %*
9 bis 12 Uhr	253	*15,0 %*	285	*14,7 %*	538	*14,9 %*
12 bis 15 Uhr	130	*7,7 %*	288	*14,9 %*	418	*11,6 %*
15 bis 19 Uhr	237	*14,1 %*	335	*17,3 %*	572	*15,8 %*
19 Uhr bis Betriebsende	111	*6,6 %*	103	*5,3 %*	214	*5,9 %*
Σ	1.685	*100,0 %*	1.934	*100,0 %*	*3.619*	*100,0 %*

Abbildung 71: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

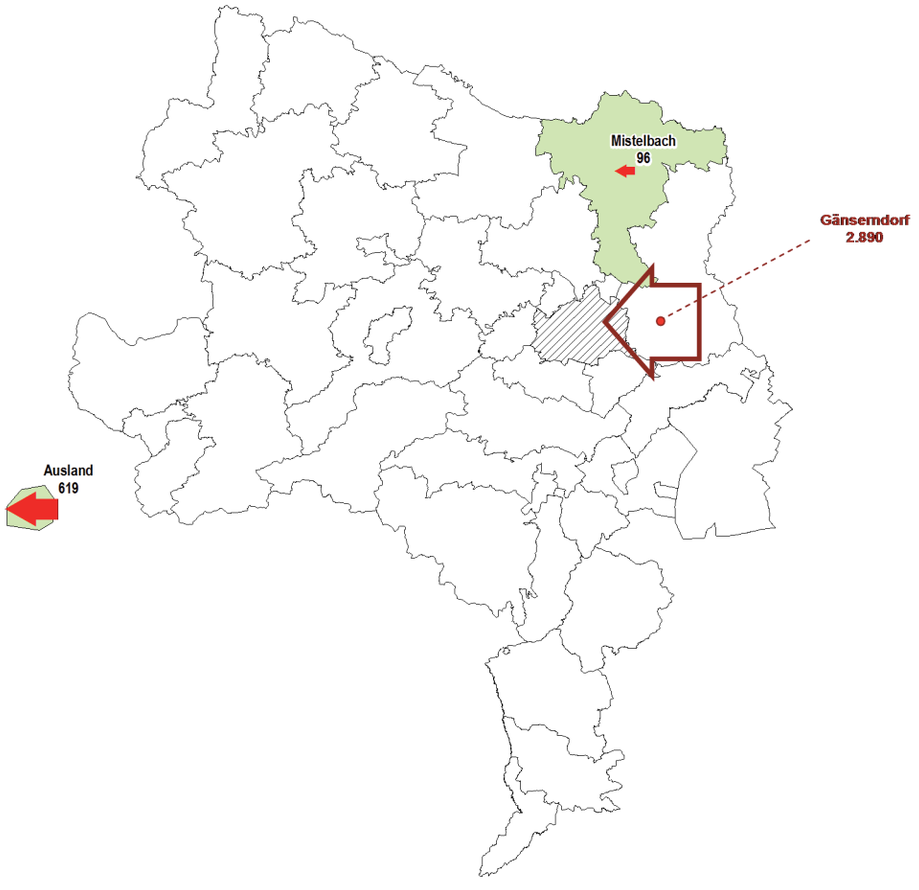


Abbildung 72: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

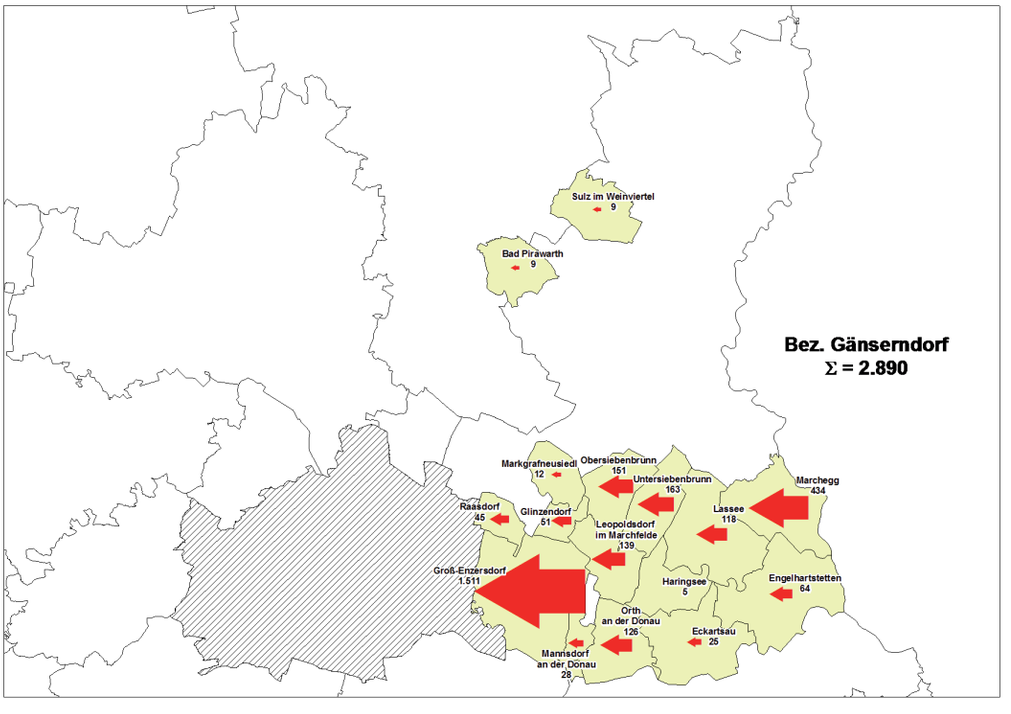


Tabelle 38: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	5	0	33	118	56	**212**
zur Arbeit	1.321	199	166	48	38	**1.772**
von der Schule / Ausbildung	3	0	14	16	7	**40**
zur Schule / Ausbildung	384	133	47	68	11	**643**
Zubringen / Abholen	8	0	0	0	0	**8**
Zweitwohnsitz	0	7	0	16	5	**28**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	12	25	8	25	7	**77**
private Erledigung	40	97	62	46	28	**273**
Einkauf	18	33	38	4	4	**97**
Freizeit	6	38	50	175	53	**322**
Urlaub	0	0	0	43	5	**48**
keine Angabe	*80*	*6*	*0*	*13*	*0*	***99***
Σ	1.877	538	418	572	214	**3.619**

Abbildung 73: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

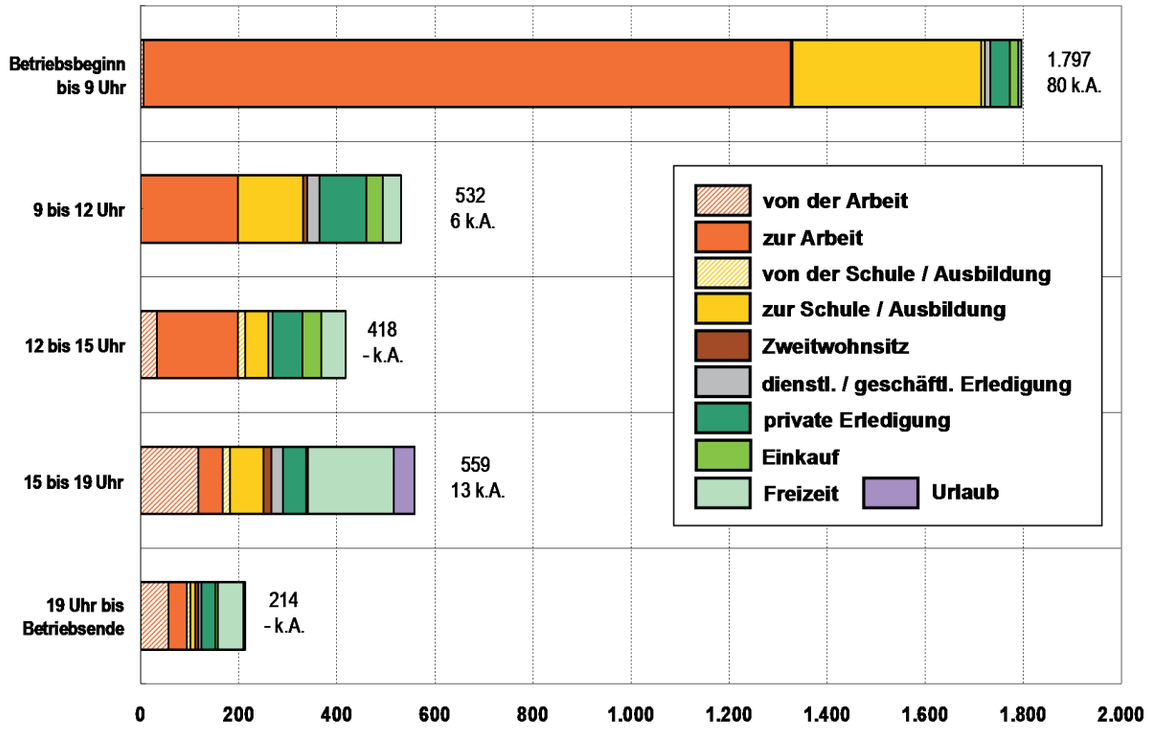


Abbildung 74: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

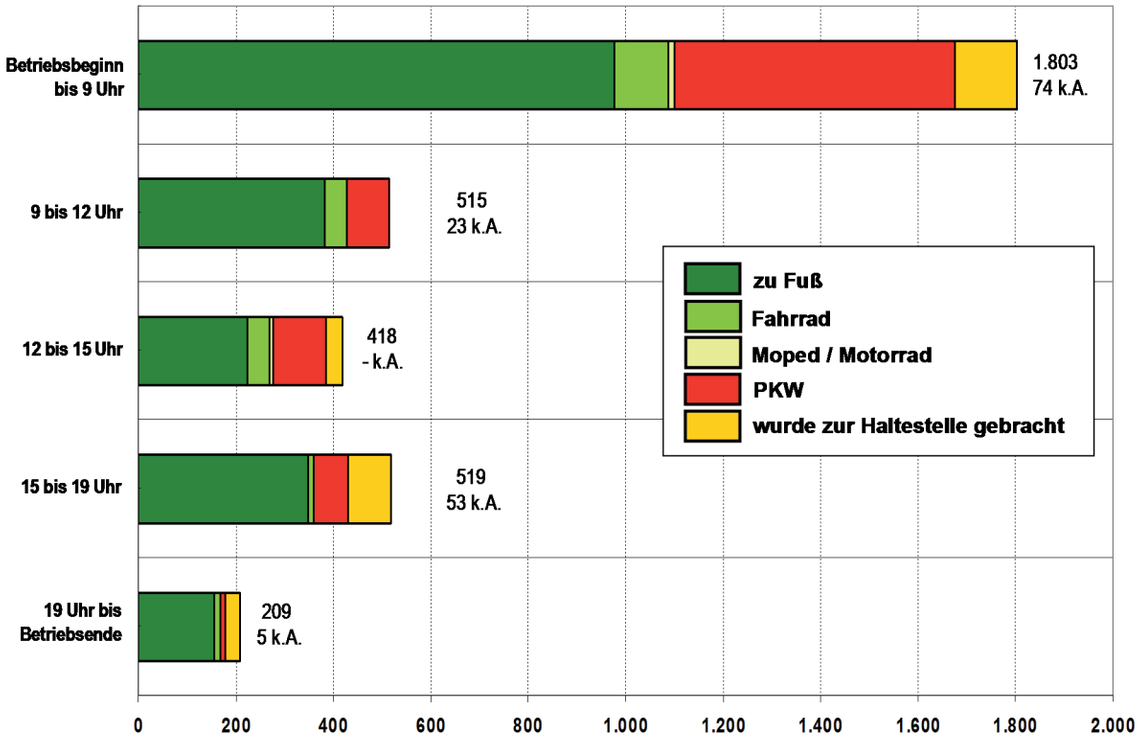


Tabelle 39: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	977	382	223	348	156	2.086
Fahrrad	111	46	46	12	12	227
Moped / Motorrad	12	0	8	0	0	20
PKW	576	87	107	69	10	849
wurde zur Haltestelle gebracht	127	0	34	90	31	282
keine Angabe	74	23	0	53	5	155
Σ	1.877	538	418	572	214	3.619

Abbildung 75: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]

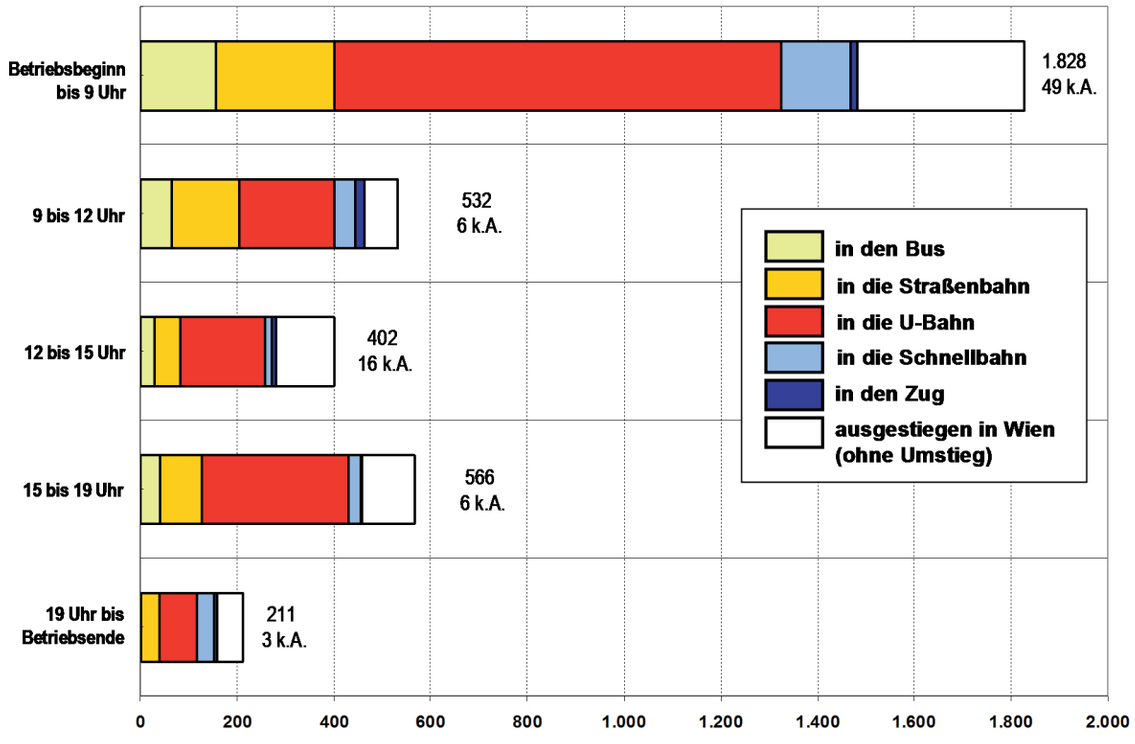
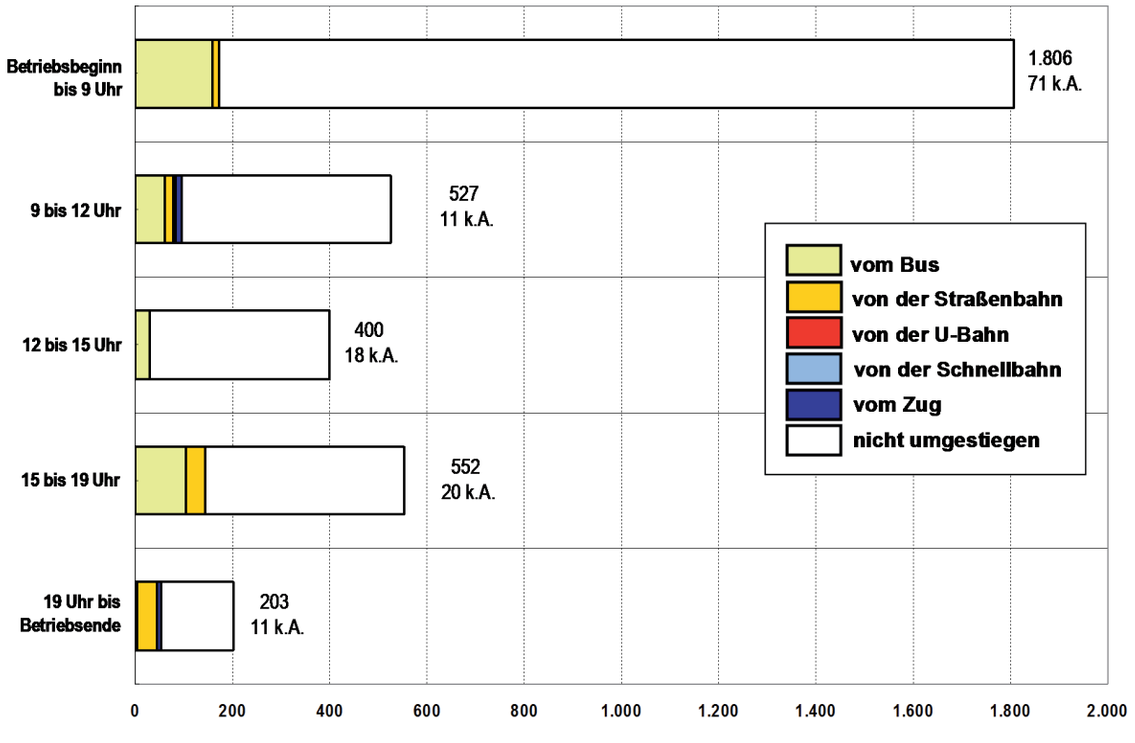


Abbildung 76: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]



2.2.6. Korridor Gänserndorf

Abbildung 77: Übersichtskarte MIV Korridor Gänserndorf

Tabelle 40: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Gänserndorf [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	6.788	701	5	478	54	301	21	8.348	*36,3%*
9 bis 12 Uhr	2.777	312	3	407	35	69	11	3.614	*15,7%*
12 bis 15 Uhr	2.424	236	3	293	94	62	9	3.121	*13,6%*
15 bis 19 Uhr	4.175	359	6	281	106	121	20	5.068	*22,0%*
19 bis 21 Uhr	1.208	65	4	28	11	32	10	1.358	*5,9%*
21 bis 24 Uhr	797	34	4	24	17	31	1	908	*3,9%*
0 bis 5 Uhr	442	55	1	77	7	17	2	601	*2,6%*
Σ	18.611	1.762	26	1.588	324	633	74	23.018	*100,0%*
	80,9%	*7,7%*	*0,1%*	*6,9%*	*1,4%*	*2,8%*	*0,3%*	*100,0%*	

Tabelle 41: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	8.775	*36%*
9 bis 12 Uhr	2.772	*11%*
12 bis 15 Uhr	3.373	*14%*
15 bis 19 Uhr	6.011	*25%*
19 bis 24 Uhr	3.540	*14%*
Σ	24.471	*100%*

Abbildung 78: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21Uhr]

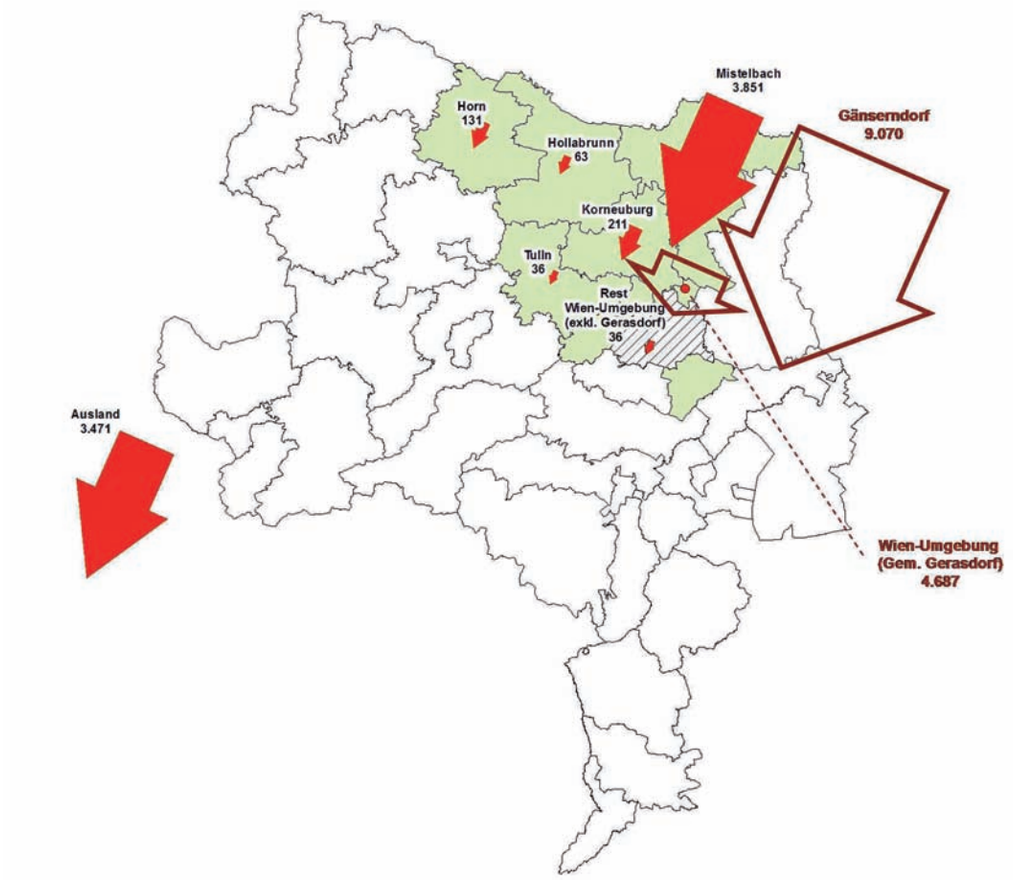


Abbildung 79: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21Uhr]

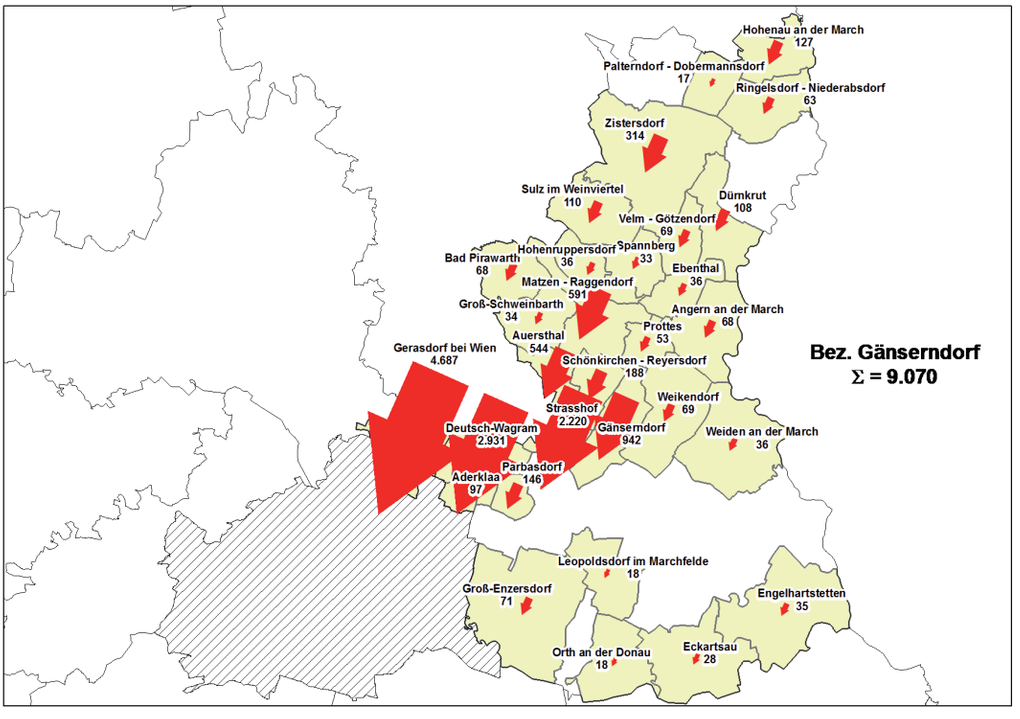


Tabelle 42: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	85	0	599	1.283	232	**2.199**
zur Arbeit	6.858	484	501	310	0	**8.153**
von der Schule / Ausbildung	0	0	65	41	0	**106**
zur Schule / Ausbildung	248	0	74	200	0	**522**
Zubringen / Abholen	296	285	32	173	125	**911**
Zweitwohnsitz	0	0	0	0	0	**0**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	427	569	343	483	54	**1.876**
private Erledigung	396	620	664	1.408	395	**3.483**
Einkauf	240	364	394	884	177	**2.059**
Freizeit	225	370	701	1.208	1.141	**3.645**
Urlaub	0	0	0	21	18	**39**
keine Angabe	*0*	*40*	*0*	*0*	*0*	***40***
Σ	8.775	2.732	3.373	6.011	2.142	**23.033**

Abbildung 80: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21 Uhr]

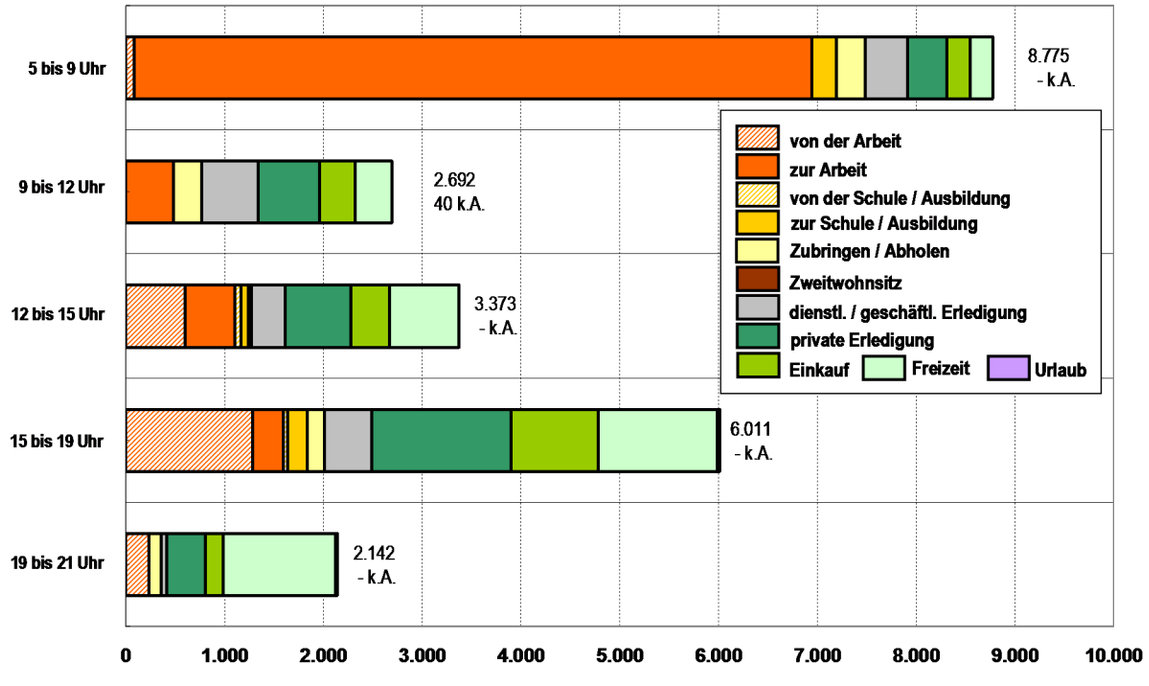


Abbildung 81: Übersichtskarte ÖV Korridor Gänserndorf

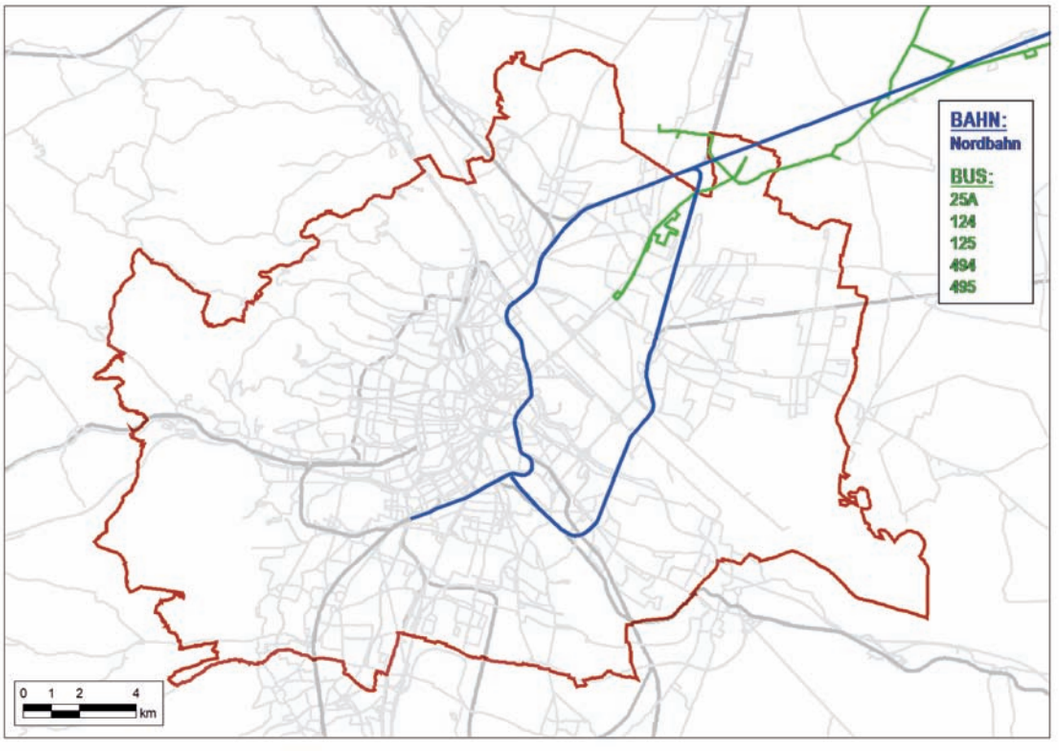


Tabelle 43: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	5.832	*68,0 %*	319	*45,2 %*	6.151	*66,3 %*
9 bis 12 Uhr	760	*8,9 %*	120	*17,0 %*	880	*9,5 %*
12 bis 15 Uhr	761	*8,9 %*	113	*16,0 %*	874	*9,4 %*
15 bis 19 Uhr	920	*10,7 %*	139	*19,7 %*	1.059	*11,4 %*
19 Uhr bis Betriebsende	302	*3,5 %*	15	*2,1 %*	317	*3,4 %*
Σ	8.575	*100,0 %*	706	*100,0 %*	*9.281*	*100,0 %*

Abbildung 82: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

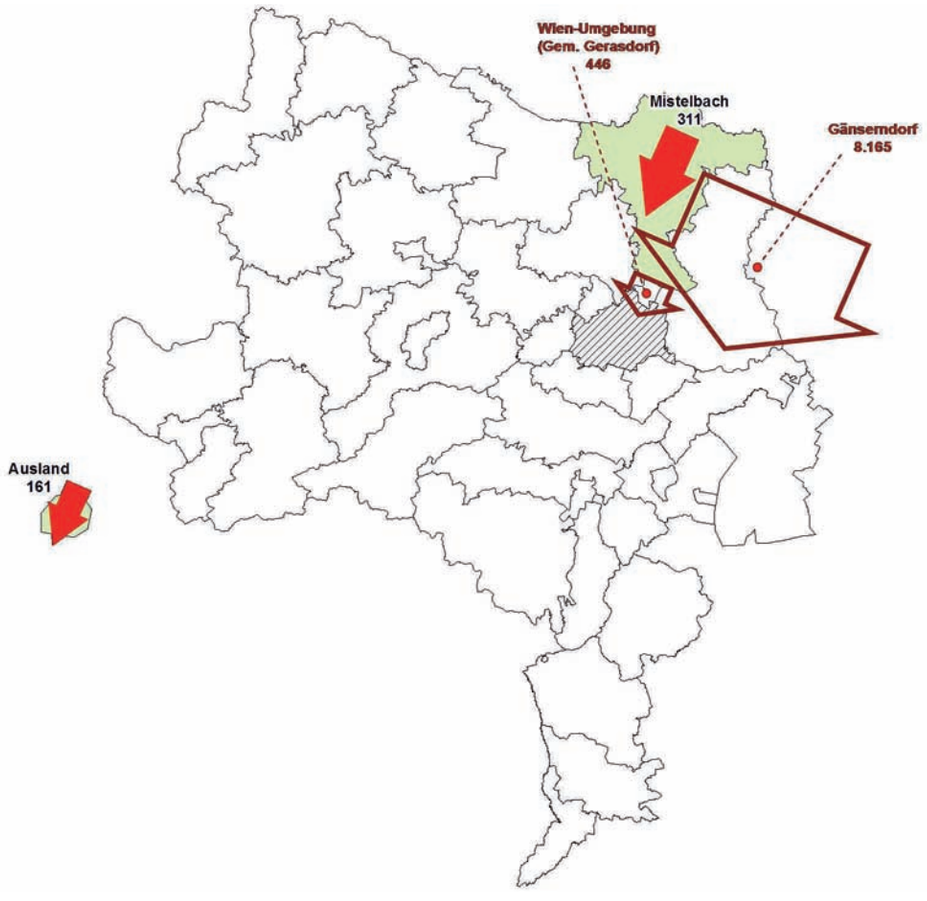


Abbildung 83: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

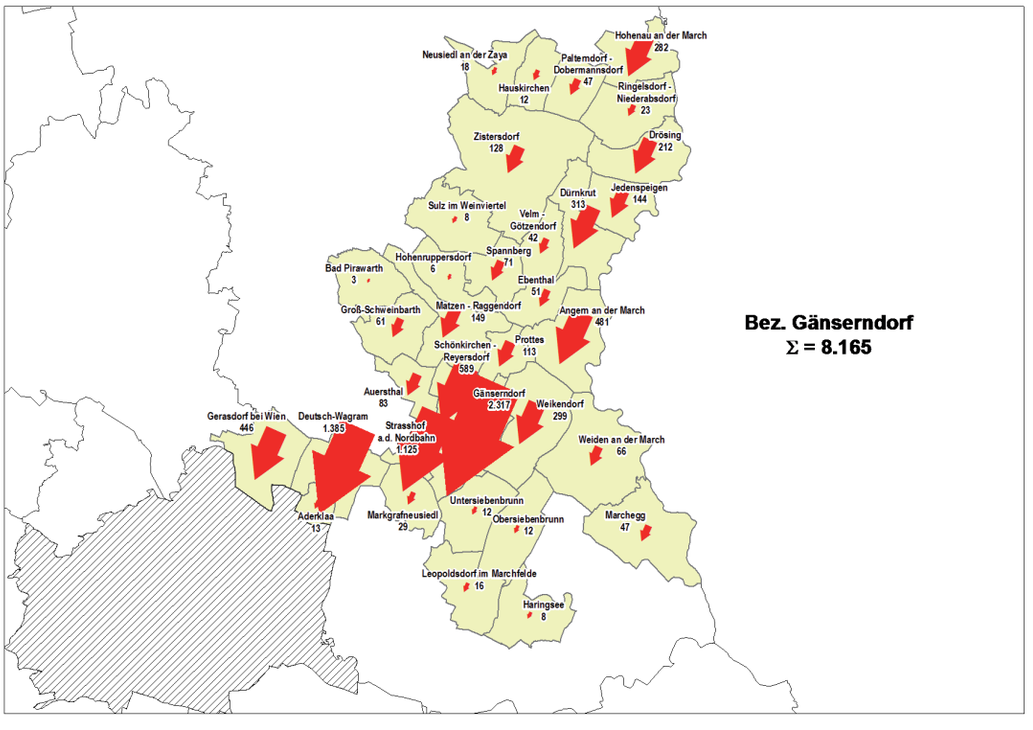


Tabelle 44: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	32	0	85	211	87	**415**
zur Arbeit	5.218	295	186	121	36	**5.856**
von der Schule / Ausbildung	6	2	0	16	0	**24**
zur Schule / Ausbildung	522	111	117	116	0	**866**
Zweitwohnsitz	49	9	8	53	7	**126**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	26	60	31	20	0	**137**
private Erledigung	197	239	300	174	51	**961**
Einkauf	12	54	49	34	14	**163**
Freizeit	34	73	82	267	94	**550**
Urlaub	6	23	8	7	14	**58**
keine Angabe	*49*	*14*	*8*	*40*	*14*	***125***
Σ	6.151	880	874	1.059	317	**9.281**

Abbildung 84: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

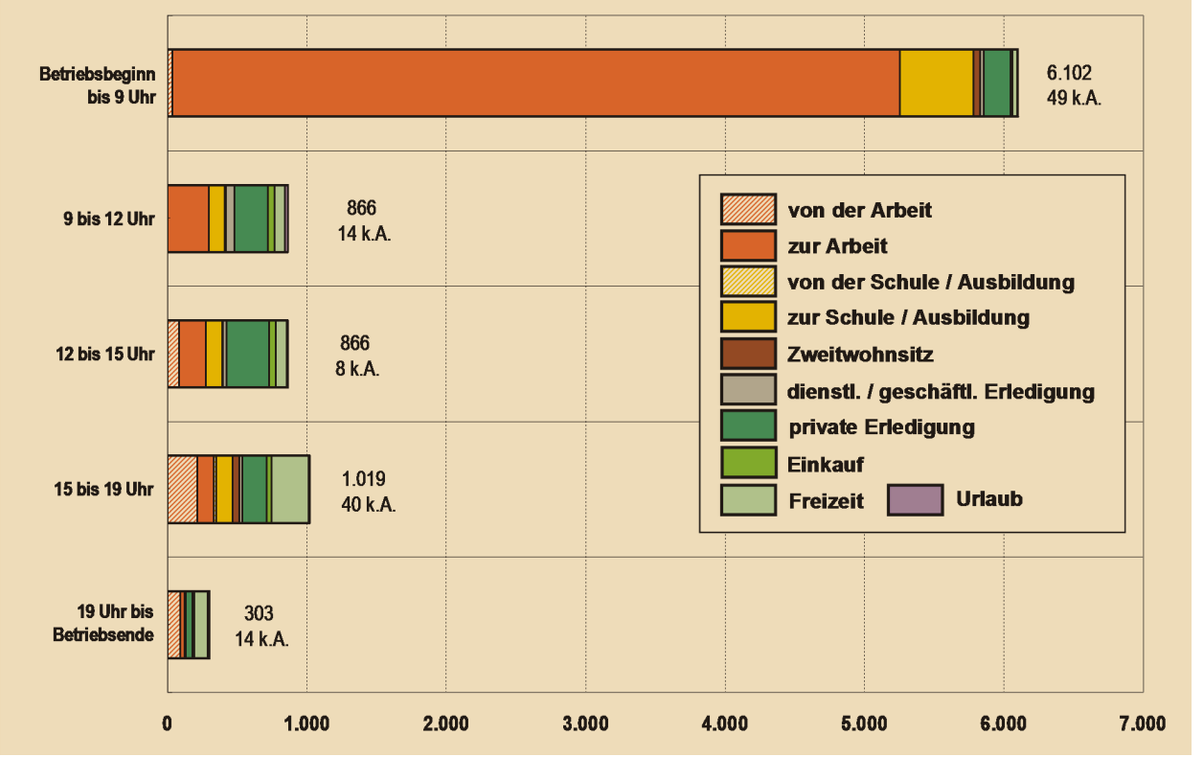


Abbildung 85: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

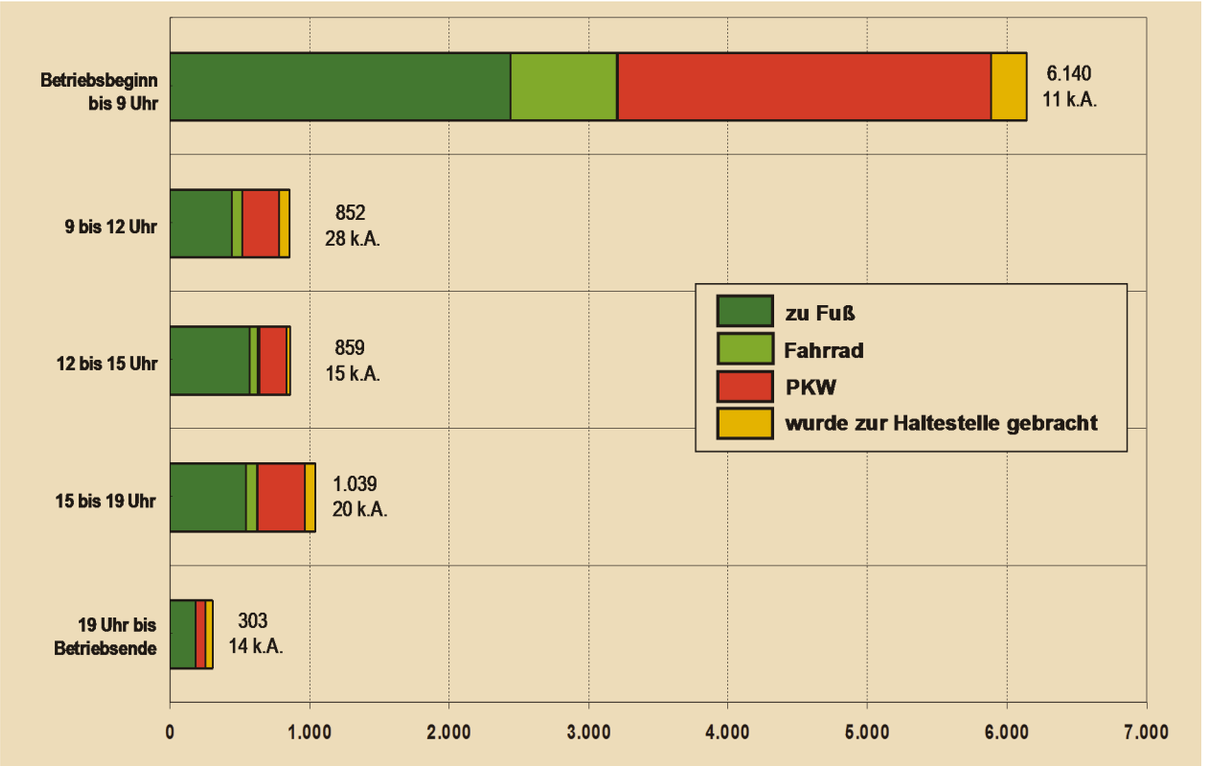


Tabelle 45: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	2.439	446	570	544	188	4.187
Fahrrad	764	72	62	77	0	975
Moped / Motorrad	6	0	8	7	0	21
PKW	2.675	262	196	337	65	3.535
wurde zur Haltestelle gebracht	256	72	23	74	50	475
keine Angabe	11	28	15	20	14	88
Σ	6.151	880	874	1.059	317	9.281

Abbildung 86: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]

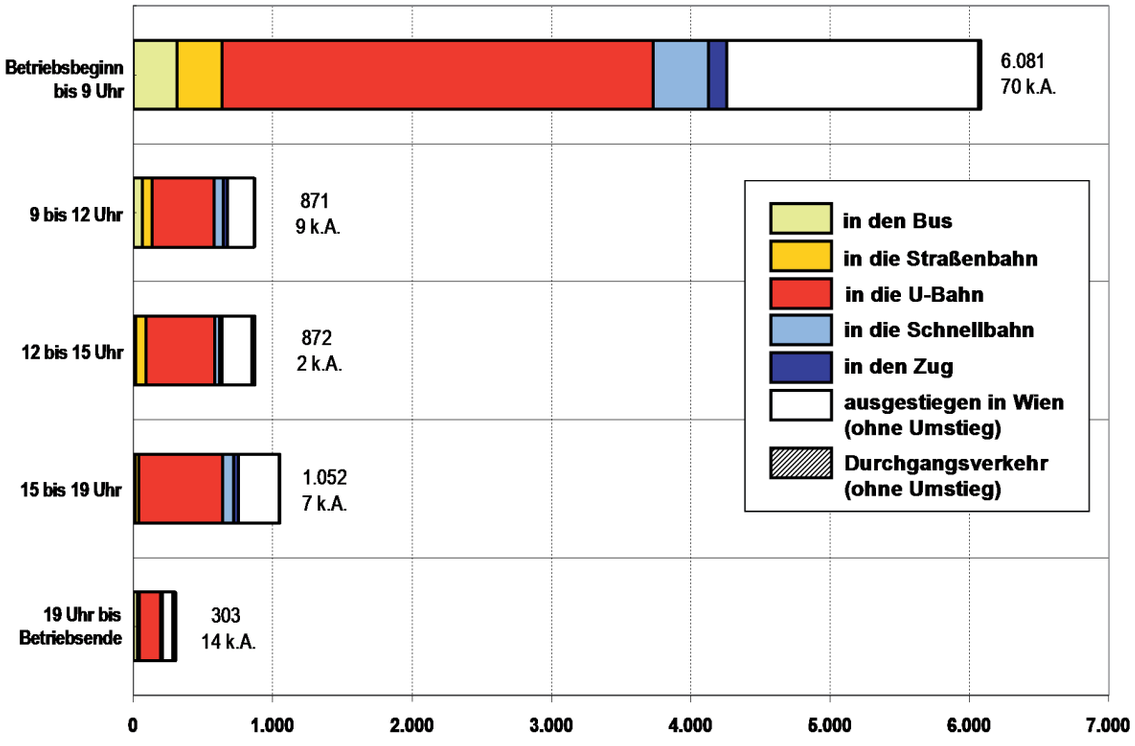
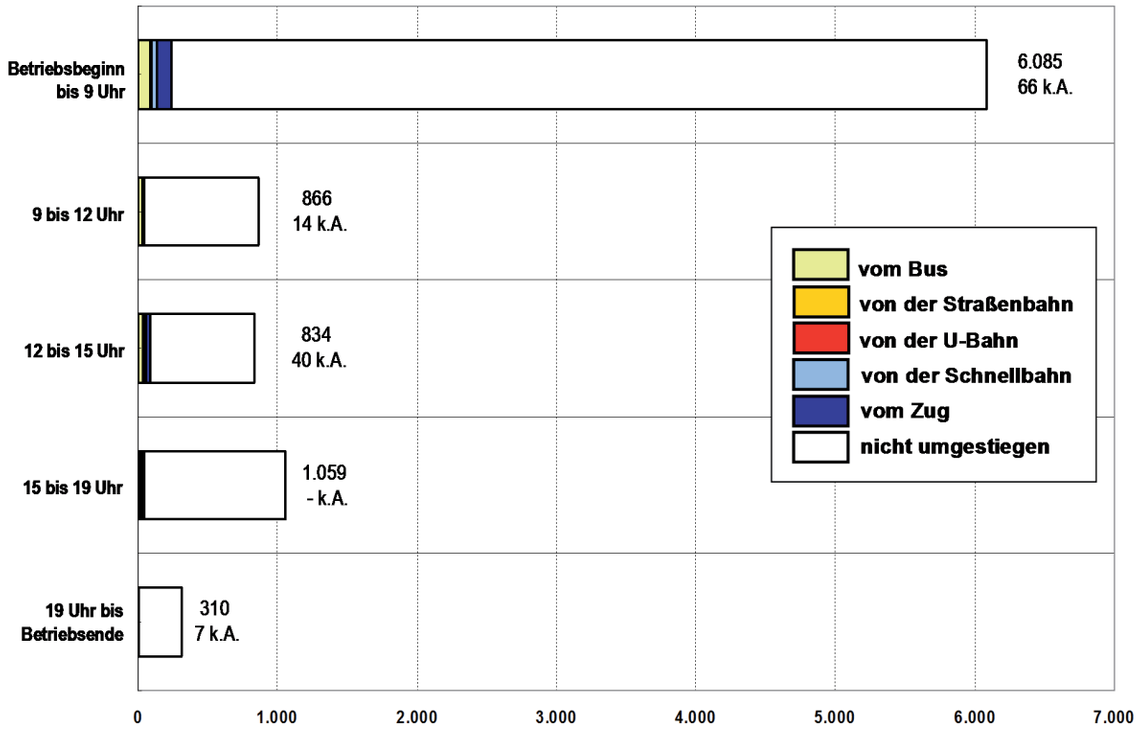


Abbildung 87: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]



2.2.7. Korridor Mistelbach

Abbildung 88: Übersichtskarte MIV Korridor Mistelbach

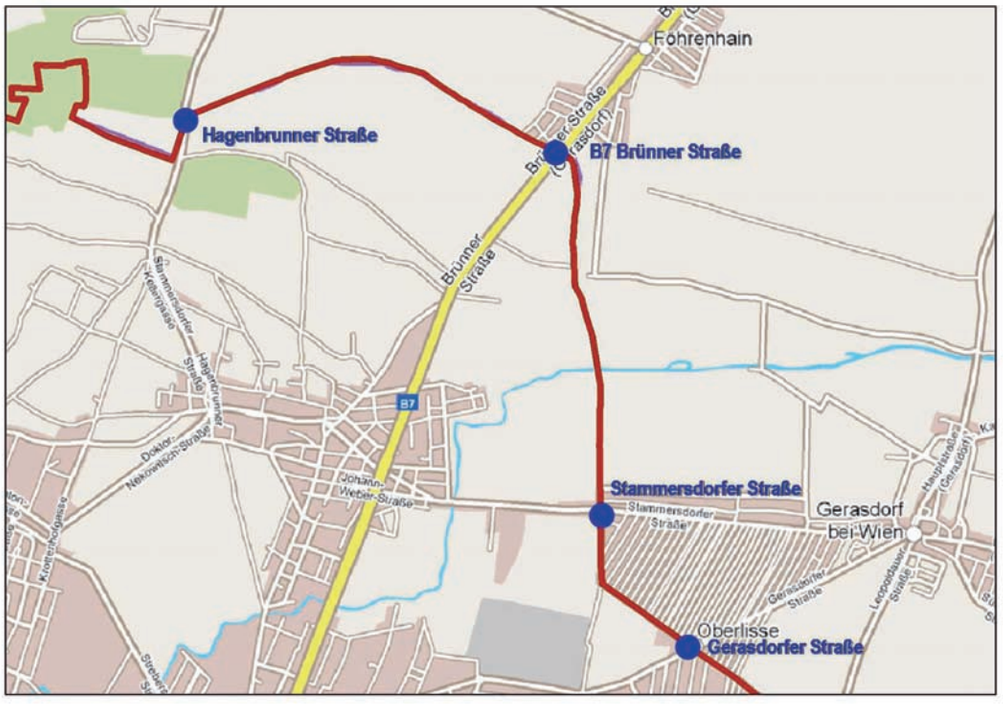


Tabelle 46: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Mistelbach [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	3.621	400	5	292	34	128	76	4.556	*22,7%*
9 bis 12 Uhr	2.673	270	9	235	35	54	33	3.309	*16,5%*
12 bis 15 Uhr	2.580	269	7	292	31	74	40	3.293	*16,4%*
15 bis 19 Uhr	4.736	352	7	246	24	172	97	5.634	*28,0%*
19 bis 21 Uhr	1.428	96	8	52	5	49	32	1.670	*8,3%*
21 bis 24 Uhr	1.009	49	7	32	5	37	5	1.144	*5,7%*
0 bis 5 Uhr	355	54	3	45	18	8	3	486	*2,4%*
Σ	16.402	1.490	46	1.194	152	522	286	20.092	*100,0%*
	81,6%	*7,4%*	*0,2%*	*5,9%*	*0,8%*	*2,6%*	*1,4%*	*100,0%*	

Tabelle 47: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	5.053	*22%*
9 bis 12 Uhr	2.657	*11%*
12 bis 15 Uhr	4.579	*20%*
15 bis 19 Uhr	7.208	*31%*
19 bis 24 Uhr	3.775	*16%*
Σ	23.272	*100%*

Abbildung 89: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21Uhr]

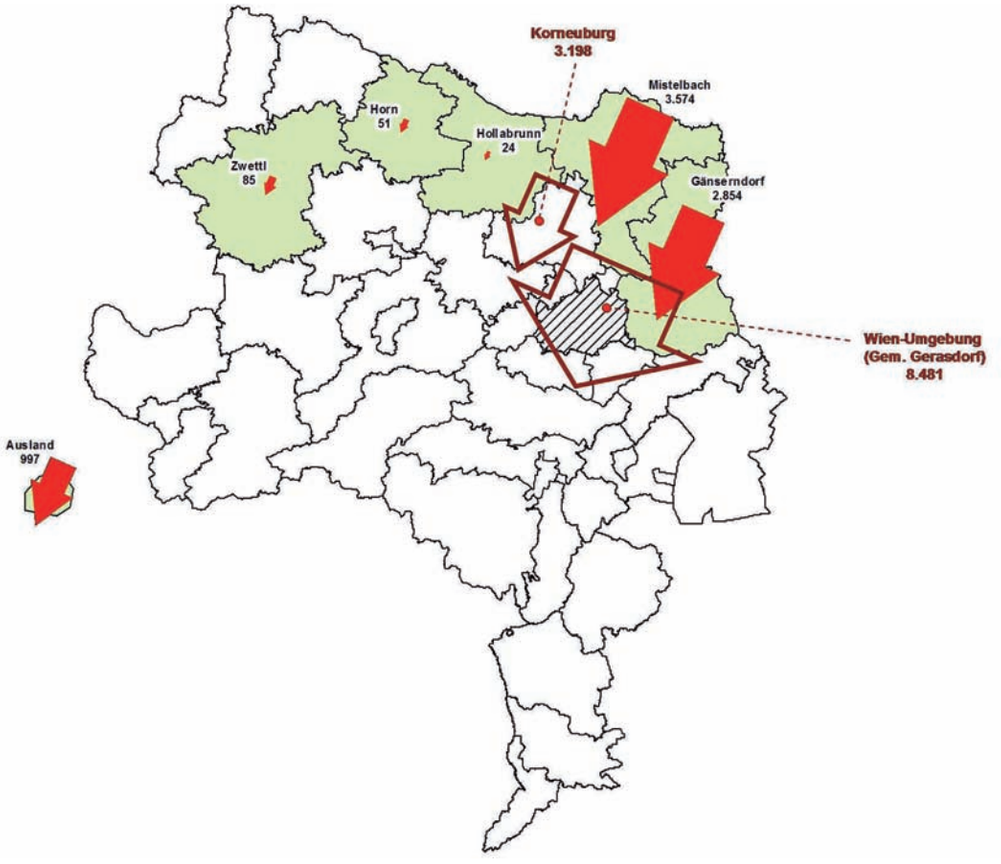


Abbildung 90: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21Uhr]

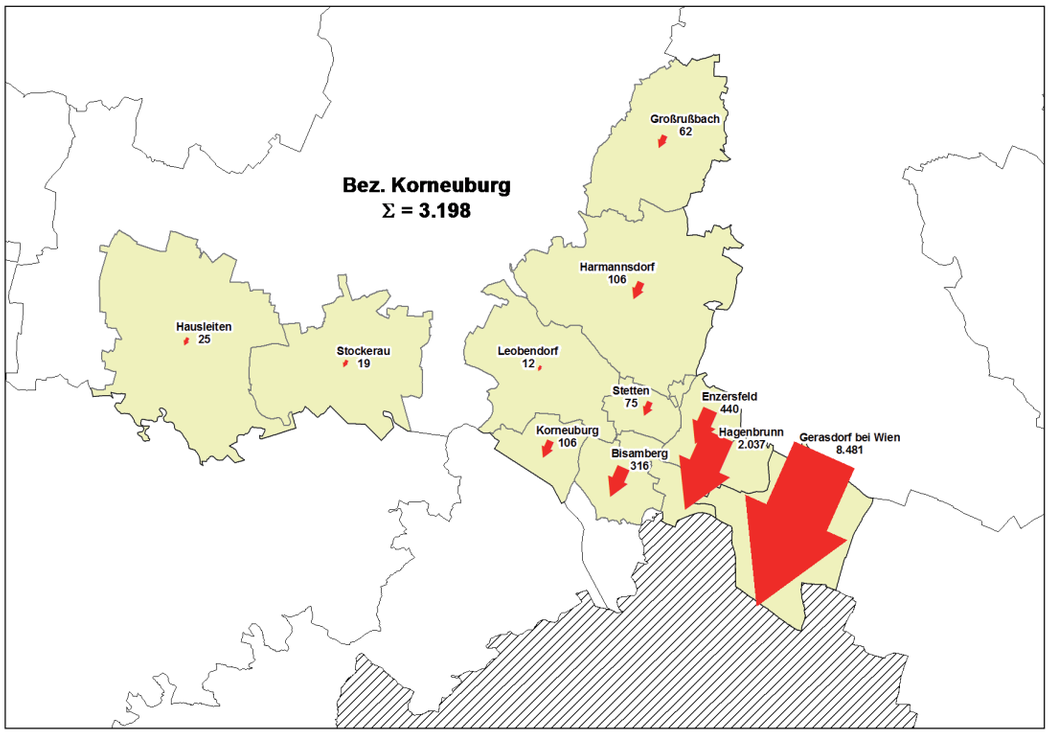


Tabelle 48: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	20	0	504	1.626	375	**2.525**
zur Arbeit	3.708	502	549	444	292	**5.495**
von der Schule / Ausbildung	0	0	0	41	0	**41**
zur Schule / Ausbildung	628	47	90	22	0	**787**
Zubringen / Abholen	257	137	287	616	84	**1.381**
Zweitwohnsitz	0	0	0	0	0	**0**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	60	86	475	147	29	**797**
private Erledigung	172	918	1.618	1.752	335	**4.795**
Einkauf	128	513	573	1.022	208	**2.444**
Freizeit	80	368	377	1.358	905	**3.088**
Urlaub	0	0	106	0	0	**106**
keine Angabe	*0*	*43*	*0*	*90*	*0*	***133***
Σ	5.053	2.614	4.579	7.118	2.228	**21.592**

Abbildung 91: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21 Uhr]

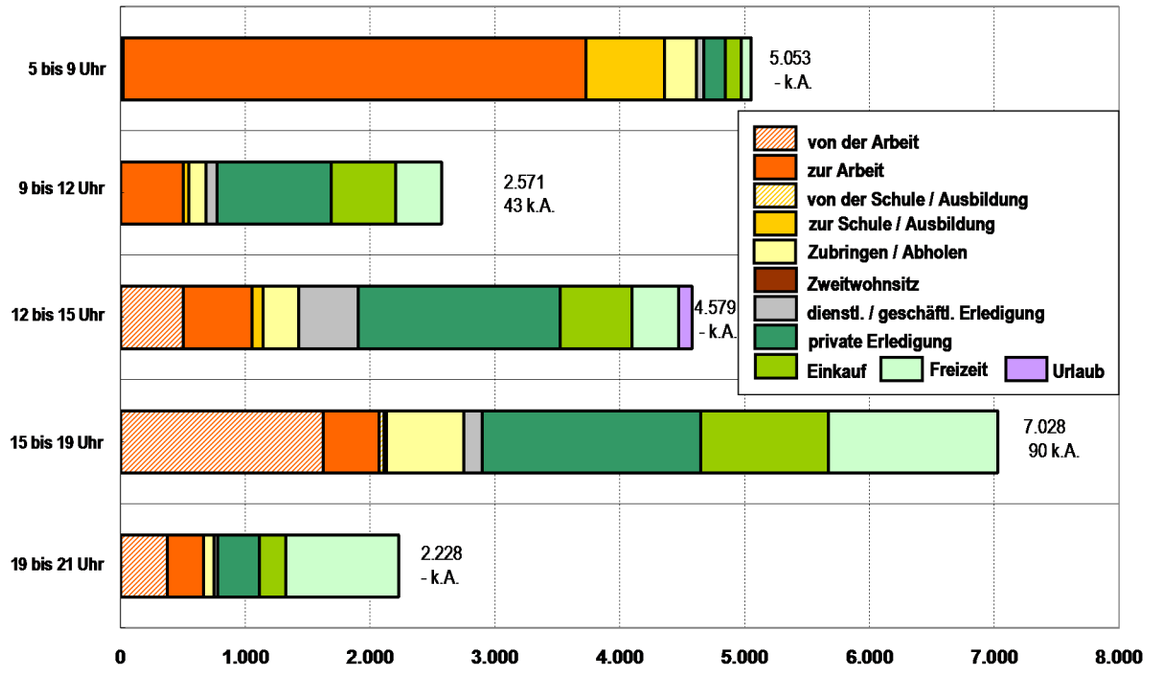


Abbildung 92: Übersichtskarte ÖV Korridor Mistelbach

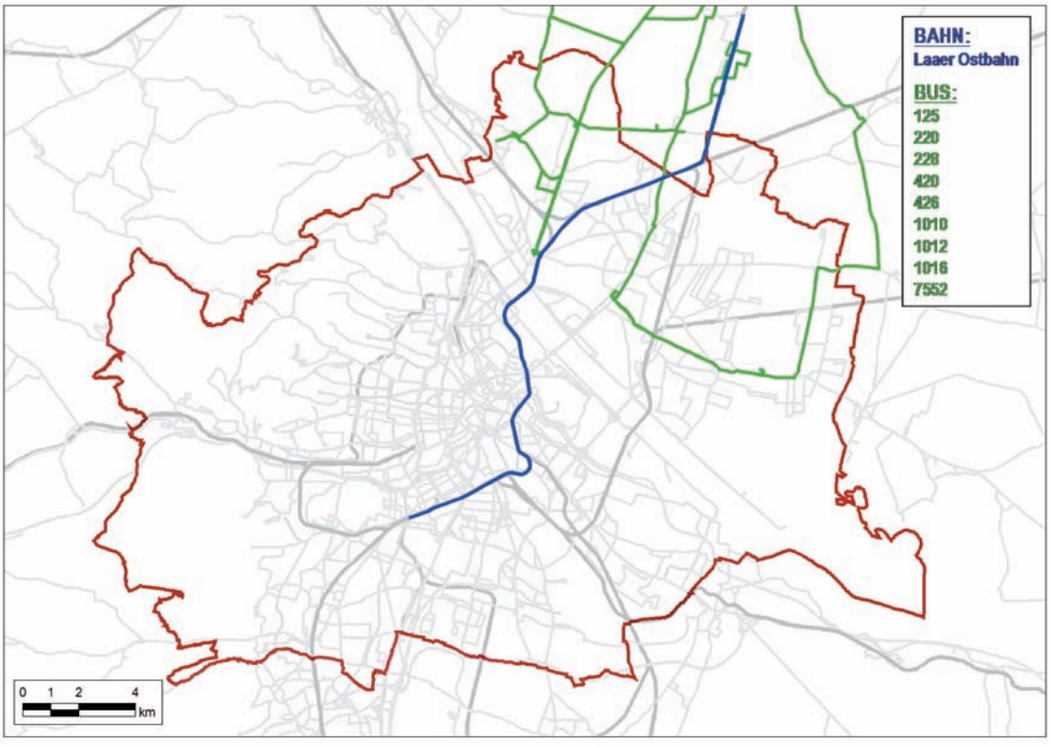


Tabelle 49: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	3.670	*68,4 %*	582	*60,7 %*	4.252	*67,2 %*
9 bis 12 Uhr	538	*10,0 %*	71	*7,4 %*	609	*9,6 %*
12 bis 15 Uhr	429	*8,0 %*	107	*11,2 %*	536	*8,5 %*
15 bis 19 Uhr	545	*10,2 %*	173	*18,0 %*	718	*11,4 %*
19 Uhr bis Betriebsende	184	*3,4 %*	26	*2,7 %*	210	*3,3 %*
Σ	5.366	*100,0 %*	959	*100,0 %*	*6.325*	*100,0 %*

Abbildung 93: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

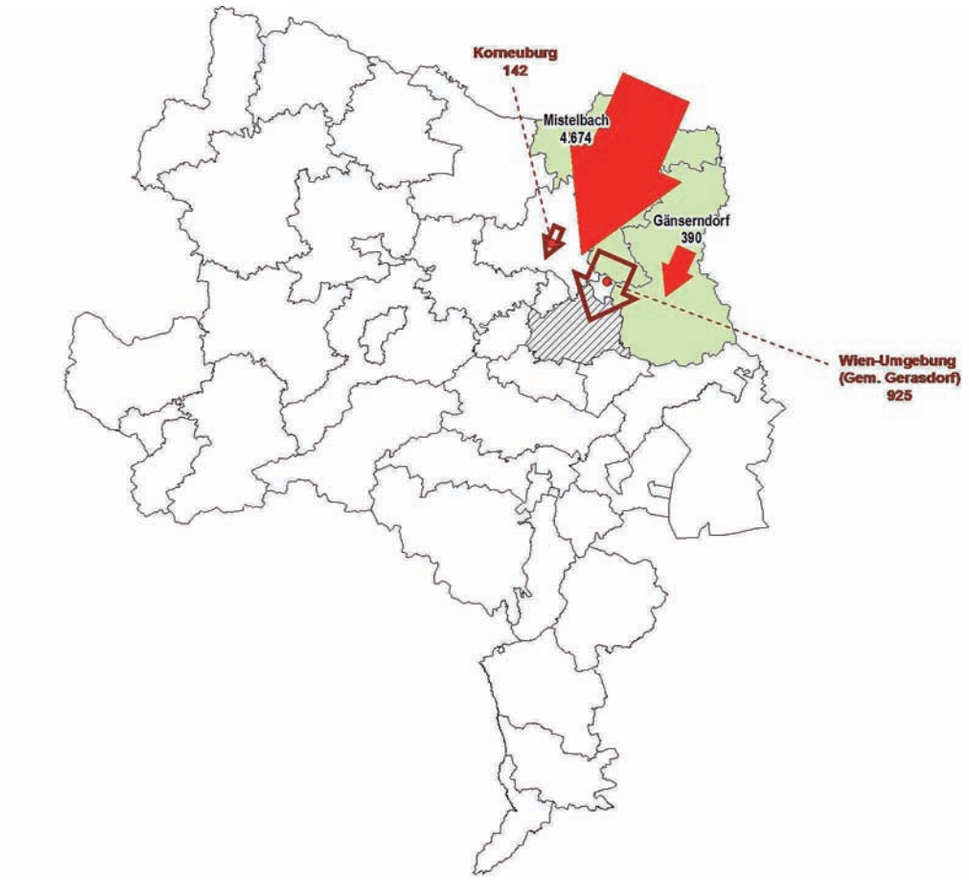


Abbildung 94: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

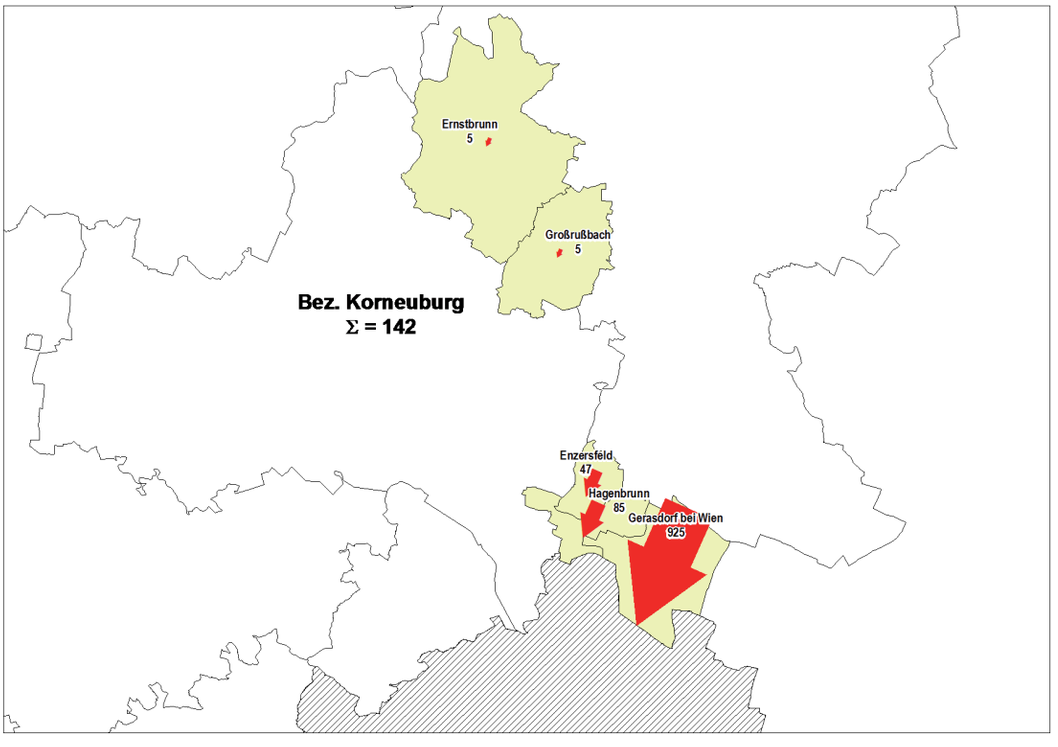


Tabelle 50: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	8	9	26	162	10	**215**
zur Arbeit	3.283	210	104	56	30	**3.683**
von der Schule / Ausbildung	0	5	0	0	0	**5**
zur Schule / Ausbildung	643	141	59	30	0	**873**
Zweitwohnsitz	9	20	11	24	10	**74**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	47	23	24	30	5	**129**
private Erledigung	151	151	156	192	59	**709**
Einkauf	26	5	27	14	0	**72**
Freizeit	19	31	89	198	72	**409**
Urlaub	19	14	16	0	20	**69**
keine Angabe	*47*	*0*	*24*	*12*	*4*	***87***
Σ	4.252	609	536	718	210	**6.325**

Abbildung 95: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

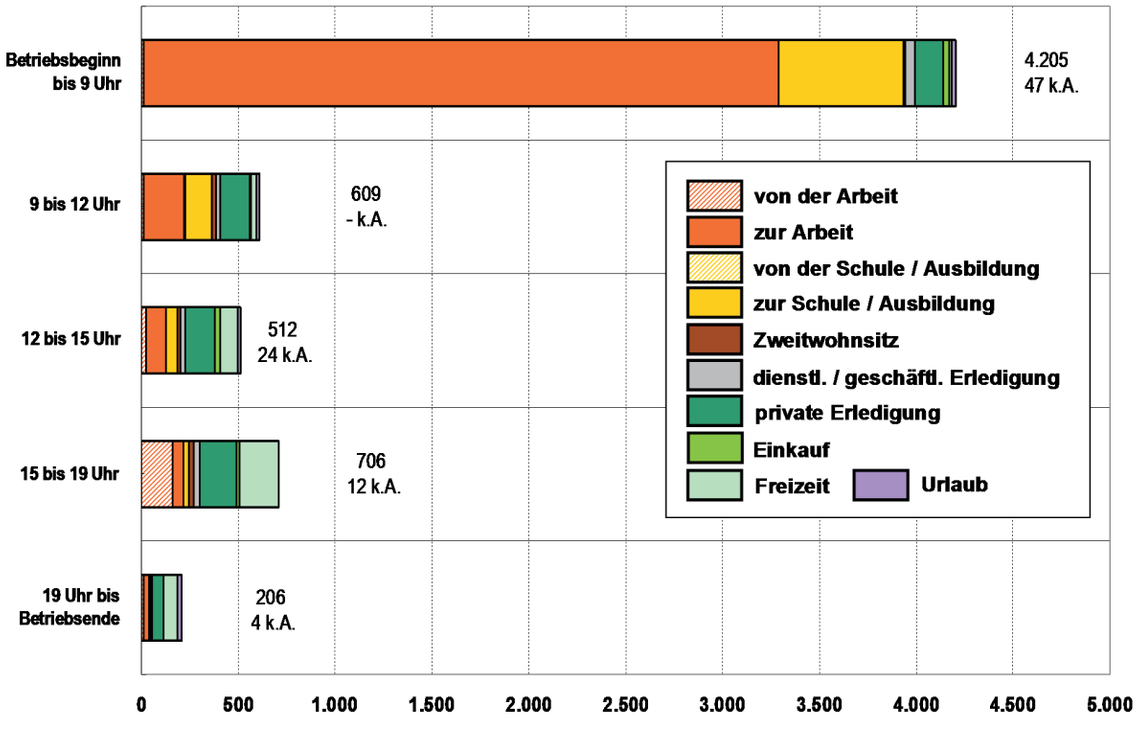


Abbildung 96: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

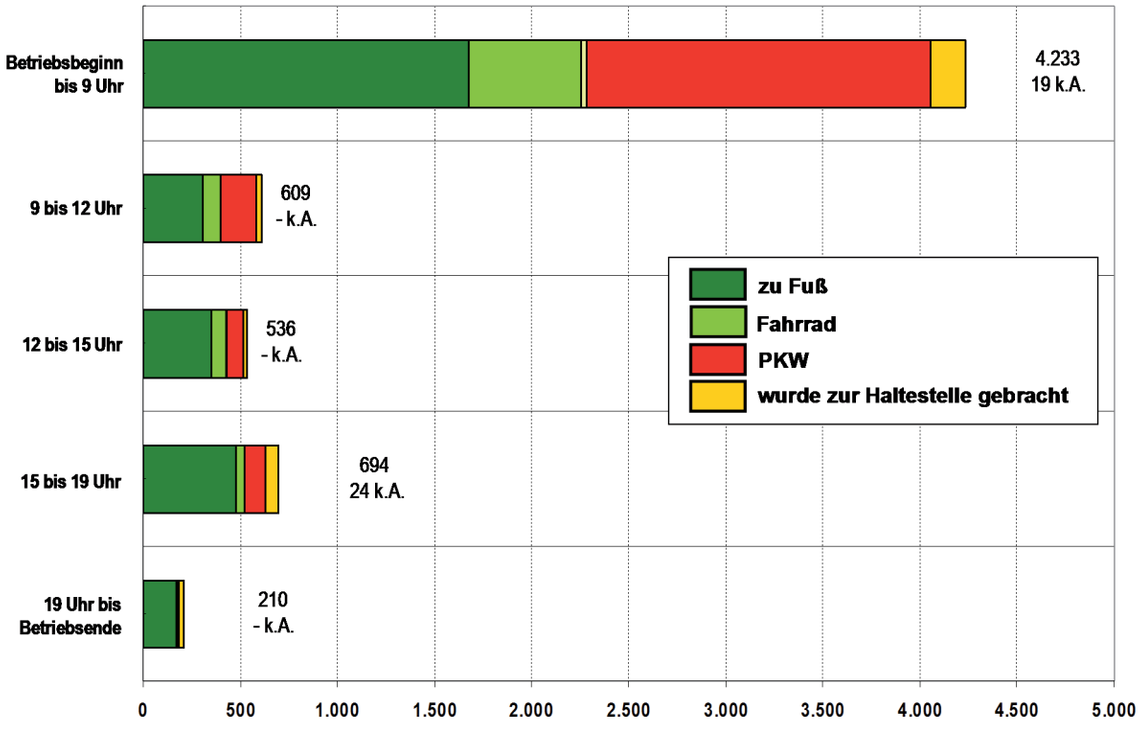


Tabelle 51: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	1.677	310	350	478	170	2.985
Fahrrad	577	86	77	42	5	787
Moped / Motorrad	28	0	5	0	0	33
PKW	1.771	186	82	108	10	2.157
wurde zur Haltestelle gebracht	180	27	22	66	25	320
keine Angabe	19	0	0	24	0	43
Σ	4.252	609	536	718	210	6.325

Abbildung 97: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]

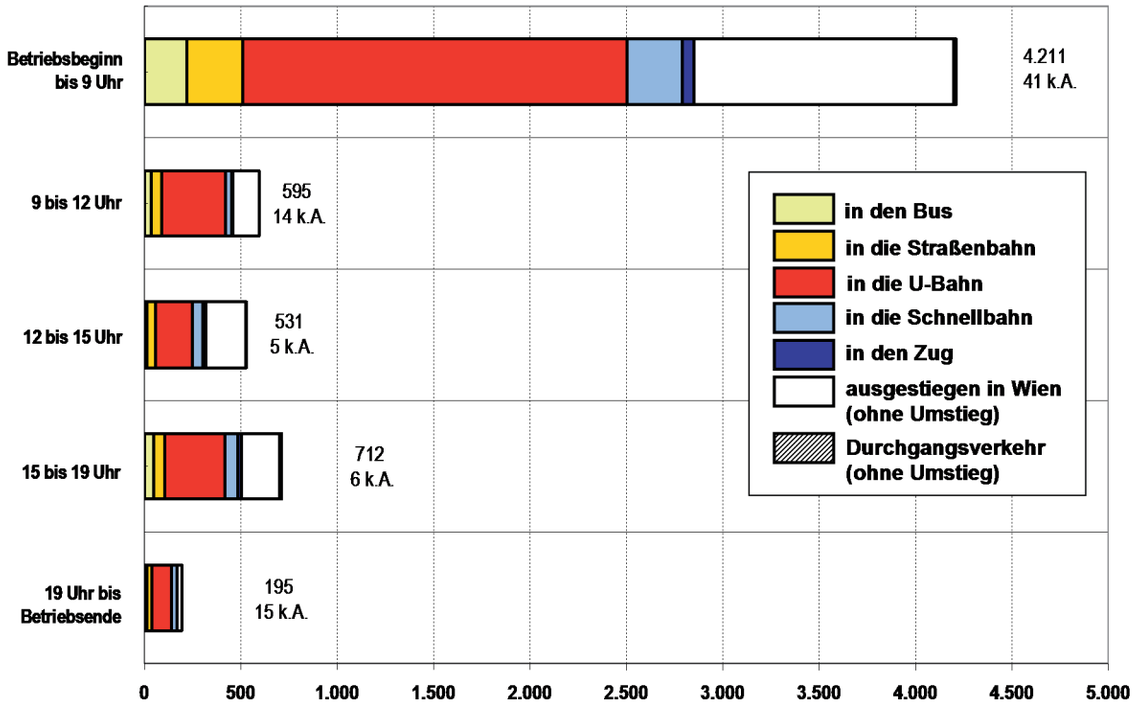
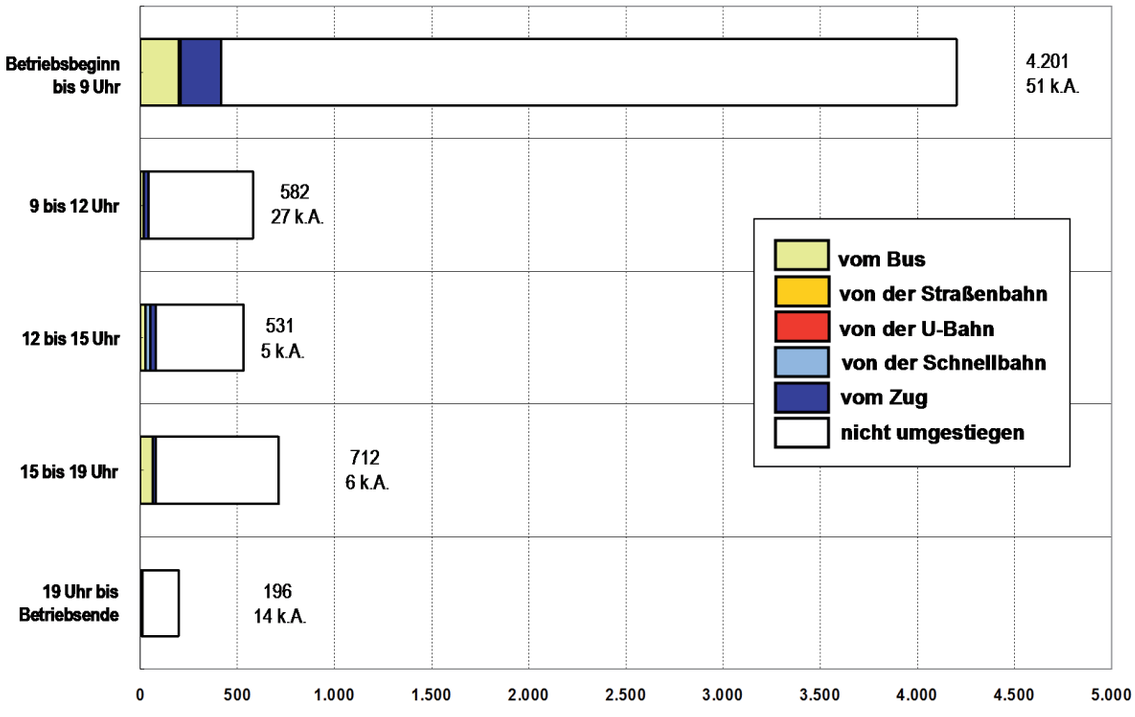


Abbildung 98: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]



2.2.8. Korridor Stockerau

Abbildung 99: Übersichtskarte MIV Korridor Stockerau

Tabelle 52: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Stockerau [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	14.164	1.430	33	1.063	65	158	16	16.929	*30,7%*
9 bis 12 Uhr	5.682	854	22	659	30	34	10	7.291	*13,2%*
12 bis 15 Uhr	6.598	922	18	741	76	45	12	8.412	*15,2%*
15 bis 19 Uhr	12.144	1.250	54	652	102	166	9	14.377	*26,1%*
19 bis 21 Uhr	4.114	273	7	130	16	18	4	4.562	*8,3%*
21 bis 24 Uhr	2.494	122	11	78	11	22	2	2.740	*5,0%*
0 bis 5 Uhr	593	107	1	147	21	1	2	872	*1,6%*
Σ	45.789	4.958	146	3.470	321	444	55	55.183	*100,0%*
	83,0%	*9,0%*	*0,3%*	*6,3%*	*0,6%*	*0,8%*	*0,1%*	*100,0%*	

Tabelle 53: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	13.063	*33%*
9 bis 12 Uhr	6.446	*16%*
12 bis 15 Uhr	6.439	*16%*
15 bis 19 Uhr	9.983	*25%*
19 bis 24 Uhr	3.747	*10%*
Σ	39.678	*100%*

Abbildung 100: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21Uhr]

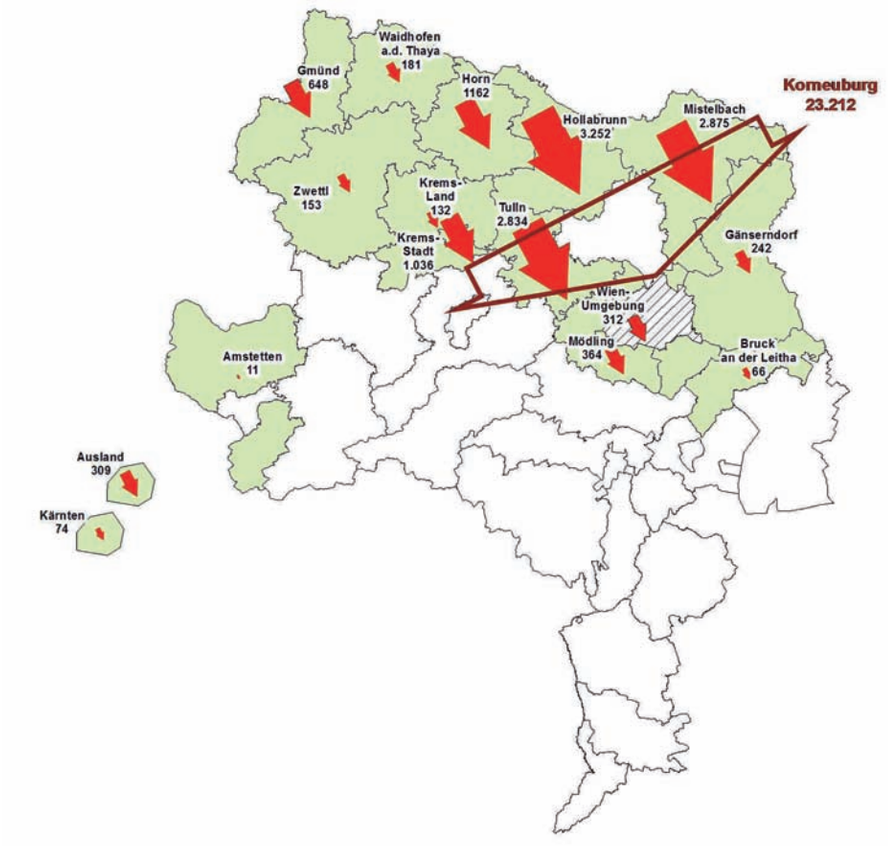


Abbildung 101: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21Uhr]

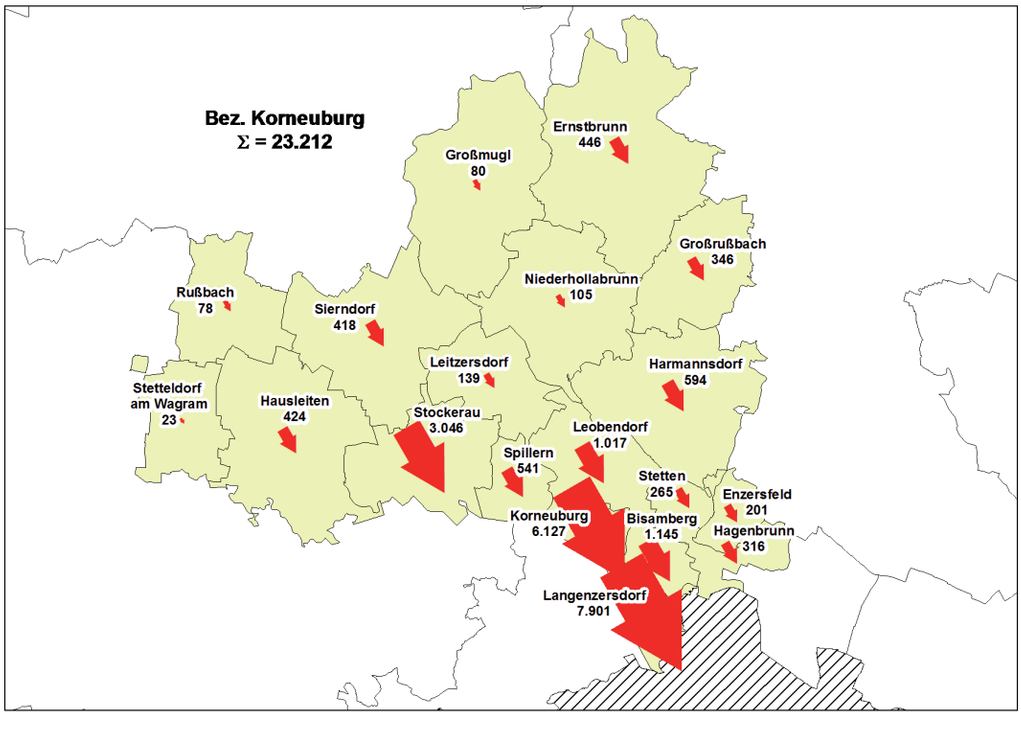


Tabelle 54: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	38	143	380	2.065	417	**3.043**
zur Arbeit	11.035	1.912	1.165	780	264	**15.156**
von der Schule / Ausbildung	0	10	27	140	17	**194**
zur Schule / Ausbildung	440	16	60	211	150	**877**
Zubringen / Abholen	476	381	348	712	45	**1.962**
Zweitwohnsitz	33	0	51	0	27	**111**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	305	1.017	808	695	0	**2.825**
private Erledigung	250	1.678	1.315	1.240	518	**5.001**
Einkauf	93	575	1.311	1.276	228	**3.483**
Freizeit	202	561	641	2.625	654	**4.683**
Urlaub	0	93	118	0	0	**211**
keine Angabe	*90*	*40*	*90*	*120*	*0*	***340***
Σ	12.962	6.426	6.314	9.864	2.320	**37.886**

Abbildung 102: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21 Uhr]

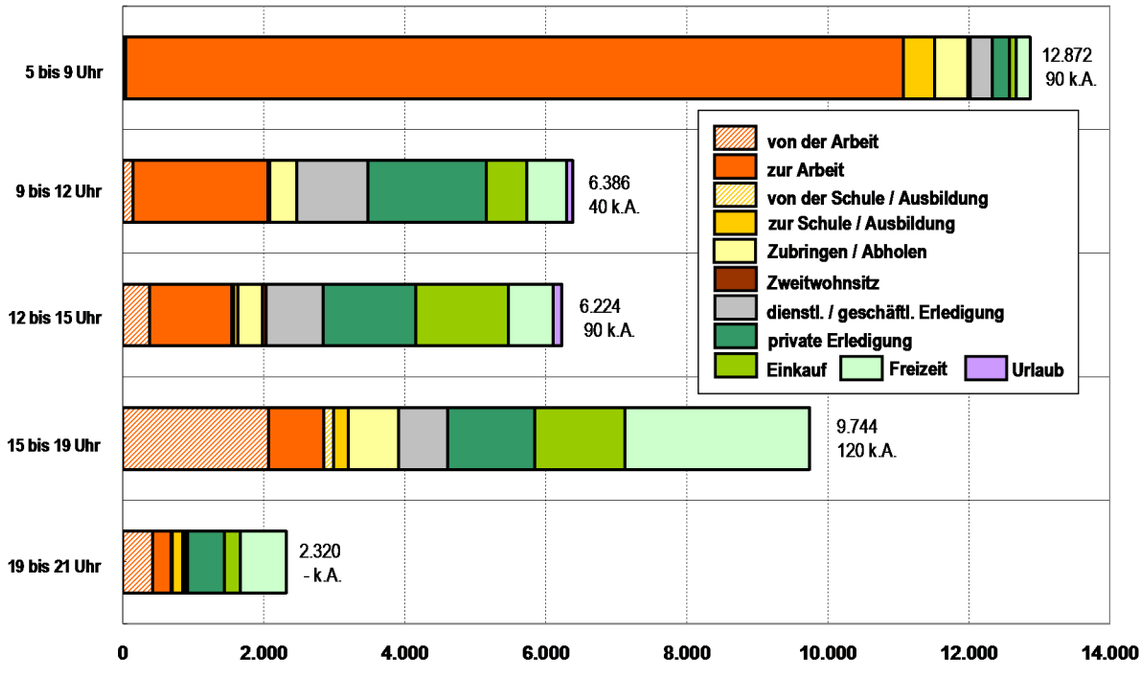


Abbildung 103: Übersichtskarte ÖV Korridor Stockerau

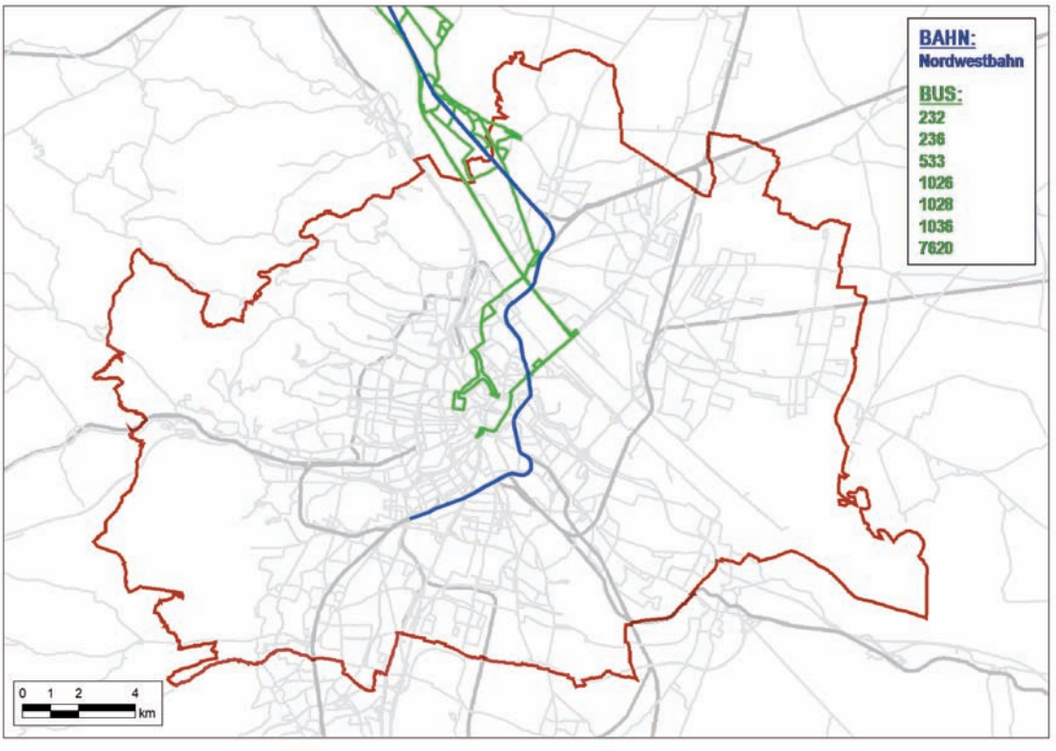


Tabelle 55: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	5.377	*63,4 %*	439	*58,9 %*	5.816	*63,0 %*
9 bis 12 Uhr	861	*10,2 %*	82	*11,0 %*	943	*10,2 %*
12 bis 15 Uhr	804	*9,5 %*	93	*12,5 %*	897	*9,7 %*
15 bis 19 Uhr	1.122	*13,2 %*	107	*14,4 %*	1.229	*13,3 %*
19 Uhr bis Betriebsende	317	*3,7 %*	24	*3,2 %*	341	*3,7 %*
Σ	8.481	*100,0 %*	745	*100,0 %*	*9.226*	*100,0 %*

Abbildung 104: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

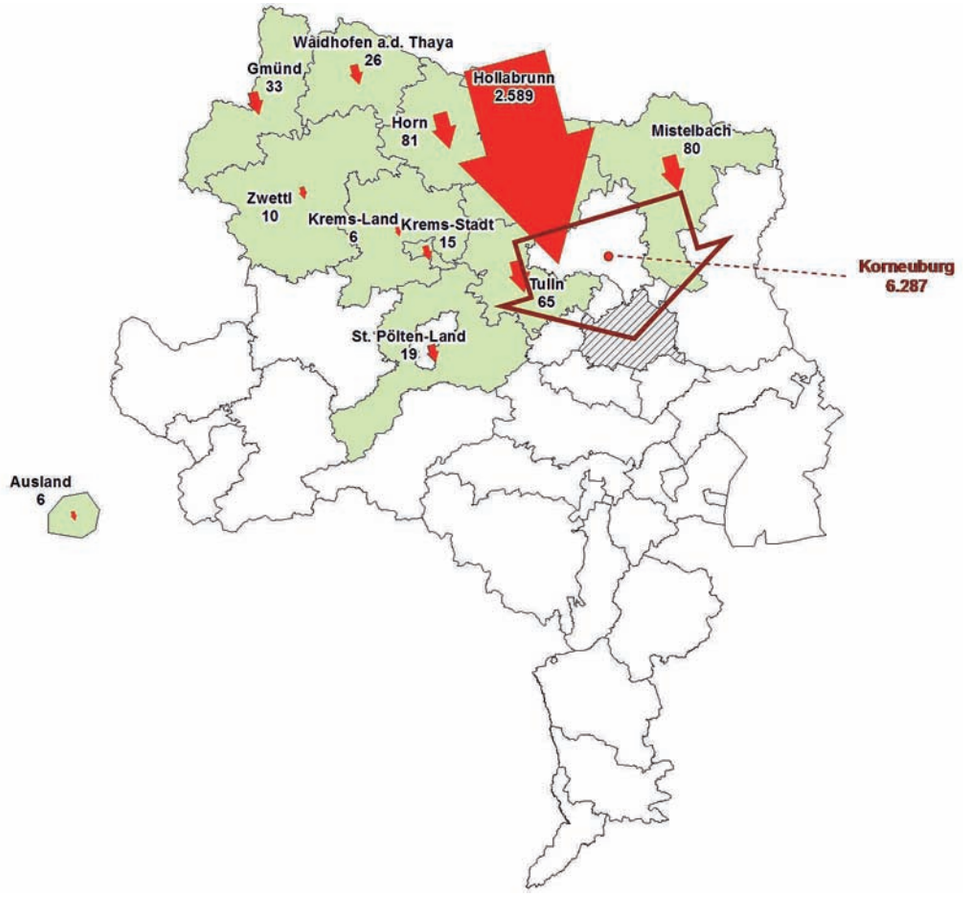


Abbildung 105: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

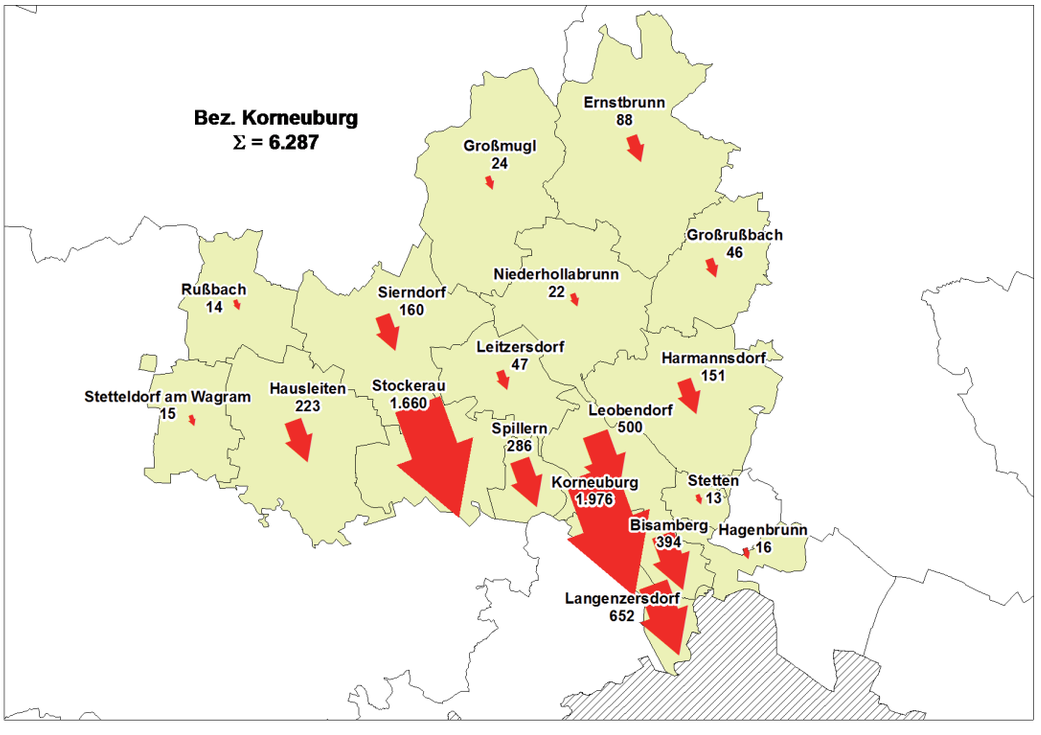


Tabelle 56: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	18	11	128	387	153	**697**
zur Arbeit	5.018	396	164	142	6	**5.726**
von der Schule / Ausbildung	3	3	19	40	6	**71**
zur Schule / Ausbildung	552	181	128	86	0	**947**
Zweitwohnsitz	5	0	0	18	0	**23**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	85	66	94	30	6	**281**
private Erledigung	68	190	211	296	69	**834**
Einkauf	22	50	65	31	0	**168**
Freizeit	8	18	49	179	101	**355**
Urlaub	4	16	24	7	0	**51**
keine Angabe	*33*	*12*	*15*	*13*	*0*	***73***
Σ	5.816	943	897	1.229	341	**9.226**

Abbildung 106: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

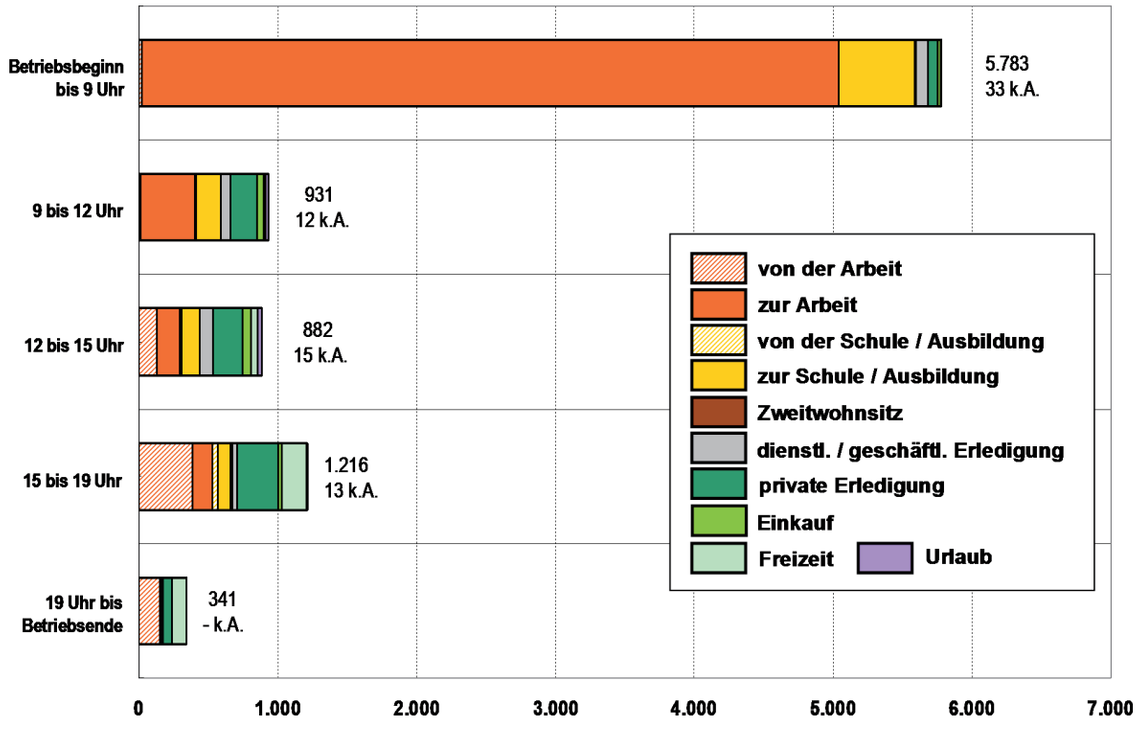


Abbildung 107: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

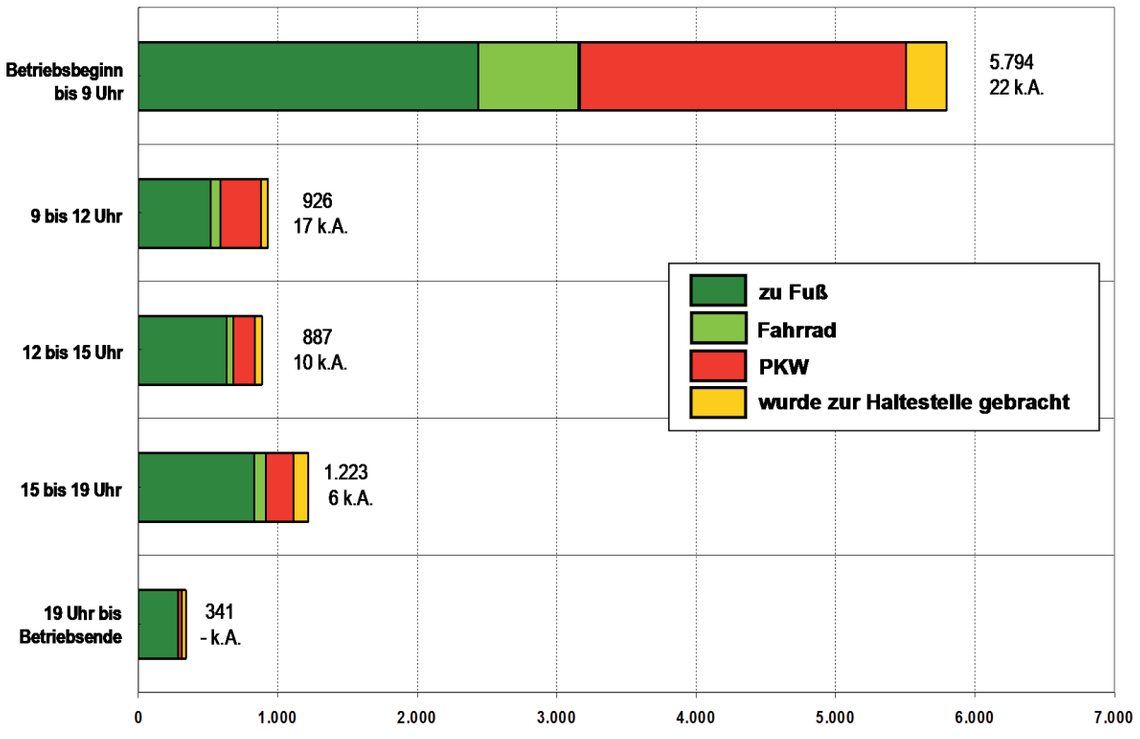


Tabelle 57: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	2.443	516	631	831	284	4.705
Fahrrad	713	70	48	83	0	914
Moped / Motorrad	15	0	0	0	0	15
PKW	2.334	291	159	196	27	3.007
wurde zur Haltestelle gebracht	289	49	49	113	30	530
keine Angabe	22	17	10	6	0	55
Σ	5.816	943	897	1.229	341	9.226

Abbildung 108: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]

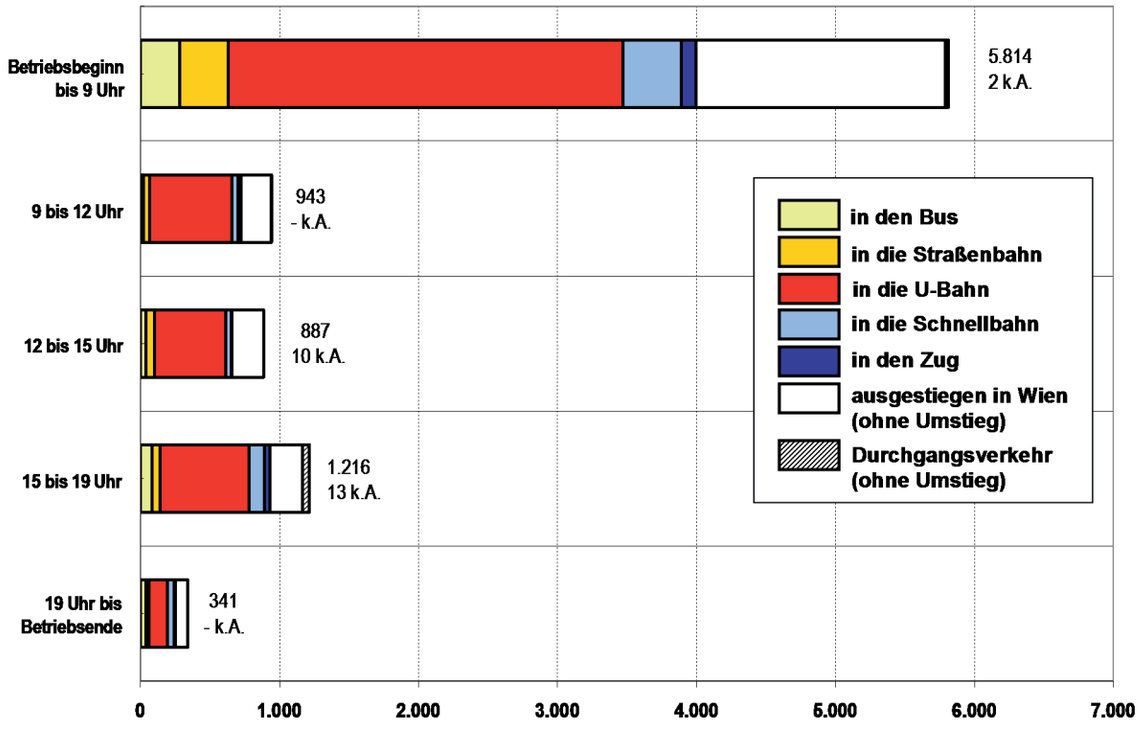
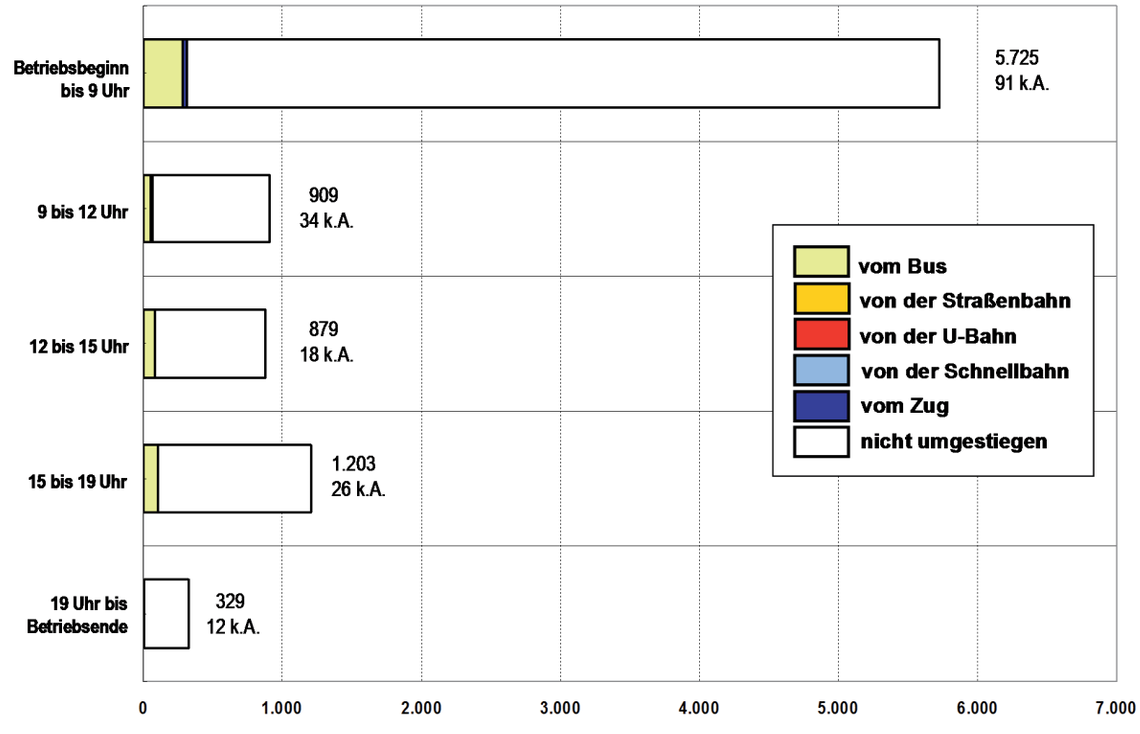


Abbildung 109: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]



2.2.9. Korridor Klosterneuburg

Abbildung 110: Übersichtskarte MIV Korridor Klosterneuburg

Tabelle 58: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Klosterneuburg [Fahrzeuge / 24 h]

Zeitsegment	Pkw	Lieferwagen	Bus	Lkw	Sattelzug	Zweirad	Fahrrad	Σ	
5 bis 9 Uhr	4.675	244	3	116	19	41	2	5.100	*28,8%*
9 bis 12 Uhr	2.417	194	2	91	25	15	6	2.750	*15,5%*
12 bis 15 Uhr	2.444	248	2	178	7	13	2	2.894	*16,4%*
15 bis 19 Uhr	4.183	344	7	130	12	25	3	4.704	*26,6%*
19 bis 21 Uhr	1.142	53	1	11	1	12	0	1.220	*6,9%*
21 bis 24 Uhr	779	25	0	4	2	3	0	813	*4,6%*
0 bis 5 Uhr	176	26	1	3	0	0	0	206	*1,2%*
Σ	15.816	1.134	16	533	66	109	13	17.687	*100,0%*
	89,4%	*6,4%*	*0,1%*	*3,0%*	*0,4%*	*0,6%*	*0,1%*	*100,0%*	

Tabelle 59: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 24 Uhr]

Zeitsegment	Σ	in %
5 bis 9 Uhr	5.529	*27%*
9 bis 12 Uhr	2.967	*15%*
12 bis 15 Uhr	3.175	*16%*
15 bis 19 Uhr	5.958	*29%*
19 bis 24 Uhr	2.730	*13%*
Σ	20.359	*100%*

Abbildung 111: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21Uhr]

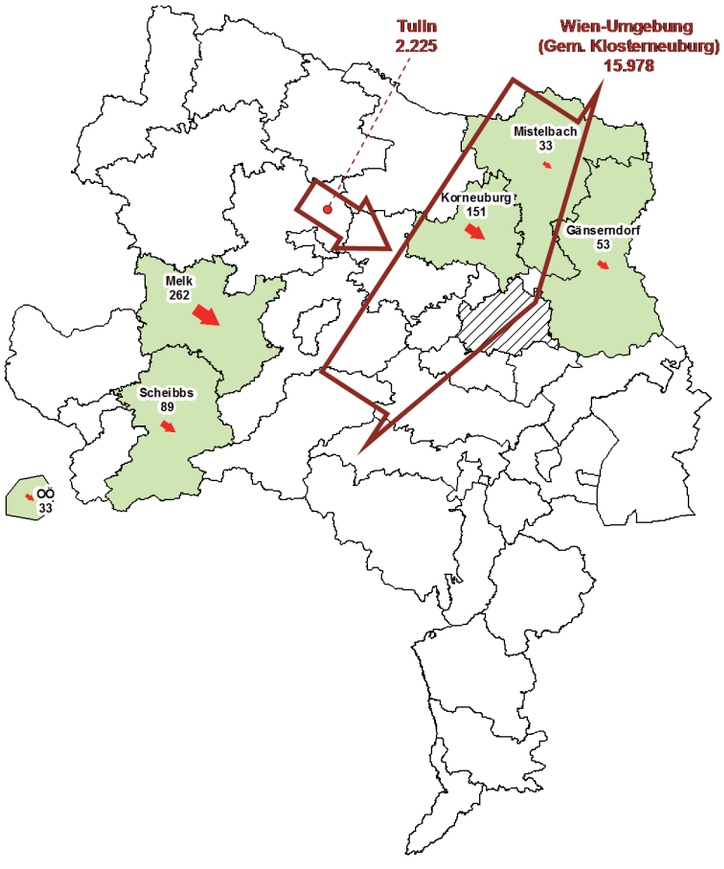


Abbildung 112: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21Uhr]

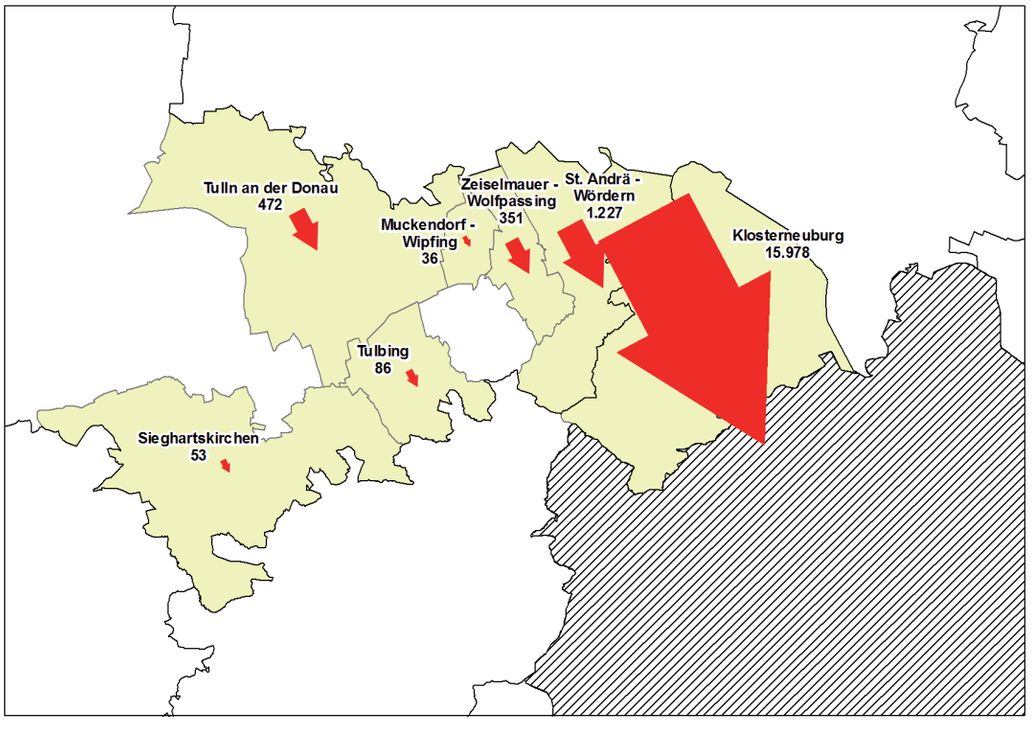


Tabelle 60: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21 Uhr]

	5 bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 bis 21 Uhr	Σ
von der Arbeit	0	33	289	771	99	**1.192**
zur Arbeit	3.987	619	541	70	99	**5.316**
von der Schule / Ausbildung	0	0	0	0	0	**0**
zur Schule / Ausbildung	213	33	108	0	49	**403**
Zubringen / Abholen	160	163	253	140	49	**765**
Zweitwohnsitz	0	0	0	0	0	**0**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	266	261	397	70	0	**994**
private Erledigung	424	749	902	1.893	495	**4.463**
Einkauf	160	847	180	911	49	**2.147**
Freizeit	213	196	289	1.753	792	**3.243**
Urlaub	0	0	72	70	0	**142**
keine Angabe	*53*	*33*	*72*	*140*	*0*	***298***
Σ	5.476	2.934	3.103	5.818	1.632	**18.963**

Abbildung 113: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21 Uhr]

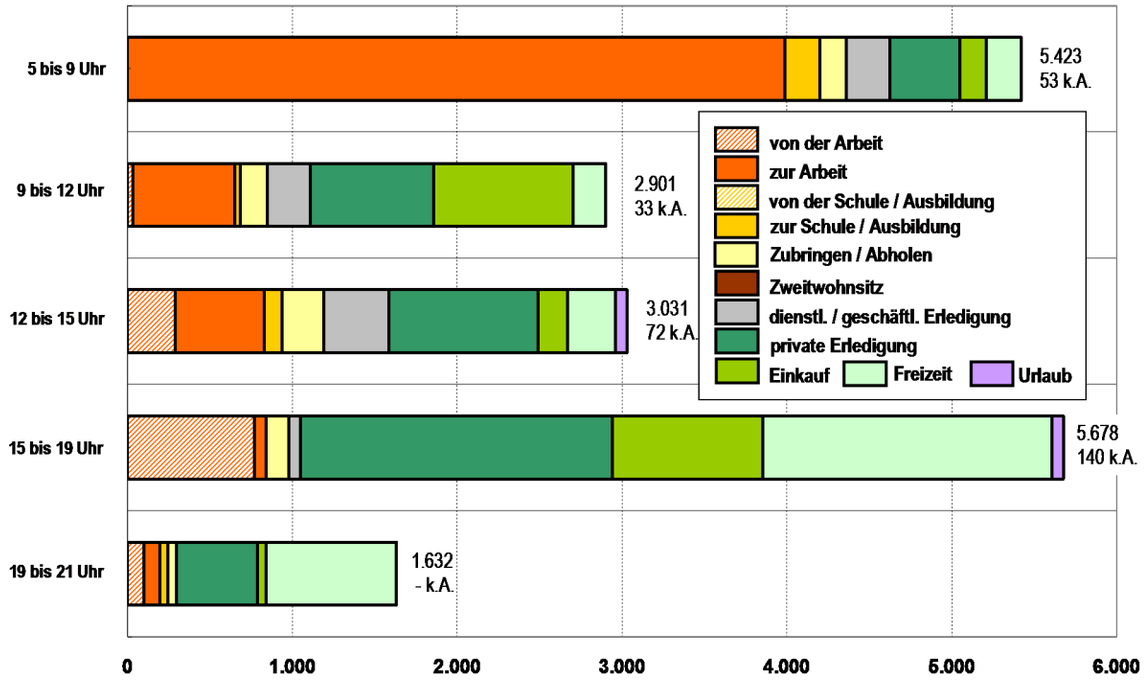


Abbildung 114: Übersichtskarte ÖV Korridor Klosterneuburg

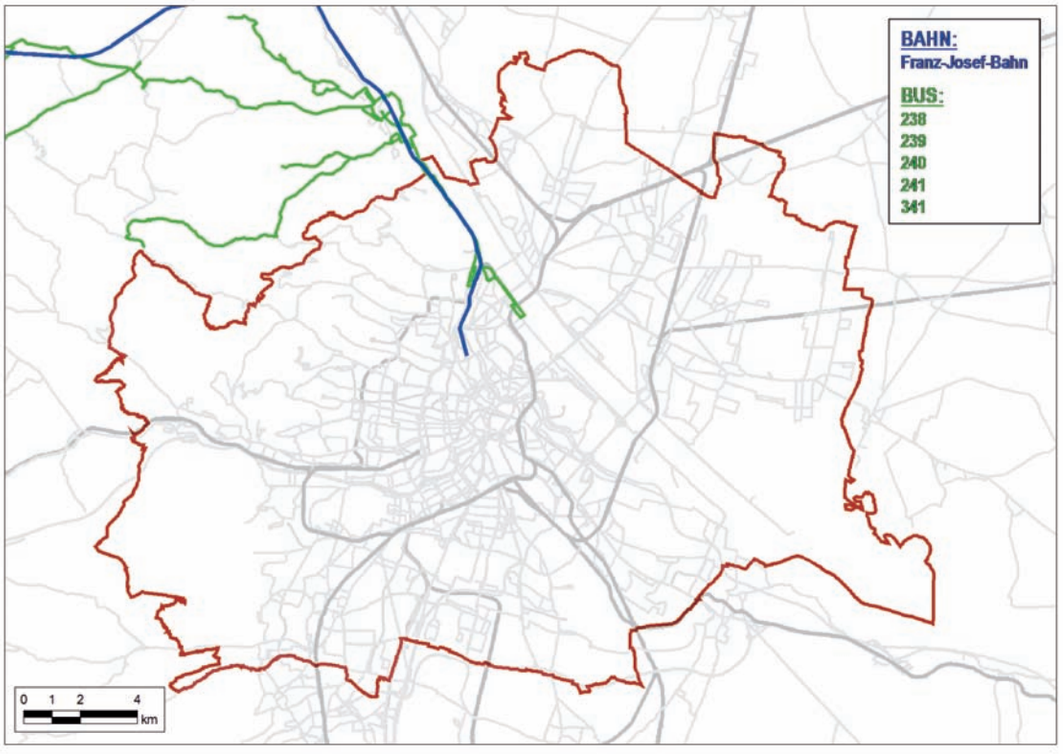


Tabelle 61: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

Zeitsegment	Schiene		Bus		Σ	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Betriebsbeginn bis 9 Uhr	6.031	*66,9 %*	716	*32,2 %*	6.747	*60,0 %*
9 bis 12 Uhr	1.043	*11,6 %*	273	*12,3 %*	1.316	*11,7 %*
12 bis 15 Uhr	649	*7,2 %*	455	*20,5 %*	1.104	*9,8 %*
15 bis 19 Uhr	1.004	*11,1 %*	617	*27,8 %*	1.621	*14,4 %*
19 Uhr bis Betriebsende	291	*3,2 %*	161	*7,2 %*	452	*4,0 %*
Σ	9.018	*100,0 %*	2.222	*100,0 %*	*11.240*	*100,0 %*

Abbildung 115: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

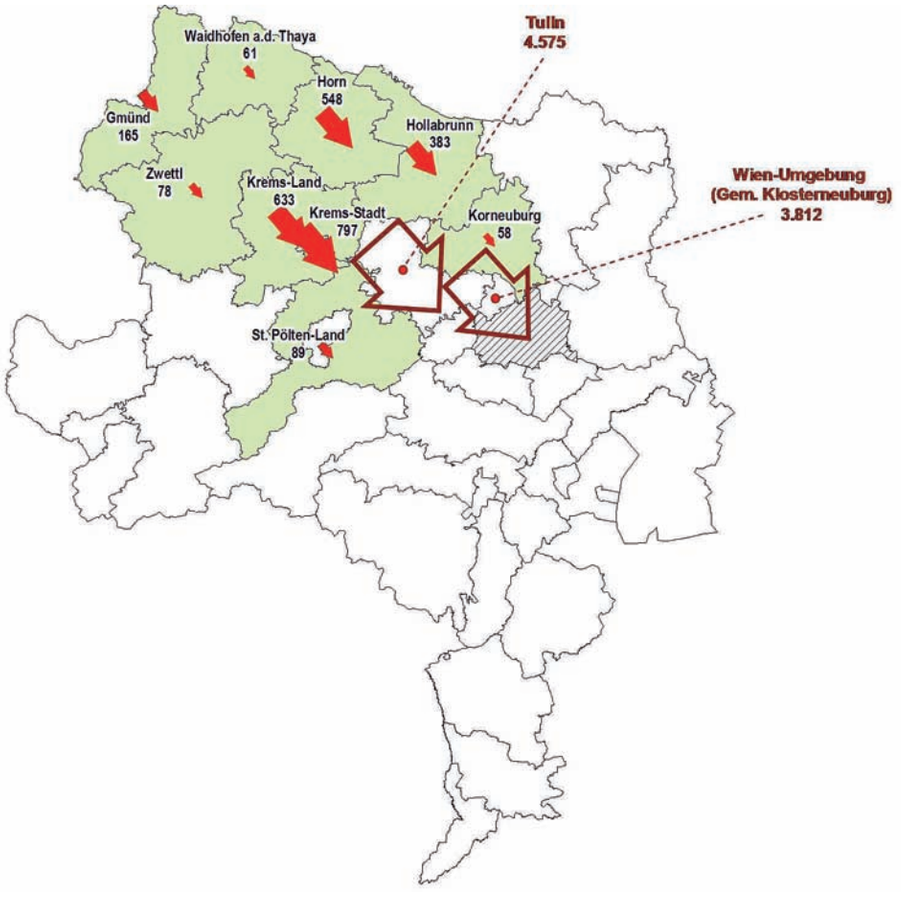


Abbildung 116: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

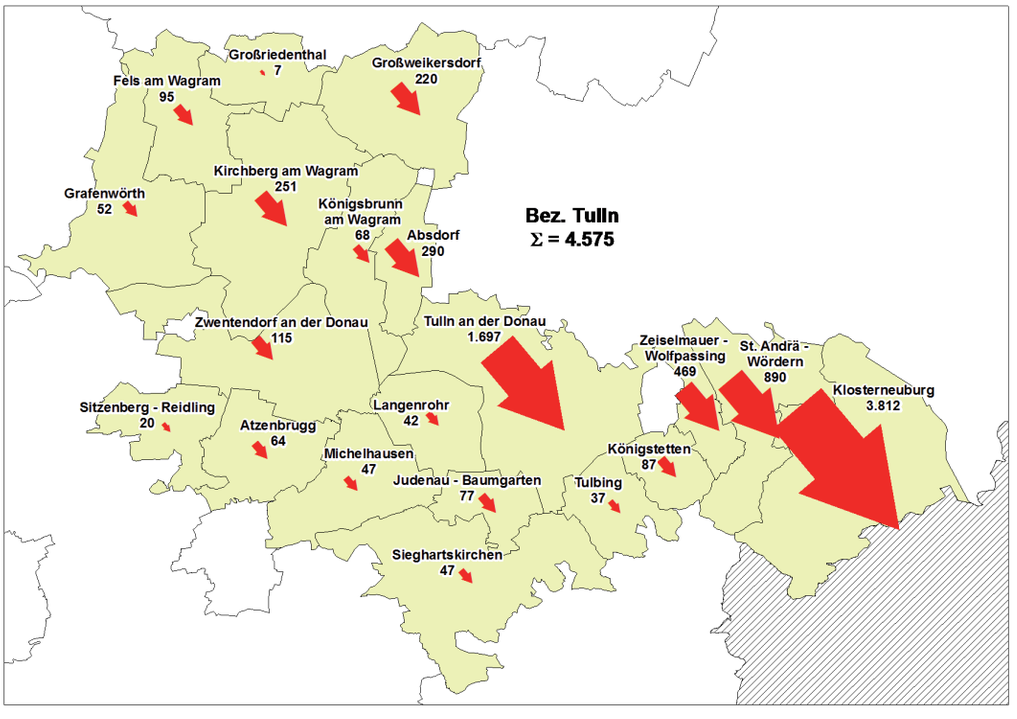


Tabelle 62: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
von der Arbeit	11	10	105	568	114	**808**
zur Arbeit	5.842	588	235	253	52	**6.970**
von der Schule / Ausbildung	5	15	46	45	12	**123**
zur Schule / Ausbildung	625	303	207	98	14	**1.247**
Zubringen / Abholen	4	0	0	4	0	**8**
Zweitwohnsitz	13	19	7	64	31	**134**
dienstl. / geschäftl. Erledigung	44	70	29	59	46	**248**
private Erledigung	147	226	288	280	111	**1.052**
Einkauf	14	15	35	30	0	**94**
Freizeit	11	53	147	212	72	**495**
Urlaub	15	0	0	8	0	**23**
keine Angabe	*16*	*17*	*5*	*0*	*0*	***38***
Σ	6.747	1.316	1.104	1.621	452	**11.240**

Abbildung 117: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

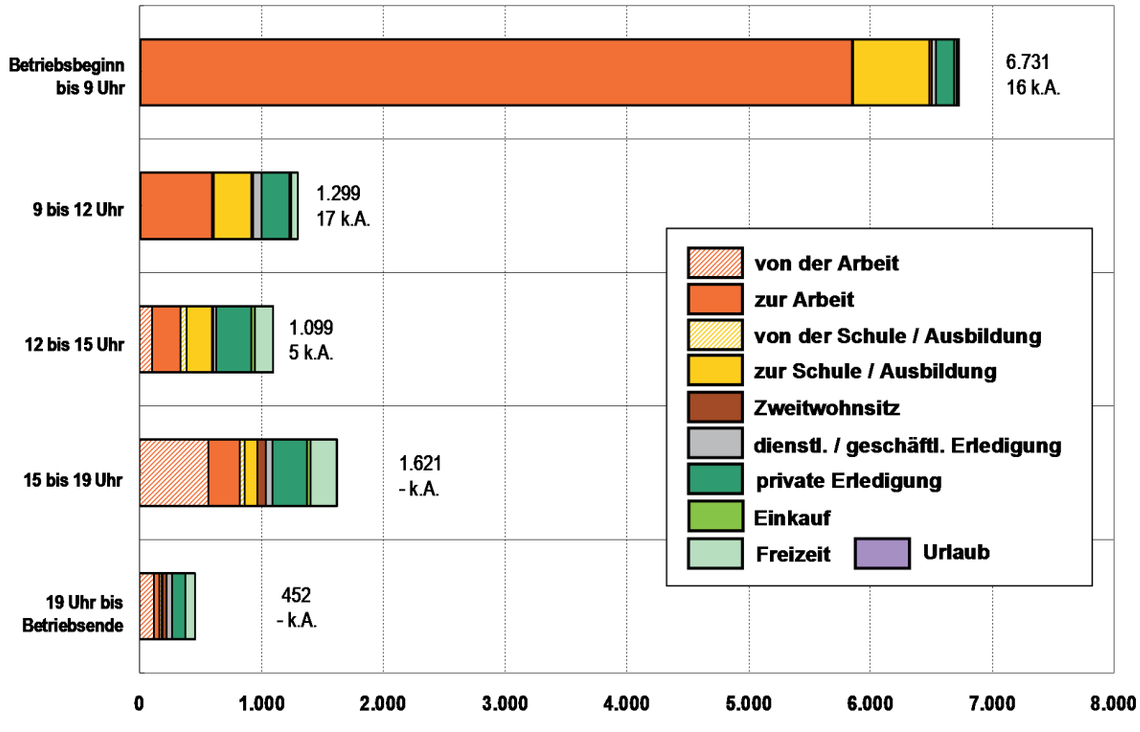


Abbildung 118: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korr. Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

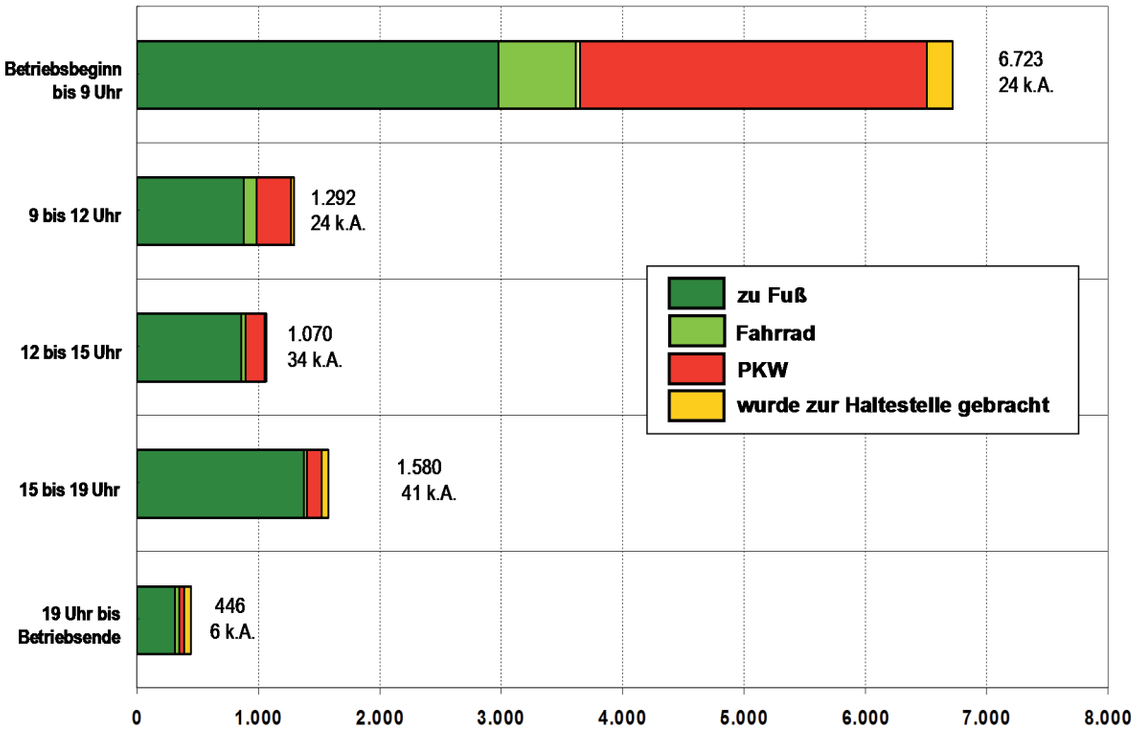


Tabelle 63: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korr. Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

	Betriebsbeginn bis 9 Uhr	9 bis 12 Uhr	12 bis 15 Uhr	15 bis 19 Uhr	19 Uhr bis Betriebsende	Σ
zu Fuß	2.984	883	861	1.378	318	6.424
Fahrrad	636	104	33	24	29	826
Moped / Motorrad	31	0	0	0	0	31
PKW	2.858	286	155	125	47	3.471
wurde zur Haltestelle gebracht	214	19	21	53	52	359
keine Angabe	24	24	34	41	6	129
Σ	6.747	1.316	1.104	1.621	452	11.240

Abbildung 119: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]

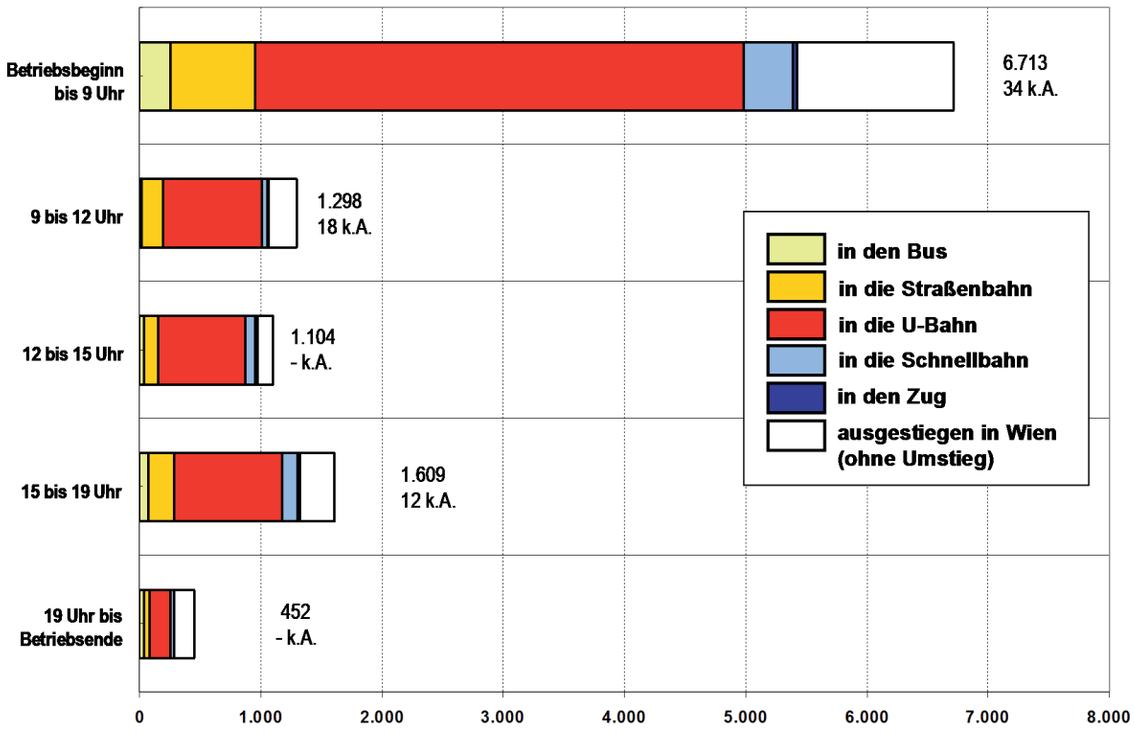
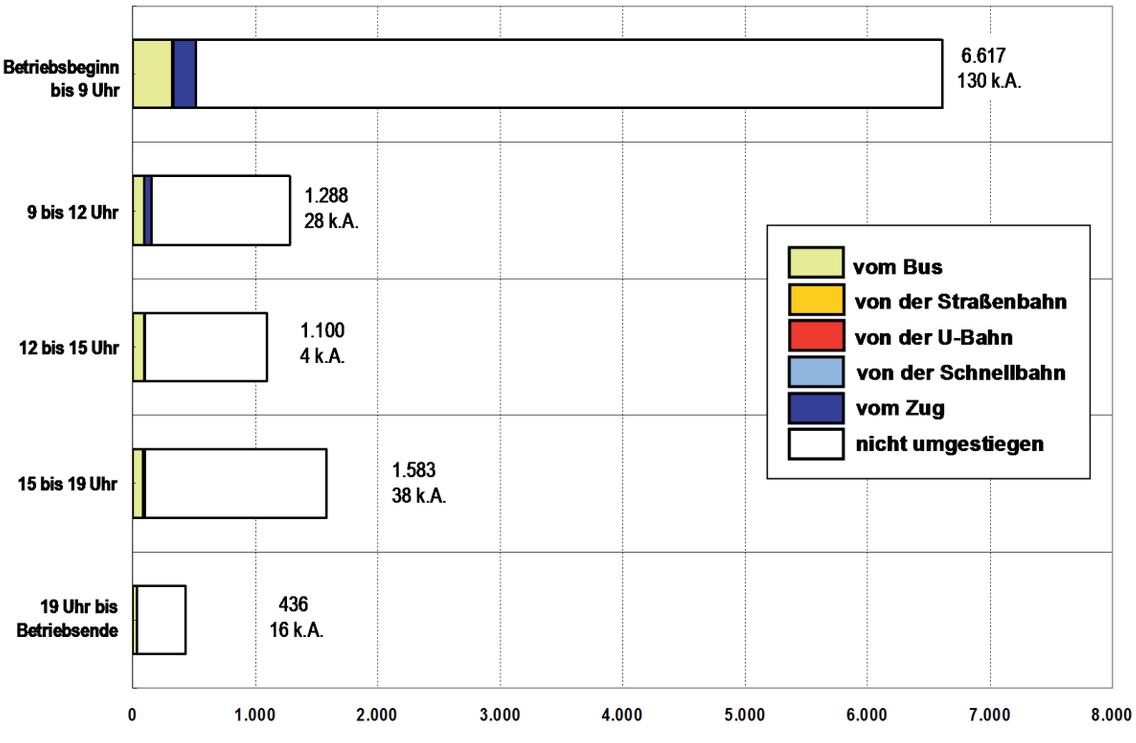


Abbildung 120: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]



2.3. Vergleich 1995/96 – 2008/09/10

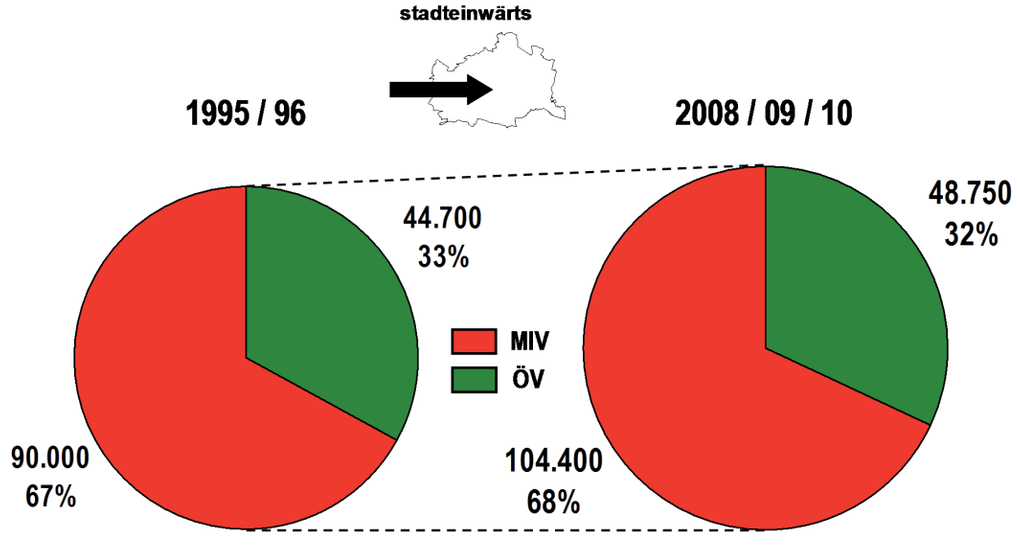
Mögliche Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl im werktäglichen Verkehr über den Kordon Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts zeigt eine Gegenüberstellung der aktuellen Ergebnisse zum Modal Split mit Referenzdaten aus den Kordonerhebungen für den MIV aus 1995 bzw. für den ÖV aus 1996. Da die entsprechenden Referenzdaten aus den vergangenen Erhebungen nur für den Zeitraum von 6 bis 9 Uhr vorliegen, beschränkt sich der Vergleich auf dieses Zeitsegment.

Demnach hat das Verkehrsaufkommen am Gesamtkordon in den Morgenstunden von 6 bis 9 Uhr insgesamt um 14% zugenommen. Im motorisierten Individualverkehr betrug die Zunahme 16% gegenüber 9% im öffentlichen Verkehr. Der Modal Split am Gesamtkordon im gleichen Zeitabschnitt ist, ausgehend von damals 33% ÖV und 67% MIV, gegenüber heute mit 32% ÖV und 68% MIV praktisch gleich geblieben. Die besten Modal Split – Werte zugunsten des öffentlichen Verkehrs weisen damals wie heute die Korridore Klosterneuburg, Mistelbach und Gänserndorf auf, wobei sich für den Korridor Klosterneuburg aktuell ein Überwiegen des öffentlichen Verkehrs ergibt.

Tabelle 64: Entwicklung Modal Split 1995/96 – 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Personen / 6 bis 9 Uhr]

1995 / 1996 6 bis 9 Uhr			2008 / 2009-10 6 bis 9 Uhr			Veränderung 1995/96 - 2008/09-10		
Σ	MIV	ÖV	Σ	MIV	ÖV	Σ	MIV	ÖV
134.700	90.000	44.700	153.150	104.400	48.750	+ 18.450	+ 14.400	+ 4.050
Modal-Split	66,8%	33,2%	Modal-Split	68,2%	31,8%	+ 13,7 %	+ 16 %	+ 9,1 %

Abbildung 121: Entwicklung Modal Split 1995/96 – 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Personen / 6 bis 9 Uhr]



2.4. Verkehrsströme – Hochrangiges Straßennetz

Aus den Ergebnissen der Kordonerhebung Wien wurden, unter Berücksichtigung vorhandener Verkehrsdaten, ausgewählte Verkehrsströme auf dem hochrangigen Autobahnen- und Schnellstraßennetz für den Raum Wien ermittelt. Konkret wurden der auf Wien bezogene Durchgangsverkehr auf dem hochrangigen Straßennetz über A2 Süd Autobahn, A4 Ost Autobahn, A22 Donauufer Autobahn sowie A23 Südosttangente und das Verkehrsaufkommen entlang der Wien südlich umfahrenden Route A1 West Autobahn – A21 Wiener Außenring Autobahn – S1 Wiener Außenring Schnellstraße – A4 Ost Autobahn betrachtet.

Insgesamt durchfahren Wien auf Autobahnen an einem Werktag (Mo – Fr) rd. 19.330 Kfz/24h. Diese teilen sich wie folgt auf die einzelnen Routen auf (jeweils in beiden Richtungen):

A2 – A23 – A4:	640 Kfz/24h
A2 – A23 – A22:	5.730 Kfz/24h
A2 – A23 – Ri S2:	6.640 Kfz/24h
A4 – A23 – A22:	4.180 Kfz/24h
A4 – A23 – Ri S2:	2.000 Kfz/24h
A22 – A23 – Ri S2:	140 Kfz/24h

Bezieht man den davon über den Querschnitt A23 – Praterbrücke fahrenden Verkehr von 18.550 Kfz/24h auf die dortige Gesamtverkehrsbelastung von 205.600 Kfz/24h, so ergibt sich ein Durchgangsverkehrsanteil von 9% an diesem Querschnitt.

Die südliche Umfahrungsroute A21 – S1 zwischen A1 und A4 nutzen in ihrem gesamten Verlauf in beiden Richtungen 9.350 Kfz/24h. Auf der A4 teilt sich dieser Verkehrsstrom beim Knoten Schwechat in 8.690 Kfz/24h in bzw. aus Fahrtrichtung Ungarn und 660 Kfz/24h in bzw. aus Fahrtrichtung Wien. Bezogen auf die Gesamtquerschnittsbelastungen auf der A21 - Alland (46.100 Kfz/24h) bzw. auf der S1 – Rannersdorf (64.500 Kfz/24h) ergeben sich entsprechende Anteilswerte von 20% (A21 – Alland) bzw. 15% (S1 – Rannersdorf).

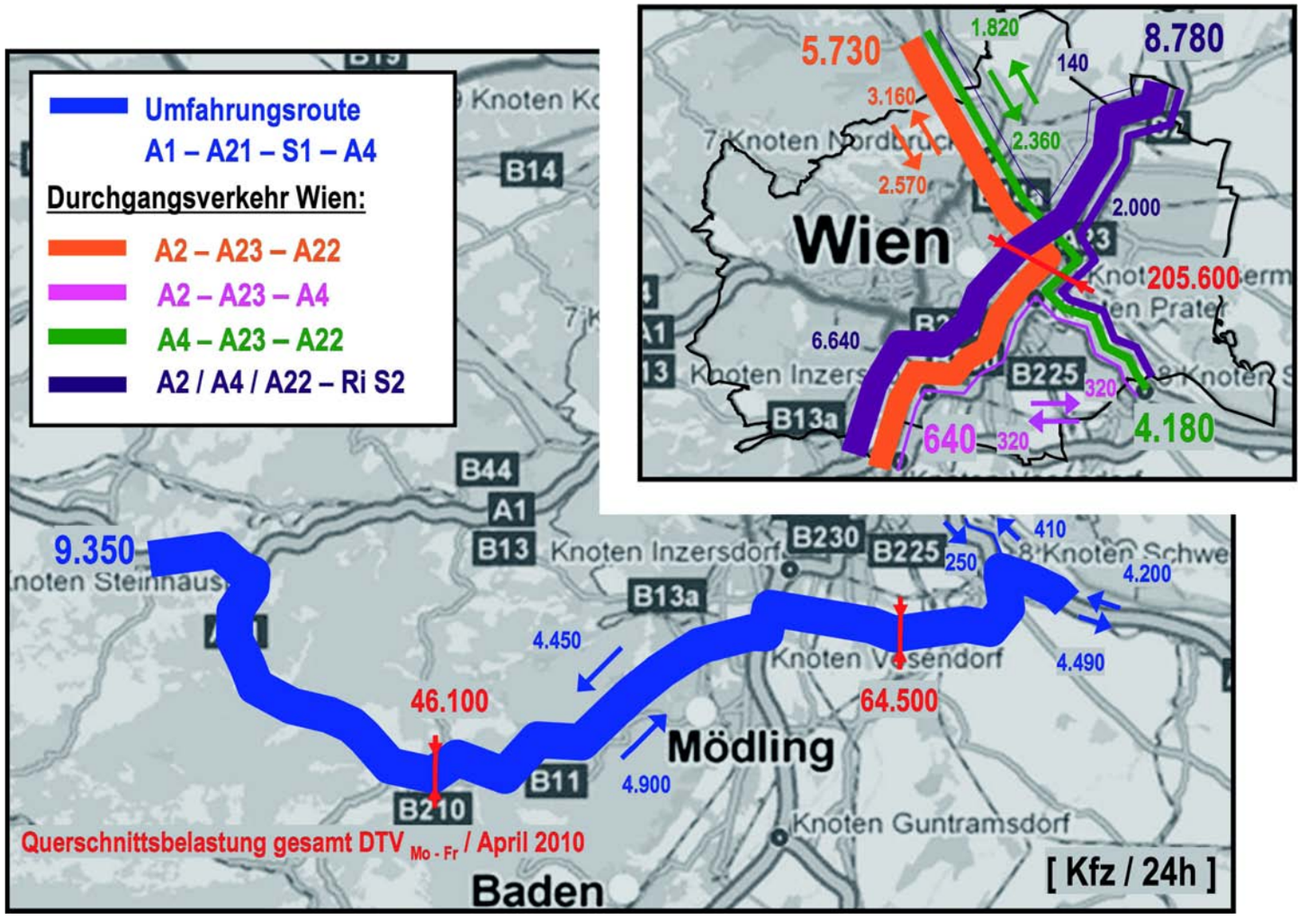


Abbildung 122: Verkehrsströme auf dem hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz im Raum Wien [Kfz / 24h]

2.5. „Donaukordon Wien“

Die Donau trennt das Wiener Stadtgebiet in einen nordöstlichen Teil mit den Bezirken Floridsdorf und Donaustadt und einen südwestlichen Teil mit den restlichen Bezirken. In einer speziellen Auswertung wurde für diesen „Donaukordon Wien“, ausgehend von den einzelnen Einfahrtskorridoren, jeweils jener Verkehr ermittelt, der die Donau quert.

Insgesamt queren von den 387.000 Personen im MIV, welche die Wiener Stadtgrenze in der Zeit von 5 bis 21 Uhr passieren, 19% (rd. 71.900 Personen) die Donau. 69% (rd. 49.700 Personen) davon fahren von Nordosten nach Südwesten und 31% (rd. 22.200 Personen) in die Gegenrichtung. Der auf Wien bezogene donauquerende Durchgangsverkehr beträgt im MIV (in beiden Richtungen) rd. 10.800 Personen. Das sind 15% der gesamten die Wiener Stadtgrenze passierenden, donauquerenden Personen.

24% (rd. 26.300 Personen) ist der entsprechende Anteil des Verkehrs über die Donau am Gesamtverkehrsaufkommen von 110.000 Personen im ÖV am Kordon Wiener Stadtgrenze. Von Nordosten nach Südwesten fahren davon 84% (rd. 22.000 Personen), in die Gegenrichtung 16% (rd. 4.300 Personen). Der auf Wien bezogene donauquerende Durchgangsverkehr beträgt im ÖV (in beiden Richtungen) rd. 1.400 Personen. Das sind 5% der gesamten die Wiener Stadtgrenze passierenden, donauquerenden Personen.

Vergleichsweise beträgt der gesamte Durchgangsverkehr durch Wien im MIV in der Zeit von 5 bis 21 Uhr rd. 31.500 Personen und im ÖV in der Betriebszeit rd. 4.750 Personen. Das sind im MIV 8% des gesamten, die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts passierenden, Personenverkehrs und im ÖV 4%.

Tabelle 65: Donaukordon in Wien – MIV nach Korridoren [Personen / 5 bis 21 Uhr]

		nach nordöstlich der Donau			nach südwestlich der Donau			Σ
		Zielverkehr Wien	Durchgangsverkehr Wien	Σ	Zielverkehr Wien	Durchgangsverkehr Wien	Σ	
von nordöstlich der Donau	Gänserndorf	8.538	1.033	9.571	9.806	3.656	13.462	**23.033**
	Marchegg	11.098	921	12.019	5.163	1.286	6.449	**18.468**
	Mistelbach	12.827	1.830	14.657	5.681	1.254	6.935	**21.592**
	Stockerau	13.758	1.285	15.043	21.971	872	22.843	**37.886**
	Σ	**46.221**	**5.069**	**51.290**	**42.621**	**7.068**	**49.689**	**100.979**
von südwestlich der Donau	Breitenfurt	309	56	365	9.910	3.703	13.613	**13.978**
	Bruck a.d. Leitha	4.897	809	5.706	51.875	1.366	53.241	**58.947**
	Klosterneuburg	2.912	1.002	3.914	14.186	863	15.049	**18.963**
	Mödling	9.083	1.707	10.790	137.496	7.603	145.099	**155.889**
	St. Pölten	1.256	189	1.445	34.610	2.097	36.707	**38.152**
	Σ	18.457	3.763	22.220	**248.077**	**15.632**	**263.709**	**285.929**
Σ		**64.678**	**8.832**	**73.510**	**290.698**	**22.700**	**313.398**	**386.908**

Abbildung 123: Donaukordon in Wien – MIV [Personen / 5 bis 21 Uhr]

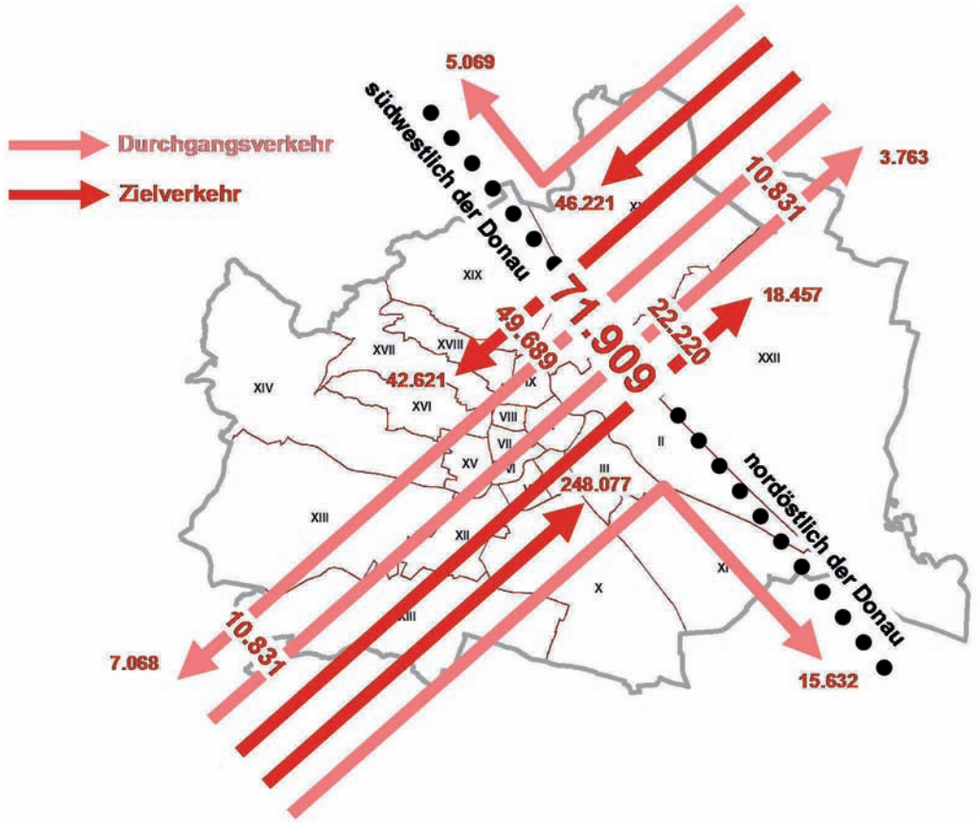


Tabelle 66: Donaukordon in Wien – ÖV nach Korridoren [Personen / Betriebszeit]

		nach nordöstlich der Donau			nach südwestlich der Donau			Σ
		Zielverkehr Wien	Durchgangsverkehr Wien	Σ	Zielverkehr Wien	Durchgangsverkehr Wien	Σ	
von nordöstlich der Donau	Gänsemdorf	1.913	81	1.994	7.061	226	7.287	**9.281**
	Marchegg	1.256	23	1.279	2.281	59	2.340	**3.619**
	Mistelbach	1.685	54	1.739	4.430	156	4.586	**6.325**
	Stockerau	1.392	58	1.450	7.594	182	7.776	**9.226**
	Σ	**6.246**	**216**	**6.462**	**21.366**	**623**	**21.989**	**28.451**
von südwestlich der Donau	Breitenfurt	31	0	31	1.435	308	1.743	**1.774**
	Bruck a.d. Leitha	919	234	1.153	17.474	857	18.331	**19.484**
	Klosterneuburg	517	7	524	10.572	144	10.716	**11.240**
	Mödling	1.438	394	1.832	30.565	848	31.413	**33.245**
	St. Pölten	622	131	753	14.105	978	15.083	**15.836**
	Σ	3.527	766	4.293	**74.151**	**3.135**	**77.286**	**81.579**
Σ		**9.773**	**982**	**10.755**	**95.517**	**3.758**	**99.275**	**110.030**

Abbildung 124: Donaukordon in Wien – ÖV [Personen / Betriebszeit]

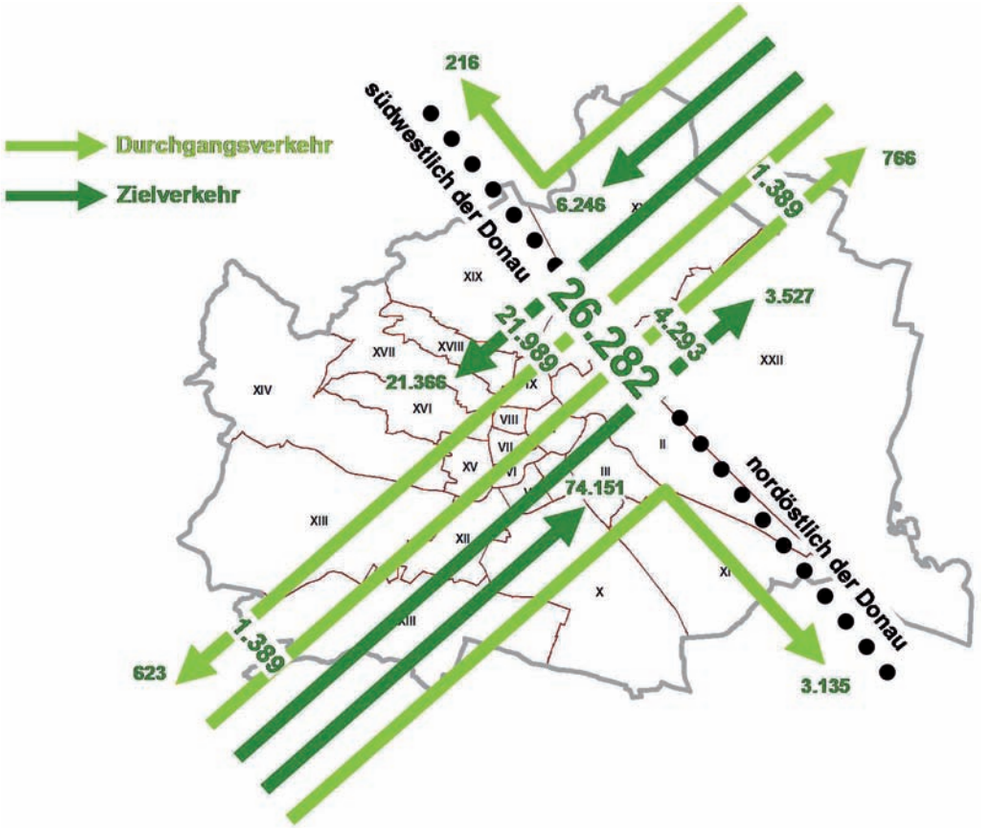


Abbildung 125: Donaukordon in Wien – MIV nach Korridoren [Personen / 5 bis 21 Uhr]

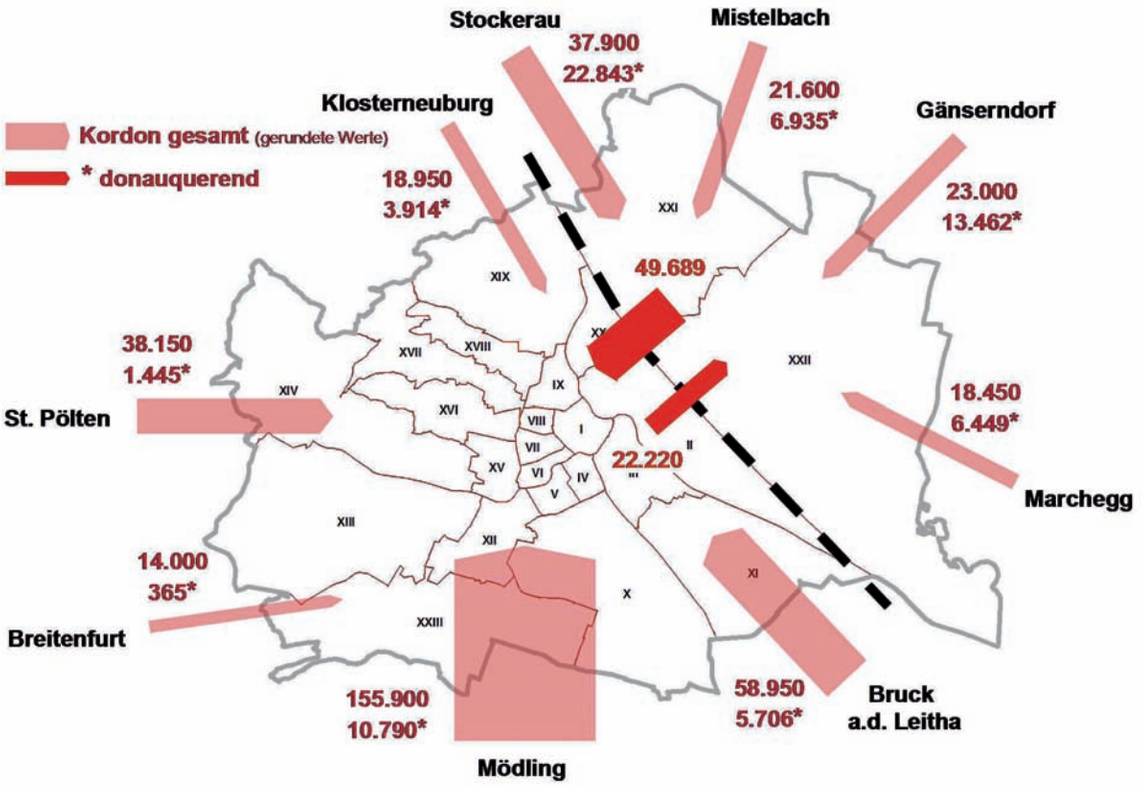
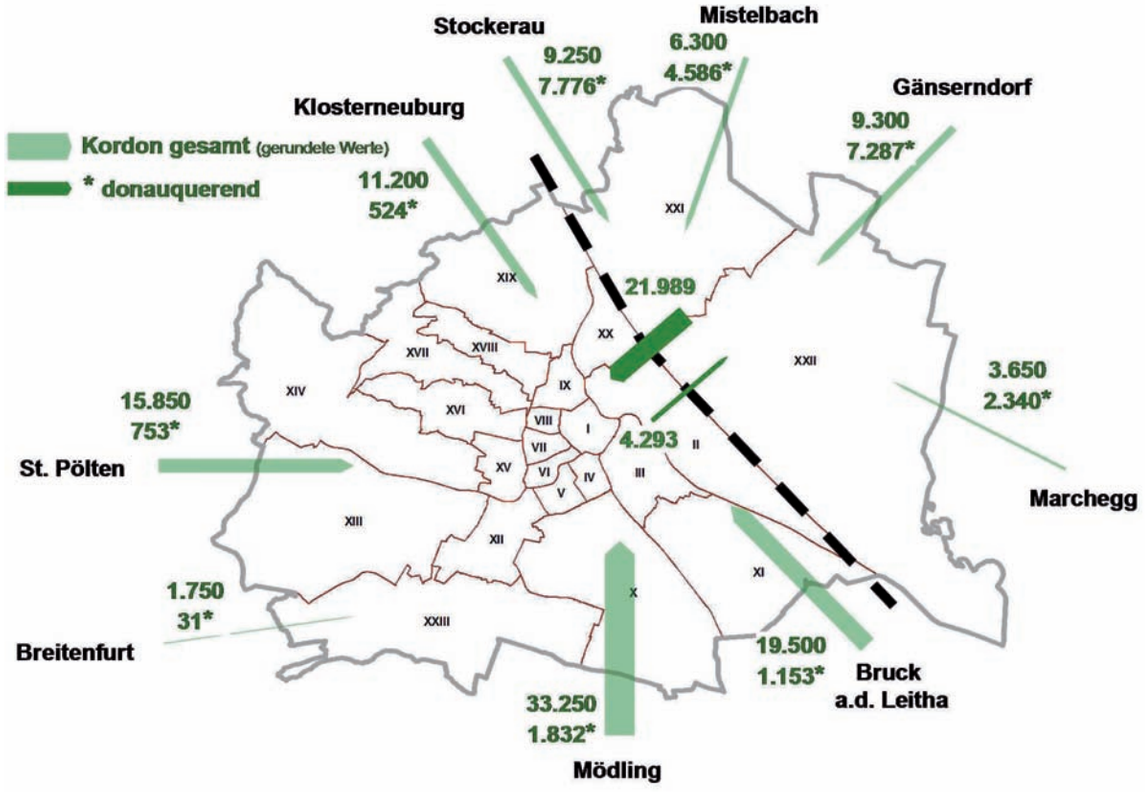


Abbildung 126: Donaukordon in Wien – ÖV nach Korridoren [Personen / Betriebszeit]



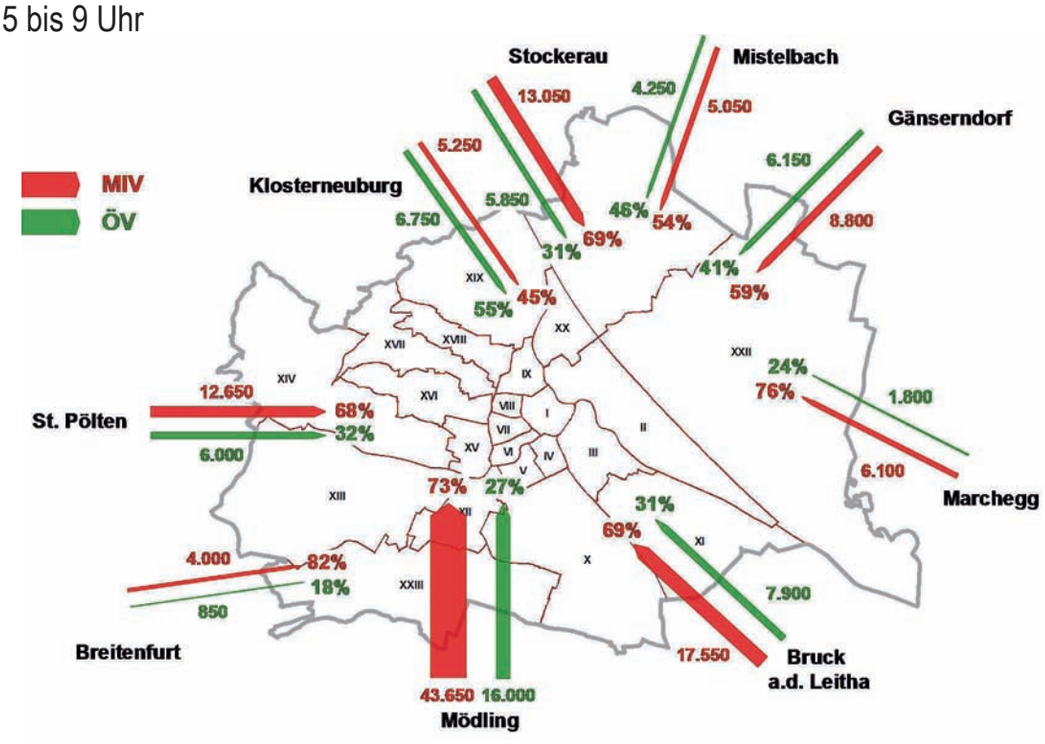
3. ZUSAMMENFASSUNG

Mittels einer groß angelegten Verkehrserhebung wurde das Personenverkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie im motorisierten Individualverkehr (MIV) am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ ermittelt. Ziel war es, für einen Werktag (Dienstag – Donnerstag) einer feiertagsfreien Woche den die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts querenden Verkehr quantitativ (Verkehrsmenge) und qualitativ (Wegmerkmale der Verkehrsteilnehmer) zu erfassen. Dazu wurden die Verkehrsteilnehmer unmittelbar an der Stadtgrenze an einem Werktag zwischen Dienstag und Donnerstag gezählt und mit Hilfe von Fragepostkarten zu ihren Wegmerkmalen befragt.

Insgesamt queren im Personenverkehr[2] an einem Werktag (Dienstag bis Donnerstag) zwischen 5 und 24 Uhr rd. 527.600 Personen die Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts. Davon sind 79% (rd. 417.550 Personen) im MIV und 21% (rd. 110.050 Personen) im ÖV unterwegs. Die Ergebnisse der Befragung ergeben dabei einen Anteil von 48% Frauen und 52%. Männern. Differenziert man nach MIV und ÖV zeigt sich, dass im MIV 45% Frauen und 55% Männer unterwegs sind. Im ÖV überwiegt hingegen der Anteil der Frauen mit 56% gegenüber 44% Anteil der Männer. Zur Hauptverkehrszeit in den Morgenstunden von 5 bis 9 Uhr fahren 172.000 Personen mit einem Modal Split von 68% MIV zu 32% ÖV über die Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts.

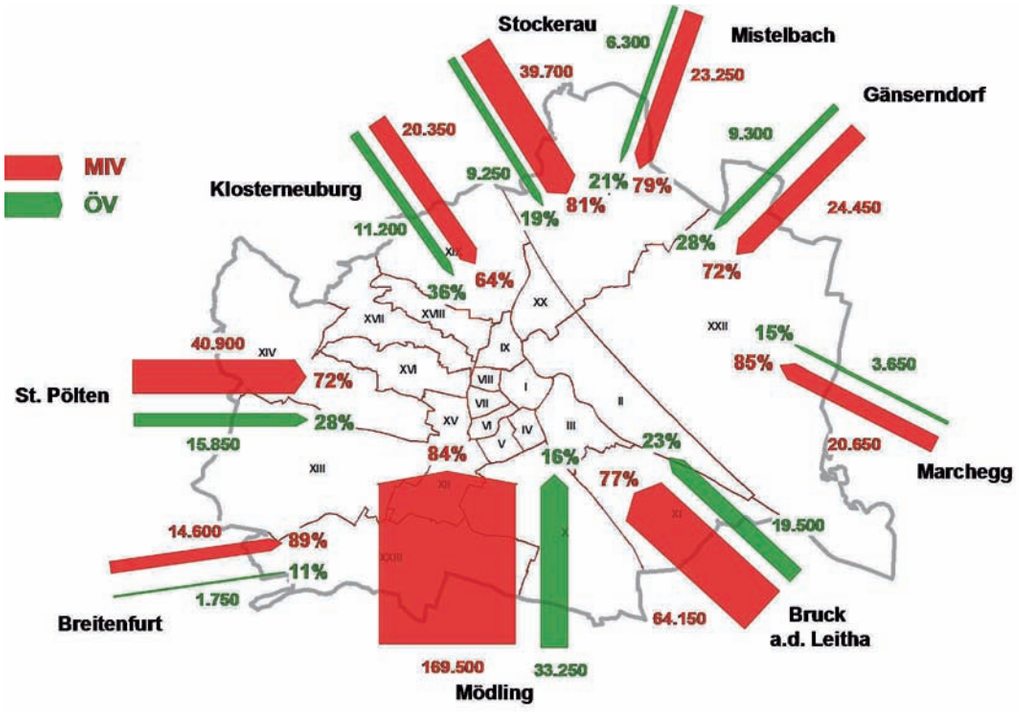
Die nachstehenden Abbildungen zeigen das gesamte Verkehrsaufkommen in Fahrtrichtung Wien entlang der Wiener Stadtgrenze in neun, auf Basis der Hauptverkehrsachsen abgegrenzten, Einfahrtskorridoren für die Hauptverkehrszeit (5 bis 9 Uhr) und über den ganzen Tag (5 bis 24 Uhr).

5 bis 9 Uhr



[2] Personenverkehr sind die Insassen von Pkw und Lieferwägen bzw. die VerkehrsteilnehmerInnen auf motorisieren Zweirädern sowie die Fahrgäste im Bahn- und Linienbusverkehr

5 bis 24 Uhr



Eine Gegenüberstellung der aktuellen Ergebnisse mit früheren Erhebungen (1995 / 96) ermöglicht einen Vergleich für die Hauptverkehrszeit in der Früh. Demnach hat das Verkehrsaufkommen am Gesamtkordon in den Morgenstunden von 6 bis 9 Uhr insgesamt um 14% zugenommen. Im motorisierten Individualverkehr betrug die Zunahme 16% gegenüber 9% im öffentlichen Verkehr. Der Modal Split am Gesamtkordon im gleichen Zeitabschnitt ist, ausgehend von damals 33% ÖV und 67% MIV gegenüber heute mit 32% ÖV und 68% MIV praktisch gleich geblieben. Die besten Modal Split – Werte zugunsten des öffentlichen Verkehrs weisen damals wie heute die Korridore Klosterneuburg, Mistelbach und Gänserndorf auf, wobei sich für den Korridor Klosterneuburg aktuell ein Überwiegen des öffentlichen Verkehrs ergibt.

Betrachtet man den Fahrtzweck, so fahren in der Zeit von 5 bis 21 Uhr im MIV bzw. in der Betriebszeit des ÖV am Erhebungstag insgesamt rd. 183.800 Personen zur Arbeit. Gemeinsam mit rd. 20.100 Personen, die zur Schule bzw. Ausbildung unterwegs sind, ergibt sich ein Gesamtverkehrsaufkommen in Fahrtrichtung stadteinwärts von ca. 204.000 Personen im Pendler affinen Segment.

Im Rahmen der ÖV-Kordonerhebung wurden die Fahrgäste nach ihrem Zugangsverkehrsmittel zum öffentlichen Verkehr sowie ihrem Umsteigeverhalten gefragt. Es zeigt sich, dass im mengenmäßig stärksten Zeitsegment in der Früh bis 9 Uhr fast die Hälfte zu Fuß zur Haltestelle gehen. Mit dem Pkw im Zuge von Park&Ride erreichen 38% die Einstiegshaltestelle. Der Anteil der Radfahrer liegt bei 11%. 5% der Fahrgäste werden in der Zeit von Betriebsbeginn bis 9 Uhr zur Einstiegshaltestelle gebracht.

Analysiert man die Gesamtwegekette im ÖV, so ergibt sich ein Anteil zielreiner Fahrten ohne Umsteigen von 19%. Unter den Fahrten mit Umsteigen dominieren jene, wo ausschließlich in Wien umgestiegen wird, mit 64% Anteil. Bei 11 % der Fahrten wird sowohl außerhalb von Wien als auch in Wien umgestiegen und nur bei 3% der Fahrten wird ausschließlich außerhalb Wiens umgestiegen. In Wien wird am häufigsten auf die U-Bahn umgestiegen. Der entsprechende Anteil liegt bei 62%. In den Zug bzw. die Schnellbahn steigen 16%, in die Straßenbahn 14% und in den Bus 8% um. Von den rd. 13.800 insgesamt außerhalb Wiens umsteigenden Fahrgästen steigen 53% vom Bus und 37% vom Zug um.

Die in der vorliegenden Publikation zusammengefassten Ergebnisse geben einen Überblick über die Menge und Charakteristik des Personenverkehrsaufkommens an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts. Für die politischen Entscheidungsträger und die Verwaltungseinrichtungen in den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland bilden die Ergebnisdaten der Kordonerhebung Wien eine geeignete Grundlage zur Beurteilung und Evaluierung von Konzepten und Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur sowie zum betrieblichen Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Ostregion.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Kordonquerschnitte im MIV 3
Abbildung 2: Kordonquerschnitte im Schienenverkehr 5
Abbildung 3: Kordonquerschnitte im Regionalbuslinienverkehr 5
Abbildung 4: Tagesganglinie MIV / ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / 5 bis 24Uhr] 9
Abbildung 5: Korridorabgrenzung im MIV 10
Abbildung 6: Korridorabgrenzung im ÖV – Bahnlinien 11
Abbildung 7: Korridorabgrenzung im ÖV – Buslinien 11
Abbildung 8: Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 9 Uhr] nach Korridoren 14
Abbildung 9: Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 24 Uhr] nach Korridoren 14
Abbildung 10: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21 Uhr] 17
Abbildung 11: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 17
Abbildung 12: MIV Tagesganglinie / Fahrtzwecke im Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21Uhr] 18
Abbildung 13: ÖV Tagesganglinie / Fahrtzwecke im ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21Uhr] 18
Abbildung 14: Wegehäufigkeit im MIV Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21 Uhr] 19
Abbildung 15: Wegehäufigkeit im ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 20
Abbildung 16: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 21
Abbildung 17: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 23
Abbildung 18: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 23
Abbildung 19: Wegeketten im ÖV Gesamtkordon [Personen / Betriebszeit] 24
Abbildung 20: Geschlecht der VerkehrsteilnehmerInnen im MIV nach Korridoren in % 25
Abbildung 21: Geschlecht der VerkehrsteilnehmerInnen im ÖV nach Korridoren in % 25
Abbildung 22: Übersichtskarte MIV Korridor St. Pölten 28
Abbildung 23: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21Uhr] 29
Abbildung 24: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21Uhr] 29
Abbildung 25: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21 Uhr] 30
Abbildung 26: Übersichtskarte ÖV Korridor St. Pölten 31
Abbildung 27: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 32
Abbildung 28: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 32
Abbildung 29: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 33
Abbildung 30: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 34
Abbildung 31: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 35
Abbildung 32: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 35
Abbildung 33: Übersichtskarte MIV Korridor Breitenfurt 36
Abbildung 34: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21Uhr] 37
Abbildung 35: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21Uhr] 37
Abbildung 36: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21 Uhr] 38
Abbildung 37: Übersichtskarte ÖV Korridor Breitenfurt 39
Abbildung 38: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 40
Abbildung 39: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 40
Abbildung 40: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 41
Abbildung 41: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 42

Abbildung 42: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 43
Abbildung 43: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 43
Abbildung 44: Übersichtskarte MIV Korridor Mödling 44
Abbildung 45: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21Uhr] 45
Abbildung 46: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21Uhr] 45
Abbildung 47: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21 Uhr] 46
Abbildung 48: Übersichtskarte ÖV Korridor Mödling 47
Abbildung 49: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 48
Abbildung 50: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 48
Abbildung 51: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 49
Abbildung 52: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 50
Abbildung 53: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 51
Abbildung 54: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 51
Abbildung 55: Übersichtskarte MIV Korridor Bruck a.d. Leitha 52
Abbildung 56: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21Uhr] 53
Abbildung 57: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21Uhr] 53
Abbildung 58: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21 Uhr] 54
Abbildung 59: Übersichtskarte ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha 55
Abbildung 60: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 56
Abbildung 61: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 56
Abbildung 62: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 57
Abbildung 63: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. L. [Personen / Betriebszeit] 58
Abbildung 64: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 59
Abbildung 65: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 59
Abbildung 66: Übersichtskarte MIV Korridor Marchegg 60
Abbildung 67: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21Uhr] 61
Abbildung 68: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21Uhr] 61
Abbildung 69: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21 Uhr] 62
Abbildung 70: Übersichtskarte ÖV Korridor Marchegg 63
Abbildung 71: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 64
Abbildung 72: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 64
Abbildung 73: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 65
Abbildung 74: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 66
Abbildung 75: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 67
Abbildung 76: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 67
Abbildung 77: Übersichtskarte MIV Korridor Gänserndorf 68
Abbildung 78: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21Uhr] 69
Abbildung 79: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21Uhr] 69
Abbildung 80: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21 Uhr] 70
Abbildung 81: Übersichtskarte ÖV Korridor Gänserndorf 71
Abbildung 82: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] 72
Abbildung 83: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] 72
Abbildung 84: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] 73

Abbildung 85: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] ... 74
Abbildung 86: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] ... 75
Abbildung 87: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] ... 75
Abbildung 88: Übersichtskarte MIV Korridor Mistelbach ... 76
Abbildung 89: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21Uhr] ... 77
Abbildung 90: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21Uhr] ... 77
Abbildung 91: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21 Uhr] ... 78
Abbildung 92: Übersichtskarte ÖV Korridor Mistelbach ... 79
Abbildung 93: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit] ... 80
Abbildung 94: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit] ... 80
Abbildung 95: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit] ... 81
Abbildung 96: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit] ... 82
Abbildung 97: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit] ... 83
Abbildung 98: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit] ... 83
Abbildung 99: Übersichtskarte MIV Korridor Stockerau ... 84
Abbildung 100: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21Uhr] ... 85
Abbildung 101: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21Uhr] ... 85
Abbildung 102: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21 Uhr] ... 86
Abbildung 103: Übersichtskarte ÖV Korridor Stockerau ... 87
Abbildung 104: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit] ... 88
Abbildung 105: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit] ... 88
Abbildung 106: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit] ... 89
Abbildung 107: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit] ... 90
Abbildung 108: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit] ... 91
Abbildung 109: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit] ... 91
Abbildung 110: Übersichtskarte MIV Korridor Klosterneuburg ... 92
Abbildung 111: Ausgangsorte weiträumig MIV Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21Uhr] ... 93
Abbildung 112: Ausgangsorte im Nahbereich MIV Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21Uhr] ... 93
Abbildung 113: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21 Uhr] ... 94
Abbildung 114: Übersichtskarte ÖV Korridor Klosterneuburg ... 95
Abbildung 115: Ausgangsorte weiträumig ÖV Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit] ... 96
Abbildung 116: Ausgangsorte im Nahbereich ÖV Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit] ... 96
Abbildung 117: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit] ... 97
Abbildung 118: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korr. Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit] ... 98
Abbildung 119: Umsteigen in Wien nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit] ... 99
Abbildung 120: Umsteigen außerhalb Wiens nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit] ... 99
Abbildung 121: Entwicklung Modal Split 1995/96 – 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Personen / 6 bis 9 Uhr] ... 100
Abbildung 123: Donaukordon in Wien – MIV [Personen / 5 bis 21 Uhr] ... 104
Abbildung 124: Donaukordon in Wien – ÖV [Personen / Betriebszeit] ... 105
Abbildung 125: Donaukordon in Wien – MIV nach Korridoren [Personen / 5 bis 21 Uhr] ... 106
Abbildung 126: Donaukordon in Wien – ÖV nach Korridoren [Personen / Betriebszeit] ... 106

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Kordonquerschnitte im MIV 2
Tabelle 2: Fahrzeugarten stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Fahrzeuge / 24 h] 8
Tabelle 3: Personenverkehr (MIV) stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Personen / 5 bis 24 Uhr] 8
Tabelle 4: Öffentlichen Verkehr stadteinwärts - Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 8
Tabelle 5: Modal Split im Personenverkehr nach Korridoren 13
Tabelle 6: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / 5 - 21 Uhr] 16
Tabelle 7: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 16
Tabelle 8: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 22
Tabelle 9: Wegeketten im ÖV Gesamtkordon Wien [Personen / Betriebszeit] 24
Tabelle 10: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor St. Pölten [Fahrzeuge / 24 h] 28
Tabelle 11: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 24 Uhr] 28
Tabelle 12: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / 5 bis 21 Uhr] 30
Tabelle 13: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 31
Tabelle 14: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 33
Tabelle 15: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor St. Pölten [Personen / Betriebszeit] 34
Tabelle 16: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Breitenfurt [Fahrzeuge / 24 h] 36
Tabelle 17: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 24 Uhr] 36
Tabelle 18: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / 5 bis 21 Uhr] 38
Tabelle 19: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 39
Tabelle 20: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 41
Tabelle 21: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Breitenfurt [Personen / Betriebszeit] 42
Tabelle 22: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Mödling [Fahrzeuge / 24 h] 44
Tabelle 23: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Mödling [Personen / 5 bis 24 Uhr] 44
Tabelle 24: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / 5 bis 21 Uhr] 46
Tabelle 25: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 47
Tabelle 26: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 49
Tabelle 27: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mödling [Personen / Betriebszeit] 50
Tabelle 28: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Bruck a.d. Leitha [Fahrzeuge / 24 h] 52
Tabelle 29: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 24 Uhr] 52
Tabelle 30: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / 5 bis 21 Uhr] 54
Tabelle 31: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 55
Tabelle 32: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. Leitha [Personen / Betriebszeit] 57
Tabelle 33: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Bruck a.d. L. [Personen / Betriebszeit] 58

Tabelle 34: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Marchegg [Fahrzeuge / 24 h]..... 60
Tabelle 35: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 24 Uhr] 60
Tabelle 36: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / 5 bis 21 Uhr] 62
Tabelle 37: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit]..... 63
Tabelle 38: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 65
Tabelle 39: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Marchegg [Personen / Betriebszeit] 66
Tabelle 40: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Gänserndorf [Fahrzeuge / 24 h]..... 68
Tabelle 41: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 24 Uhr] 68
Tabelle 42: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / 5 bis 21 Uhr] 70
Tabelle 43: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit]..... 71
Tabelle 44: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] 73
Tabelle 45: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Gänserndorf [Personen / Betriebszeit] ... 74
Tabelle 46: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Mistelbach [Fahrzeuge / 24 h] 76
Tabelle 47: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 24 Uhr] 76
Tabelle 48: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / 5 bis 21 Uhr] 78
Tabelle 49: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]..... 79
Tabelle 50: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]..... 81
Tabelle 51: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Mistelbach [Personen / Betriebszeit]..... 82
Tabelle 52: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Stockerau [Fahrzeuge / 24 h] 84
Tabelle 53: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 24 Uhr] 84
Tabelle 54: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / 5 bis 21 Uhr] 86
Tabelle 55: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]..... 87
Tabelle 56: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]..... 89
Tabelle 57: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Stockerau [Personen / Betriebszeit]..... 90
Tabelle 58: Straßenverkehrsaufkommen nach Fahrzeugarten Korridor Klosterneuburg [Fahrzeuge / 24 h] 92
Tabelle 59: Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (MIV) Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 24 Uhr]..... 92
Tabelle 60: Fahrtzwecke im MIV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / 5 bis 21 Uhr]..... 94
Tabelle 61: Verkehrsaufkommen im ÖV Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]..... 95
Tabelle 62: Fahrtzwecke im ÖV nach Zeitsegmenten Korridor Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit]..... 97
Tabelle 63: Zugangsverkehrsmittel zum ÖV nach Zeitsegmenten Korr. Klosterneuburg [Personen / Betriebszeit].... 98
Tabelle 64: Entwicklung Modal Split 1995/96 – 2008/09/10 Gesamtkordon Wien [Personen / 6 bis 9 Uhr]..... 100
Tabelle 65: Donaukordon in Wien – MIV nach Korridoren [Personen / 5 bis 21 Uhr]..... 104
Tabelle 66: Donaukordon in Wien – ÖV nach Korridoren [Personen / Betriebszeit] 105

ERHEBUNGSSTANDORTE und ERHEBUNGSTAGE im MIV

Code	Kordonquerschnitt	Erehbungstag
X01	B1 Wientalstraße (Wiental)	DI - 1.4.2008
X30	Mauerbachstraße	DI - 1.4.2008
X31	B1 Wientalstraße (Auhof)	DI - 1.4.2008
Y01	A1 Auhof / Stadtgrenze	DI - 1.4.2008
Y02	A2 Inzersdorf / Stadtgrenze	DI - 15.4.2008
X18	B8 Wagramer Straße	DI - 27.5.2008
X19a	Leopoldauer Straße	DI - 27.5.2008
X19b	Süßenbrunner Straße	DI - 27.5.2008
X20	Gerasdorfer Straße	DI - 27.5.2008
X21	Stammersdorfer Straße	DI - 27.5.2008
X22	B7 Brünner Straße	DI - 27.5.2008
Y07	A4 Simmeringer Haide / Stadtgrenze	DI - 29.4.2020
X09	B230 Laxenburger Straße	DI - 6.5.2008
X10	B16 Himberger Straße	DI - 6.5.2008
X11	Leopoldsdorfer Straße	DI - 6.5.2008
X12	Oberlaaer Straße	DI - 6.5.2008
X02	B13 Breitenfurter Straße	DI - 8.4.2008
X03	Kaltenleutgebner Straße / Hochstraße	DI - 8.4.2008
X04	Perchtoldsdorfer Straße	DI - 8.4.2008
X05	B12 Brunner Straße	DI - 8.4.2008
X06	B17 Triester Straße	DO - 10.4.2008
X07	Ortsstraße Vösendorf	DO - 10.4.2008
X08	Schönbrunner Allee	DO - 10.4.2008
Y15	A22 Strebersdorf / Stadtgrenze	DO - 24.4.2008
X23	Hagenbrunner Straße	DO - 3.4.2008
X24	Langenzersdorfer Straße	DO - 3.4.2008
X25	B3 Prager Straße	DO - 3.4.2008
X26	B14 Heiligenstädter Straße	DO - 3.4.2008
X27	Höhenstraße	DO - 3.4.2008
X28	Sieveringer Straße	DO - 3.4.2008
X29	Exelbergstraße	DO - 3.4.2008
X13	B10 Simmeringer Hauptstraße	DO - 8.5..2008
X14	Dreherstraße / Sängerstraße	DO - 8.5..2008
X15	Alberner Hafenzufahrtsstraße	DO - 8.5..2008
X16	B3 Eßlinger Hauptstraße	DO - 8.5..2008
X17	Breitenleer Straße	DO - 8.5..2008

Code	Autobahnabfahrt	Erhebungstag
Y16	A23 Altmannsdorf	DI - 15.4.2008
Y17	A23 Knoten Inzersdorf	DI - 15.4.2008
Y08	A22 Knoten Kaisermühlen	DI - 22.4.2008
Y22	A23 Knoten Kaisermühlen	DI - 22.4.2008
Y23	A23 Stadlau	DI - 22.4.2008
Y24	A23 Hirschstetten	DI - 22.4.2008
Y26	S2 Gewerbepark Stadlau	DI - 22.4.2008
Y27	S2 Breitenleer Straße	DI - 22.4.2008
Y04	A4 Erdberg	DI - 29.4.2008
Y05	A4 Alt Simmering	DI - 29.4.2012
Y06	A4 7. Haidequerstraße	DI - 29.4.2013
Y25	S1 Vorarlberger Allee	DI - 6.5.2008
Y03	A2 Triester Straße (HAS)	DO - 10.4.2008
Y18	A23 Favoriten	DO - 17.4.2008
Y19	A23 Landstraße	DO - 17.4.2008
Y20	A23 St. Marx	DO - 17.4.2008
Y21	A23 Handelskai	DO - 17.4.2008
Y12	A22 Donaupark	DO - 24.4.2008
Y13	A22 Floridsdorfer Brücke	DO - 24.4.2008
Y14	A22 Knoten Floridsdorf	DO - 24.4.2008
Y09	A22 Kaisermühlen	MI - 23.4.2008
Y10	A22 Reichsbrücke	MI - 23.4.2008
Y11	A22 Vienna International Centre	MI - 23.4.2008

ERHOBENE BAHNLINIEN und ERHEBUNGSTAGE im ÖV

Bahnlinie	Erhebungstag(e)
Westbahn	26.03., 01.04., 02.04., 07.05., 16.06.2009
Südbahn	05.05., 06.05., 07.05., 16.06.2009
Badner Bahn	13.05.2009
Pottendorfer Linie	07.05., 13.05.2009
Innere Aspangbahn	28.05.2009
Ostbahn	28.05.2009
CAT - City Airport Train	17.06.2009
Pressburgerbahn	27.05.2009
Marchegger Ostbahn	22.04., 06.05.2009
Nordbahn	23.04., 28.04., 07.05.2009
Laaer Ostbahn	21.04.2009
Nordwestbahn	09.03., 11.03., 16.03.2010
Franz-Josefs-Bahn	09.03.2010

ERHOBENE BUSLINIEN und ERHEBUNGSTAGE im ÖV

Buslinie	Erhebungstag(e)	Buslinie	Erhebungstag(e)
124	12.03.2009	391	22.04.2009
125	10.03.2009	392	22.04.2009
171	26.05., 17.06.2009	420	11.03.2009
206	18.03.2009	426	11.03.2009
217	26.05.2009	447	19.03.2009
218	26.05.2009	449	24.03.2009
220	10.03.2009	467	26.05., 17.06.2009
228	10.03.2009	469	26.05.2009
232	16.03., 17.03.2010	494	12.03.2009
236	16.03.2010	495	12.03.2009
238	04.03.2010	533	16.03., 17.03.2010
239	04.03., 11.03.2010	547	19.03.2009
240	04.03.2010	552	19.05.2009
241	04.03., 11.03.2010	566	12.05., 17.06.2009
243	24.03.2009	572	13.05.2009
249	24.03.2009	593	22.04.2009
250	24.03.2009	1010	11.03.2009
253	18.03.2009	1012	11.03., 12.03.2009
255	17.03.2009	1016	11.03.2009
256	14.05.2009	1026	17.03.2010
257	14.05.2009	1028	16.03.2010
258	18.03.2008	1036	17.03.2010
259	17.03., 18.03.2009	1089	19.03.2009
260	14.05., 27.05.2009	1155	12.05., 19.05.2009
261	12.05.2009	1183	27.05.2009
265	14.05.2009	1187	27.05.2009
266	14.05., 27.05.2009	1273	27.05.2009
267	26.05.2009	7552	11.03., 22.04.2009
269	14.05., 26.05.2009	7620	16.03.2010
270	14.05., 27.05.2009	7860	12.05.2009
271	26.05.2009	7940	12.05., 19.05.2009
279	13.05.2009	7941	19.05.2009
341	04.03.2010	7966	12.05.2009
351	24.03.2009	25A	12.03.2009
354	18.03., 18.06.2009	26A	22.04.2009
360	12.05.2009	Dr. Richard - G1	06.05.2009
368	26.05., 17.06.2009	Wieselbus - Linie L	19.03.2009
373	13.05.2009		

GLOSSAR

MIV – motorisierter Individualverkehr

Verkehr in Pkw / Kombi, Lieferwagen und motorisierten Zweirädern.

ÖV – öffentlicher Verkehr

Verkehr in Bahnen und Linienbussen (ausgenommen internationaler Buslinienverkehr).

Kordon Wiener Stadtgrenze

Allgemein bezeichnet ein Kordon in der Verkehrsplanung ein System von Erhebungsstellen. Am Kordon Wiener Stadtgrenze wurde der nach Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts fahrende Verkehr erhoben.

Personenverkehr

Personenverkehr sind die Insassen von Pkw und Lieferwägen bzw. die VerkehrsteilnehmerInnen auf motorisierten Zweirädern sowie die Fahrgäste im Bahn- und Linienbusverkehr.

Besetzungsgrad

Durchschnittliche Anzahl Personen pro Fahrzeug.

Korridor

Entlang des Kordons Wiener Stadtgrenze anhand der Einfahrtsachsen festgelegte Abschnitte.

Quellverkehr

Quellverkehr bezeichnet das Verkehrsaufkommen an den Ausgangsorten der Wege / Fahrten über den Kordon Wiener Stadtgrenze.

Zielverkehr

Zielverkehr bezeichnet das Verkehrsaufkommen an den Zielorten der Wege / Fahrten über den Kordon Wiener Stadtgrenze.

Durchgangsverkehr

Durchgangsverkehr bezeichnet den Teil des Verkehrs, der durch ein bestimmtes Gebiet (Stadtgebiet Wien) hindurch fährt.

Modal-Split

Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Im Rahmen der Kordonerhebung Wien bezeichnet der Modal-Split die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV).

Donaukordon Wien

Der Donaukordon Wien bezeichnet in dieser Publikation den Abschnitt der Donau innerhalb der Stadtgrenze Wiens, welcher das Wiener Stadtgebiet in zwei Teile teilt.