

# Straßenverkehrszählung 2015

## Auf Gemeindestraßen (Hauptstraßen A + B) in Wien

Ing. Paul Holzapfel



Seit inzwischen 60 Jahren werden in Österreich auf dem Bundesstraßennetz Straßenverkehrszählungen durchgeführt, bei welchen in einem räumlichen Zählstellennetz kurzzeitliche Stichproben gezogen werden. Die Ergebnisse der Zählung sind notwendig, um die Verkehrsentwicklung im Straßennetz fortzuschreiben und analysieren zu können, und dienen auch als wichtige Grundlage für Verkehrskonzepte und -projekte.

Das Zählstellennetz des Jahres 2015 im Wiener Stadtgebiet setzt sich aus temporären Kurzzeitzählungen (Plattenzählungen) über jeweils 24 Stunden an unterschiedlichen Erhebungs-

tagen innerhalb einer Referenzwoche, den automatischen Dauerzählstellen der MA 46 sowie aus händischen Zählungen zusammen. Die Anzahl der Zählstellen blieb dabei in etwa gleich wie 2010. Die nachstehende Tabelle zeigt die Anzahl der Zählstellen sowie einen Vergleich mit dem Jahr 2010 im Überblick.

Anzahl der Zählstellen			
Jahr		2010	2015
Dauerzählstellen	HA	11	24
	HB	26	37
Zählstellen zeitbegrenzt	HA	98	94
	HB	61	59
Summe		196	214

## Jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr JDTV (Mo-So), JDTVw (Mo-Fr)

Im Hinblick auf die Interpretation der Ergebnisse ist darauf hinzuweisen, dass sich in der Verkehrsentwicklung zwischen der letzten großen Zählung 2010 und jener 2015 teilweise deutliche Veränderungen in puncto Verkehrsstärken an unterschiedlichen Querschnitten zeigen. Diese Entwicklung spiegelt sich auch deutlich

bei Betrachtung der aktuellen Modal-Split-Daten (Erhöhung des ÖV-Anteils, Verringerung des MIV-Anteils) wider. Mittels der durchgeführten Verkehrszählungen wurden die Verkehrsstärken auf den Gemeindehauptstraßen HB und HA erfasst. Dadurch kann der im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen bedeutendste Teil des gesamten Wiener Straßennetzes abgebildet werden.

## Entwicklung Verkehrsaufkommen

Die Errechnung der mittleren gewichteten Verkehrsentwicklung für das gesamte Zählstellennetz (alle Gemeindestraßen) zeigt eine Verkehrsabnahme zwischen den Jahren 2010 und 2015 von ca. -6,3%. Werden dabei nur die Gemeindehauptstraßen A betrachtet, ergibt sich eine Abnahme von ca. -8,5%; bei den Gemeindehauptstraßen B zeigt sich eine geringere Abnahme in der Höhe von ca. -4,9%.

Betrachtet man die Entwicklung des Verkehrsaufkommens von 2015 auf 2016 zeigt sich eine geringe Zunahme (+2,2 %) auf den Gemeindestraßen in Wien (JDTV, Mo-So, Kz/24 h, Quelle: Automatische Dauerzählstellen, MA 46). Die nachstehende Tabelle zeigt die Verkehrsentwicklung des jährlich durchschnittlichen Tagesverkehrs JDTV (Mo-So, Kfz/24 h) von 2000 bis 2015 im Überblick.

Kategorie	Veränderung		
	2000-2005	2005-2010	2010-2015
Gemeindestraßen B	5,1%	-6,6%	-4,9%
Gemeindestraßen A	0,9%	-2,9%	-8,5%
Alle Gemeindestraßen	3,7%	-5,5%	-6,3%

## Editorial

Fundierte und nachhaltige Stadtplanung kann nur mit verlässlich korrektem Datenmaterial erfolgen. Daher ist es auch ein besonderes Anliegen der MA 18, wichtige stadtspezifische Eckdaten regelmäßig und flächendeckend zu erheben. Auf dieser verlässlichen Grundlage können dann später kleinräumige Planungen und Berechnungen, unterstützt durch Stichproben, durchgeführt werden, ohne deren Aussagefähigkeit einzuschränken. Im Folgenden wird über die Ergebnisse, die Methodik, die Vorgehensweise und über die Schlussfolgerungen der regelmäßig stattfindenden Straßenverkehrserhebung berichtet.

Ihr  
DI Andreas Trisko,  
Abteilungsleiter

Abb. 1: Durchschnittliche Verkehrsentwicklung im Zählstellennetz (JDTV, Mo-So, Kfz/24 h)

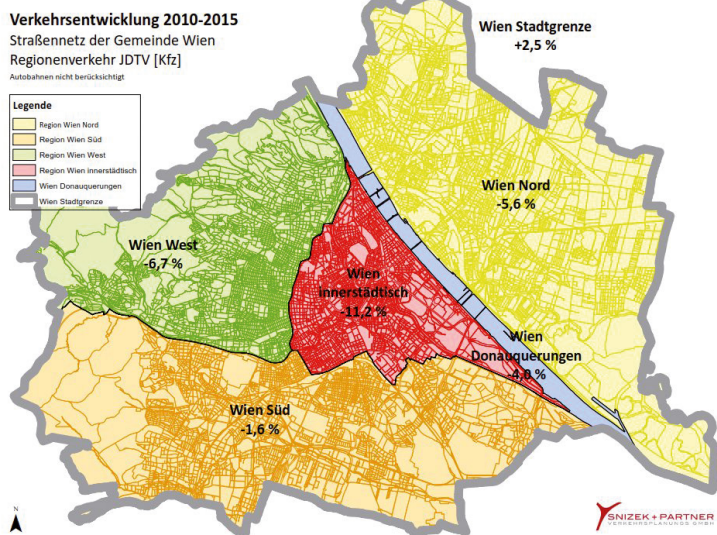
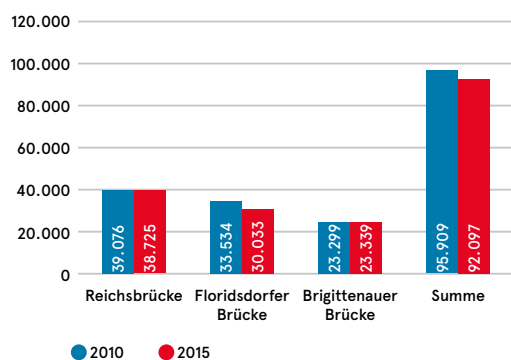


Abb. 2: Durchschnittliche Verkehrs-entwicklung im Wiener Zählstellennetz 2010, 2015 nach Regionen (JDTV, Mo-So, Kfz/24 h)

Ein Vergleich der **Verkehrsstärken** der an der **Wiener Stadtgrenze** zu **Niederösterreich** gelegenen **Gemeindehauptstraßen A und B** zeigt in **Summe** eine leichte **Erhöhung** um ca. **+2,5%**. Während bei den **Gemeindestraßen B** an der

Stadtgrenze ein leichter Anstieg von **+0,3%** zu verzeichnen ist, zeigt sich bei den **Gemeindestraßen A** eine **Zunahme** der Verkehrsstärke um **+5%**.



Untergliedert man **Wien** nach **Regionen**, zeigt sich eine differenziertere Entwicklung des **Verkehrsaufkommens** zwischen 2010 und 2015. Im **innerstädtischen Bereich** ist mit **-11,2%** die größte Reduktion im JDTV zu verzeichnen, gefolgt von der **Region West** mit **-6,7%**. Die **Region Nord** weist eine **Reduktion** des Verkehrsaufkommens um **-5,6%** auf, die **Region Süd** **-1,6%**.

Beim **donauquerenden Kfz-Verkehr** (Floridsdorfer Brücke, Brigittener Brücke, Reichsbrücke) zeigt sich eine **Reduktion** innerhalb der letzten 5 Jahre um **-4,0%**.

Abb. 3: Donauquer. Verkehr JDTV (Mo-So), Kfz/24 h

Auch bei der Entwicklung des **Güterverkehrs** (Lieferwagen + Lkw mit/ohne Anhänger + Sattelschlepper) bzw. des **Schwerverkehrs** (Güterverkehr – Lieferwagen + Busse) von **2010 auf 2015** zeigt sich an den **automatischen Zählstellen** bezüglich **JDTVw (Mo-Fr)** eine durchschnittliche **Reduktion** von **-3% (GüV)** bzw. **-6% (SchwV)**. (Quelle: MA 46, Automatische Zählstellen)

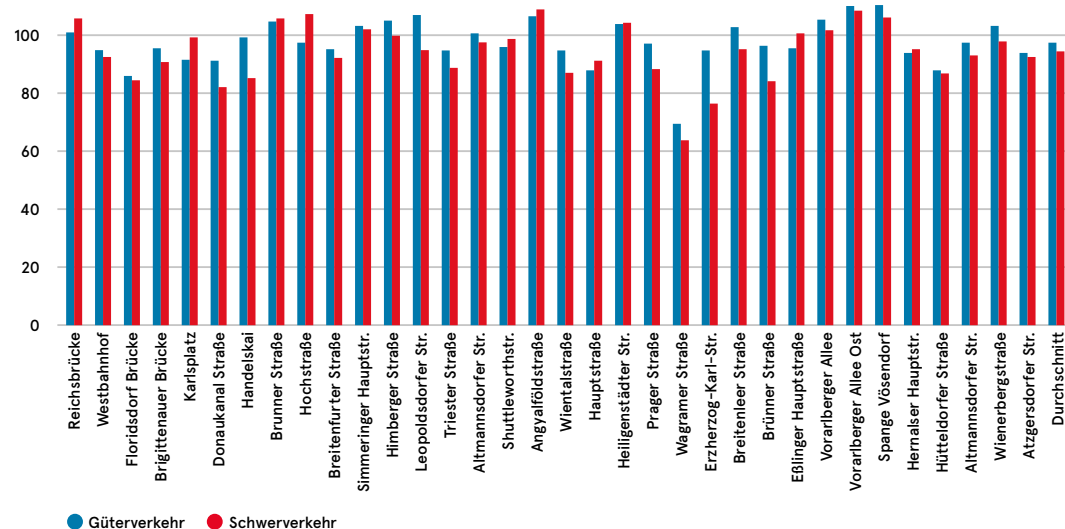


Abb. 4: Prozentuelle Entwicklung Güter/Schwerverkehr (JDTVw) bei den Dauerzählstellen

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (Wien) hängt von vielen Faktoren ab:

- Entwicklung der **Einwohnerzahl**  
(Quelle: MA 23) → Zunahme um +7%

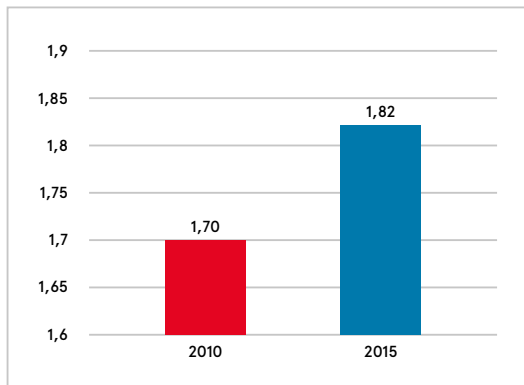


Abb. 5: Einwohner in Wien (in Mio.)

- Entwicklung des **Benzinpreises**,  
Superbenzin 95, gewichteter Durchschnitt  
(Quelle: ÖAMTC) → Abnahme um -1,9%

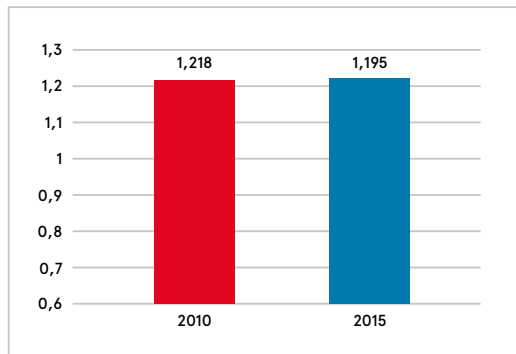


Abb. 8: Entwicklung Benzinpreis (in €)

- Entwicklung der **Pkw- bzw. Kfz-Zahlen**  
(Quelle: Statistik Austria) → Zunahme um +2,5% (Pkw) bzw. +3,2% (Kfz)

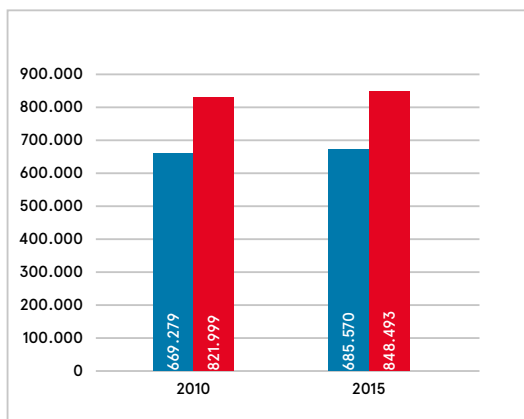


Abb. 6: Pkw/Kfz in Wien

- Entwicklung der **ÖV-Fahrgastzahlen**  
(Quelle: Wiener Linien) → Zunahme +12,4%

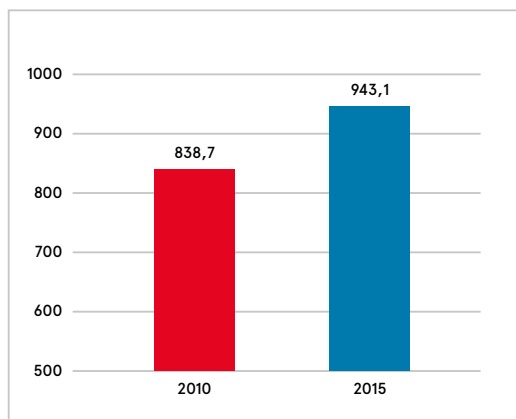


Abb. 9: ÖV-Fahrgastzahlen in Wien (in Mio./Jahr)

- Entwicklung der **Pkw-Motorisierung**  
(Quelle: MA 23) → Abnahme -4,3%

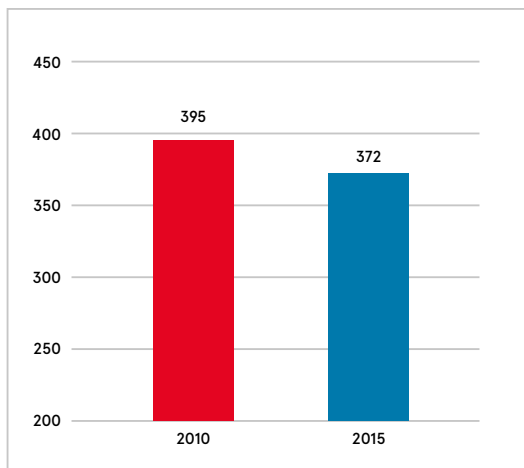


Abb. 7: Motorisierung in Wien (pro 1.000 Einwohner)

- Entwicklung der **Verkehrsmittelwahl (Modal split)** werktags:  
(Quelle: MA 23) → Abnahme Zufußgehen -1%, Zunahme Rad +2%, Zunahme ÖV +3%, Abnahme Pkw inkl. Mitfahrer -4%

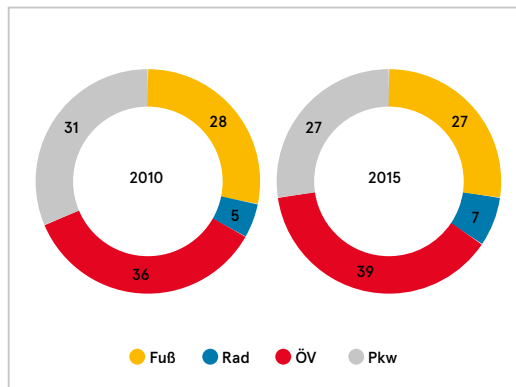


Abb. 10: Verkehrsmittelwahl in Wien (werktags, in %)

Obwohl in Wien im Vergleich von 2010 zu 2015 die **Einwohnerzahl** sowie die **Zahl der Pkw/Kfz zugenommen hat**, hat sich der prozentuelle Anteil in puncto **Verkehrsmittelwahl** beim Pkw **zugunsten des öffentlichen Verkehrs** in den letzten Jahren verlagert. Dieser Umstand lässt sich dadurch erklären,

dass in den letzten Jahren auch ein starker **Anstieg bei den ÖV-Fahrgästen** (infolge der Verbilligung der Jahreskarte) bei den Wiener Linien zu verzeichnen war. Eine weitere Ursache ist auch die 2012 erfolgte Einführung der **flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung** in den Bezirken 12, 14 bis 17.

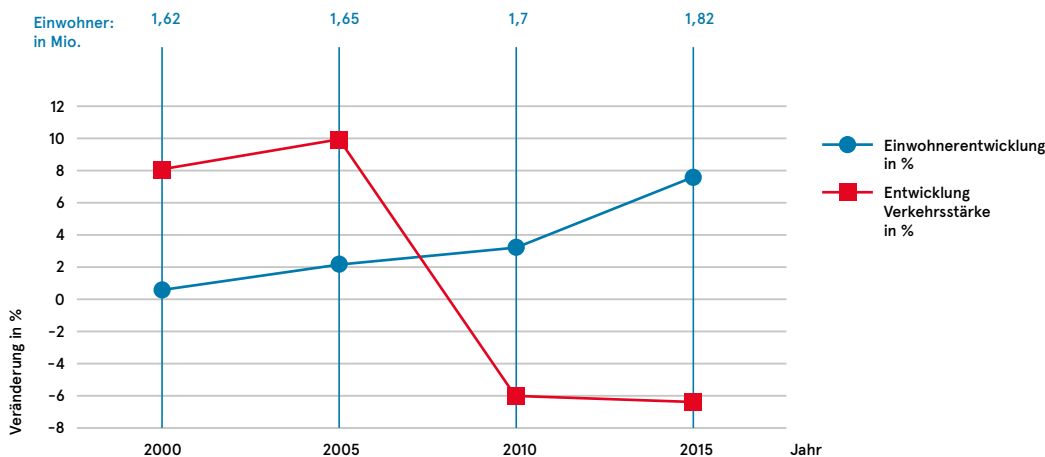


Abb. 11: Entwicklung der Verkehrsstärke versus Bevölkerungsentwicklung (Quelle: MA 18, Statistik Austria)

## Methodische Vorgehensweise

In Wien wurde innerhalb des **Gemeindegebietes** im Jahr 2015 der Verkehr auf Hauptstraßen A + B an insgesamt **214 Querschnitten** erhoben. Wie schon 2010 kamen bei der Straßenverkehrszählung **2015** automatische **Zählgeräte** mittels **Platten** zum Einsatz. Dadurch war es möglich, über einen ganzen Tag (24 Stunden) zu zählen. Bei diesem Verfahren wird das Messgerät (Platte) mittig am jeweiligen Fahrstreifen positioniert und mittels Schutzmatte auf der Fahrbahn fixiert.

Nach dem Zählvorgang wurden die gesammelten Verkehrsdaten auf einen Rechner übertragen und zur Auswertung vorbereitet. Da bei dieser Zählung nicht zwischen Pkw und Lieferwagen unterschieden werden konnte, wurden deshalb zur Abschätzung des Lieferwagenanteils auf einigen Querschnitten zusätzlich **händische Stichprobenzählungen** durchgeführt. Zur Auswertung der Ergebnisse wurde ein eigenes Hochrechnungsverfahren entwickelt und angewendet.



Abb. 12: Montage der Plattenmessgeräte (Foto: Global Traffic Service GmbH)

## Verwendung der Daten

Wie bereits zum Anfang schon erwähnt, dienen die **Ergebnisse** der Zählung einerseits, um die Verkehrsentwicklung im Straßennetz fortzuschreiben und analysieren zu können, sind aber auch eine wichtige Grundlage für **Verkehrskonzepte und -projekte**. Darüber hinaus werden die Zähldaten auch im **Verkehrsmodell Wien der MA 18** zum Vergleich mit dem im Modell berechneten Pkw-Streckenbelastungen auf dem Hauptstraßennetz verwendet. Sämtliche ausgewerteten Zähldaten der Straßenverkehrszählung 2015 sind auf der Webseite der Stadtentwicklung kostenlos abrufbar.



Abb. 13: Verkehrsstärken im Hauptstraßennetz, Vergleich Rechenwert (Verkehrsmodell) zu Zählwert, JDTVw (Pkw/24 h), Jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr werktags (Mo-Fr), Quelle: MA 18, Verkehrsmodell Wien

Impressum  
Medieninhaber und Herausgeber:  
MA 18 – Stadtentwicklung  
und Stadtplanung  
1082 Wien, Rathausstraße 14-16  
www.stadtentwicklung.wien.at  
Für den Inhalt verantwortlich:  
Ing. Paul Holzapfel  
Lektorat: Ernst Böck  
Grafik: Beton

© MA 18 – Stadtentwicklung  
und Stadtplanung, Dezember 2017