

KURZINFO: Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien für die Korridore St. Pölten bis Gänserndorf im Jahr 2014

Mittels einer Verkehrserhebung wurde 2014 das Personenverkehrsaufkommen (der stadteinwärts, die Wiener Stadtgrenze querende Verkehr) an einem charakteristischen Werktag im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV) am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ für die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf festgestellt. Der ÖV und MIV wurden quantitativ (Verkehrsmenge) und der ÖV zusätzlich auch qualitativ (Wegemerkmale) erhoben.

Aufgrund folgender verkehrlicher Veränderungen war 2014 eine teilweise Aktualisierung der letzten Kordonenerhebung (2008 bis 2010) notwendig geworden:

- Inbetriebnahme der neuen Westbahntrasse über das Tullnerfeld
- Inbetriebnahme der A5-Nordautobahn gemeinsam mit dem nördlichen Teil der Wiener Außenring-Schnellstraße S1
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Teile der Wiener Bezirke 12, 14, 16 und 17 sowie den gesamten 15. Bezirk

Die Kordonenerhebung wurde von den Ländern Wien und Niederösterreich gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region im Rahmen der Plattform Regionalverkehr der PGO abgewickelt.

Die Erhebungen liefern umfassende Ergebnisse über den nach Wien einströmenden Verkehr und stellen wichtige Grundlagen für die Mobilitätskonzepte der Länderverwaltungen und weiterer Institutionen dar. Eine umfangreiche Dokumentation der Ergebnisse liefert der Ergebnisbericht über die Teilaktualisierung der Kordonenerhebung, der unter folgendem Link abrufbar ist:

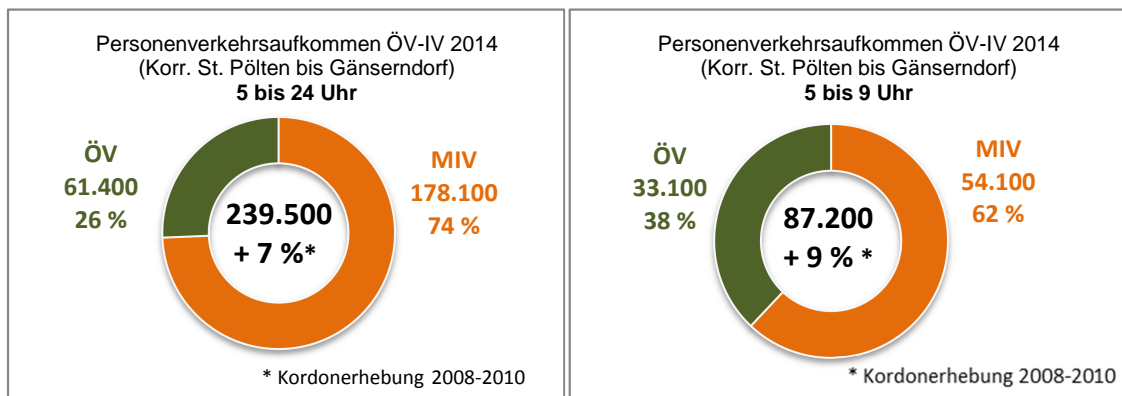
http://planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/user_upload/teilaktKordonenerhebung_2014_Ergebnisse_aus_Endbericht.pdf

ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

Insgesamt überqueren im MIV und im ÖV an einem Werktag 240.000 Menschen die Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts in den Korridoren von St. Pölten bis Gänserndorf, wobei mehr als ein Drittel der Personen im Frühverkehr unterwegs ist. Im Vergleich zur Kordonenerhebung 2008 bis 2010 ist eine Zunahme von rund 7 % feststellbar.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Situation ist die Differenzierung zwischen MIV und ÖV eine wesentliche Kenngröße. In den erhobenen Teilräumen fahren rund 61.400 Personen im ÖV (26 %) an einem Werktag stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze und 178.100 Personen im MIV (74 %), während im Frühverkehr der ÖV mit 38 % ÖV deutlich höher ist. Gegenüber der Erhebung 2008 bis 2010 hat sich dieses Verhältnis um 3 % im gesamten Tagesverlauf (2 % im Frühverkehr) zugunsten des ÖV verbessert.

Abbildungen: Verkehrsmittelwahl der stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze fahrenden Personen / 5 bis 24 Uhr (links) bzw. 5 bis 9 Uhr (rechts)



ERGEBNISSE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Bei der Teilaktualisierung 2014 wurden Fahrgasterhebungen auf der gesamten Westbahn, Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn (S3) sowie Laaer Ostbahn (S2) durchgeführt. Im Einfahrtskorridor Gänserndorf sowie für den Linienbusverkehr wurden Daten der Kordonerhebung 2009/2010 verwendet, da davon ausgegangen wurde, dass auf der Nordbahn bzw. im Linienbusverkehr eine weit geringere Beeinflussung durch die bereits genannten Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen anzunehmen war.

Insgesamt fuhren auf den vier erhobenen Bahnstrecken rd. 46.450 Personen an einem Werktag in Fahrtrichtung stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze. Das entspricht einem **Zuwachs im ÖV von 9.550 Personen (26 %)** gegenüber 2009/10.

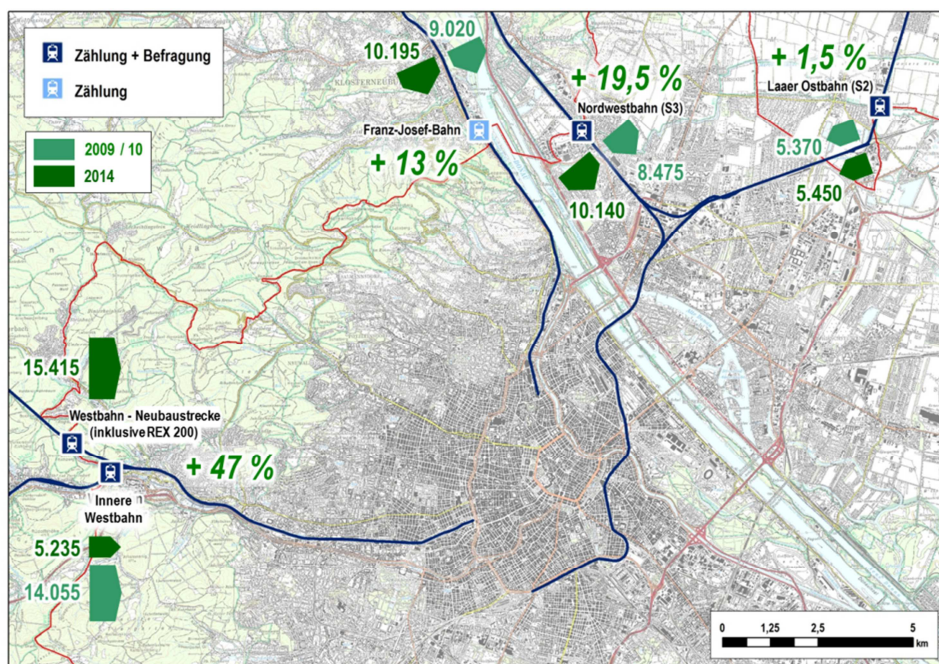
Bemerkenswert ist der Fahrgastzuwachs von fast **50 %** (6.600 Personen) auf der **Westbahnstrecke** im Vergleich zur letzten Erhebung in den Jahren 2009/2010. Gründe für diese Zunahmen im ÖV sind

- (1) einerseits Angebotsverbesserungen durch die Inbetriebnahme der Westbahn Neubaustrecke (NBS) und die damit verbundene Verkürzung der Fahrzeit sowie
- (2) den zusätzlichen Anbieter der WESTbahn im Fernverkehr und
- (3) andererseits die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die westlichen Stadtbezirke Wiens.

Auf der **Franz-Josefs-Bahn** und der **Nordwestbahn (S3)** zeigten sich mit **13 %** (1.200 Personen) bzw. **19 %** (1.700 Personen) signifikante Zunahmen bei den Fahrgastanzahlen ohne Ausweitungen im Zugsangebot und obwohl auf der Franz-Josefs-Bahn mit dem Regionalbahnhof Tullnerfeld eine attraktive ÖV-Alternative auf der Westbahn NBS neu geschaffen wurde.

Auf der **Laaer Ostbahn (S2)** blieb die Fahrgastanzahl mit einem minimalen Zuwachs von **1,5 %** praktisch gleich. Dies ist insoweit von Bedeutung als die Eröffnung der A5 Nordautobahn und des nördlichen Abschnitts der S1 Wiener Außenring Schnellstraße hier keinen Rückgang der Fahrgastzahl mit sich brachte.

Abbildung: Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 an der Wiener Stadtgrenze [Pers / 24h]



Die Auswertungen zu **Fahrtzweck und Weghäufigkeit** ergaben für die Innere Westbahn und für die Laaer Ostbahn ein Erwerbsspendleranteil¹ von rd. 60 % (im Vergleich zur Nordwestbahn etwas niedriger). Der Ausbildungspendleranteil² lag bei allen Bahnstrecken bei rd. 9 %. Ein differenziertes Bild zeigte sich auf der Westbahn-Neubaustrecke, auf der rd. 30 % ErwerbsspendlerInnen bzw. rd. 4 % AusbildungspendlerInnen fuhren. Den mit 40 % größten Anteil hatten hier die restlichen Fahrtzwecke im Gelegenheitsverkehr.

¹ Fahrtzweck: von bzw. zur Arbeit; Weghäufigkeit: 3-4 mal pro Woche und mehr

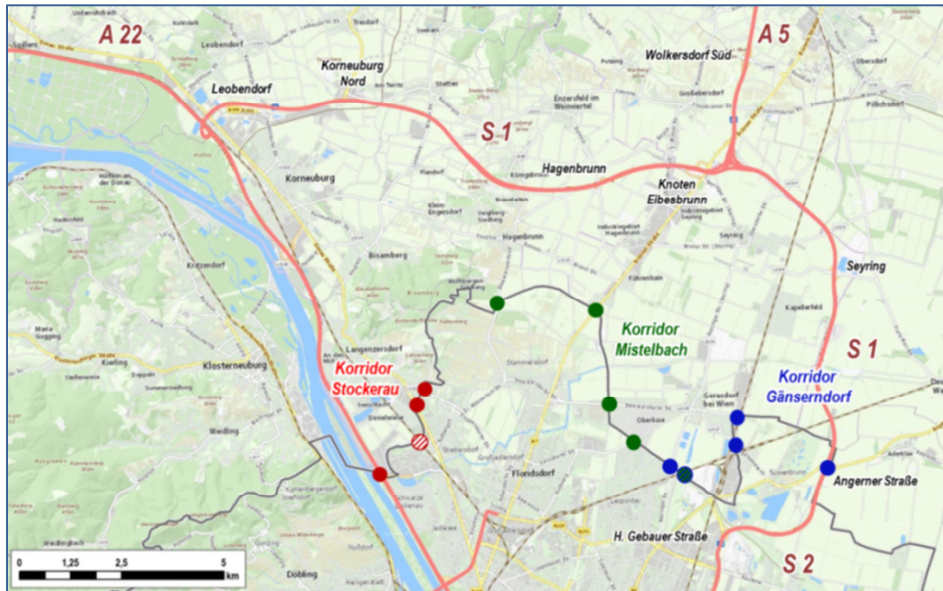
² Fahrtzweck: von bzw. zur Schule / Ausbildung

ERGEBNISSE IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden im Rahmen der Teilaktualisierung der Kordonerhebung 2014 manuelle Verkehrszählungen durchgeführt sowie Daten aus permanenten bzw. im Rahmen des Projekts vorgenommenen automatischen Zählstellen ausgewertet.

Insgesamt führen an einem Werktag in der Zeit von 5 bis 24 Uhr **rd. 178.000 Personen** über die aktuell erhobenen Stadtgrenzenquerschnitte in Fahrtrichtung stadteinwärts. Gegenüber 2008 bedeutet das einen **Zuwachs von fast 4 %** (rd. 6.400) Personen in den vergleichbaren Korridoren.

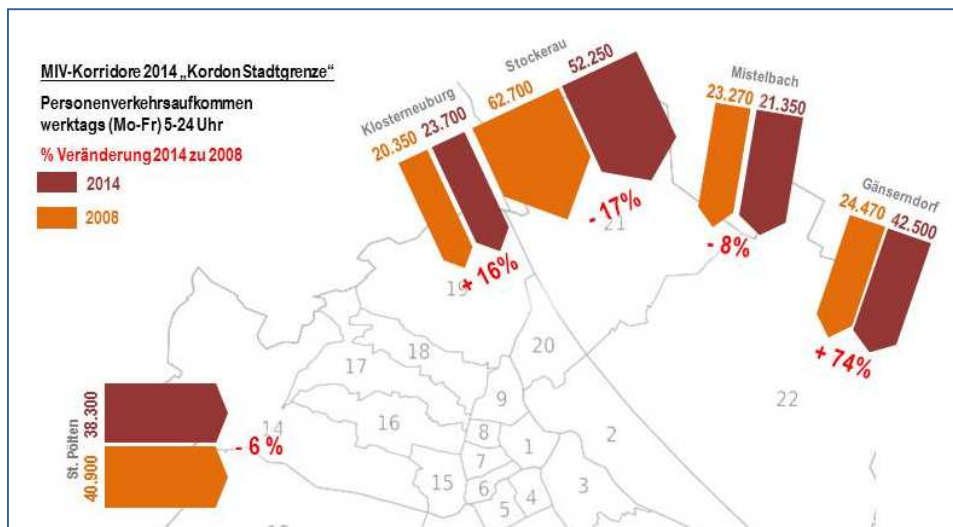
Abbildung: Korridorzuordnung / Kordon Wiener Stadtgrenze



Betrachtet man den Teilabschnitt westlich der Donau (Einfahrtskorridore St. Pölten und Klosterneuburg), so steht hier einer **Abnahme des MIV im Korridor St. Pölten von 6 %** (2.600 Personen) **eine Zunahme im Korridor Klosterneuburg von 16 %** (3.300 Personen) gegenüber.

An der Stadtgrenze ergab sich im Einfahrtskorridor **Gänserndorf** durch die S1- bzw. S2-Verlängerung über die Stadtgrenze ein **massiver Zuwachs um 74 %** (18.050 Personen) im MIV sowie **Abnahmen in den Einfahrtskorridoren Stockerau (17 %) und Mistelbach (8 %)**.

Abbildung: Personenverkehrsaufkommen an der Stadtgrenze [Pers / 24h] – Vergleich 2008 und 2014



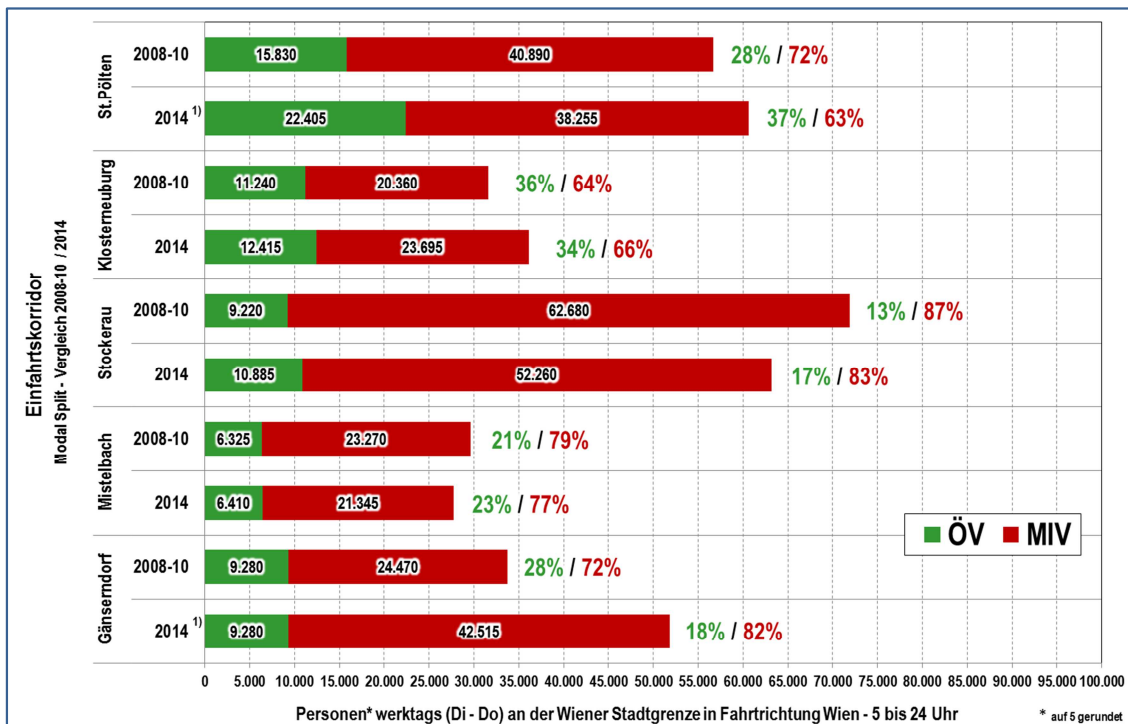
Die Situation im östlich der Donau gelegenen Teilabschnitt (Einfahrtskorridore Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf) stellt sich komplexer dar, weil sich seit 2008 das hochrangige Straßennetz durch die Inbetriebnahme der A5 Nordautobahn und der S1 Wiener Außenring Schnellstraße substantiell verändert hat. Da die S1 (südlich der B8 Angerer Straße als S2 bezeichnet) die Stadtgrenze im Korridor Gänserndorf quert, ist eine Verkehrsverlagerung aus den anderen nördlichen Korridoren auf die neue hochrangige Straße naheliegend. Um diese Verlagerungseffekte zu beobachten, wurde in Ergänzung zu den Verkehrszählungen der Teilaktualisierung 2014 eine videobasierte Kennzeichenerhebung im Frühjahr 2015 durchgeführt (siehe Exkurs).

VERKEHRSMITTELWAHL (MODAL SPLIT)

Den höchsten ÖV-Anteil im Zeitraum 5 bis 24 Uhr mit 37 % (22.400 Personen) weist der Korridor St. Pölten auf, den höchsten ÖV-Anteil im Frühverkehr mit 52 % hingegen der Korridor Klosterneuburg, der sogar über dem MIV-Anteil liegt. Die Ergebnisse in den einzelnen Korridoren sehen wie folgt aus:

- Die Modal Split-Vergleiche für den Einfahrtskorridor **St. Pölten** zeigen eine **Steigerung des ÖV um 9 Prozentpunkte auf 37 % über den ganzen Tag (5 bis 24 Uhr)** sowie **um 11 Prozentpunkte auf 42 % im pendlerrelevanten Frühsegment (5 bis 9 Uhr)**. Dies ist ein unmittelbarer Effekt aus der massiven Angebotsverbesserung auf der Westbahnstrecke sowie der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den westlichen Bezirken Wiens.
- Im Einfahrtskorridor **Klosterneuburg** hat sich der Modal Split **um 2 % zulasten des ÖV** verändert. Grund dafür sind nicht ein Rückgang der Fahrgastzahlen auf der Franz-Josef-Bahn sondern entsprechende Zunahmen im MIV.
- Für den Einfahrtskorridor **Stockerau** stieg der **ÖV-Anteil** um 4 Prozentpunkte **auf 17 %**, für **Mistelbach** um 2 Prozentpunkte **auf 23 %**.
- Massiv verringert hat sich der ÖV-Anteil im Einfahrtskorridor **Gänserndorf**. Da der gesamte stadtgrenzenquerende MIV über die S1 bzw. S2 hier diesem Korridor zugeschlagen wird, **ging** der ÖV sowohl über den ganzen Tag als auch im Frühsegment **um jeweils 10 Prozentpunkte auf 18 % bzw. 32 % zurück**.

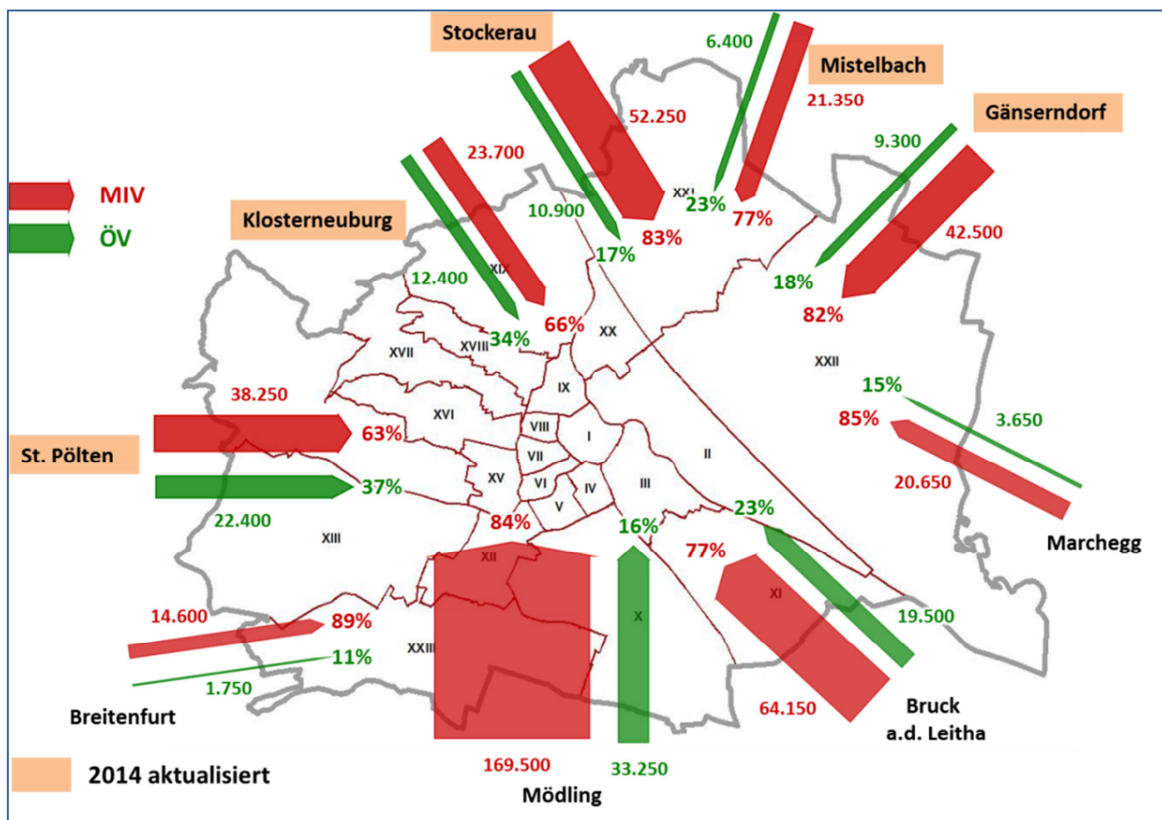
Abbildung: ÖV und MIV Vergleich 2008-10 und 2014 nach Korridoren (5 bis 24 Uhr)



¹⁾ bei der Nordbahn im Einfahrtskorridor Gänserndorf bzw. beim ÖV- Linienbus, mit Ausnahme Wieselbuslinie L im Einfahrtskorridor St. Pölten, wurden die Fahrgastzahlen aus der ÖV- Kordonenerhebung 2009/10 verwendet

Um ein Gesamtbild des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs im Kordon Wien zu erhalten, wurden die Ergebnisse der Teilaktualisierung 2014 mit den 2008 bis 2010 erhobenen Werten für alle Korridore Wiens für den ganzen Tag bzw. im Frühverkehr zusammengeführt.

Abbildung: ÖV und MIV nach Korridoren – Kordon Stadtgrenze / 5 bis 24 Uhr (Gesamtwien)



EXKURS: VIDEOBASIERTE KENNZEICHENERHEBUNG

Um Informationen über die verkehrlichen Wirkungen der beiden hochrangigen Verkehrsverbindungen

- A 22 Donauuferautobahn – S1 Wiener Außenring Schnellstraße – S2 und
- A 5 Nordautobahn – S1 Wiener Außenring Schnellstraße – S2

zu erhalten, wurde die videobasierte Kennzeichenerhebung im Frühjahr 2015 durchgeführt.

In der videobasierten Kennzeichenerhebung wurden die Verkehrsströme im Gesamtverkehr sowie jene zum mautpflichtigen Schwerverkehr (aus Daten der ASFINAG) an den o.g. Erhebungsquerschnitten ermittelt. Daraus wurde der Personenverkehr berechnet. Ausgehend vom Verkehrsaufkommen an den beiden Basisquerschnitten A22 km22 (1) und A5 km1 (3) wurde die Verkehrsmenge über die Fahrtroute S1 Wiener Außenring Schnellstraße zur S2 nach Wien erhoben.

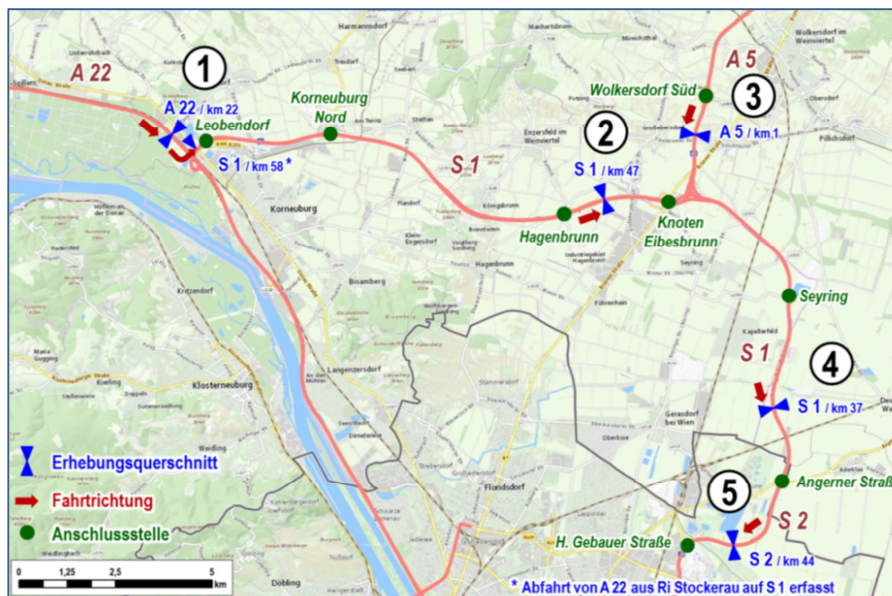


Abbildung: Videobasierte Kennzeichenerhebung – Erhebungssituation

Von rd. 31.300 Personen auf der A22 in Fahrtrichtung Wien unmittelbar vor dem Knoten Korneuburg (Querschnitt 1) fahren rd. 5.700 (18 %) auf die S1 Wiener Außenring Schnellstraße. Nur 350 Personen (1%) fahren von der A22 bis zum Querschnitt 5 (S2 km44). Auf der A5 Nordautobahn sind rd. 16.500 Personen unmittelbar nördlich des Knotens Eibesbrunn (Querschnitt 3) in Fahrtrichtung Wien unterwegs. Von diesen passieren rund 5.850 (35 %) den Querschnitt 5 (S2 km44).

Auf der A5 Nordautobahn sind rd. 16.500 Personen unmittelbar nördlich des Knotens Eibesbrunn (Querschnitt 3) in Fahrtrichtung Wien unterwegs. Von diesen fahren rd. 5.850 (35 %) über die S1 nach Wien. Rund ein Drittel der Personen - von der A5 kommend - passiert den Querschnitt 5 (S2 km44).

Insgesamt passieren den Querschnitt 5 auf der S2 rd. 21.600 Personen in Fahrtrichtung Wien. Davon kommen mehr als die Hälfte rd. 52 % von der B8 aus Richtung Gänserndorf bzw. zu einem kleinen Teil aus Wien Süßenbrunn. 27 % kommen von der A5 und nur 2 % von der A22. Die restlichen 19 % fahren über die Anschlussstellen entlang der S1 bzw. über die A22 aus Richtung Wien auf.

Abbildung: Personenverkehrsaufkommen – Erhebungsquerschnitte A22 / A5 - S1 - S2

