

KORDONERHEBUNG WIEN - MIT KORRIDORVERGLEICHEN

Alfred Dorner

Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser,

Verkehr stellt einen integralen Bestandteil des Lebens der Menschen dar, die täglich zum Arbeiten, zur Ausbildung, zum Einkaufen, aus geschäftlichen Gründen oder auch zu Freizeitzielen mit verschiedenen Verkehrsmitteln über die Wiener Stadtgrenze fahren. Daher war es für die Planungsgemeinschaft Ost wichtig, aktuelle Grundlagen über diese wichtigen Regionalverkehrsströme zu erfassen.

Mittels einer groß angelegten Verkehrserhebung wurde das Personenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr am Kordon „Wiener Stadtgrenze“ ermittelt. Diese umfassende Erhebung kann damit als eine wichtige Grundlage für regional relevante Verkehrskonzepte, insbesondere für Verkehrsstrategien für den regionalen öffentlichen Verkehr im Ballungsraum Wien, dienen.

Frohe Festtage und
Alles Gute für 2012

Ihr
DI Thomas Madreiter
Abteilungsleiter

■ Ziel der Erhebung war, den die Wiener Stadtgrenze Richtung stadteinwärts querenden Verkehr für einen charakteristischen Werktag (Dienstag bis Donnerstag) quantitativ (Verkehrsmenge) und qualitativ (durch Befragung der Wegmerkmale der Verkehrsteilnehmer) zu erfassen. Die Erhebungsergebnisse liefern damit ein ziemlich umfassendes Gesamtbild über den nach Wien einströmenden Personenverkehr.

Die Kordonerhebung Wien wurde von den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland gemeinsam im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) beauftragt und die Feldarbeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) 2008 und für den öffentlichen Verkehr (ÖV) 2009/2010 durch die Verkehrsverbund

Ost-Region GmbH (VOR) abgewickelt.

Eine umfangreiche Dokumentation und die Darstellung einer Vielfalt von Ergebnissen liefert die Fachpublikation, die Sie auch auf der Webseite der PGO herunterladen können: <http://planungsgemeinschaft-ost.at/download/kordonerhebung.pdf>

Wesentliche Ergebnisse auf einen Blick

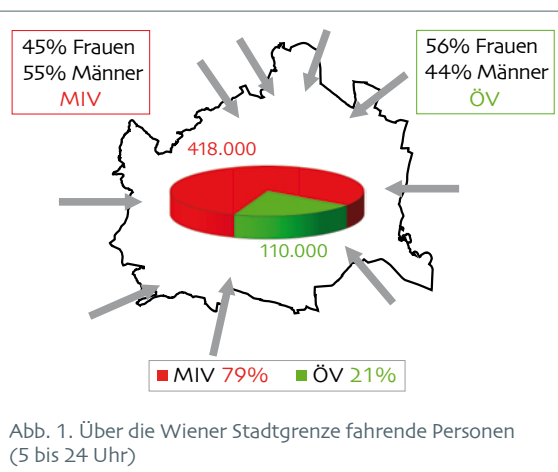


Abb. 1. Über die Wiener Stadtgrenze fahrende Personen (5 bis 24 Uhr)

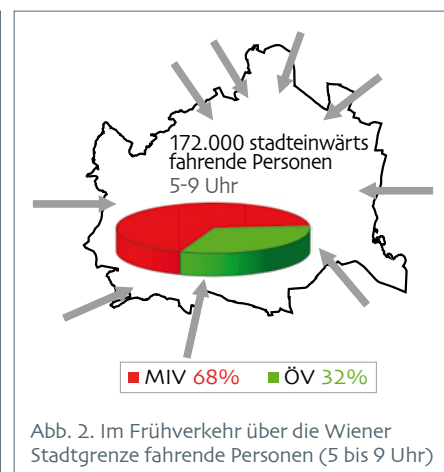


Abb. 2. Im Frühverkehr über die Wiener Stadtgrenze fahrende Personen (5 bis 9 Uhr)

■ Im MIV und ÖV zusammen überqueren an einem Werktag etwas mehr als eine halbe Million Menschen (528.000 Personen zwischen 5 und 24 Uhr) die Wiener Stadtgrenze in Richtung stadteinwärts.

Im Befragungszeitraum 5 bis 21 Uhr fahren im MIV und ÖV rund 184.000 Personen über die Wiener Stadtgrenze zur Arbeit („Arbeitspendler“) 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 bzw. geschäftliche Erledigungen“, „Freizeit“ und „Einkaufen“.

Der Modal Split¹ weist im Frühverkehr mit 32% (ÖV) : 68% (MIV) deutlich höhere ÖV-Anteile auf als über den gesamten Tag (21% ÖV : 79% MIV).

Fußnote

¹ Modal Split: Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) – hier auf: öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) im Personenverkehr

Vertiefende Analysen zur Kordonenerhebung Wien – Korridorvergleiche Modal Split-Vergleiche zwischen den Korridoren

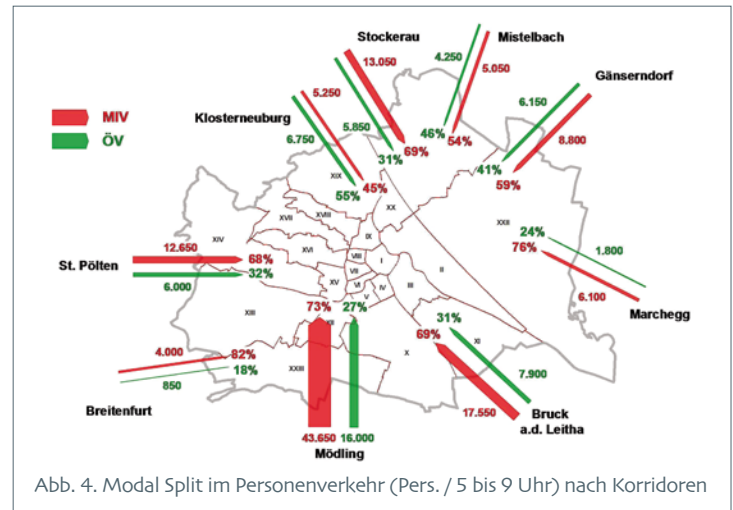
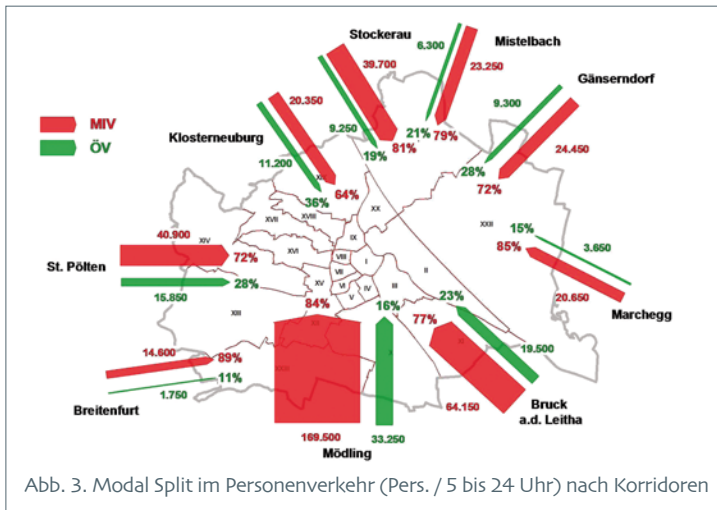


Abb. 3. Modal Split im Personenverkehr (Pers. / 5 bis 24 Uhr) nach Korridoren

Abb. 4. Modal Split im Personenverkehr (Pers. / 5 bis 9 Uhr) nach Korridoren

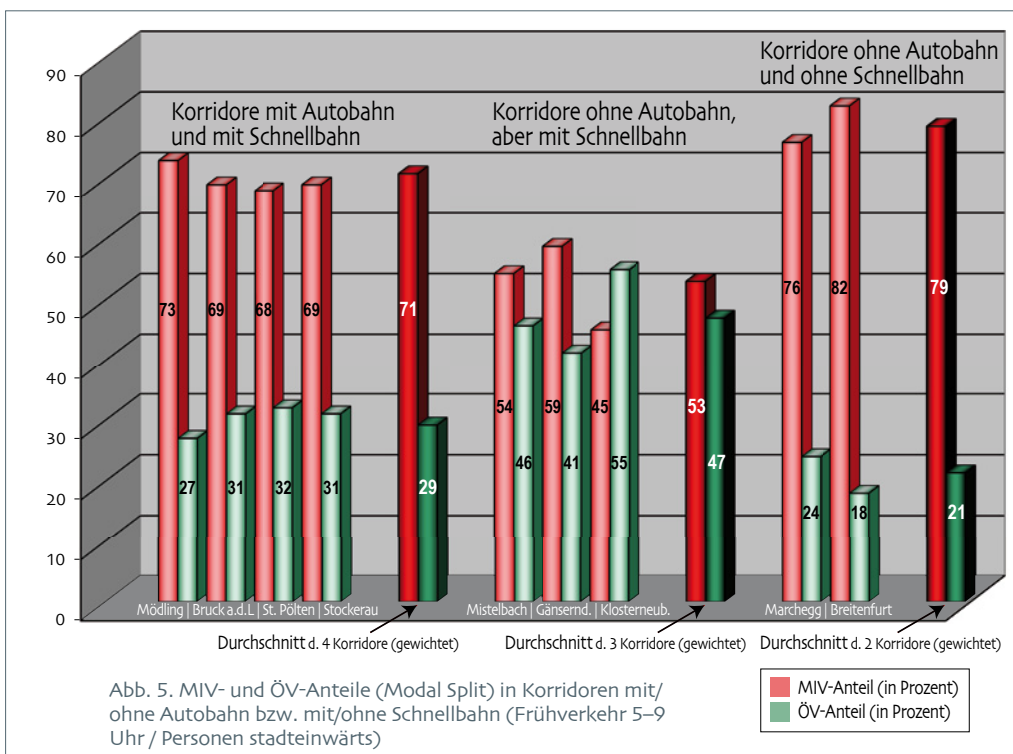
In den Abbildungen 3 und 4 sind die deutlich unterschiedlichen Verkehrsmengen und Modal-Split-Ergebnisse an der Wiener Stadtgrenze nach 9 Einfahrtskorridoren, die den wichtigsten nach Wien führenden Verkehrsachsen entsprechen, dargestellt. Im Frühverkehr (5 bis 9 Uhr) werden in den Korridoren Klosterneuburg, Gänserndorf und Mistelbach² im Vergleich zum Gesamtkordon überdurchschnittlich hohe ÖV-Anteile erreicht. Im Tagesverkehr (5 bis 24 Uhr) weisen die Korridore vergleichsweise niedrigere ÖV-

Anteile auf. Überdurchschnittliche Werte bei den ÖV-Anteilen erreichen hier die Korridore Klosterneuburg, Gänserndorf und St. Pölten.

Entlang einiger dieser 9 Verkehrsachsen führen in unterschiedlicher Kombination jeweils Schnellbahnen und/oder Autobahnen nach Wien. In 2 Korridoren fehlen diese beiden Infrastrukturkategorien. Gruppiert man nun diese Korridore nach den folgenden Merkmalen, so zeigen sich deutlich die in der

Abb. 5 dargestellten Unterschiede zwischen den Gruppen:

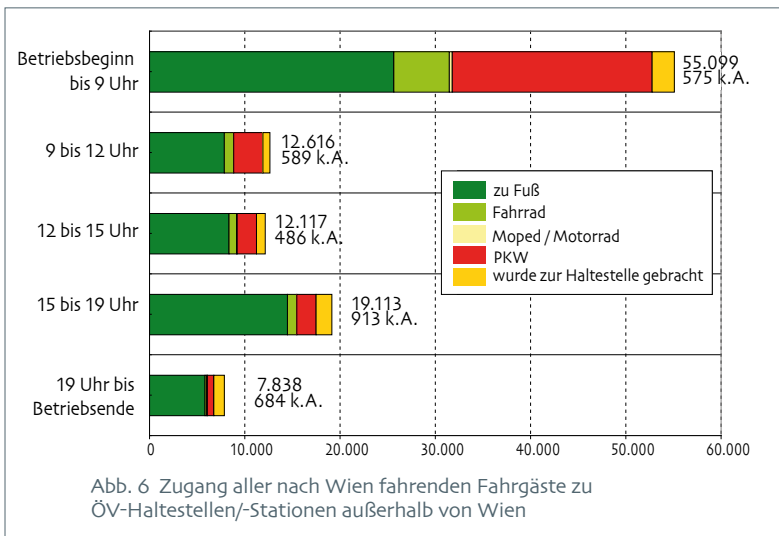
- Korridorgruppe (KG) 1: Korridore **mit** Autobahn und **mit** Schnellbahn (Mödling, Bruck/Leitha, St.Pölten, Stöckerau)
- Korridorgruppe (KG) 2: Korridore **ohne** Autobahn, aber **mit** Schnellbahn (Mistelbach², Gänserndorf, Klosterneuburg)
- Korridorgruppe (KG) 3: Korridore **ohne** Autobahn und **ohne** Schnellbahn (Marchegg, Breitenfurt)



Deutlich weisen die Korridore „mit Autobahn“ wesentlich höhere MIV-Anteile auf als jene Korridore „ohne Autobahn, aber mit Schnellbahn“. Offensichtlich üben derartige hochrangige Infrastrukturen einen deutlichen Einfluss auf den Modal Split aus. Zum Beispiel unterscheiden sich die jeweils gewichteten Durchschnitte der MIV-Anteile der beiden ersten Gruppen (KG 1, KG 2) mit 18 Prozentpunkten deutlich voneinander (beim MIV: 71% [KG 1] minus 53% [KG 2] ergeben 18 Prozentpunkte Unterschied). Entsprechend ergibt sich beim ÖV eine Differenz von –18 Prozentpunkten.

Fußnote
2 Für den Korridor Mistelbach ist zu beachten, dass die MIV-Kordonenerhebung im Jahr 2008 und damit noch vor Eröffnung der A 5 – Nordautobahn und des Nordabschnittes der S 1 – Wiener Außenring Schnellstraße durchgeführt wurde.

Analysen bezüglich Zugang zu ÖV-Haltestellen und Umsteigeverhalten im ÖV

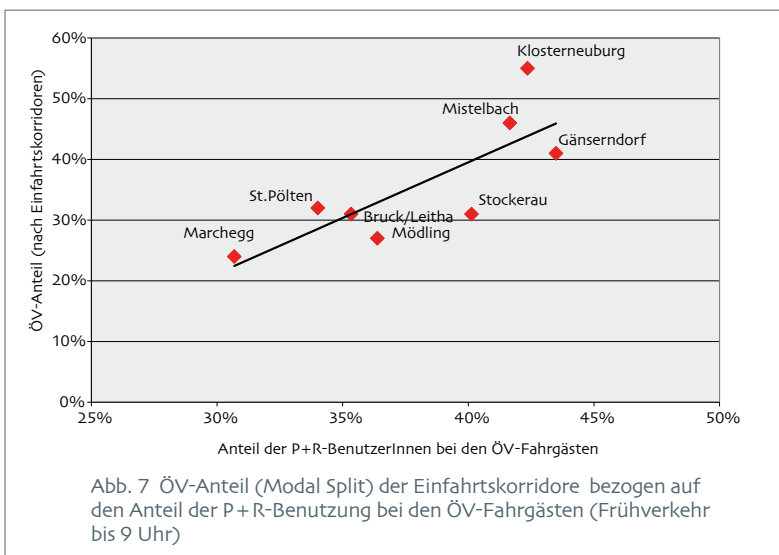


Für den ÖV sind die Erreichbarkeit der Haltestellen (Zugänglichkeit) und die Umsteigenotwendigkeit zwischen einzelnen öffentlichen Verkehrsmitteln wichtige Qualitätskriterien. Für Wien als Zielort dieser erhobenen Fahrten ist eine gute ÖV-Qualität auch außerhalb der Stadtgrenze für ein funktionierendes und umweltgerechtes Gesamtverkehrssystem natürlich sehr wichtig.

Abbildung 6 verdeutlicht, dass in allen Tageszeitsegmenten die meisten Fahrgäste noch immer zu Fuß zur Haltestelle kommen.

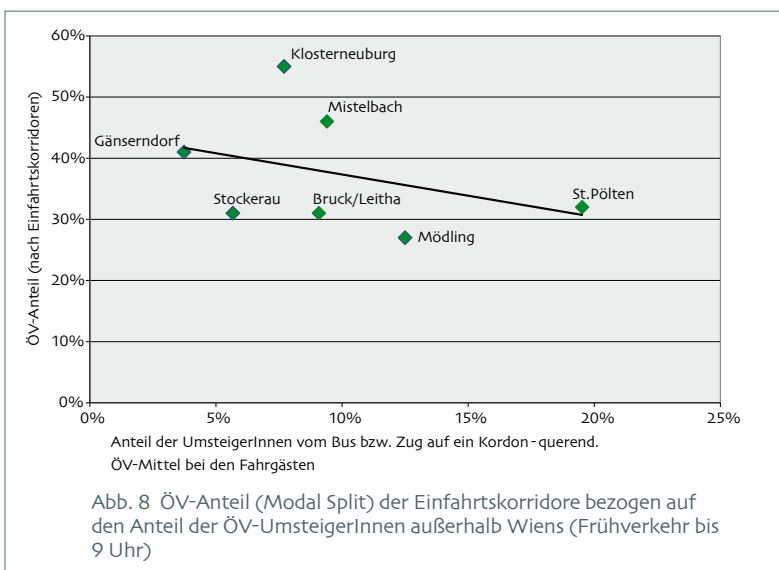
Park and Ride (P+R) außerhalb Wiens:

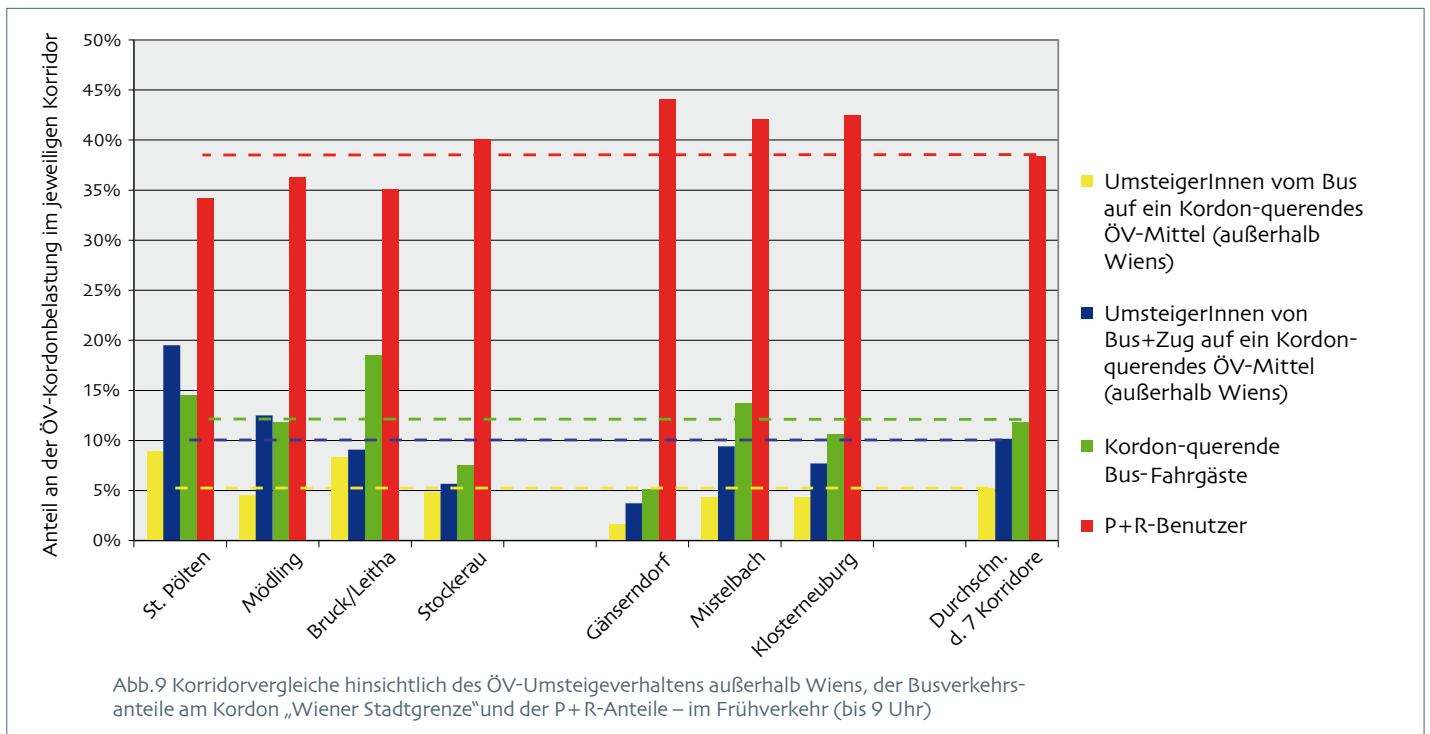
Abbildung 7 zeigt, dass die Korridore Mistelbach, Gänserndorf und Klosterneuburg sowohl einen hohen Anteil an P+R-BenutzerInnen bei den ÖV-Fahrgästen als auch einen hohen ÖV-Anteil beim Modal Split aufweisen. Umgekehrt erzielen jene Korridore mit geringeren P+R-Anteilen sichtbar niedrigere ÖV-Anteile beim Modal Split der Stadtgrenzen-überquerenden Verkehre. Es ist anzunehmen, dass hauptsächlich jene Verkehrsteilnehmer P+R in Anspruch nehmen, die auf ihrem Reiseweg damit eine attraktive ÖV-Verbindung zu ihrem Zielort in Wien nutzen können. Eine positive Wirkung des außerhalb Wiens eingerichteten P+R-Systems auf den Modal Split zugunsten des ÖVs ist daraus ableitbar.



ÖV-UmsteigerInnen außerhalb Wiens:

Im Rahmen der ÖV-Kordonenerhebung (Befragung der Fahrgäste) wurde das Thema „Umsteigen zwischen den ÖV-Mitteln“ speziell untersucht. Insgesamt steigen nur rund 13.800 Personen von insgesamt rund 110.000 Fahrgästen (rd. 13%) außerhalb Wiens von einem ÖV-Mittel auf ein anderes um, bevor sie die Wiener Stadtgrenze queren. Dies zeigt, dass das Umsteigen außerhalb Wiens im weit geringeren Ausmaß stattfindet und wie die folgende Abbildung 8 vermuten lässt, auch einen sichtbar negativen Einfluss auf die ÖV-Anteile im Modal Split ausübt. Hingegen steigen immerhin 77% der stadteinwärts fahrenden Fahrgäste innerhalb von Wien um.





Die Abbildung 9 ermöglicht einen quantitativen Korridorvergleich des Benutzerverhaltens der in der Früh stadteinwärts fahrenden ÖV-Fahrgäste. Dabei werden nur jene 7 Korridore dargestellt, die auch von einem attraktiven Schnellbahnast bedient werden. Die deutlich unterschiedlich hohen Säulen des Diagramms zeigen die jeweiligen Anteile von ÖV-Umsteigern (von Bus und Zug) sowie von P+R-Nutzern

an den gesamten ÖV-Fahrgästen, die in jeweils einem der 7 Korridore die Stadtgrenze queren. Die Säulen geben damit einen Überblick über die Zubringersysteme zu den Schnellbahn- und Hauptbahnlinien und sollen zu detaillierteren Korridorbezogenen Netzanalysen anregen. Ergänzend zeigen die grünen Säulen noch die vergleichbaren Anteile von Fahrgästen, die mit einem (Regional-)Bus parallel zur

Bahn die Stadtgrenze queren.

Die Abbildung zeigt, dass jeder dieser 7 ÖV-Korridore von unterschiedlicher Bedienungsstruktur und differenziertem Fahrgastverhalten geprägt ist und dass für Verbesserungsmaßnahmen zum Teil auch Korridor-spezifische Lösungen entwickelt werden müssen.

Schlussfolgerungen für Konzepte und Strategien im Nah- und Regionalverkehr:

- Die Hauptlast im öffentlichen Regionalverkehr nach Wien wird von der Eisenbahn getragen. Wie auch aus der Abbildung 5 ersichtlich ist, spielen vor allem die Schnellbahnäste eine bedeutende Rolle zur positiven Veränderung des Modal Splits und sollen daher mit einer optimalen und für den Benutzer attraktiven Zugsfrequenz bedient werden.
- Abbildung 6 unterstreicht deutlich, dass die Nähe der Wohnung zur ÖV-Haltestelle einen sehr wesentlichen Faktor für die ÖV-Benützung darstellt und daher eine ÖV-orientierte Siedlungsstruktur ein wichtiges raumordnerisches Ziel ist.
- Um den öffentlichen Verkehr in seiner Gesamtheit zu verbessern, wird es neben einem weiteren Ausbau von „Park and Ride“ im Umland besonders wichtig sein, auch für die ÖV-Bedienung in der Fläche und deren attraktivere Verknüpfung und Vertaktung mit den Hauptlinien des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, nämlich den Schnellbahnen, wirksame Strategien zu finden. Dabei sind auch wichtige Zubringerlinien und Netzknoten zu stärken und ebenso flexible Formen der ÖV-Flächenbedienung umzusetzen.

Post.at Bar freigemacht/Postage Paid
1000 Wien Österreich/Austria

Impressum Medieninhaber und Herausgeber:

MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung

1082, Rathausstraße 14–16

www.stadtentwicklung.wien.at

Für den Inhalt verantwortlich:

Alfred Dorner

Lektorat: Ernst Böck

Grafik: KreativAgentur un!art www.unart.com

Druck: MA 21A, Referat Reprografie

© MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung Dez 2011