

Kordonenerhebung Wien

Kurzinformation über Ergebnisse der Erhebung

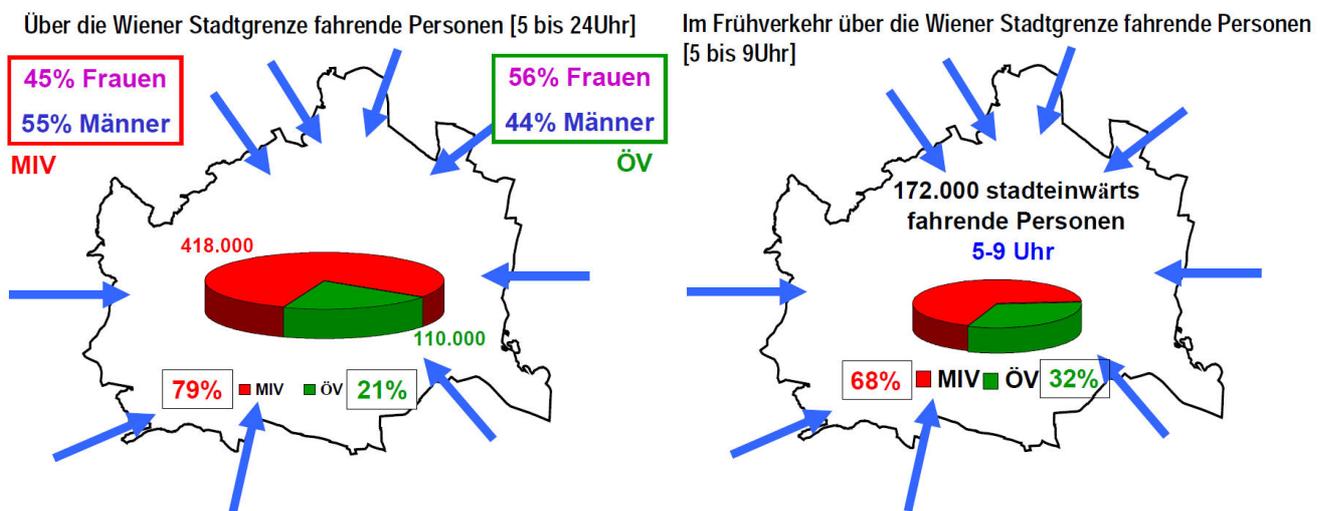
Mittels einer groß angelegten Verkehrserhebung wurde 2008 das Personenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und 2009/2010 im öffentlichen Verkehr (ÖV) am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ ermittelt. Die Kordonenerhebung Wien wurde von den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland gemeinsam im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost beauftragt und die Feldarbeit durch die Verkehrsverbund Ost-Region GmbH abgewickelt.

Ziel war es, den die Wiener Stadtgrenze Richtung stadteinwärts querenden Verkehr für einen charakteristischen Werktag (Dienstag-Donnerstag) quantitativ (Verkehrsmenge) und qualitativ (durch Befragung der Wegmerkmale der Verkehrsteilnehmer) zu erfassen. Die Erhebungsergebnisse liefern ein umfassendes Gesamtbild über den nach Wien einströmenden Verkehr und stellen damit wichtige Grundlagen für regional relevante Verkehrskonzepte, insbesondere für Verkehrsstrategien für den regionalen öffentlichen Verkehr im Ballungsraum Wien dar.

Die Kordonenerhebung Wien wurde auch im Rahmen des EU-Förderprogramms „Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und integrative Stadtentwicklung in Wien 2007-2013“ gefördert.

Folgende Ergebnisse sind hervorzuheben:

Im MIV und ÖV zusammen überqueren an einem Werktag etwas mehr als eine halbe Million Menschen (528.000 Personen zwischen 5-24 Uhr) die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts. Die Ergebnisse der Befragung der Verkehrsteilnehmer ergeben insgesamt einen Anteil von 48% Frauen und 52% Männer. Differenziert man nach MIV und ÖV, so zeigt sich, dass im MIV 45% Frauen und 55% Männer unterwegs sind, während im ÖV mit 56% der Frauenanteil überwiegt. 172.000 Personen, das sind 40% des Tagesverkehrs, sind im Frühverkehr zwischen 5 und 9 Uhr stadteinwärts unterwegs.



Im Befragungszeitraum 5-21 Uhr fahren im MIV und ÖV rund 184.000 Personen über die Wiener Stadtgrenze zur Arbeit und rund 20.000 Personen in die Schule bzw. zur Ausbildung. Die Differenz zwischen diesen rund 200.000 Personen und den rund eine halbe Million Menschen, die insgesamt täglich die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts überqueren, ergibt sich vor allem aus Fahrten zu den Verkehrszwecken „private Erledigungen“, „Freizeit“, „Einkaufen“ und „geschäftliche/dienstliche Erledigungen“ (siehe auch folgendes Kapitel „Fahrzweckanalyse“).

Verkehrsmittelwahl („Modal Split“)

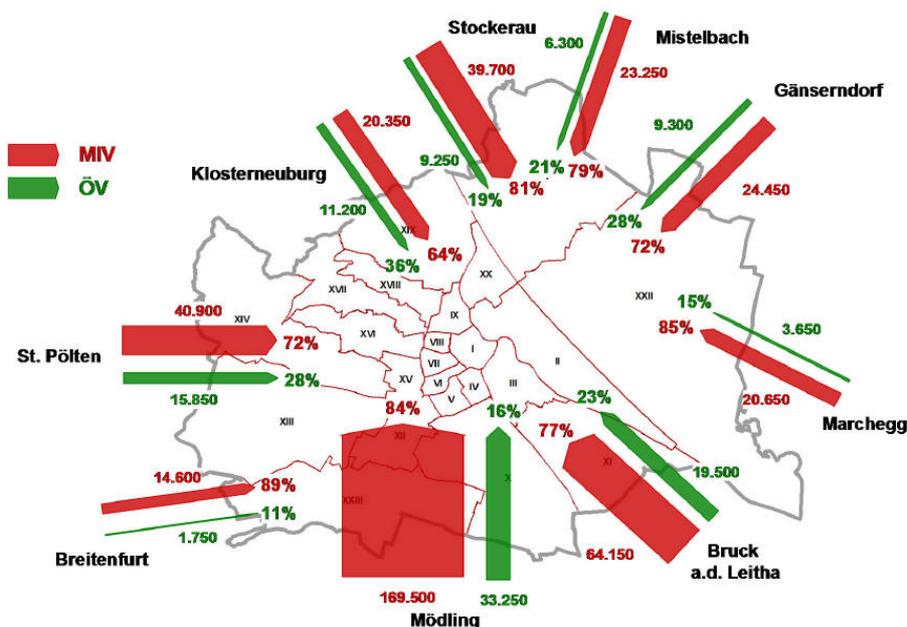
Eine wesentliche Kenngröße zur Beurteilung der Gesamtsituation im Stadtgrenzen querenden Verkehr ist die Verkehrsmittelwahl („Modal Split“) zwischen MIV und ÖV. Während über den gesamten Tag (im Zeitraum 5-24 Uhr) betrachtet, der MIV-Anteil mit 79% deutlich gegenüber dem ÖV-Anteil mit 21% dominiert, erreicht der ÖV im Frühverkehr doch einen vergleichsweise höheren Anteil von 32%. Diese Modal-Split-Werte stellen Durchschnittswerte für den Gesamt-Kordon dar.

Im weiteren Folge sind auch die Modal-Split-Werte nach 9 Einfahrtskorridoren getrennt dargestellt. Diese Einfahrtskorridore entsprechen den nach Wien führenden Hauptverkehrsachsen.

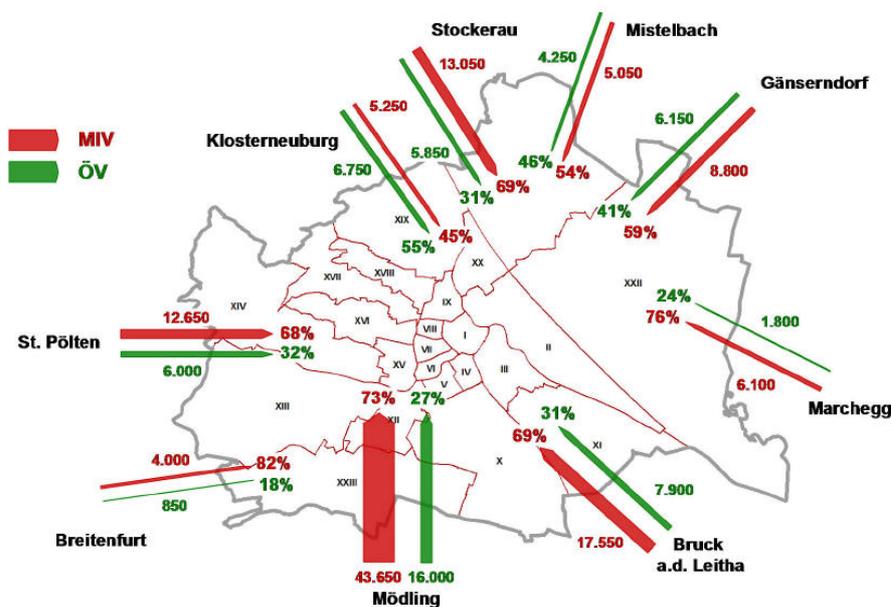
Die Auswertungen und Analysen erfolgten auch nach 9 Einfahrtskorridoren, die den wichtigsten nach Wien führenden regionalen Verkehrsachsen entsprechen:

Den höchsten ÖV-Anteil weist sowohl ganztags als auch im Frühverkehr der Korridor Klosterneuburg auf. Im Frühverkehr weist dort der ÖV mit 55% sogar höhere Anteile als der MIV auf. Etwas höhere Modal Split-Werte ergeben sich für den Gesamttag auch für die Korridore Gänserndorf und St.Pölten sowie im Frühverkehr für die Korridore Mistelbach und Gänserndorf. Insbesondere für den Korridor Mistelbach ist aber zu beachten, dass die Kordonenerhebung zum Großteil noch vor Inbetriebnahme der A5-Nordautobahn und des nördlichen Teils der S1-Wiener Außenring Schnellstraße durchgeführt wurde. Die geringsten ÖV-Anteile werden in den Korridoren ohne Schnellbahnbedienung (Breitenfurt und Marchegg) sowie im Korridor Mödling erreicht.

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

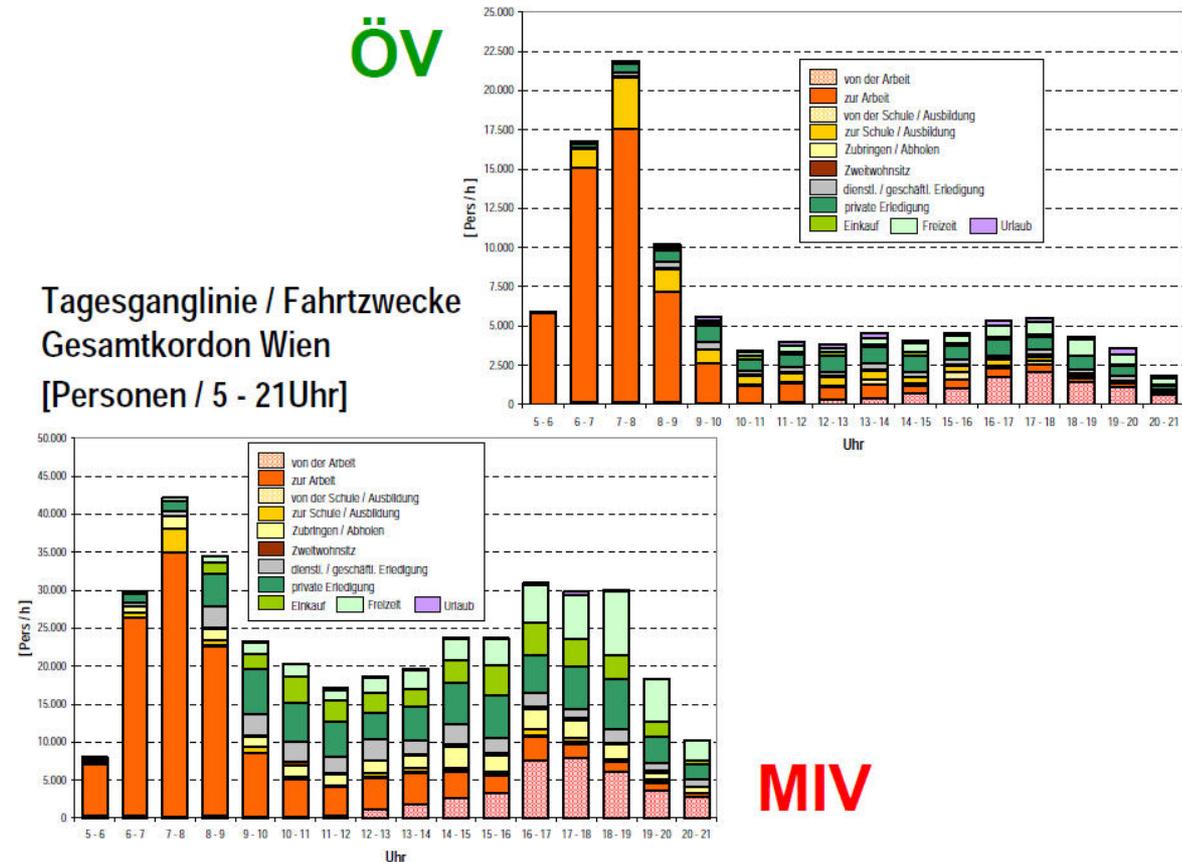


Modal Split im Personenverkehr [Personen / 5 bis 9 Uhr] nach Korridoren



Fahrtzweckanalyse (Gesamtkordon)

Die folgenden Abbildungen zeigen die Fahrtzwecke, die in Tagesganglinienform dargestellt sind. Zu beachten ist allerdings, dass hier für die MIV- und ÖV-Darstellung zwecks besserer Lesbarkeit Werteskalen mit unterschiedlichem Massstab verwendet werden mussten.

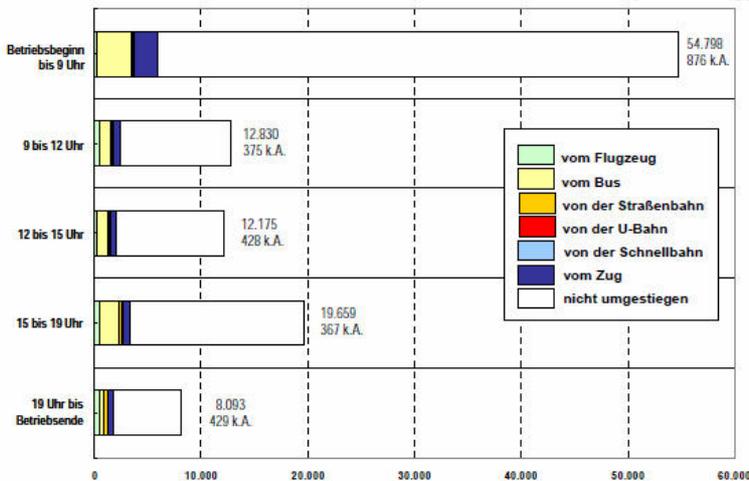
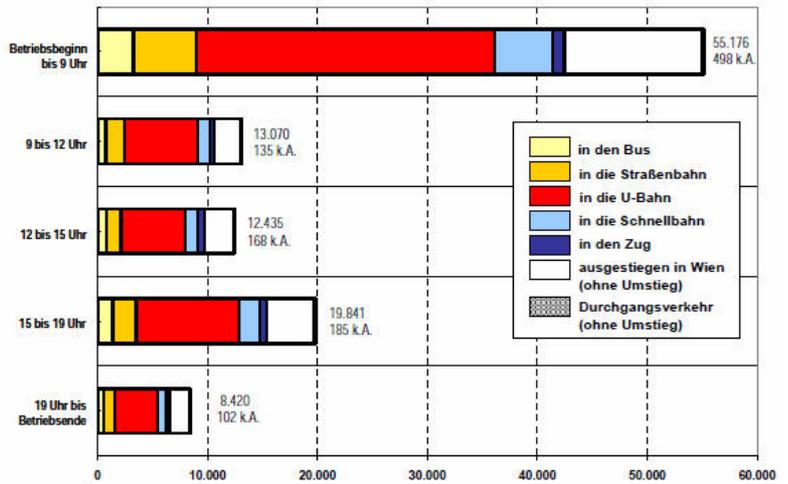


Im Frühverkehr dominiert sowohl im ÖV als auch im MIV die Fahrt zur Arbeit. Insgesamt (MIV+ÖV) fahren im Zeitraum von 5 bis 21 Uhr rund 184.000 Personen über die Wiener Stadtgrenze nach Wien zur Arbeit und rund 20.000 Personen in die Schule bzw. zur Ausbildung. Im Unterschied zum ÖV sind im MIV außerhalb des Frühverkehrs auch die anderen Fahrtzwecke wesentlich stärker ausgeprägt, wobei hier der Fahrtzweck „private Erledigung“ am deutlichsten in Erscheinung tritt. Insgesamt liegt im MIV die Fahrt „zum Einkauf“ in der Häufigkeit nach den Fahrtzwecken „Arbeit“, „private Erledigung“ und „Freizeit“ erst an vierter Stelle.

Umsteigeverhalten und Zugang zum ÖV

Es zeigt sich dabei, dass in Wien aufgrund des verzweigten ÖV-Liniennetzes, des entsprechenden dichten Verkehrsangebots und der guten Verknüpfung des Stadtgrenzen querenden regionalen ÖVs mit dem innerstädtischen ÖV weitaus häufiger umgestiegen wird als dies außerhalb von Wien geschieht. So steigen in Wien 77% der von außen kommenden Fahrgäste um, außerhalb von Wien lediglich 13%. Der Anteil jener Fahrgäste, die auf ihrer gesamten Fahrt mit dem ÖV ohne Umsteigen „auskommen“, beträgt lediglich 19%. Die Verbesserung von Umsteigesituationen auch außerhalb Wiens ist daher u.a. eine wichtige zukünftige Aufgabenstellung zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, wofür die vorliegenden Erhebungsdaten eine wichtige Grundlage bilden können.

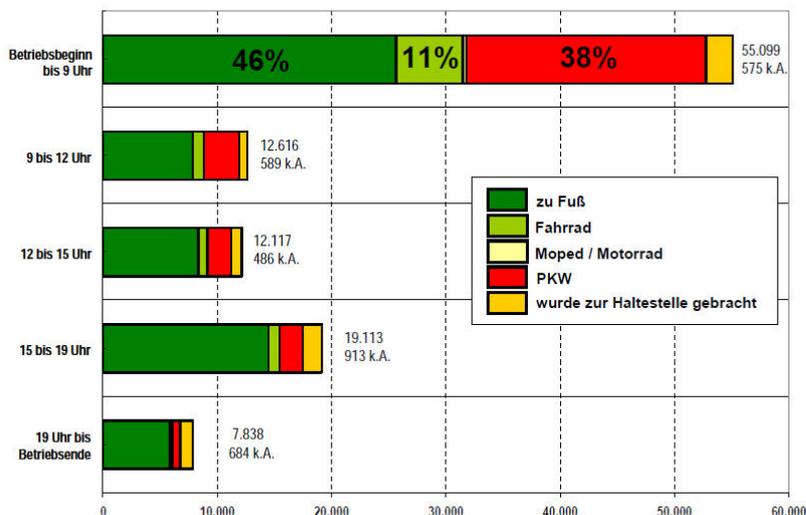
Umsteigen im ÖV-System in Wien



Umsteigen im ÖV-System außerhalb von Wien

Beim Zugang zum ÖV zeigt sich, dass im mengenmäßig stärksten Zeitsegment in der Früh bis 9 Uhr fast die Hälfte der Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle kommen. Mit dem Pkw in Form von Park&Ride erreichen 38% die Einstiegshaltestelle und der Anteil der Radfahrer in Form von „Bike&Ride“ liegt immerhin noch bei 11%. In der restlichen Tageszeit überwiegt der Anteil der Fußwege zur Haltestelle mit weit über 60% die anderen Zugangsformen noch deutlicher. Dies unterstreicht die große Bedeutung von Nähe zwischen Wohnung und ÖV-Haltestelle für die Verkehrs- und Raumplanung, um vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad die gewünschte Haltestelle zu erreichen.

Zugang zur ÖV-Haltestelle/-Station außerhalb von Wien



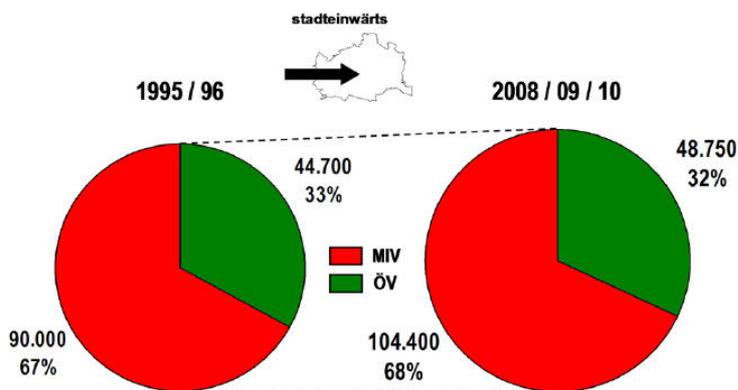
Durchgangsverkehr durch Wien

31.500 Personen sind im MIV Durchfahrer durch Wien. Das sind 8% der gesamten Personenverkehrsmenge (ca. 387.000 Personen), die im MIV über die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts fährt. Im Vergleich zum MIV ist der Durchfahreranteil durch Wien im ÖV nur halb so groß (nämlich 4%). Von den ca. 110.000 im ÖV über die Stadtgrenze fahrenden Personen fahren nur 4.750 Personen durch Wien durch.

Vergleich mit einer früheren Kordonenerhebung

Vergleich der Kordonenerhebungen 1995/96 mit 2008/09/10

im Frühverkehr 6 – 9 Uhr



Zunahme des **MIV** (90.000 → 104.400 Pers.): **16%**

Zunahme des **ÖV** (44.700 → 48.750 Pers.): **9%**

Zunahme (MIV + ÖV: 134.700 → 153.150 Pers.): **14%**

Dieser Vergleich mit der Kordonenerhebung 1995/96 ist nur für das Zeitsegment 6-9 Uhr möglich, weil in dieser früheren Erhebung nur diese Stundengruppe erhoben wurde.

Eine umfangreichere Dokumentation und Darstellung der Ergebnisse liefert die Fachpublikation der Planungsgemeinschaft Ost über diese Kordonenerhebung. Sie können die Publikation von der Website der PGO herunterladen, der direkte Link lautet:

<http://planungsgemeinschaft-ost.at/download/kordonenerhebung.pdf>