

# TEILAKTUALISIERUNG DER KORDONERHEBUNG WIEN

für die Korridore St. Pölten bis Gänserndorf  
im Jahr 2014

Ergebnisse aus dem Endbericht

○ Wien

○ Niederösterreich

○ Burgenland

**Auftraggeber:** AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten  
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

MAGISTRAT DER STADT WIEN  
MA 18 - Stadtentwicklung u Stadtplanung  
1010 Wien, Rathausstraße 14-16

**Auftragnehmer:** Technisches Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft, DI Rittler Christian  
Heinrich-Collin-Straße 60/5, 1140 Wien  
Tel.: 01/990 24 33

**Koordination/Bearbeitung:**  
Planungsgemeinschaft OST im Rahmen der PGO-Plattform Regionalverkehr  
Rockhgasse 6/3, A-1010 Wien  
Tel.: 01/533 44 30  
[post.pgo@noel.gv.at](mailto:post.pgo@noel.gv.at)  
[www.planungsgemeinschaft-ost.at](http://www.planungsgemeinschaft-ost.at)

Wien, im Februar 2016

Beteiligte Organisationen:



## INHALTSVERZEICHNIS

1. Aufgabenstellung.....	4
2. Methode .....	6
3. Ergebnisse .....	10
3.1. Fahrgasterhebungen – Schiene 2014 .....	10
3.1.1 Detailergebnisse Westbahnstrecke.....	15
3.1.2 Detailergebnisse Nordwestbahn .....	20
3.1.3 Detailergebnisse Laaer Ostbahn.....	22
3.2. Verkehrszählungen – Motorisierter Individualverkehr 2014.....	25
3.3. Videobasierte Kennzeichenerhebung A22 / A5 - S1 - S2.....	30
3.4. Modal Split- Vergleich 2008-10 / 2014 .....	36
4. Zusammenfassung .....	43
TABELLENVERZEICHNIS .....	47
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	47
QUELLEN .....	48
ANHANG.....	49

# 1. Aufgabenstellung

In den Jahren 2008 bis 2010 wurde mit einer groß angelegten Verkehrserhebung 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. Zur differenzierten Darstellung der Ergebnisse wurden entlang des Gesamtkordons Wiener Stadtgrenze neun Einfahrtskorridore auf Basis der Hauptverkehrsachsen festgelegt und diese anhand der zum Erhebungszeitpunkt bestehenden **Straßen-** bzw. **Schiene**infrastruktur wie folgt abgegrenzt:

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

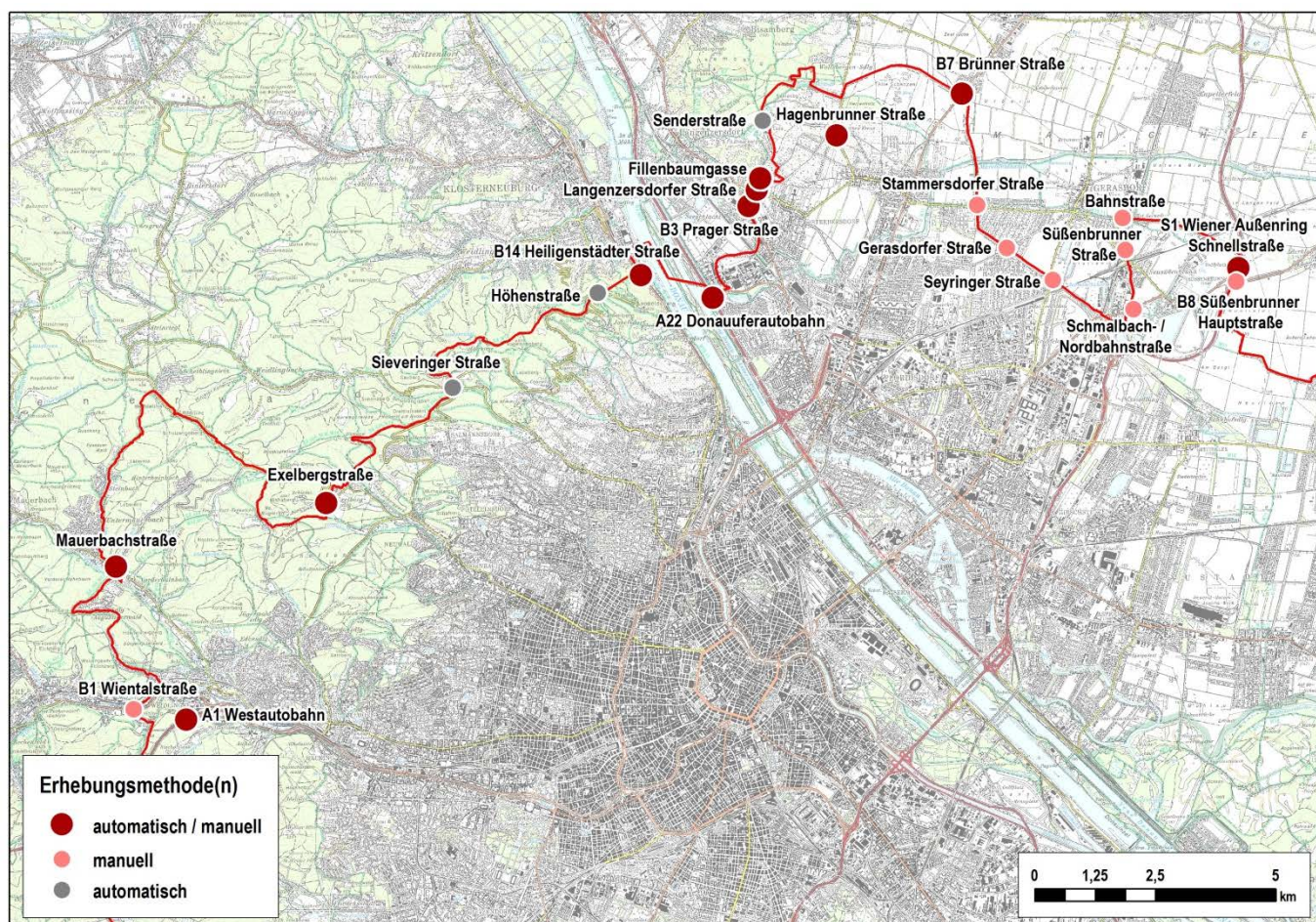
Die seit der Kordonenerhebung Wien 2008-10 erfolgte Inbetriebnahme der neuen Westbahnstrecke über das Tullnerfeld sowie der A5 Nordautobahn gemeinsam mit dem nördlichen Teil der Wiener Außenring Schnellstraße S1 lässt eine deutliche Veränderung des Verkehrsgeschehens beim nach Wien einströmenden Verkehr erwarten. Dies und die zwischenzeitliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien auf die westlichen Bezirke erforderten eine teilweise Aktualisierung im Konkreten für die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf. Es war eine Erhebungsmethode für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu entwickeln, die es erlaubt, aufbauend auf den Ergebnissen der Kordonenerhebung Wien 2008-10, aktuelle quantitative (Verkehrsmenge) und qualitative (Wegmerkmale) Verkehrsdaten zu gewinnen.

Im MIV waren die stadtgrenzenquerenden Personen in Fahrtrichtung stadteinwärts zu ermitteln, wobei projektrelevante Ergebnisdaten der automatischen Straßenverkehrszählungen des Landes NÖ, der Stadt Wien sowie der ASFINAG eingearbeitet wurden. Im ÖV wurde festgelegt, die Verkehrserhebungen auf die Bahnstrecken in den zu aktualisierenden Einfahrtskorridoren zu konzentrieren, wobei für die Westbahn, die Nordwestbahn (S3) und die Laaer Ostbahn (S2) jeweils eine Zählung und Befragung der in Fahrtrichtung Wien fahrenden Fahrgäste sowie auf der Franz-Josef-Bahn eine reine Fahrgastzählung vorzusehen war. Aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen wurde der stadtgrenzenquerende öffentliche Linienbusverkehr nicht neuerlich erhoben. Da dieser im Regelfall lediglich lokale Relevanz hat, waren hier für die korridorweisen Modal Split-Analysen auf die entsprechenden Ergebnisse der Kordonerhebung 2009/10 zu verwenden. Eine Ausnahme bildete der Wieselbus-Schnellverkehr zwischen Wien und St. Pölten, wo aktuelle Fahrgastzahlen aus Erhebungen der Betreibergesellschaft NÖVOG einzuarbeiten waren.

Ergänzend wurde in einem separaten Projekt zur Ermittlung der - für die Berechnung des Modal Split an der Wiener Stadtgrenze im Bereich der nördlichen Einfahrtskorridore - relevanten MIV-Verkehrsströme eine videobasierte Kennzeichenerhebung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung sind ebenfalls in diesem Ergebnisbericht enthalten.

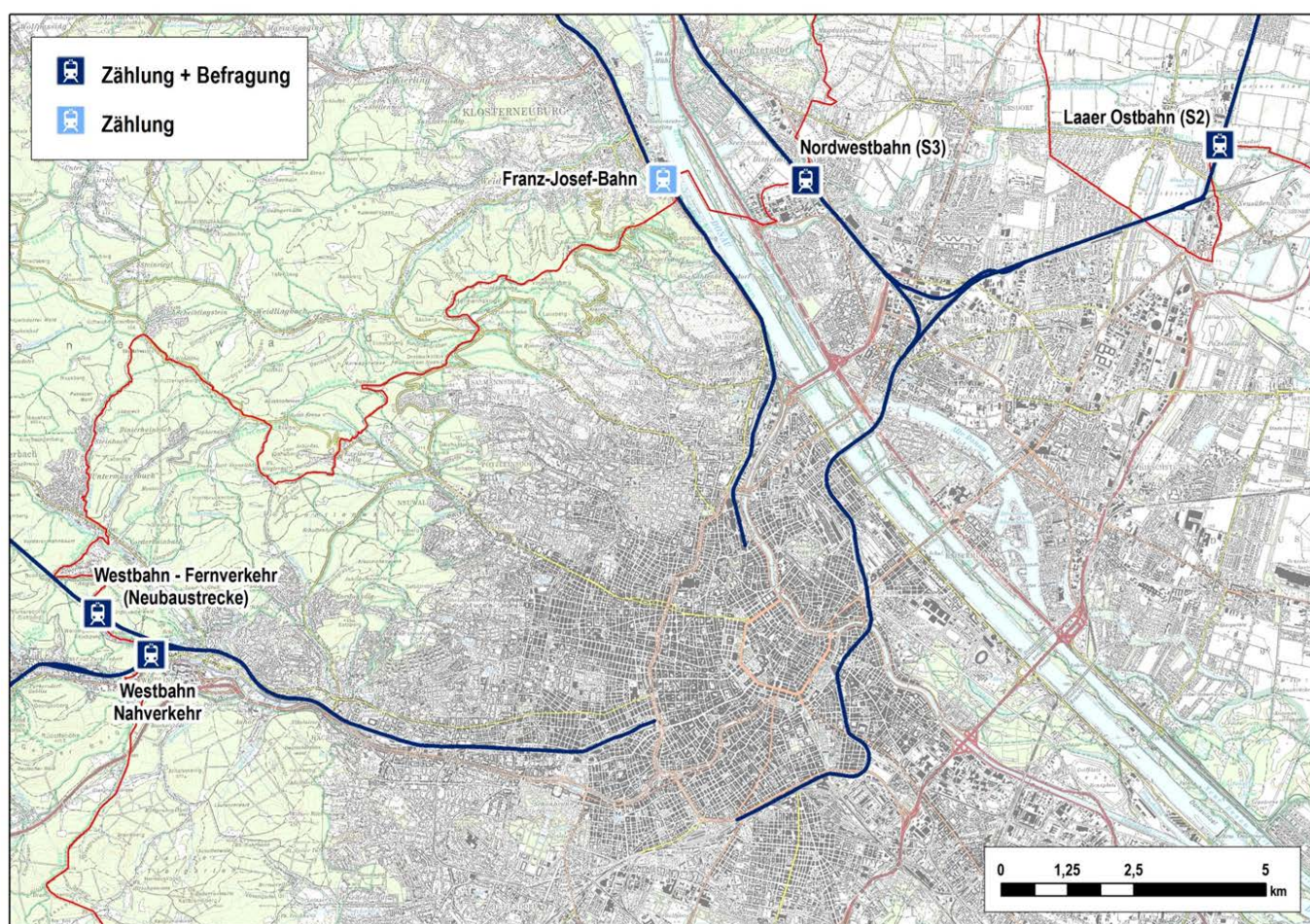
## 2. Methode

Die Verkehrserhebungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) bestanden zum einen Teil aus manuellen Verkehrszählungen, wobei am jeweiligen Erhebungstag in der Zeit von 5 bis 24 Uhr die in Fahrtrichtung stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze querenden Personen in Viertelstundengruppen erfasst wurden. Die entsprechenden Erhebungsquerschnitte sind in der Übersichtskarte auf **Abbildung 1** rot dargestellt. Die Erfassung der stadtgrenzenquerenden Kfz erfolgte im Regelfall mit Hilfe automatischer Dauerzählstellen der ASFINAG, des Landes NÖ sowie der Stadt Wien. An jenen Erhebungsquerschnitten, wo eine automatische Zählung der Kfz nicht möglich war, wurden auch diese manuell erfasst. An einzelnen Straßen mit geringer verkehrlicher Bedeutung wurden lediglich die stadtgrenzenquerenden Kfz mittels Seitenradar gezählt und die entsprechende Personenanzahl mit Hilfe der zugehörigen Besetzungsgrade aus der Kordonerhebung Wien 2008 ermittelt. Diese Erhebungsquerschnitte sind in der **Abbildung 1** grau dargestellt. Details zur Erhebungsmethode und den Erhebungstagen an den einzelnen Erhebungsquerschnitten zeigt **Tabelle 11** im **Kapitel 3.2**.



**Abbildung 1:** Erhebungsquerschnitte – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im öffentlichen Schienenverkehr wurden ebenfalls die in Fahrtrichtung stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze querenden Fahrgäste der Bahnlinien Westbahn, Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn (S3) und Laaer Ostbahn (S2) erhoben. Mit Ausnahme der Franz-Josef-Bahn, wo lediglich eine Fahrgastzählung durchgeführt wurde, wurden die Fahrgäste auf den restlichen Strecken sowohl gezählt, als auch nach ihren Wegmerkmalen befragt. Auf der Westbahnstrecke wurde neben der Inneren Westbahn auch der Fernverkehr über die Westbahn Neubaustrecke (NBS) erhoben. Die nachstehende **Abbildung 2** zeigt auf einer Übersichtskarte die einzelnen Erhebungsstrecken.



**Abbildung 2:** Erhebungsquerschnitte – Schiene

Die Fahrgastzählungen bzw. -befragungen erfolgten nach Zügen differenziert, wobei je nach Haltemuster im Verkehrsmittel bzw. am Bahnsteig erhoben wurde. Befragt wurden die Fahrgäste mit Hilfe von Fragekarten, welche an die Fahrgäste verteilt und von diesen in weiterer Folge ausgefüllt an das Erhebungspersonal retourniert bzw. per Post oder auf elektronischem Weg übermittelt wurden. Im Anhang dieses Berichts finden sich die beiden dabei verwendeten Fragekarten. Zum einen die auf der Inneren Westbahn, der Nordwestbahn (S3) und der Laaer Ostbahn (S2) verwendete Standard-Fragekarte sowie die, aufgrund des zusätzlichen Anbieters WESTbahn, hinsichtlich der Fahrausweise leicht modifizierte Fragekarte für den Fernverkehr auf der Westbahn Neubaustrecke. Aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen wurden im Linienbusverkehr keine aktuellen Erhebungen durchgeführt (siehe **Kapitel 1**).

Die Zählergebnisse für den MIV und den ÖV sowie die ausgefüllten Fragekarten wurden EDV-mäßig in Datensätzen erfasst. Die Befragungsergebnisse wurden sodann, nach Maßgabe der jeweiligen Stichprobe, zugscharf bzw. nach Zeitsegmenten hochgerechnet.

Im Hinblick auf die verkehrliche Wirkung der beiden neuen, hochrangigen Straßenverbindungen

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

wurde für diese Straßen - ergänzend zu den im Frühjahr 2014 durchgeführten Verkehrserhebungen - eine videobasierte Kennzeichenerhebung in einem separaten Projekt im Frühjahr 2015 durchgeführt.

Mit Hilfe von Spezialkameras des Projektpartners Kapsch Traffic Com AG, die an einzelnen Gantries der jeweiligen Autobahn bzw. Schnellstraße angebracht waren, wurden, an einem an einem Mittwoch in einer feiertagsfreien Woche im März 2015, die Kennzeichen sämtlicher, die einzelnen Erhebungsquerschnitte passierenden, Kfz detektiert. Die umseitige **Abbildung 3** zeigt eine Übersichtskarte zur Erhebungssituation der Videokennzeichenerhebung. Die einzelnen Erhebungsquerschnitte sind darin blau, die dort jeweils erfasste Fahrtrichtung rot dargestellt.

Aus einem - unter Wahrung datenschutzrechtlicher Aspekte durchgeführten - Abgleich der an den Einfahr-, Durchfahr- bzw. Ausfahrquerschnitten erfassten Kfz-Kennzeichen wurden die erhebungsrelevanten Verkehrsströme ermittelt. Zusätzlich wurden seitens der ASFINAG entsprechende Daten zum mautpflichtigen Schwerverkehr geliefert, um so den für die Modal Split- Berechnungen relevanten Personenverkehr zu ermitteln. Da die Ergebnisse der Videokennzeichenerhebung einen integrativen Bestandteil der Teilaktualisierung der Kordonerhebung Wien 2014 darstellen, sind sie in einem eigenen Kapitel in diesem Ergebnisbericht enthalten.



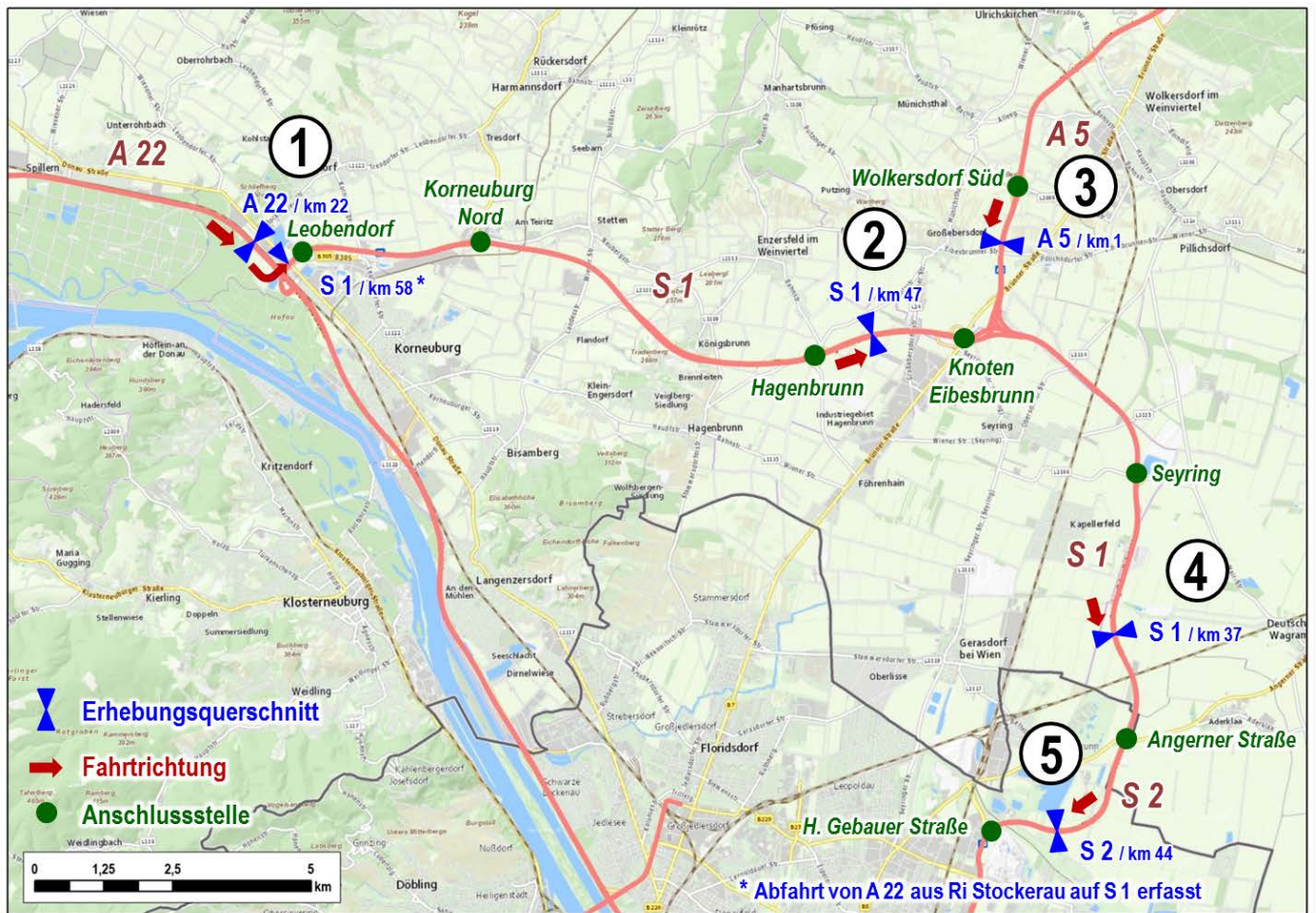


Abbildung 3: Videobasierte Kennzeichenerhebung – Erhebungssituation

## 3. Ergebnisse

### 3.1. Fahrgasterhebungen – Schiene 2014

Die Fahrgasterhebungen im Schienenverkehr fanden zur Gänze im März 2014 statt. Die nachstehende **Tabelle 1** zeigt die jeweiligen Erhebungstage für die einzelnen Bahnstrecken.

Bahnstrecke		Tag	Erhebungsdatum	Erhebung
Westbahn	Neubaustrecke (NBS)	MI	5.3.2014	Fahrgastzählung / -befragung
	Innere Westbahn	MI	12. / 19.3.2014	Fahrgastzählung / -befragung
Franz-Josef-Bahn		DI	4.3.2014	Fahrgastzählung
Nordwestbahn (S3)		DI	11. / 18.3.2014	Fahrgastzählung / -befragung
Laaer Ostbahn (S2)		DO	6. / 13.3.2014	Fahrgastzählung / -befragung

**Tabelle 1:** ÖV- Fahrgasterhebungen – Erhebungstage

Insgesamt wurden im Zuge der Fahrgastbefragungen rd. **18.000 Fragekarten** an die Fahrgäste verteilt. Davon wurden in Summe **4.941 retourniert**, wobei drei Viertel auf dem Postweg, 10 % über den online-Fragebogen bzw. per e-mail und der Rest auf direktem Wege an das Erhebungspersonal vor Ort übermittelt wurden. Daraus ergibt sich eine **Bruttostichprobe** von **27,5 %**. Nach der, im Rahmen der elektronischen Erfassung der Fragekarten vorgenommenen, Plausibilitätsprüfung verblieben **4.797 verwertbare Datensätze**. Bezogen auf die insgesamt in Fahrtrichtung stadteinwärts an der Wiener Stadtgrenze auf der Westbahn, Nordwestbahn (S3) und Laaer Ostbahn (S2) gezählten **36.237 Fahrgäste** ergibt dies eine **Nettostichprobe** von **rund 13 %**. Dieser vergleichsweise hohe Wert erlaubte eine zugscharfe bzw. nach Zeitsegmenten geschichtete Hochrechnung der Befragungsdaten.

Die Ergebnisdarstellungen in diesem Kapitel gliedern sich in einen ersten Teil mit den Ergebnissen der aktuell durchgeführten Fahrgastzählungen und einem Vergleich mit den entsprechenden Zählergebnissen aus der ÖV- Kordonenerhebung Wien 2009/10. Im zweiten Teil werden für die Bahnstrecken Westbahn, Nordwestbahn (S3) und Laaer Ostbahn (S2) Detailergebnisse aus schwerpunktmäßigen Auswertungen der Fahrgastbefragungen in einzelnen Kapiteln behandelt.

Die umseitige Karte auf **Abbildung 4** zeigt für die aktuell erhobenen Bahnstrecken anhand mengenproportionaler Pfeildarstellungen einen Vergleich des Fahrgastaufkommens 2014 mit jenem aus 2009/10.

Insgesamt fahren aktuell auf den vier Strecken rd. 46.450 Personen an einem Werktag in Fahrtrichtung stadteinwärts über die Wiener Stadtgrenze. Das entspricht einem Zuwachs von 9.550 Personen (26 %) gegenüber 2009/10.

Vor allem auf der Westbahnstrecke konnte ein massiver Fahrgastzuwachs von nahezu 50 % festgestellt werden. Dies lässt sich im Wesentlichen an zwei Faktoren festmachen. Einmal gab es auf der Westbahn seit der Kordonhebung 2009/10 massive Angebotsverbesserungen durch die Inbetriebnahme der Westbahn Neubaustrecke (NBS). Damit ergab sich auf pendler-affinen Relationen praktisch eine Halbierung der Fahrzeit. Zusätzlich gibt es auf dieser Strecke mit der WESTbahn einen weiteren Anbieter im Fernverkehrssegment mit für die Fahrgäste entsprechend lukrativen Tarifangeboten. Darüber hinaus wurde in Wien die Parkraumbewirtschaftung auf die westlichen Stadtbezirke ausgeweitet und diese „Push“- Maßnahme brachte ein zusätzliches Momentum in Richtung Öffentlicher Verkehr.

Auch auf der Franz-Josef-Bahn und ins besondere auf der Nordwestbahn (S3) ergab sich mit 13 % bzw. 19 % eine signifikante Zunahme der Fahrgastanzahl. Diese Zuwächse konnten jeweils ohne Ausweitungen im Zugsangebot lukriert werden. Im speziellen Fall der Franz-Josef-Bahn gab es trotz der hier mit dem Regionalbahnhof Tullnerfeld auf der Westbahn NBS neu geschaffenen ÖV-Alternative keinen Fahrgastrückgang. 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 mitsichbrachte.

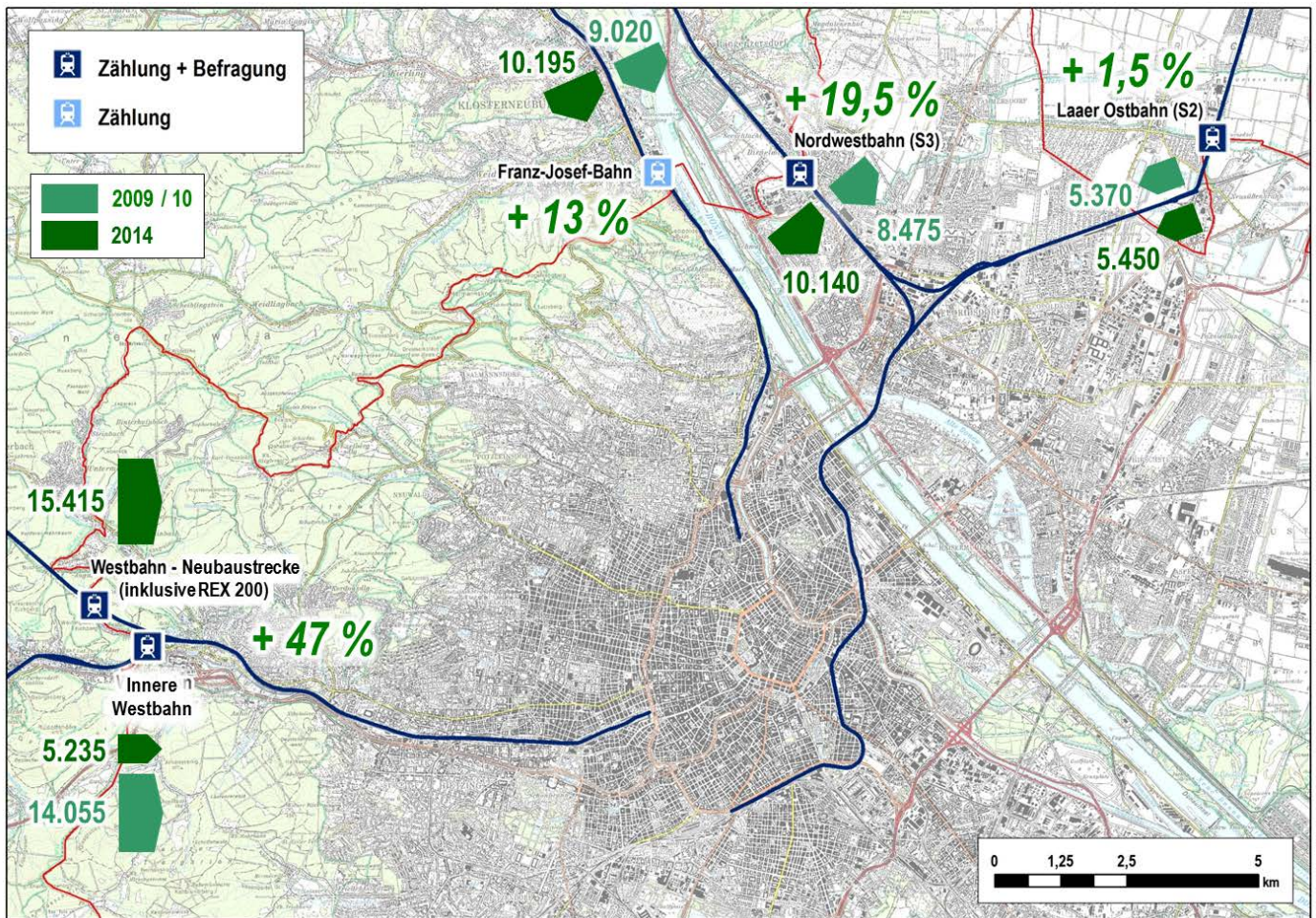


Abbildung 4: Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 an der Wiener Stadtgrenze [Pers / 24h]

Tabelle 2 und Tabelle 3 sowie das Diagramm auf **Abbildung 5** auf den folgenden Seiten zeigen eine Auswertung der streckenweisen Fahrgastzählungen nach Zeitsegmenten. In den Tabellen wurde das Fahrgastaufkommen sowie das jeweils zugehörige Zugangebot 2014 jenem aus 2009/10 gegenübergestellt sowie die prozentuelle Änderung ausgewiesen und dabei, ausgehend vom Zugtyp, nach Fern- und Regionalverkehr differenziert. **Fernverkehr** bezeichnet dabei die Zugtypen railjet, ICE, EN, EC und WESTbahn - **Regionalverkehr** die Zugtypen REX 200, REX, R und S-Bahn.

Es zeigt sich, dass auf der Westbahnstrecke im Fernverkehrssegment, nicht zuletzt durch den neuen Anbieter WESTbahn, insgesamt mehr Züge angeboten werden. Die entsprechenden Fahrgastzunahmen in den Fernverkehrszügen spiegeln dies wieder. Der signifikante Fahrgastrückgang im pendler-affinen Zeitsegment (Betriebsbeginn bis 9 Uhr) auf der Inneren Westbahn erklärt sich einerseits damit, dass REX 200- Züge über die Westbahn Neubaustrecke geführt werden. Ein zusätzlicher Grund besteht in der vermehrten Nutzung der Fernverkehrszüge durch PendlerInnen. Über den gesamten Tag betrachtet ergeben sich die stärksten Zuwachsraten im Zeitsegment 9 bis 12 Uhr. Dies zeigt, dass die neue Angebotssituation auf der Westbahnstrecke auch abseits des reinen Pendlersegments eine lukrative Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Bahnlinie	Zeitsegment	Unternehmen	Kordonenerhebung 2009 / 10					Kordonenerhebung 2014				Fahrgastanzahl
			Zugsangebot Fernverkehr	Zugsangebot Regionalverkehr	Fahrgastanzahl Fernverkehr	Fahrgastanzahl Regionalverkehr	Σ	Zugsangebot	Fahrgastanzahl Fernverkehr	Fahrgastanzahl Regionalverkehr	Σ	Änderung in %
Innere Westbahn	Betriebsbeginn - 9 Uhr	OBB	9	25	1.725	3.445	5.170	29	-	2.855	2.855	-
	9 - 12 Uhr	OBB	4	13	865	740	1.605	12	-	605	605	-
	12 - 15 Uhr	OBB	7	12	1.345	600	1.945	11	-	730	730	-
	15 - 19 Uhr	OBB	10	22	2.320	835	3.155	22	-	810	810	-
	19 Uhr - Betriebsende	OBB	13	11	1.955	225	2.180	12	-	235	235	-
Westbahn Neubaustrecke (NBS)	Betriebsbeginn - 9 Uhr	OBB / WESTbahn						12	3.425	1.575	5.000	-
	9 - 12 Uhr	OBB / WESTbahn						9	2.435	0	2.435	-
	12 - 15 Uhr	OBB / WESTbahn						10	2.380	0	2.380	-
	15 - 19 Uhr	OBB / WESTbahn						14	3.415	0	3.415	-
	19 Uhr - Betriebsende	OBB / WESTbahn						16	2.185	0	2.185	-
Westbahn gesamt	Betriebsbeginn - 9 Uhr	OBB / WESTbahn	34		1.725	3.445	5.170	41	3.425	4.430	7.855	51,9%
	9 - 12 Uhr	OBB / WESTbahn	17		865	740	1.605	21	2.435	605	3.040	89,4%
	12 - 15 Uhr	OBB / WESTbahn	19		1.345	600	1.945	21	2.380	730	3.110	59,9%
	15 - 19 Uhr	OBB / WESTbahn	32		2.320	835	3.155	36	3.415	810	4.225	33,9%
	19 Uhr - Betriebsende	OBB / WESTbahn	24		1.955	225	2.180	28	2.185	235	2.420	11,0%
	Σ	OBB / WESTbahn	126		8.210	5.845	14.055	147	13.840	6.810	20.650	46,9%

Tabelle 2: Vergleich Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 nach Bahnlinien und Zeitsegmenten [Pers / 24h]

Für die restlichen Bahnstrecken hat sich das Zugsangebot als auch die Fahrzeiten im Wesentlichen nicht groß verändert. Unter diesem Gesichtspunkt sind vor allem die Fahrgastzunahmen auf der Franz-Josef-Bahn und der Nordwestbahn (S3) zu beurteilen. Die stärksten Zuwachsraten ergeben sich bei der Franz-Josef-Bahn in den Zeitsegmenten *19 Uhr bis Betriebsende* sowie *15 bis 19 Uhr* und bei der Nordwestbahn (S3) in den Zeitsegmenten *19 Uhr bis Betriebsende* bzw. *9 bis 12 Uhr*. Im pendler-affinen Frühsegment weist die Nordwestbahn (S3) mit nahezu 20 % gegenüber rd. 9 % auf der Franz-Josef-Bahn den höheren prozentuellen und absoluten Zuwachs an Fahrgästen auf.

Auf der Laaer Ostbahn (S2) ist die Anzahl der Fahrgäste mit einer leichten Zunahme von 1,5 % praktisch gleich geblieben. Interessant ist dabei, dass ein Fahrgastrückgang im Frühsegment *bis 9 Uhr* von rd. 6 % durch entsprechende Zuwächse über den Tag *zwischen 9 und 15 Uhr* kompensiert wurde.

Bahnlinie	Zeitsegment	Unternehmen	Kordonerhebung 2009 / 10		Kordonerhebung 2014		Fahreranzahl
			Regionalverkehr		Regionalverkehr		
			Zugsangebot	Fahreranzahl	Zugsangebot	Fahreranzahl	Änderung in %
Franz-Josef-Bahn	Betriebsbeginn - 9 Uhr	ÖBB	29	6.030	29	6.595	9,4%
	9 - 12 Uhr	ÖBB	13	1.045	13	1.100	5,3%
	12 - 15 Uhr	ÖBB	14	650	12	770	18,5%
	15 - 19 Uhr	ÖBB	16	1.005	16	1.290	28,4%
	19 Uhr - Betriebsende	ÖBB	16	290	16	440	51,7%
	<b>Σ</b>	ÖBB	<b>88</b>	<b>9.020</b>	<b>86</b>	<b>10.195</b>	<b>13,0%</b>
Laaer Ostbahn (S2)	Betriebsbeginn - 9 Uhr	ÖBB	18	3.670	17	3.460	-5,7%
	9 - 12 Uhr	ÖBB	11	540	10	660	22,2%
	12 - 15 Uhr	ÖBB	12	430	13	605	40,7%
	15 - 19 Uhr	ÖBB	12	545	12	545	0,0%
	19 Uhr - Betriebsende	ÖBB	12	185	13	180	-2,7%
	<b>Σ</b>	ÖBB	<b>65</b>	<b>5.370</b>	<b>65</b>	<b>5.450</b>	<b>1,5%</b>
Nordwestbahn (S3)	Betriebsbeginn - 9 Uhr	ÖBB	20	5.375	20	6.450	20,0%
	9 - 12 Uhr	ÖBB	9	860	9	1.065	23,8%
	12 - 15 Uhr	ÖBB	8	805	8	915	13,7%
	15 - 19 Uhr	ÖBB	12	1.120	14	1.305	16,5%
	19 Uhr - Betriebsende	ÖBB	13	315	14	405	28,6%
	<b>Σ</b>	ÖBB	<b>62</b>	<b>8.475</b>	<b>65</b>	<b>10.140</b>	<b>19,6%</b>

Tabelle 3: Vergleich Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 nach Bahnlinien und Zeitsegmenten [Pers / 24h]

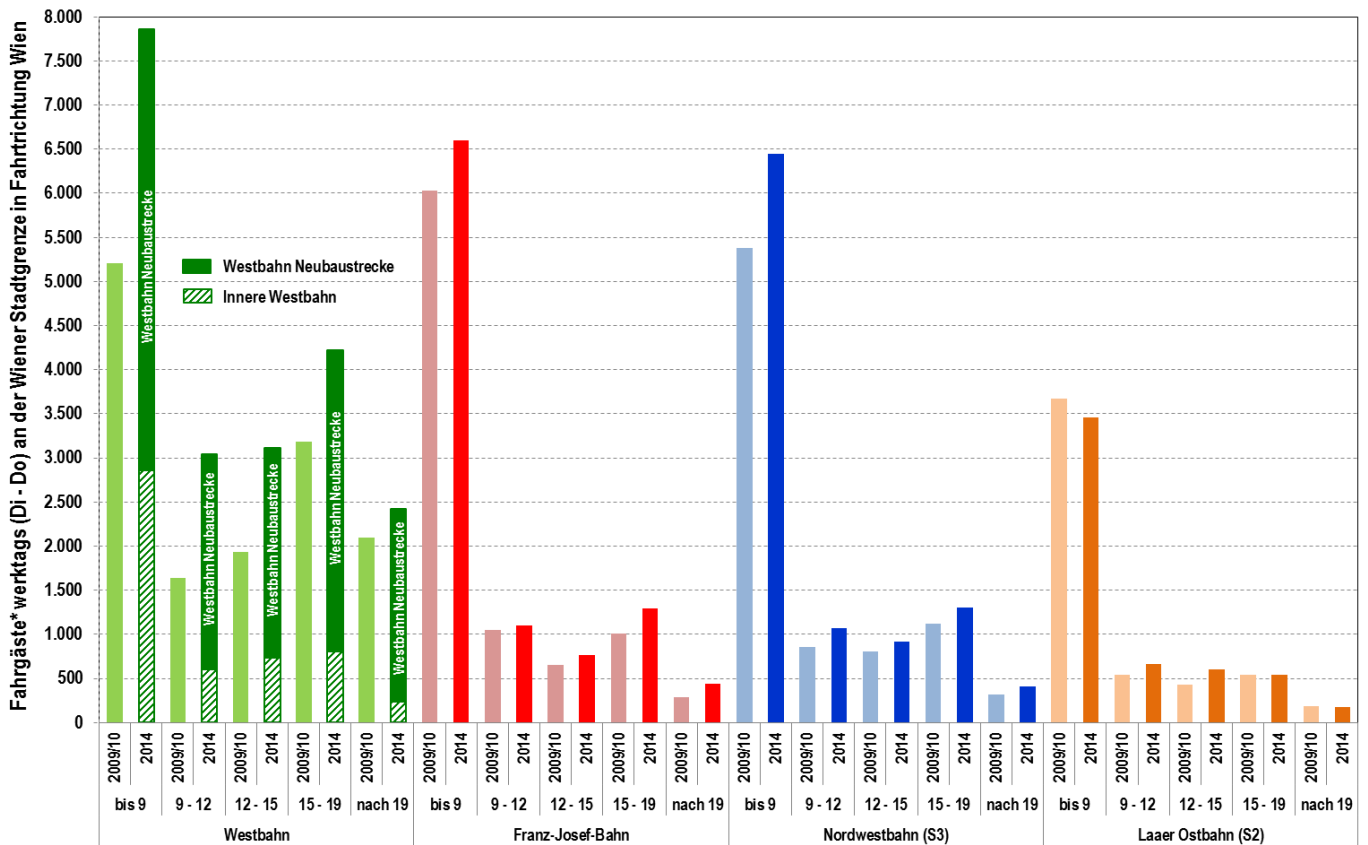


Abbildung 5: Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 nach Bahnlinien und Zeitsegmenten [Pers / 24h]

Der Schwerpunkt bei der Ermittlung der Detailergebnisse aus den Fahrgastbefragungen lag einerseits in den unterschiedlichen Fahrtweiten der Fahrgäste. Zusätzlich wurden die Einstiegshaltestellen nach Zugtypen ausgewertet und Analysen zu den Fahrtzwecken sowie den Weghäufigkeiten erstellt.

### 3.1.1 Detailergebnisse Westbahnstrecke

Im Fall der Westbahnstrecke wurden die Detailanalysen jeweils für die Züge bzw. Fahrgäste der Westbahn Neubaustrecke (NBS) als auch der Inneren Westbahn durchgeführt.

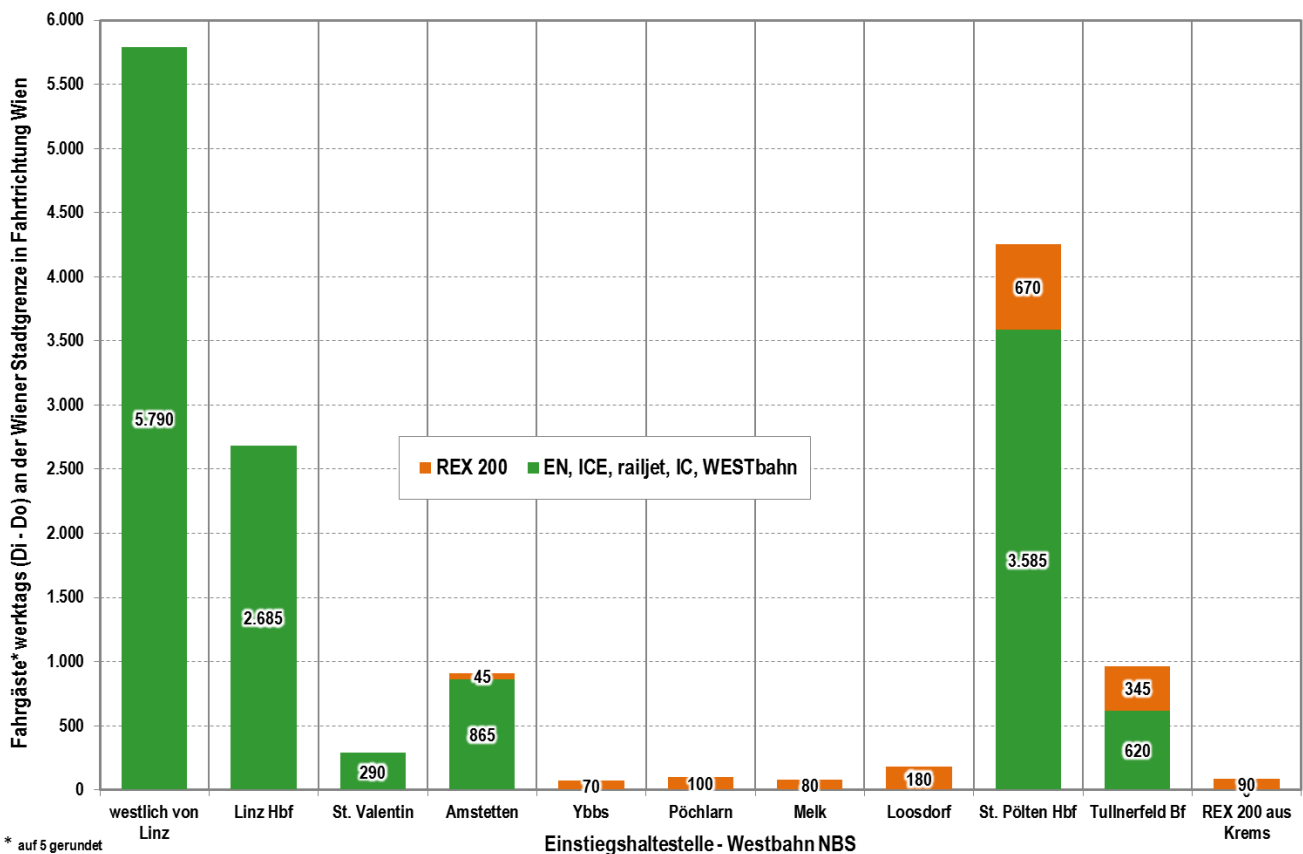
Die nachstehende **Tabelle 5** und das zugehörige Diagramm in **Abbildung 6** zeigen die Einstiegshaltestellen der Fahrgäste entlang der Westbahn Neubaustrecke getrennt nach Fernverkehrs- und Nahverkehrszügen. Auffallend ist hier, neben der hohen Anzahl von EinsteigerInnen am Hauptbahnhof St. Pölten (rd. 28 %), dass ein Drittel der Fahrgäste westlich von Linz einsteigt und demnach die massive Fahrzeitverkürzung auf der Westbahn Neubaustrecke auch entsprechend größere Fahrtweiten mit sich bringt. Hinsichtlich der Fahrgäste in den REX 200 – Zügen ergibt sich ein Anteil von zwei Drittel, die in St. Pölten bzw. am Regionalbahnhof Tullnerfeld einsteigen.

Die entsprechenden Auswertungen für die Innere Westbahn zeigen **Tabelle 6** und **Abbildung 7**. Hier ergibt sich eine eindeutige Situation. Über 90% der Fahrgäste auf der Inneren Westbahn an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien steigen im Nahbereich von Wien ab Neulengbach ein, wobei die meisten mit der S-Bahn, gefolgt von den Regional- und den REX- Zügen fahren.

Einstiegshaltestelle(n)	Fahrgäste* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien		Σ	
	Zugtyp		absolut	in %
	EN, ICE, railjet, IC, WESTbahn	REX 200		
westlich von Linz	5.790		5.790	37,5%
Linz Hbf	2.685		2.685	17,4%
St. Valentin	290		290	1,9%
Amstetten	865	45	910	5,9%
Ybbs		70	70	0,5%
Pöchlarn		100	100	0,6%
Melk		80	80	0,5%
Loosdorf		180	180	1,2%
St. Pölten Hbf	3.585	670	4.255	27,6%
Tullnerfeld Bf	620	345	965	6,3%
REX 200 aus Krems	0	90	90	0,6%
<b>Westbahn NBS gesamt</b>	<b>13.835</b>	<b>1.580</b>	<b>15.415</b>	<b>100,0%</b>

\* auf 5 gerundet

Tabelle 4: Westbahn NBS – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]



\* auf 5 gerundet

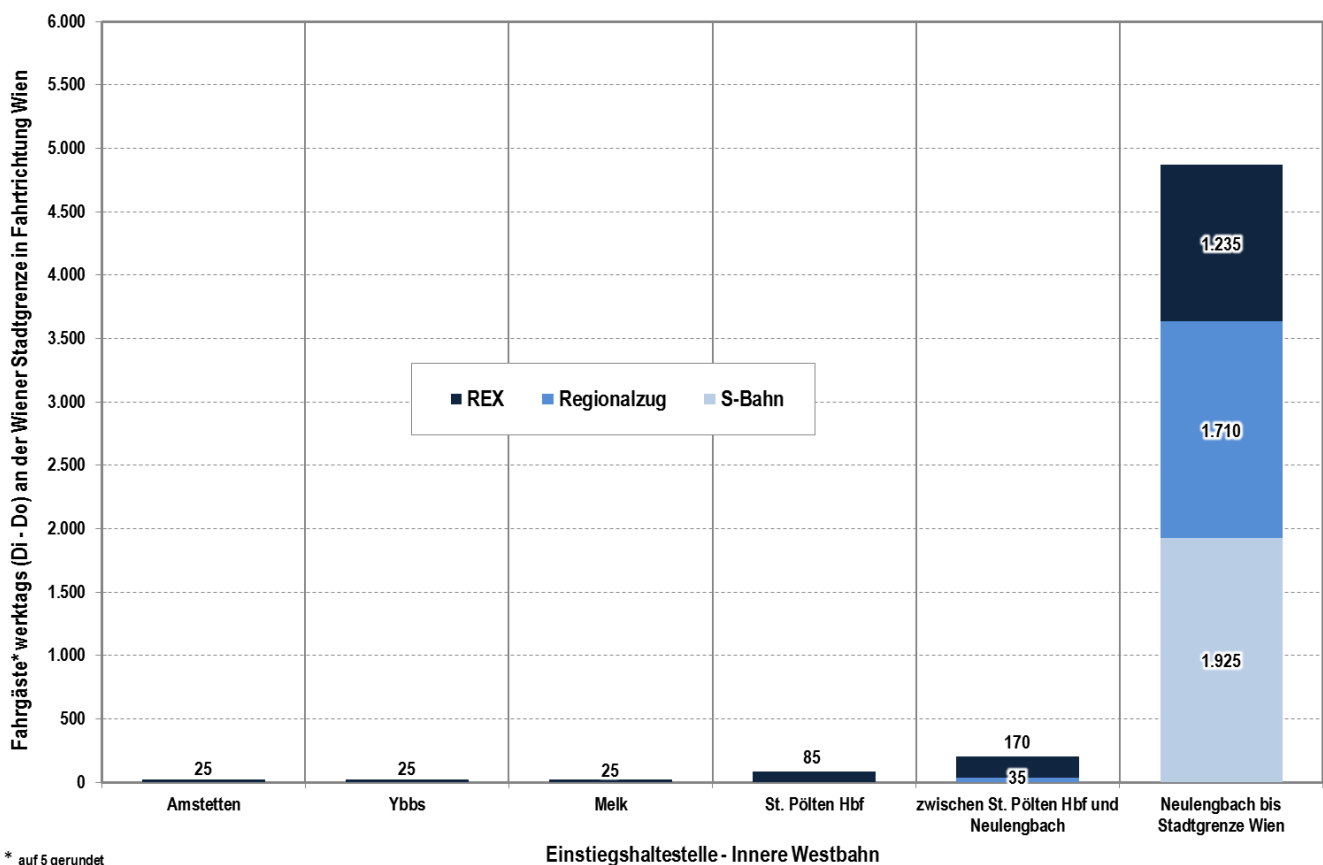
Abbildung 6: Westbahnstrecke – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]



Einstiegshaltestelle(n)	Fahrgäste* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien			Σ	
	Zugtyp			absolut	in %
	S-Bahn	Regionalzug	REX		
Amstetten			25	25	0,5%
Ybbs			25	25	0,5%
Melk			25	25	0,5%
St. Pölten Hbf			85	85	1,6%
zwischen St. Pölten Hbf und Neulengbach		35	170	205	3,9%
Neulengbach bis Stadtgrenze Wien	1.925	1.710	1.235	4.870	93,0%
Innere Westbahn gesamt	1.925	1.745	1.565	5.235	100,0%

\* auf 5 gerundet

Tabelle 5: Innere Westbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]



\* auf 5 gerundet

Abbildung 7: Innere Westbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]

Die Auswertungen zu Fahrtzweck und Weghäufigkeit für die Westbahnstrecke zeigen die nachstehende **Tabelle 7** sowie das Diagramm auf der umseitigen **Abbildung 8**. Tagespendler-affine Weghäufigkeiten von 3-4 mal pro Woche und mehr sind in der Tabelle grau hinterlegt bzw. im Diagramm grün eingefärbt.

Für die Innere Westbahn ergibt sich ein Erwerbspendleranteil (Fahrtzweck: von bzw. zur Arbeit + Weghäufigkeit: 3-4 mal pro Woche und mehr) von rd. 60 %. Im Vergleich beläuft sich der Anteil der Ausbildungspendler (Fahrtzweck: von bzw. zur Schule / Ausbildung) auf rd. 9 %. Auf der Westbahn Neubaustrecke fahren rd. 30 % Erwerbspendler bzw. rd. 4 % Ausbildungspendler. Den mit 40 % größten Anteil haben hier die restlichen Fahrtzwecke im Gelegenheitsverkehr.

**Fahrgäste\* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien**

Bahnlinie	Weghäufigkeit		seltener als einmal pro Woche	1-2 mal pro Woche	3-4 mal pro Woche	5 Mal pro Woche (Mo-Fr)	mehr als 5 mal pro Woche	Σ
	Fahrtzweck							
Innere Westbahn	von der Arbeit		25		25	195	35	280
	zur Arbeit		75	140	450	2.220	315	3.200
	von der Schule / Ausbildung					50	35	85
	zur Schule / Ausbildung		5	45	70	260	45	425
	Dienstliche Erledigung		15	25	30		10	80
	Private Erledigung		305	175	115	5	15	615
	Einkauf		20	110	10	5		145
	Freizeit		180	115	55			350
	Urlaub		10					10
	Zweitwohnsitz			25		20		45
<b>Innere Westbahn gesamt</b>			<b>635</b>	<b>635</b>	<b>755</b>	<b>2.755</b>	<b>455</b>	<b>5.235</b>
Westbahn NBS	von der Arbeit		295	420	405	620	135	1.875
	zur Arbeit		975	1.400	970	2.335	235	5.915
	von der Schule / Ausbildung		85	40	5	45	30	205
	zur Schule / Ausbildung		330	235	265	255	20	1.105
	Dienstliche Erledigung		1.165	245	25	50		1.485
	Private Erledigung		2.090	590	25	20		2.725
	Einkauf		20	10	5			35
	Freizeit		590	125	5			720
	Urlaub		905	35				940
	Zweitwohnsitz		245	135	5	25		410
<b>Westbahn NBS gesamt</b>		<b>6.700</b>	<b>3.235</b>	<b>1.710</b>	<b>3.350</b>	<b>420</b>	<b>15.415</b>	
<b>Westbahn gesamt</b>		<b>7.335</b>	<b>3.870</b>	<b>2.465</b>	<b>6.105</b>	<b>875</b>	<b>20.650</b>	

\* auf 5 gerundet

**Tabelle 6:** Westbahnstrecke – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]

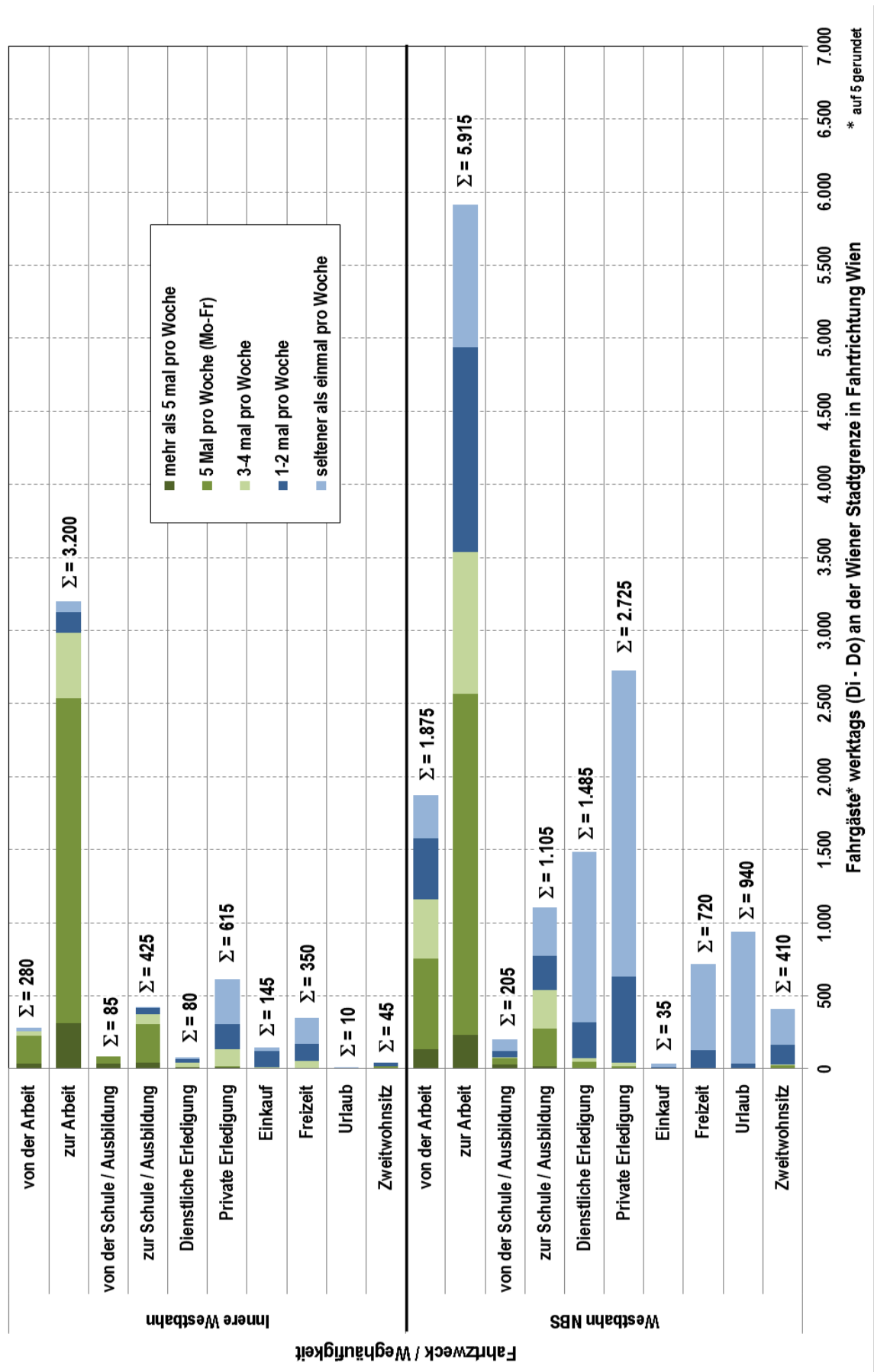


Abbildung 8: Westbahnstrecke – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]

### 3.1.2 Detailergebnisse Nordwestbahn

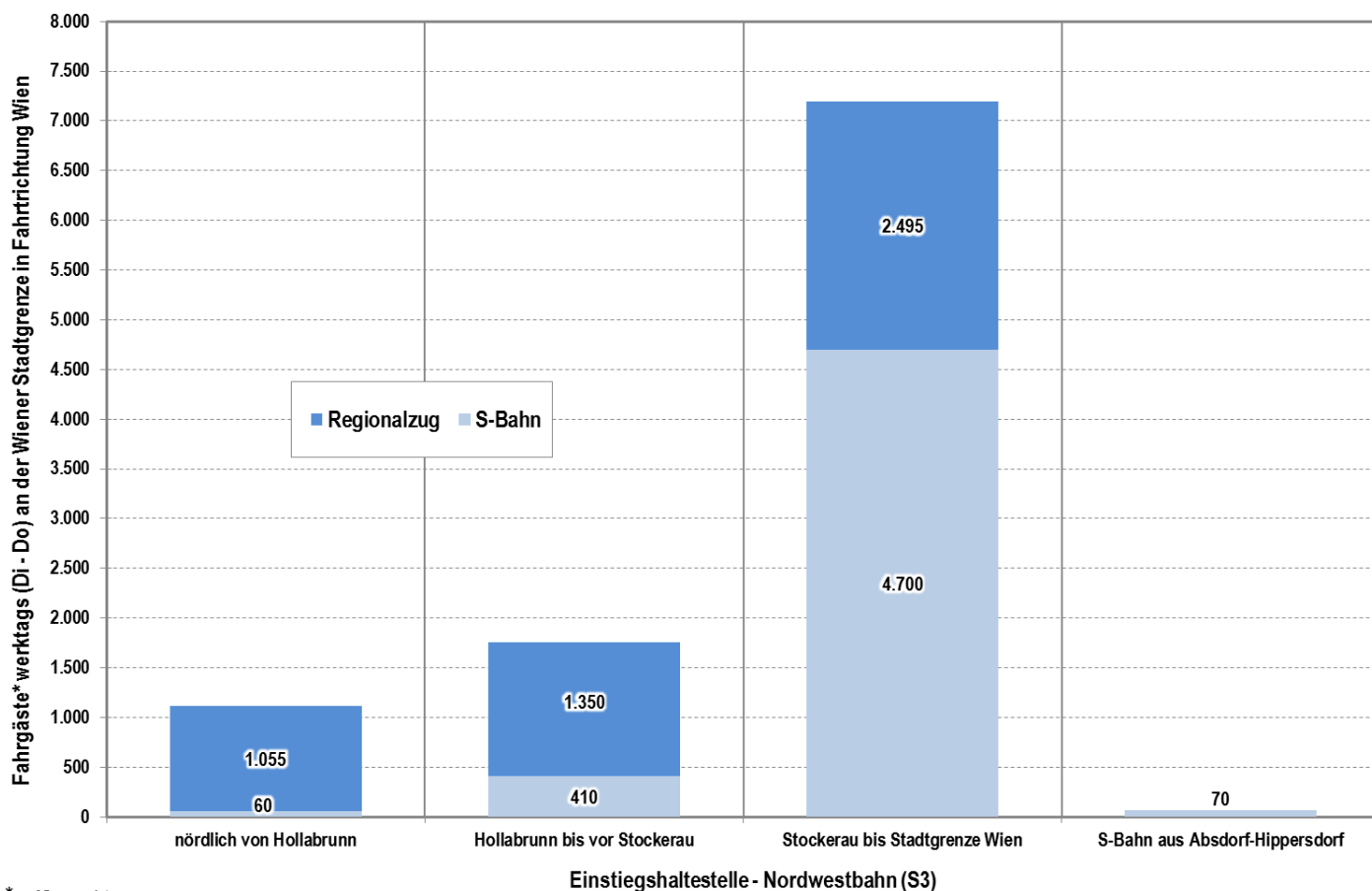
Die Ergebnisse der Detailanalysen zur Fahrtweite für die Nordwestbahn (S3) zeigen die nachstehende **Tabelle 8** und das zugehörige Diagramm auf der umseitigen **Abbildung 9**. Die entsprechenden Auswertungen für Fahrtzweck und Weghäufigkeit sind daran anschließend in **Tabelle 9** und auf **Abbildung 10** dargestellt. Tagespendler-affine Weghäufigkeiten von 3-4 mal pro Woche und mehr sind ebenfalls in der Tabelle grau hinterlegt bzw. im Diagramm grün eingefärbt.

Rund 70 % der Fahrgäste der Nordwestbahn über Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien steigen im Nahbereich von Wien ab Stockerau ein, wobei davon zwei Drittel die S-Bahn und ein Drittel die Regionalzüge nutzen. Dies unterstreicht die Bedeutung dieser Strecke für den Nahverkehr im Großraum Wien. Im Gegensatz dazu kommen immerhin noch rd. 11 % aus dem Abschnitt nördlich von Hollabrunn, wovon nahezu alle mit Regionalzügen nach Wien fahren. Aus den Auswertungen zu Fahrtzweck und Weghäufigkeit für die Nordwestbahn ergibt sich ein Erwerbsspendleranteil (Fahrtzweck: von bzw. zur Arbeit + Weghäufigkeit: 3-4 mal pro Woche und mehr) von rd. 68 %. Im Vergleich beläuft sich der entsprechende Anteil der Ausbildungspendler (Fahrtzweck: von bzw. zur Schule / Ausbildung) auf rd. 9 %. Im Vergleich zur Inneren Westbahn ist auf dieser Strecke der Erwerbsspendleranteil etwas höher, der Ausbildungspendleranteil gleich hoch.

Einstiegshaltestelle(n)	Fahrgäste* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien			
	Zugtyp		Σ	
	S-Bahn	Regionalzug	absolut	in %
nördlich von Hollabrunn	60	1.055	1.115	11,0%
Hollabrunn bis vor Stockerau	410	1.350	1.760	17,3%
Stockerau bis Stadtgrenze Wien	4.700	2.495	7.195	71,0%
S-Bahn aus Absdorf-Hippersdorf	70		70	0,7%
<b>Nordwestbahn gesamt</b>	<b>5.240</b>	<b>4.900</b>	<b>10.140</b>	<b>100,0%</b>

\* auf 5 gerundet

**Tabelle 7:** Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]



\* auf 5 gerundet

Abbildung 9: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegs Haltestellen [Pers / 24h]

Fahrgäste\* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien

Bahnlinie	Weghäufigkeit Fahrzweck	Weghäufigkeit					Σ
		seltener als einmal pro Woche	1-2 mal pro Woche	3-4 mal pro Woche	5 Mal pro Woche (Mo-Fr)	mehr als 5 mal pro Woche	
Nordwestbahn (S3)	von der Arbeit	20	75	140	335	25	595
	zur Arbeit	110	270	1.140	4.815	415	6.750
	von der Schule / Ausbildung	10		20	75		105
	zur Schule / Ausbildung	50	150	270	490	65	1.025
	Dienstliche Erledigung	120	15	10	25	10	180
	Private Erledigung	420	250	60	25	40	795
	Einkauf	25	15	30		5	75
	Freizeit	270	80	100	25	5	480
	Urlaub	20	10	5			35
	Zweitwohnsitz	35	35	20	5	5	100
Nordwestbahn (S3) gesamt		1.080	900	1.795	5.795	570	10.140

\* auf 5 gerundet

Tabelle 8: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]

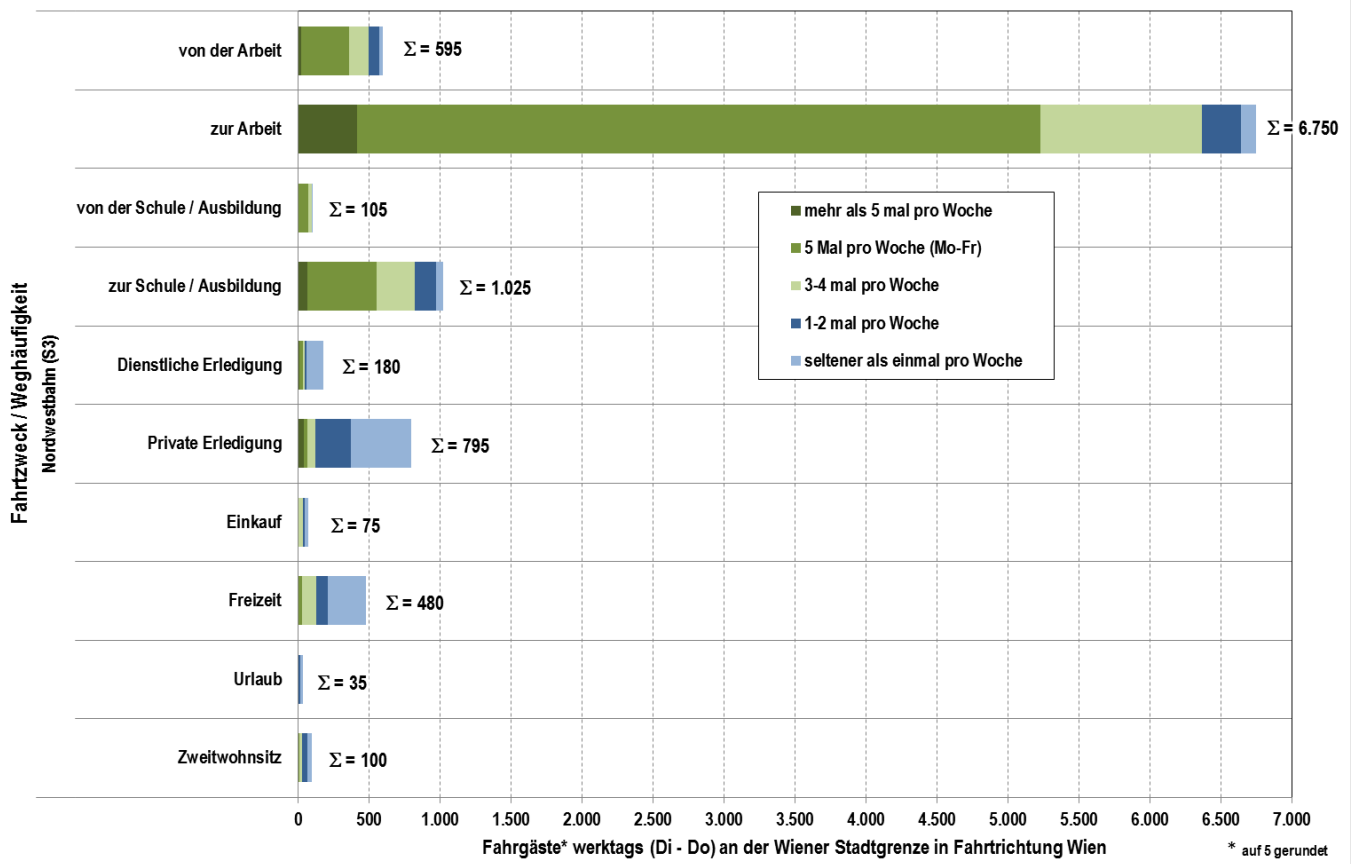


Abbildung 10: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]

### 3.1.3 Detailergebnisse Laaer Ostbahn

Die Ergebnisse der Detailanalysen zur Fahrtweite für die Laaer Ostbahn (S2) zeigen die nachstehende **Tabelle 10** und das zugehörige Diagramm auf der umseitigen **Abbildung 11**. Die entsprechenden Auswertungen für Fahrtzweck und Weghäufigkeit sind daran anschließend in **Tabelle 11** und auf **Abbildung 12** dargestellt. Tagespendler-affine Weghäufigkeiten von 3-4 mal pro Woche und mehr sind wiederum in der Tabelle grau hinterlegt bzw. im Diagramm grün eingefärbt.

Auf der Laaer Ostbahn (S2) ist der Anteil der Fahrgäste aus dem Nahbereich von Wien ab Wolkersdorf mit rd. 60 % geringer als auf der Nordwestbahn. Der Anteil aus dem Abschnitt Mistelbach bis vor Wolkersdorf beträgt rd. 34 %. Lediglich 6 % der Fahrgäste der Laaer Ostbahn an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien kommen aus dem Abschnitt nördlich von Mistelbach.

Der Erwerbsspendleranteil (Fahrtzweck: von bzw. zur Arbeit + Weghäufigkeit: 3-4 mal pro Woche und mehr) ist auf der Laaer Ostbahn (S2) mit rd. 62 % etwas niedriger als auf der Nordwestbahn und geringfügig höher als auf der In-

neren Westbahn. Der Anteil der Ausbildungspendler beträgt 10 % und ist somit ähnlich hoch wie auf den beiden anderen Strecken.

Einstiegshaltestelle(n)	Fahrgäste* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien			
	Zugtyp		Σ	
	S-Bahn	Regionalzug	absolut	in %
nördlich von Mistelbach	115	240	355	6,5%
Mistelbach bis vor Wolkersdorf	1.115	725	1.840	33,8%
Wolkersdorf bis Stadtgrenze Wien	2.670	585	3.255	59,7%
Gesamtergebnis	3.900	1.550	5.450	100,0%

\* auf 5 gerundet

Tabelle 9: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]

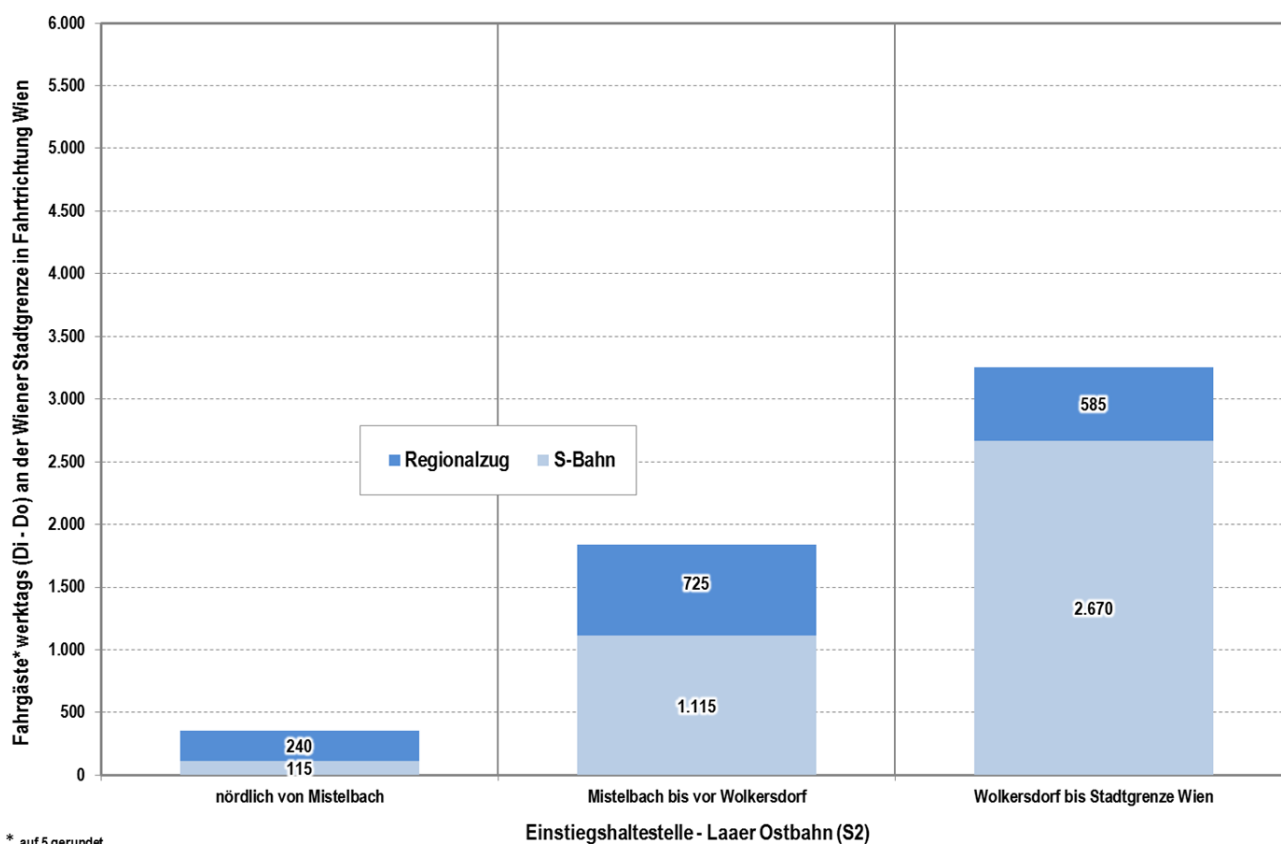


Abbildung 11: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]

### Fahrgäste\* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien

Bahnlinie	Weghäufigkeit		seltener als einmal pro Woche	1-2 mal pro Woche	3-4 mal pro Woche	5 Mal pro Woche (Mo-Fr)	mehr als 5 mal pro Woche	Σ
	Fahrtzweck							
Laaer Ostbahn (S2)	von der Arbeit		5	30	55	120	10	220
	zur Arbeit		65	120	545	2.475	175	3.380
	von der Schule / Ausbildung		5	5	5	20		35
	zur Schule / Ausbildung		110	80	160	335	25	710
	Dienstliche Erledigung		95	40		30	20	185
	Private Erledigung		280	165	110	5	15	575
	Einkauf		35	15	25	10		85
	Freizeit		125	35	25	5	25	215
	Urlaub		5	5				10
	Zweitwohnsitz		15	5	5	10		35
Laaer Ostbahn (S2) gesamt			740	500	930	3.010	270	5.450

\* auf 5 gerundet

Tabelle 10: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]

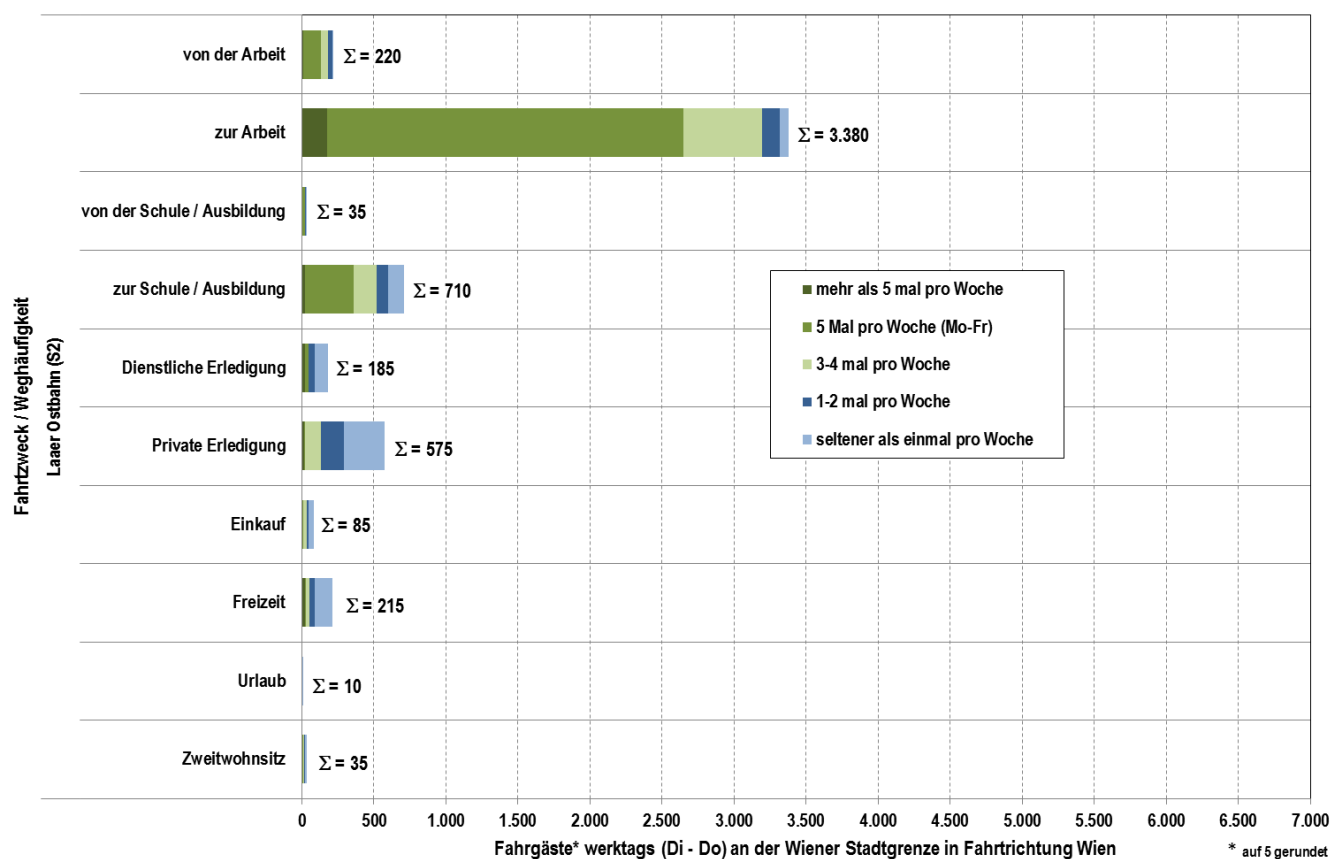


Abbildung 12: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]



## 3.2. Verkehrszählungen – Motorisierter Individualverkehr 2014

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden im Rahmen der Teilaktualisierung der Kordonerhebung Wien 2014 manuelle Verkehrszählungen durchgeführt sowie Daten aus permanenten bzw. im Rahmen des Projekts vorgenommenen automatischen Zählstellen ausgewertet. Die nachstehende **Tabelle 11** zeigt die Erhebungsquerschnitte am Kordon Wiener Stadtgrenze. Ergänzend zur Kfz-Zählung wurden, mit Ausnahme der untergeordneten Querschnitte Sievinger Straße, Höhenstraße, Senderstraße, jeweils auch die stadteinwärts fahrenden Personen als Basis für spätere Modal Split Analysen manuell gezählt.

Erhebungsquerschnitt	Tag	Datum	Erhebungsmethode(n)	Erhebungszeitraum
A1 Westautobahn	MI	26.3.2014	Dauerzählstelle (ASFINAG) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
B1 Wientalstraße	MI	26.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
Mauerbachstraße	DI	25.3.2014	Seitenradar (NÖ)	24h
Exelbergstraße	DI	25.3.2014	Seitenradar (NÖ) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
Sieveringer Straße	DO	20.3.2014	Seitenradar (NÖ)	24 h
Höhenstraße	DO	20.3.2014	Seitenradar (NÖ)	24 h
B14 Heiligenstädter Straße	MI	26.3.2014	Dauerzählstelle (Wien) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
A 22 Donauuferautobahn	DI	25.3.2014	Dauerzählstelle (ASFINAG) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
B3 Prager Straße	DI	25.3.2014	Dauerzählstelle (Wien) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
Langenzersdorfer Straße	DO	27.3.2014	Seitenradar (NÖ) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
Fillenbaumgasse	DO	27.3.2014	Seitenradar (NÖ) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
Senderstraße	DI	1.4.2014	Seitenradar (NÖ)	24 h
Hagenbrunner Straße	DI	1.4.2014	Seitenradar (NÖ) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
B7 Brünner Straße	DI	25.3.2014	Dauerzählstelle (NÖ) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
Stammersdorfer Straße	DO	27.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
Gerasdorfer Straße	DO	27.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
Seyringer Straße	DO	27.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
Bahnstraße	DO	27.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
Süßenbrunner Straße	DO	27.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
Schmalbach- / Nordostbahnstraße	DO	20.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Stadtgrenze	DO	20.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Abfahrt von S1 in Richtung Wien	DO	20.3.2014	manuell	5:00 - 00:00
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Stadtgrenze	DO	20.3.2014	Dauerzählstelle (ASFINAG) / manuell	24 h / 5:00 - 00:00
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Auffahrt von B8 in Richtung Wien	DO	20.3.2014	manuell	5:00 - 00:00

Tabelle 11: MIV- Erhebung

Eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der aktuellen Personenverkehrszählungen 2014 mit den entsprechenden Werten aus der Kordonerhebung 2008 für die einzelnen Erhebungsquerschnitte zeigen **Tabelle 12** für den Zeitraum 5 bis 9 Uhr sowie **Tabelle 13** für den Zeitraum 5 bis 24 Uhr. Zusätzlich sind die querschnittsweisen Zählergebnisse auch auf den nachfolgenden Kartendarstellungen in **Abbildung 13** und **Abbildung 14** anhand mengenproportionaler Pfeile dargestellt.

Insgesamt fahren 2014 an einem Werktag (Di-Do) in der Zeit von 5 bis 24 Uhr rd. 178.070 Personen über die aktuell erhobenen Stadtgrenzenquerschnitte in Fahrtrichtung stadteinwärts. Gegenüber 2008 bedeutet das einen Zuwachs von 3,7 % bzw. rd. 6.400 Personen im vergleichbaren Kordonabschnitt.

Betrachtet man den Teilabschnitt westlich der Donau (Einfahrtskorridore St. Pölten und Klosterneuburg), so steht hier eine Abnahme des MIV im Korridor St. Pölten von 6,4 % (2.635 Personen) einer Zunahme im Korridor Klosterneuburg von 16,4 % (3.335 Personen) gegenüber. Gesamt ergibt das eine geringfügige Zunahme von 700 Personen / 5-24 Uhr in diesem Teilabschnitt.

Komplexer im Hinblick auf einen Vergleich 2014 / 2008 stellt sich die Situation im östlich der Donau gelegenen Teilabschnitt dar (Einfahrtskorridore Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf). Hier hat sich seit 2008 das hochrangige Straßennetz durch die Inbetriebnahme der A5 Nordautobahn und der S1 Wiener Außenring Schnellstraße substantiell verändert. Dies hat entsprechenden Einfluss auf das Verkehrsaufkommen an den einzelnen Erhebungsquerschnitten am Kordon Wiener Stadtgrenze, so dass ein valider Vergleich ohne zusätzliche Informationen über die verkehrliche Wirkung der beiden hochrangigen Straßenverbindungen

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

kaum möglich war. Aus diesem Grund wurde, in Ergänzung zu den Verkehrszählungen im Frühjahr 2014, eine videobasierte Kennzeichenerhebung im Frühjahr 2015 durchgeführt, deren Ergebnisse im nachfolgenden **Kapitel 3.3** behandelt werden.

Erhebungsquerschnitt	MIV- Kordonenerhebung		
	Personen 5 bis 9 Uhr in Richtung stadteinwärts an einem Werktag (Di - Do)		Änderung in %
	2014	2008	
A1 Westautobahn	4.730	5.215	-9,3%
B1 Wientalstraße	4.850	5.655	-14,2%
Mauerbachstraße	1.885	2.095	-10,0%
Exelbergstraße	480	550	-12,7%
Sieveringer Straße	385	410	-6,1%
Höhenstraße	70	55	27,3%
B14 Heiligenstädter Straße	6.305	5.250	20,1%
A 22 Donauuferautobahn	14.730	16.080	-8,4%
B3 Prager Straße	1.445	1.250	15,6%
Langenzersdorfer Straße <sup>1)</sup>	635	630	-0,8%
Fillenbaumgasse <sup>1)</sup>	75	-	-
Senderstraße <sup>2)</sup>	10	-	-
Hagenbrunner Straße	590	580	1,7%
B7 Brünner Straße	2.675	2.620	2,1%
Stammersdorfer Straße	735	610	20,5%
Gerasdorfer Straße	1.055	1.240	-14,9%
Seyringer Straße	2.225	2.385	-6,7%
Bahnstraße <sup>3)</sup>	190	6.090	83,5%
Süßenbrunner Straße <sup>3)</sup>	570		
Schmalbach- / Nordostbahnstraße <sup>3)</sup>	1.100		
B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze	-		
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Stadtgrenze <sup>3)</sup>	1.345	-	
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Abfahrt von S1 in Richtung Wien	185	nicht in Betrieb	
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Stadtgrenze	4.405		
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Auffahrt von B8 in Richtung Wien	3.380		
<b>Gesamt</b>	<b>54.045</b>	<b>50.715</b>	<b>6,6%</b>

<sup>1)</sup> 2008 gemeinsam erhoben <sup>2)</sup> 2008 nicht erhoben - im Vergleich 2008 - 2014 **nicht** berücksichtigt

<sup>3)</sup> 2008 gemeinsam am Querschnitt **B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze** erhoben (ohne Zielverkehr Süßenbrunn)

**Tabelle 12:** MIV- Personenverkehr nach Erhebungsquerschnitten – Vergleich 2014- 2008 [Pers / 5 bis 9 Uhr]

Erhebungsquerschnitt	MIV- Kordonenerhebung		
	Personen 5 bis 24 Uhr in Richtung stadteinwärts an einem Werktag (Di - Do)		Änderung in %
	2014	2008	
A1 Westautobahn	16.660	16.755	-0,6%
B1 Wientalstraße	14.925	16.970	-12,1%
Mauerbachstraße	5.190	5.520	-6,0%
Exelbergstraße	1.480	1.645	-10,0%
Sieveringer Straße	1.260	1.030	22,3%
Höhenstraße	500	315	58,7%
B14 Heiligenstädter Straße	21.935	19.015	15,4%
A 22 Donauuferautobahn	40.560	51.755	-21,6%
B3 Prager Straße	8.025	6.770	18,5%
Langenzersdorfer Straße <sup>1)</sup>	3.325	4.155	-11,6%
Fillenbaumgasse <sup>1)</sup>	350	-	-
Senderstraße <sup>2)</sup>	70	-	-
Hagenbrunner Straße	2.420	1.910	26,7%
B7 Brünner Straße	11.185	11.160	0,2%
Stammersdorfer Straße	3.925	3.685	6,5%
Gerasdorfer Straße	3.815	6.515	-41,4%
Seyringer Straße	6.750	7.380	-8,5%
Bahnstraße <sup>3)</sup>	1.205	17.090	109,3%
Süßenbrunner Straße <sup>3)</sup>	2.755		
Schmalbach- / Nordostbahnstraße <sup>3)</sup>	1.545		
B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze	-		
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Stadtgrenze <sup>3)</sup>	4.765		
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Abfahrt von S1 in Richtung Wien	720	nicht in Betrieb	
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Stadtgrenze	14.700		
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Auffahrt von B8 in Richtung Wien	10.075		
<b>Gesamt</b>	<b>178.070</b>	<b>171.670</b>	<b>3,7%</b>

<sup>1)</sup> 2008 gemeinsam erhoben <sup>2)</sup> 2008 nicht erhoben - im Vergleich 2008 - 2014 **nicht** berücksichtigt

<sup>3)</sup> 2008 gemeinsam am Querschnitt **B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze** erhoben (ohne Zielverkehr Süßenbrunn)

**Tabelle 13:** MIV- Personenverkehr nach Erhebungsquerschnitten – Vergleich 2014- 2008 [Pers / 5 bis 24 Uhr]

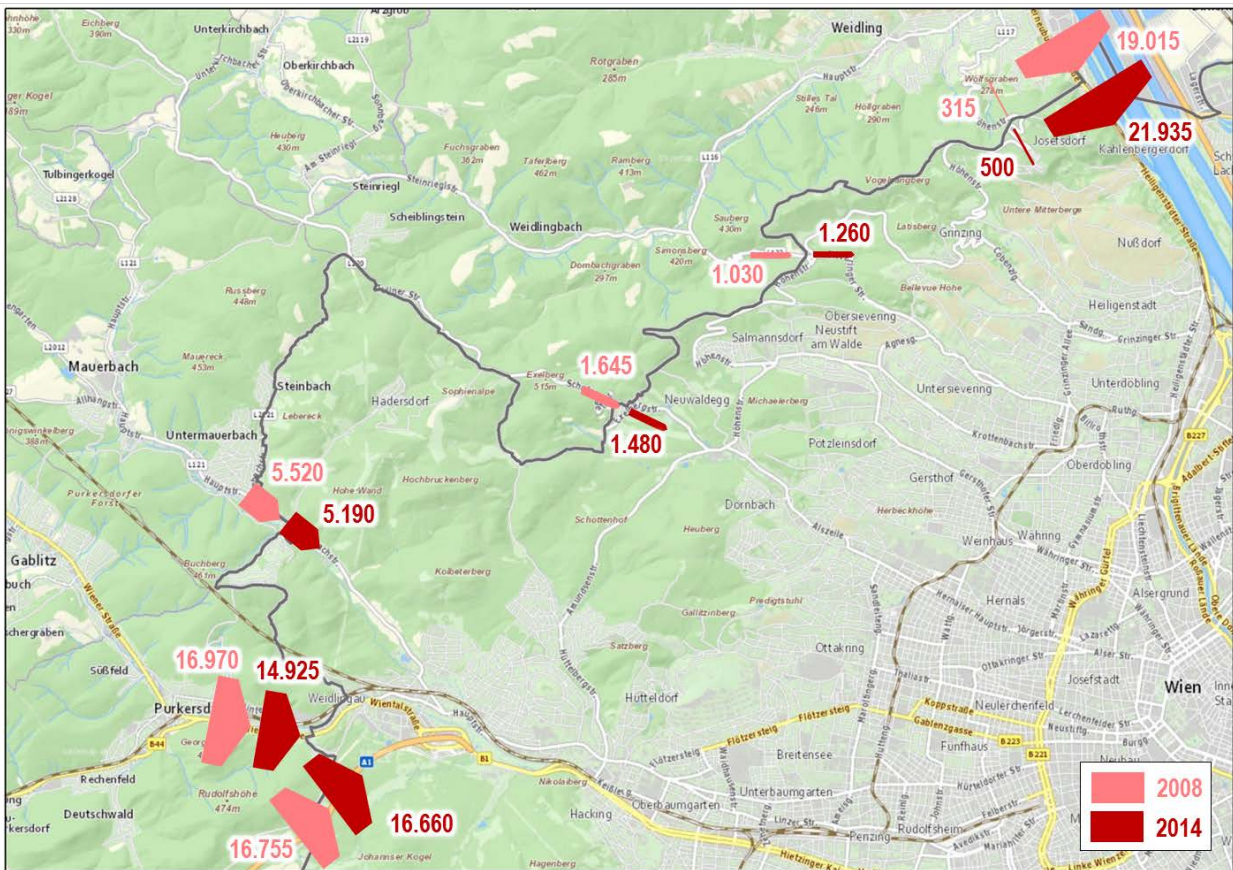


Abbildung 13: MIV- Personenverkehr – Vergleich 2014- 2008 / Übersichtskarte Westabschnitt [Pers / 5 bis 24 Uhr]

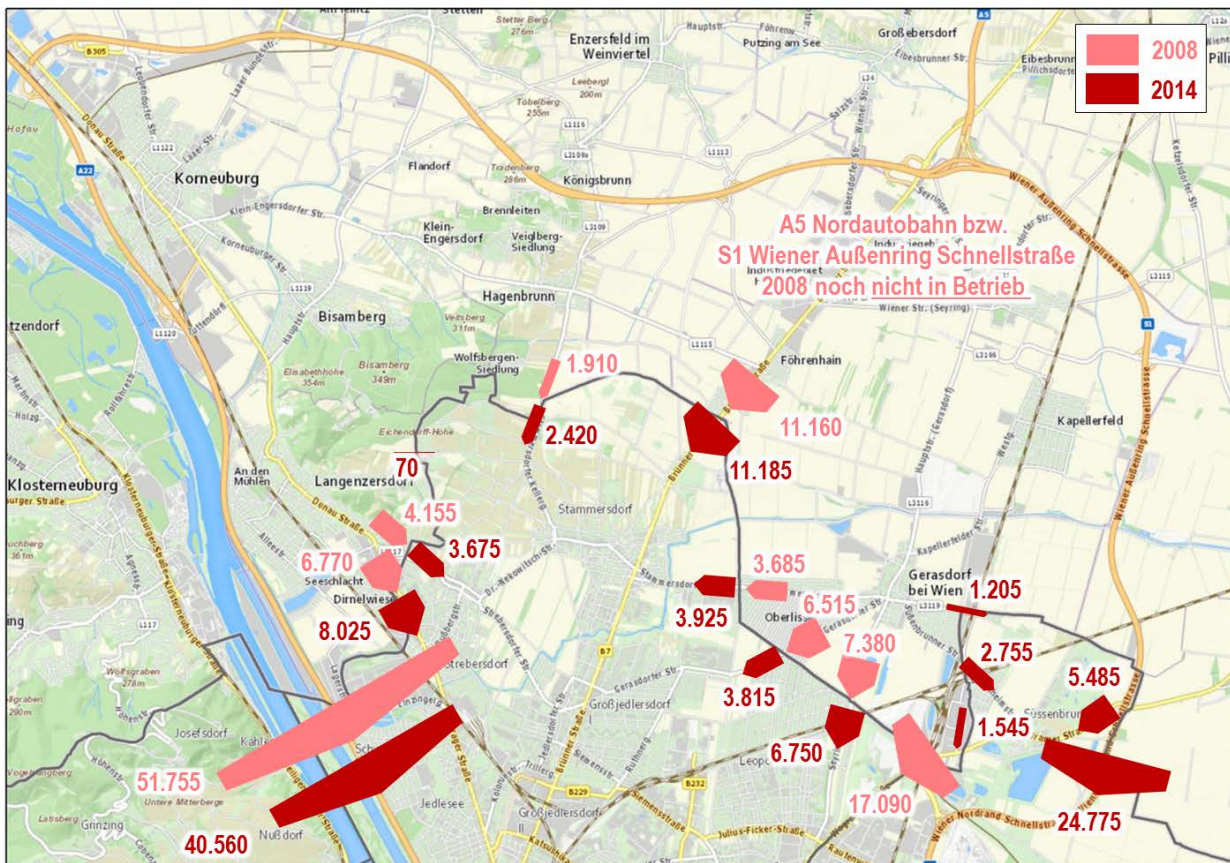
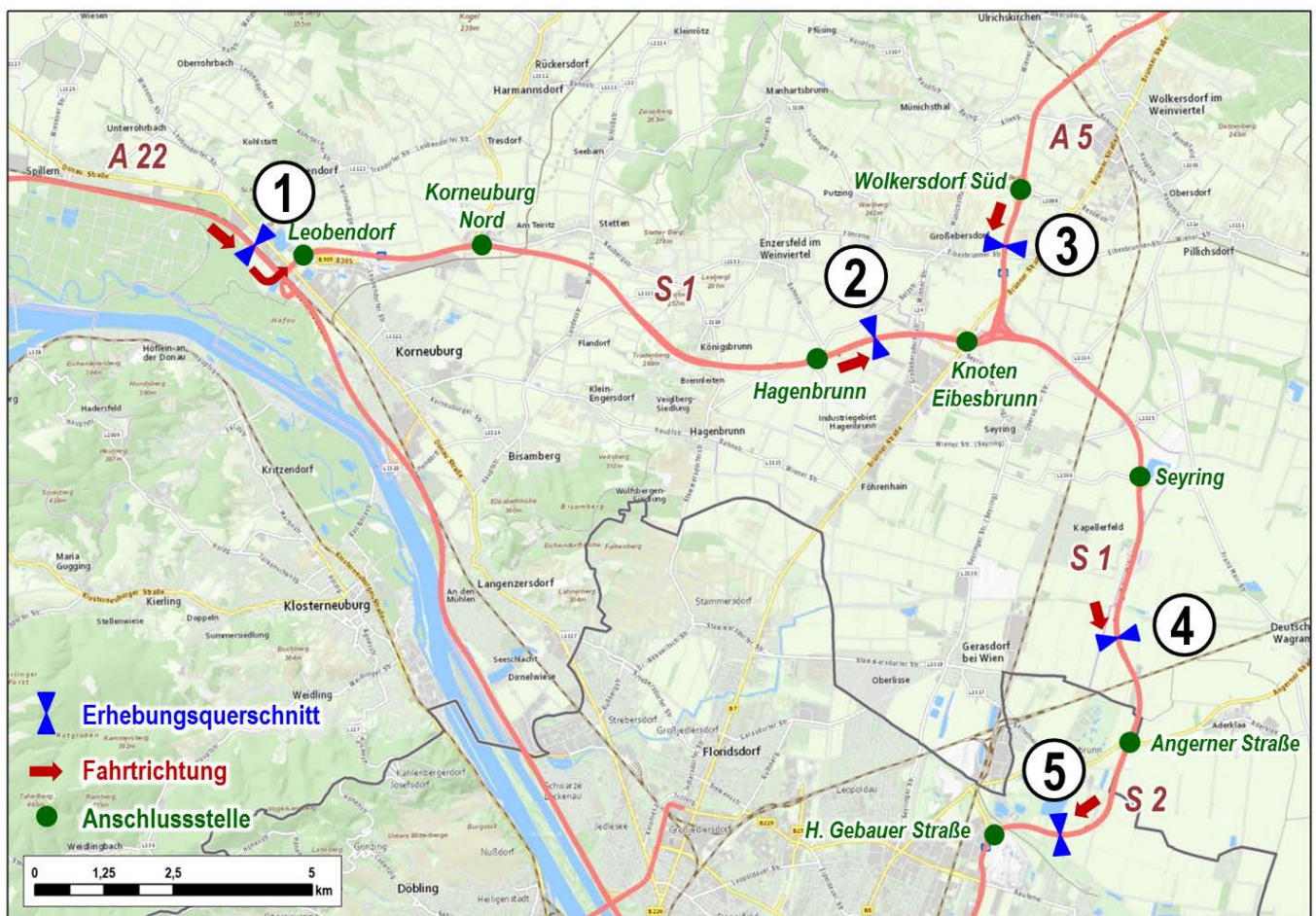


Abbildung 14: MIV- Personenverkehr – Vergleich 2014- 2008 / Übersichtskarte Ostabschnitt [Pers / 5 bis 24 Uhr]

### 3.3. Videobasierte Kennzeichenerhebung A22 / A5 - S1 - S2

Die videobasierte Kennzeichenerhebung fand am **Mittwoch 18.3.2015** in der Zeit von 0 bis 24 Uhr statt. An den in der nachstehenden **Abbildung 15** ausgewiesenen **Erhebungsquerschnitten 1 bis 5** wurden über den gesamten Erhebungszeitraum die Kennzeichen der in der rot ausgewiesenen Richtung fahrenden Kfz detektiert. Daraus wurden die Verkehrsströme im Gesamtverkehr sowie zusätzlich aus Daten der ASFINAG, jene zum mautpflichtigen Schwerververkehr in diesem Segment ermittelt. Der Personenverkehr wurde errechnet aus der mit dem Besetzungsgrad auf der A22 (1,12 Personen pro Kfz) gewichteten Differenz zwischen Gesamtverkehr und mautpflichtigem Schwerverkehr.



**Abbildung 15:** Videobasierte Kennzeichenerhebung – Erhebungsquerschnitte

Die umseitige **Tabelle 14** zeigt die Ergebnisse der Videokennzeichenerhebung für die einzelnen Fahrtrouten im Gesamt-, Schwer- und Personenverkehr. Ausgehend vom Verkehrsaufkommen an den beiden **Basisquerschnitten 1** (A22 Donauuferautobahn) bzw. **3** (A5 Nordautobahn) wurde der Verkehr über die Fahrtroute S1 Wiener Außenring Schnellstraße zur S2 nach Wien ermittelt (blau bzw. lila hinterlegt). Zusätzlich wurden für die einzelnen **Zwischenquerschnitte 2, 4 und 5** die Fahrtrouten des verbleibenden Verkehrs über Teilabschnitte der S1 bestimmt (grün, tür-

kis bzw. orange hinterlegt). Eine grafische Darstellung dieser Ergebnisse zeigen die **Abbildung 16** für den Kfz-Gesamtverkehr, die **Abbildung 17** für den Schwerverkehr und die **Abbildung 18** für den Personenverkehr.

Erhebungsquerschnitt	Fahrtroute	Gesamtverkehr	Schwerverkehr	Personenverkehr <sup>1)</sup>
		Kfz pro 24 h	Kfz pro 24 h	Personen pro 24 h
A 22 / km 22 ①	A 22 / km 22	30.730	2.790	31.290
S 1 / km 58	S 1 von A 22	5.590	510	5.690
S 1 / km 47 ②	A 22 / km 1 - S 1 / km 47	2.900	360	2.840
	S 1 / km 47	6.200	440	6.450
A 5 / km 1 ③	A 5 / km 1	16.720	1.960	16.530
S 1 / km 37 ④	A 22 / km 1 - S 1 / km 37	650	90	630
	S 1 / km 47 - S 1 / km 37	1.470	160	1.470
	A 5 / km 1 - S 1 / km 37	7.410	1.330	6.810
	S 1 / km 37	4.930	480	4.980
S 2 / km 44 ⑤	A 22 / km 22 - S 2 / km 44	350	40	350
	S 1 / km 47 - S 2 / km 44	1.000	100	1.010
	A 5 / km 1 - S 2 / km 44	6.500	1.290	5.840
	S 1 / km 37 - S 2 / km 44	3.170	390	3.110
	S 2 / km 44	10.890	800	11.300

<sup>1)</sup> Personenverkehr = (Gesamtverkehr – Schwerverkehr) \* Besetzungsgrad

Werte gerundet ohne Personen in Reisebussen und auf einspurigen Kfz, Besetzungsgrad: 1,12 Personen pro Kfz

**Tabelle 14:** A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt und Verkehrsart

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. Lediglich eine geringe Anzahl von 350 Personen (1 %) nutzt die in weiterer Folge die Route über die S1 zur S2 nach Wien. Von den rd. 6.450 Personen am **Querschnitt 2** nach der Anschlussstelle Hagenbrunn die nicht von der A22 nördlich von Korneuburg kommen, nutzen rd. 1.000 (16 %) die S1 für ihre Fahrt nach Wien. 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. 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 % sind über die Anschlussstellen entlang der S1 aufgefahren bzw. über die A22 aus Richtung Wien gekommen.

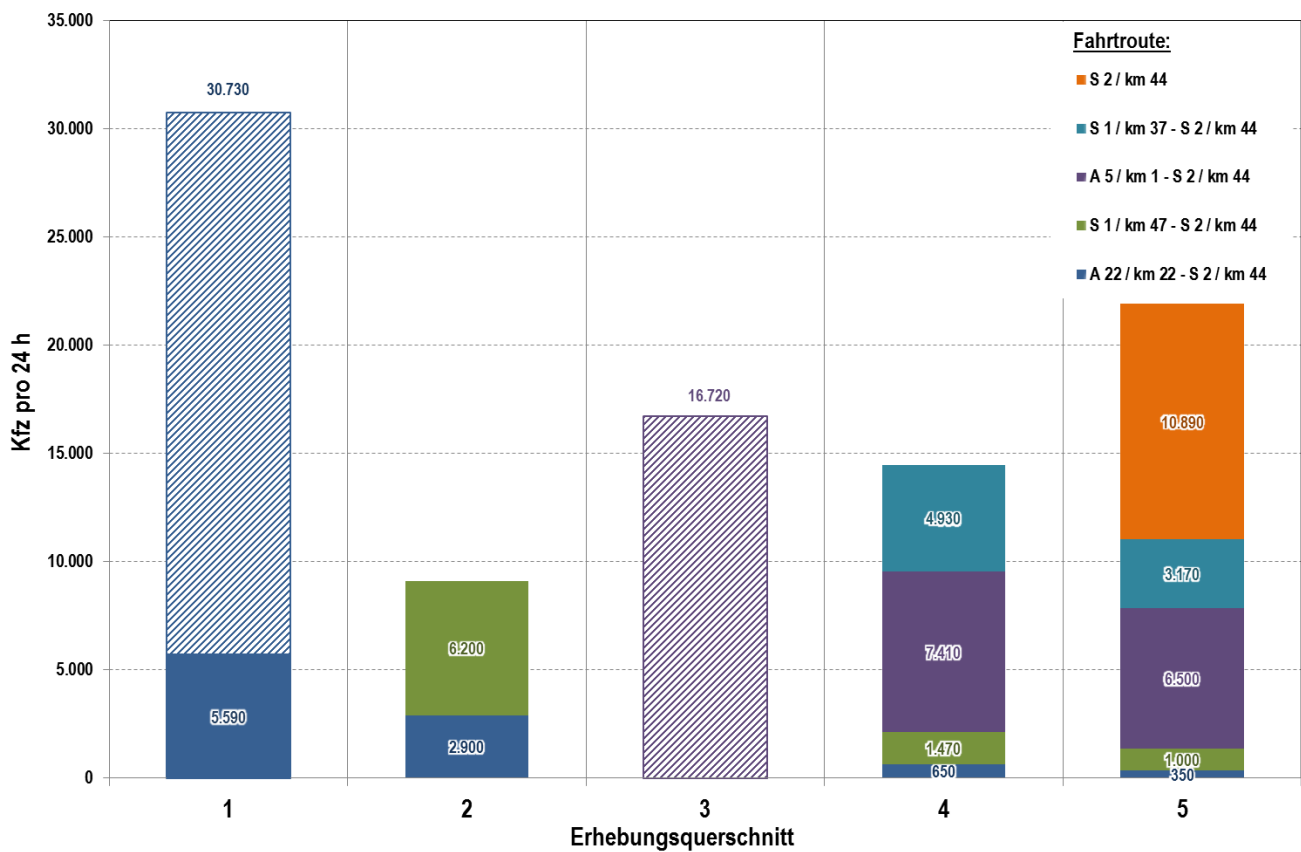


Abbildung 16: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt - Gesamtverkehr

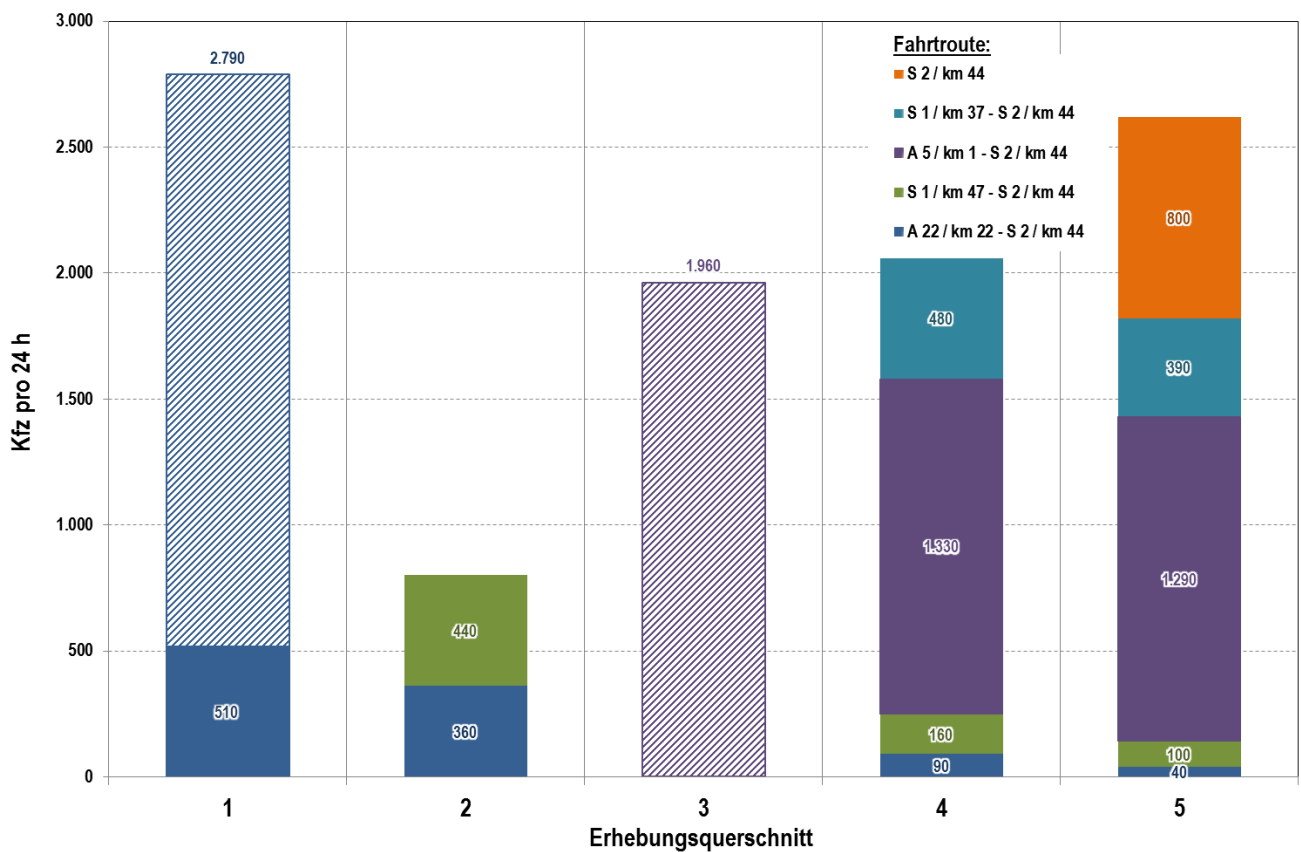


Abbildung 17: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt - Schwerverkehr



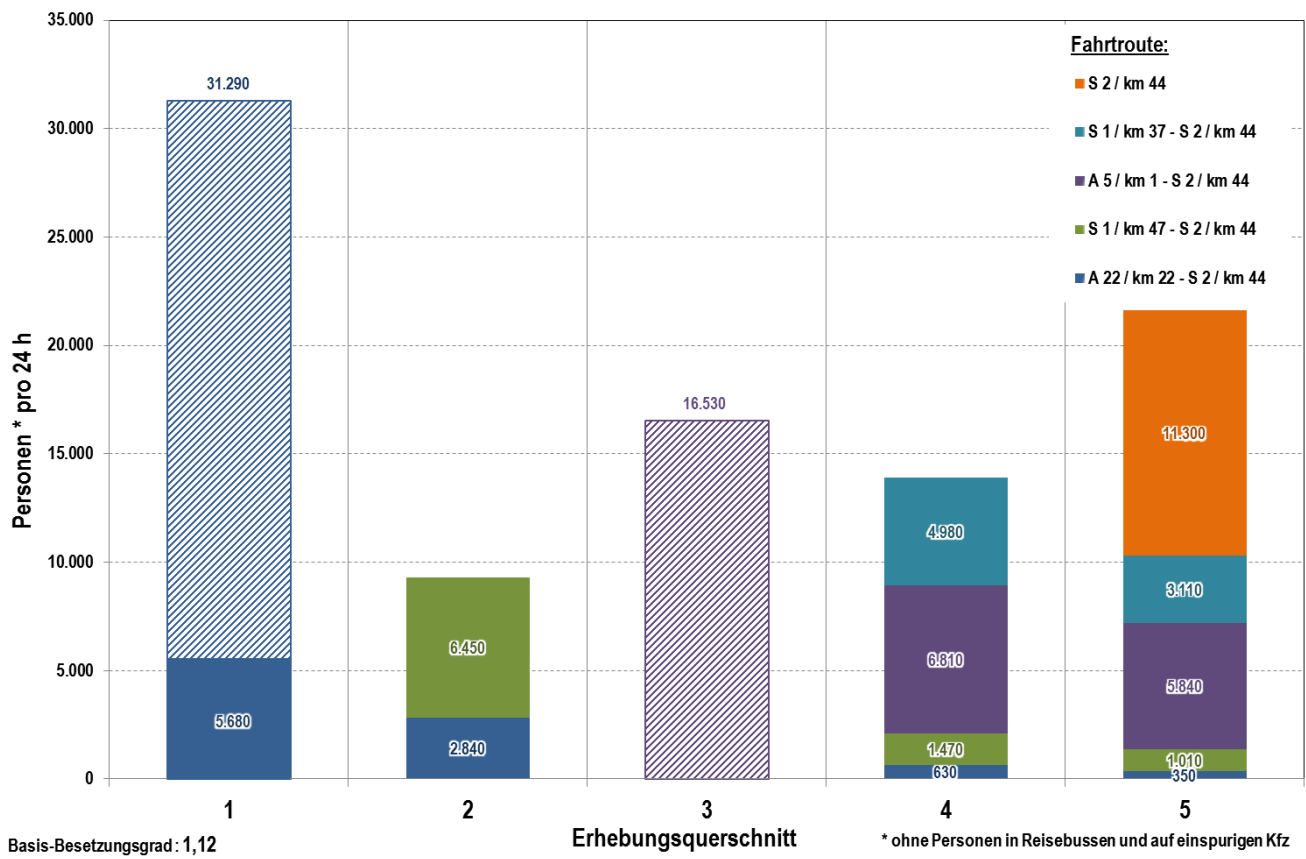


Abbildung 18: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt – Personenverkehr

In einem weiteren Bearbeitungsschritt wurden die im Frühsegment von 5 bis 9 Uhr erhobenen Kennzeichen im Hinblick auf deren Zulassungsbezirke ausgewertet, um daraus in weiterer Folge die Quell-Bezirke der Fahrten für Querschnitts- bzw. Fahrtroutenauswertungen abzuschätzen. Methodische Grundlage dafür liegt in der hohen Wahrscheinlichkeit, dass Fahrten im Frühsegment am Wohnort begonnen werden. Die Ergebnisse dieser Analysen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Tabelle 15 zeigt das Ergebnis für den Querschnitt 1 auf der A22 bzw. für die Fahrtroute A22 – S1 – S2. Tabelle 16 enthält die entsprechenden Ergebnisse für den Querschnitt 3 auf der A5 bzw. für die Fahrtroute A5 – S1 – S2.

① A 22 / km 22		
Zulassung ("Quell-Bezirk")	Personen * / 5 -9 Uhr	
	absolut	in %
Korneuburg	3.158	26,3%
Wien	2.032	17,0%
Hollabrunn	1.592	13,3%
Tulln	1.268	10,6%
Ausland	676	5,6%
Krems	484	4,0%
Horn	356	3,0%
St. Pölten - Land	293	2,4%
Krems an der Donau - Stadt	238	2,0%
St. Pölten - Stadt	164	1,4%
Zwettl	153	1,3%
Mödling	128	1,1%
Mistelbach	122	1,0%
Rest	1.322	11,0%
<b>Σ</b>	<b>11.986</b>	<b>100,0%</b>

① A 22 / km 22	
Personen * / 5 -24 Uhr	30.690
Personen * pro Tag (24h)	31.290

① A 22 / km 22 - S 2 / km 44 ⑤		
Zulassung ("Quell-Bezirk")	Personen * / 5 -9 Uhr	
	absolut	in %
Wien	44	25,7%
Korneuburg	44	25,7%
Hollabrunn	23	13,5%
Tulln	13	7,6%
Wels - Stadt	7	4,1%
Ausland	7	4,1%
St. Pölten - Land	4	2,3%
Gmünd	4	2,3%
Horn	4	2,3%
Salzburg - Land	3	1,8%
St. Pölten - Stadt	3	1,8%
Mödling	3	1,8%
Wels - Land	2	1,2%
Linz - Land	2	1,2%
Rest	8	4,7%
<b>Σ</b>	<b>171</b>	<b>100,0%</b>

① A 22 / km 22 - S 2 / km 44 ⑤	
Personen * / 5 -24 Uhr	330
Personen * pro Tag (24h)	350

\* Werte gerundet ohne Personen in Reisebussen und auf einspurigen Kfz, Besetzungsgrad: 1,12 Personen pro Kfz

Tabelle 15: Kfz- Zulassungsbezirke Frühsegment (5 bis 9 Uhr) – *Fahrtroute A22 – S1 – S2*

Auf der A 22 sind unmittelbar vor dem Knoten Korneuburg in Fahrtrichtung Wien rund ein Viertel (26 %) der Kfz im Personenverkehr im Bezirk Korneuburg zugelassen, gefolgt von 17 % aus der Stadt Wien, 13 % aus dem Bezirk Hollabrunn und 11 % aus dem Bezirk Tulln. 6 % der Kfz sind im Ausland zugelassen. Bei jenem Teil des Personenverkehrs auf der A22 der über die S1 zur S2 nach Wien fährt, beträgt der Anteil der in Wien bzw. im Bezirk Korneuburg zugelassenen Kfz jeweils rd. 26 %, jener der im Bezirk Hollabrunn zugelassenen 13,5 % und auf rd. 8 % beläuft sich der Anteil der im Bezirk Tulln zugelassenen Kfz.

③ A 5 / km 1		
Zulassung ("Quell-Bezirk")	Personen * / 5 -9 Uhr	
	absolut	in %
Mistelbach	2.561	40,9%
Ausland	1.087	17,4%
Gänserndorf	1.049	16,8%
Wien	914	14,6%
Korneuburg	98	1,6%
Mödling	68	1,1%
Wien - Umgebung	43	0,7%
Steyr - Land	32	0,5%
Rest	404	6,5%
Σ	6.256	100,0%

③ A 5 / km 1	
Personen * / 5 -24 Uhr	16.030
Personen * pro Tag (24h)	16.530

③ A 5 / km 1 - S 2 / km 44 ⑤		
Zulassung ("Quell-Bezirk")	Personen * / 5 -9 Uhr	
	absolut	in %
Mistelbach	872	40,2%
Wien	396	18,2%
Gänserndorf	386	17,8%
Ausland	256	11,8%
Mödling	35	1,6%
Korneuburg	18	0,8%
Rest	207	9,5%
Σ	2.170	100,0%

③ A 5 / km 1 - S 2 / km 44 ⑤	
Personen * / 5 -24 Uhr	5.630
Personen * pro Tag (24h)	5.840

\* Werte gerundet ohne Personen in Reisebussen und auf einspurigen Kfz, Besetzungsgrad: 1,12 Personen pro Kfz

Tabelle 16: Kfz- Zulassungsbezirke Frühsegment (5 bis 9 Uhr) – *Fahrtroute A5 – S1 – S2*

Auf der A5 unmittelbar vor dem Knoten Eibesbrunn in Fahrtrichtung Wien sind die meisten Kfz im Bezirk Mistelbach (41 %) zugelassen. 17 % kommen hier aus dem Ausland bzw. aus dem Bezirk Gänserndorf und rd. 15 % sind in Wien zugelassen. Betrachtet man den Anteil jener Kfz, die über die S1 zur S2 nach Wien fahren, so sind hier die entsprechenden Anteile 40 % aus dem Bezirk Mistelbach, 18 % aus Wien bzw. dem Bezirk Gänserndorf und 12 % aus dem Ausland.

### 3.4. Modal Split- Vergleich 2008-10 / 2014

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) ist ein wesentlicher Indikator zur Beurteilung der Verkehrssituation. Folgerichtig war es ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Teilaktualisierung der Kordonenerhebung Wien 2014 diesbezügliche Analysen zu erstellen.

Im - für den öffentlichen Verkehr (ÖV) mengenmäßig maßgeblichen - Schienenverkehr in den relevanten Einfahrtskorridoren wurden auf der gesamten Westbahn (Innere Westbahn und Westbahn Neubaustrecke), auf der Franz-Josef-Bahn, auf der Nordwestbahn (S3) sowie auf der Laaer Ostbahn (S2) aktuelle Fahrgasterhebungen durchgeführt. Lediglich bei der Nordbahn im Einfahrtskorridor Gänserndorf wurde aus wirtschaftlichen Überlegungen auf eine neuerliche Erhebung verzichtet. Bei den Modal Split- Auswertungen wurde hier auf die entsprechenden Ergebnisdaten aus der Kordonenerhebung 2009 zurückgegriffen. Dies lässt sich auch damit argumentieren, dass auf der Nordbahn, im Unterschied zu den restlichen Bahnstrecken, von einer weit geringeren Beeinflussung durch die o.g. Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen auszugehen ist. Im Linienbusverkehr wurden im Zuge des Projekts keine neuerlichen Erhebungen vorgenommen, so dass hier bei den Modal Split- Vergleichen, mit Ausnahme des Wieselbuslinie von Wien nach St. Pölten, die entsprechenden Werte aus der ÖV-Kordonenerhebung Wien 2009/10 verwendet wurden. Dazu ist zu sagen, dass der Linienbusverkehr über die Wiener Stadtgrenze aufgrund seiner Charakteristik generell vergleichsweise weniger von den o.g. Entwicklungen beeinflusst wurde und zudem was die Fahrgastanzahl anbetrifft, weniger relevant ist.

Grundsätzlich wurden die einzelnen Kordonquerschnitte (Straßen) auf Basis ihrer geografischen Lage einem bestimmten Einfahrtskorridor bzw. Abschnitt entlang der Wiener Stadtgrenze zugeordnet. Die Kartendarstellung auf der umseitigen **Abbildung 19** zeigt die Korridorabgrenzung entlang des Kordons Wiener Stadtgrenze.

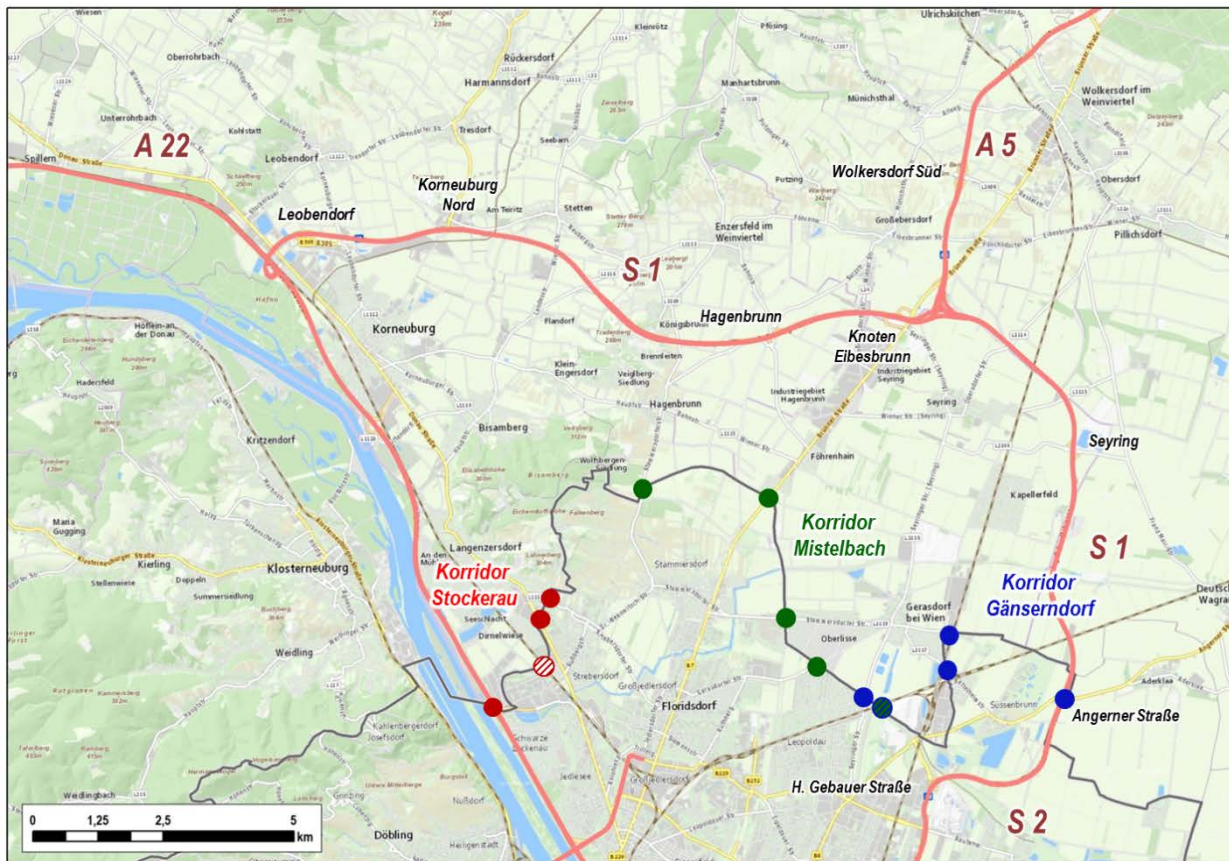


Abbildung 19: Korridorzuordnung / Kordon Wiener Stadtgrenze

Eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der MIV- Personenzählung am Kordon Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung stadteinwärts nach Einfahrtskorridoren für die Zeiträume 5 bis 24 Uhr bzw. 5 bis 9 Uhr zeigen **Tabelle 19** bzw. **Tabelle 20**. In den Diagrammen auf **Abbildung 20** bzw. **Abbildung 21** ist der entsprechende korridorweise Modal Split- Vergleich ersichtlich.

Der MIV über die Wiener Stadtgrenze ist, wie bereits im **Kapitel 3.2.** dargestellt, im Einfahrtskorridor St. Pölten zurückgegangen (6 %) und im Einfahrtskorridor Klosterneuburg angestiegen (16 %). Für die verbleibenden Einfahrtskorridore Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf ergab sich, auf Basis der Zuordnung der Kordonquerschnitte nach der Variante „Kordon Stadtgrenze“, eine Abnahme in den Einfahrtskorridoren Stockerau (17 %) und Mistelbach (8 %) sowie ein massiver Zuwachs im Einfahrtskorridor Gänserndorf (74 %). Dazu ist zu sagen, dass sich im Einfahrtskorridor Gänserndorf mit der zwischenzeitlich erfolgten Inbetriebnahme der S1 Wiener Außenring Schnellstraße die stadtgrenzenquerende Straßeninfrastruktur substantiell verändert hat. In Summe beträgt der Zuwachs im MIV über die drei Nord-Korridore 5 %.

Die Modal Split-Vergleiche zeigen für den Einfahrtskorridor St. Pölten 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.

cke sowie der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den westlichen Bezirken Wiens. Im Einfahrtskorridor Klosterneuburg hat sich sowohl der Modal Split von *5 bis 24 Uhr* als auch jener von *5 bis 9 Uhr* um 2 Prozentpunkte zu Lasten des ÖV auf 34 % bzw. 52 % verändert. Grund dafür sind nicht ein Rückgang der Fahrgastzahlen auf der Franz-Josef-Bahn sondern entsprechende Zunahmen im MIV.

Für den Einfahrtskorridor Stockerau steigt der ÖV-Anteil über den ganzen Tag und im Frühsegment um 4 Prozentpunkte auf 17 % bzw. 25 %. Im Korridor Mistelbach ergibt sich, über den ganzen Tag betrachtet, ein Anstieg des ÖV-Anteils um 2 Prozentpunkte auf 23 %, basierend auf einem entsprechenden Rückgang im MIV. Im Frühsegment hingegen nahm der ÖV-Anteil durch einen Fahrgastrückgang auf der Laaer Ostbahn (S2), um 2 Prozentpunkte auf 44 % ab. Massiv ging der ÖV-Anteil im Einfahrtskorridor Gänserndorf sowohl über den ganzen Tag als auch im Frühsegment um jeweils 10 Prozentpunkte auf 18 % bzw. 32 % zurück.

Gesamt ergab sich für die im Zuge des Projekts aktualisierten Einfahrtskorridore von St. Pölten bis Gänserndorf ein Anstieg im ÖV um 3 Prozentpunkte von *5 bis 24 Uhr* bzw. 2 Prozentpunkte von *5 bis 9 Uhr*.

Erhebungsquerschnitt	MIV- Kordonenerhebung		Korridor
	Personen 5 bis 24 Uhr in Richtung stadteinwärts an einem Werktag (Di - Do)		
	2014	2008	
A1 Westautobahn	16.660	16.755	St. Pölten
B1 Wientalstraße	14.925	16.970	
Mauerbachstraße	5.190	5.520	
Exelbergstraße	1.480	1.645	
<b>Σ</b>	<b>38.255</b>	<b>40.890</b>	
Sieveringer Straße	1.260	1.030	Klosterneuburg
Höhenstraße	500	315	
B14 Heiligenstädter Straße	21.935	19.015	
<b>Σ</b>	<b>23.695</b>	<b>20.360</b>	
A 22 Donauuferautobahn	40.560	51.755	Stockerau
B3 Prager Straße	8.025	6.770	
Langenzersdorfer Straße <sup>1)</sup>	3.325	4.155	
Fillenbaumgasse <sup>1)</sup>	350		
<b>Σ</b>	<b>52.260</b>	<b>62.680</b>	
Senderstraße <sup>2)</sup>	70	-	Mistelbach
Hagenbrunner Straße	2.420	1.910	
B7 Brünnner Straße	11.185	11.160	
Stammersdorfer Straße	3.925	3.685	
Gerasdorfer Straße	3.815	6.515	
<b>Σ</b>	<b>21.345</b>	<b>23.270</b>	
Seyringer Straße	6.750	7.380	Gänserndorf
Bahnstraße <sup>3)</sup>	1.205		
Süßenbrunner Straße <sup>3)</sup>	2.755	17.090	
Schmalbach- / Nordostbahnstraße <sup>3)</sup>	1.545		
B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze	-		
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Stadtgrenze <sup>3)</sup>	4.765	-	
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Abfahrt von S1 in Richtung Wien	720		
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Stadtgrenze	14.700	<i>nicht in Betrieb</i>	
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Auffahrt von B8 in Richtung Wien	10.075		
<b>Σ</b>	<b>42.515</b>	<b>24.470</b>	
<b>Gesamt</b>	<b>178.070</b>	<b>171.670</b>	

<sup>1)</sup> 2008 gemeinsam erhoben <sup>2)</sup> 2008 nicht erhoben - im Vergleich 2008 - 2014 **nicht** berücksichtigt

<sup>3)</sup> 2008 gemeinsam am Querschnitt **B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze** erhoben (ohne Zielverkehr Süßenbrunn)

**Tabelle 17:** MIV- Personenverkehrsaufkommen Vergleich 2008 und 2014 / 5 bis 24 Uhr

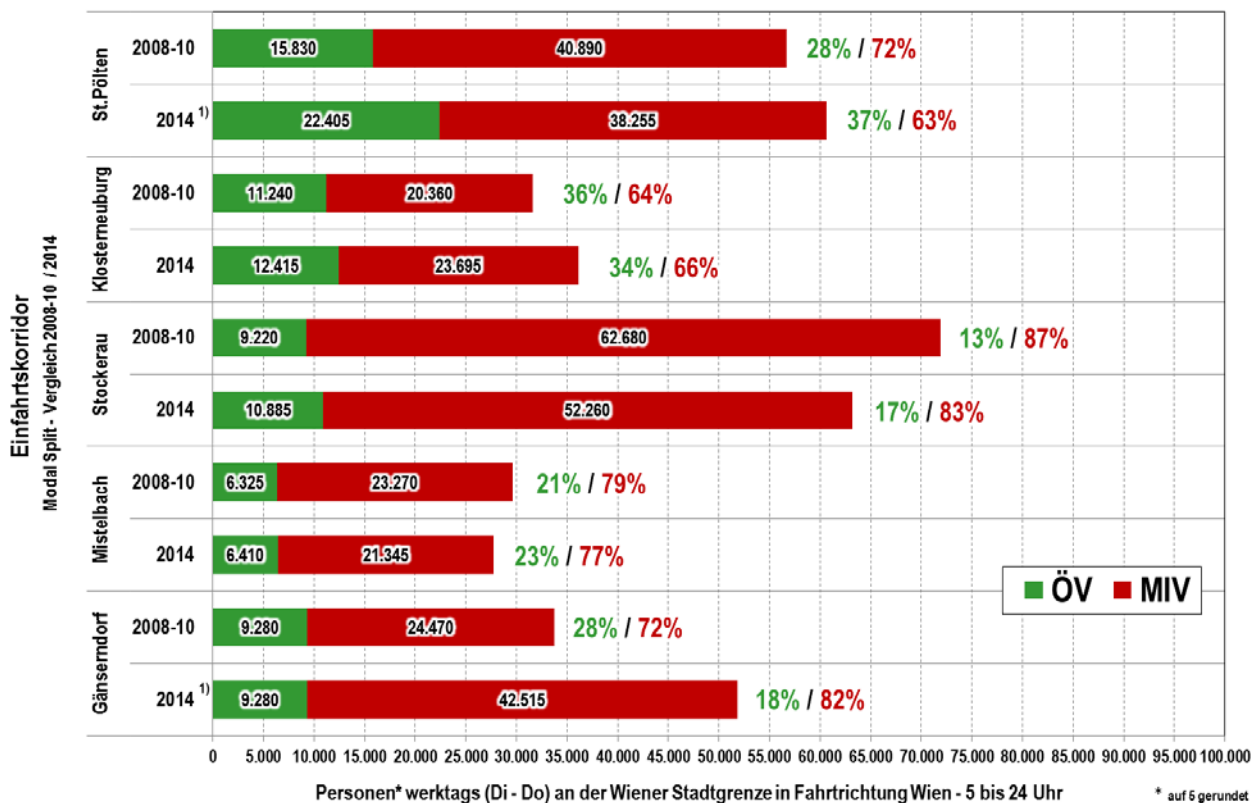
Erhebungsquerschnitt	MIV- Kordonenerhebung Personen 5 bis 9 Uhr in Richtung stadteinwärts an einem Werktag (Di - Do)		Korridor
	2014	2008	
A1 Westautobahn	4.730	5.215	St. Pölten
B1 Wientalstraße	4.845	5.660	
Mauerbachstraße	1.885	2.095	
Exelbergstraße	480	550	
<b>Σ</b>	<b>11.940</b>	<b>13.520</b>	
Sieveringer Straße	385	410	Klosterneuburg
Höhenstraße	70	55	
B14 Heiligenstädter Straße	6.305	5.250	
<b>Σ</b>	<b>6.760</b>	<b>5.715</b>	
A 22 Donauuferautobahn	14.730	16.080	Stockerau
B3 Prager Straße	1.445	1.250	
Langenzersdorfer Straße <sup>1)</sup>	635	630	
Fillenbaumgasse <sup>1)</sup>	75		
<b>Σ</b>	<b>16.885</b>	<b>17.960</b>	
Senderstraße <sup>2)</sup>	10	-	Mistelbach
Hagenbrunner Straße	590	580	
B7 Brünner Straße	2.675	2.620	
Stammersdorfer Straße	740	610	
Gerasdorfer Straße	1.055	1.240	
<b>Σ</b>	<b>5.060</b>	<b>5.050</b>	
Seyringer Straße	2.225	2.385	Gänserndorf
Bahnstraße <sup>3)</sup>	190		
Süßenbrunner Straße <sup>3)</sup>	570	6.090	
Schmalbach- / Nordostbahnstraße <sup>3)</sup>	1.100		
B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze	-		
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Stadtgrenze <sup>3)</sup>	1.345	-	
B8 Süßenbrunner Hauptstraße - Abfahrt von S1 in Richtung Wien	185		
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Stadtgrenze	4.405	<i>nicht in Betrieb</i>	
S1 Wiener Außenring Schnellstraße - Auffahrt von B8 in Richtung Wien	3.380		
<b>Σ</b>	<b>13.400</b>	<b>8.475</b>	
<b>Gesamt</b>	<b>54.045</b>	<b>50.720</b>	

<sup>1)</sup> 2008 gemeinsam erhoben <sup>2)</sup> 2008 nicht erhoben - im Vergleich 2008 - 2014 **nicht** berücksichtigt

<sup>3)</sup> 2008 gemeinsam am Querschnitt **B8 Wagramer Straße - Stadtgrenze** erhoben (ohne Zielverkehr Süßenbrunn)

**Tabelle 18:** MIV- Personenverkehrsaufkommen Vergleich 2008 und 2014 / 5 bis 9 Uhr



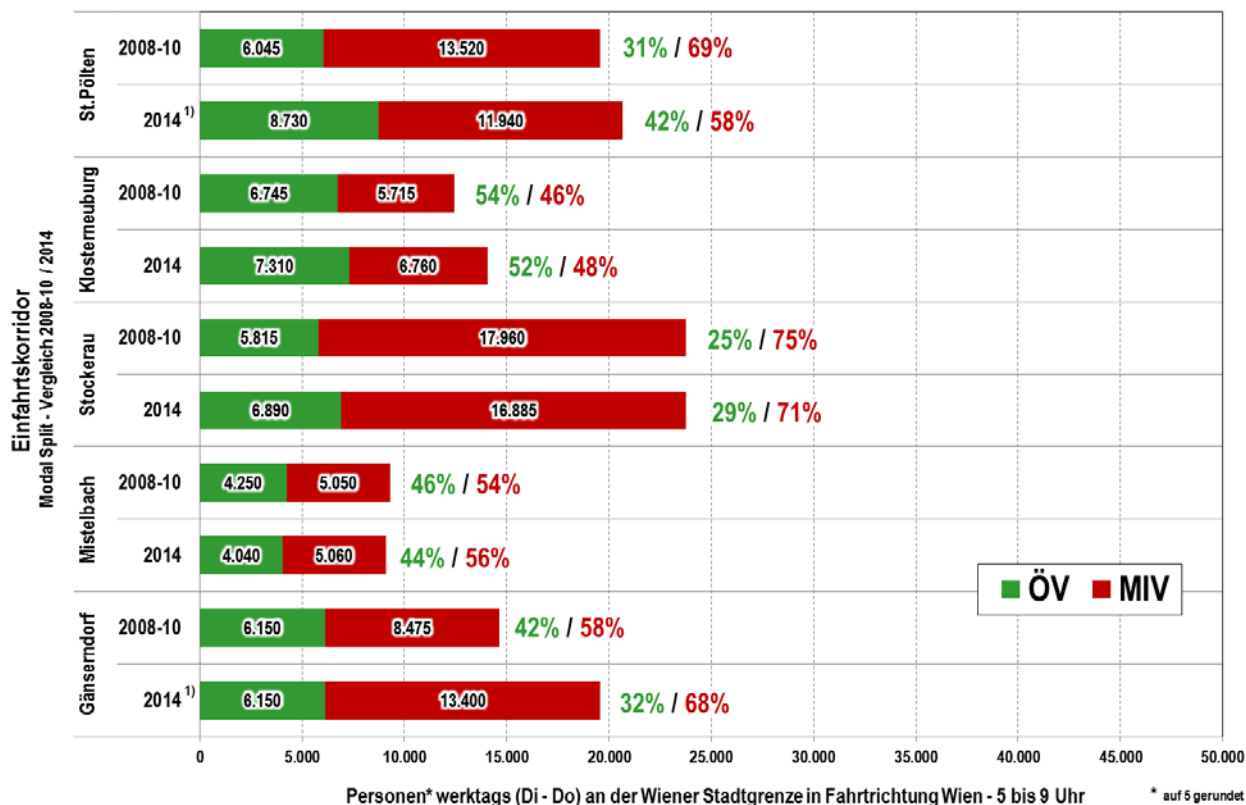


Personen\* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien - 5 bis 24 Uhr

\* auf 5 gerundet

<sup>1)</sup> 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, da hier keine aktuellen Erhebungen vorgenommen wurden

Abbildung 20: Modal Split nach Einfahrtskorridoren Vergleich 2008-10 und 2014 / 5 bis 24 Uhr



Personen\* werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien - 5 bis 9 Uhr

\* auf 5 gerundet

<sup>1)</sup> 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, da hier keine aktuellen Erhebungen vorgenommen wurden

Abbildung 21: Modal Split nach Einfahrtskorridoren Vergleich 2008-10 und 2014 / 5 bis 9 Uhr

Einfahrtskorridor(e)	Zeitsegment	Personen werktags (Di - Do) an der Wiener Stadtgrenze in Fahrtrichtung Wien													
		2008-10						2014 <sup>1)</sup>							
		ÖV- Linienbus	ÖV- Bahn	ÖV gesamt	MIV	Σ	ÖV	MIV	ÖV- Linienbus	ÖV- Bahn	ÖV gesamt	MIV	Σ	ÖV	MIV
St.Pölten	5 bis 9 Uhr	875	5.170	6.045	13.520	19.565	30,9%	69,1%	875	7.855	8.730	11.940	20.670	42,2%	57,8%
	5 bis 24 Uhr	1.780	14.050	15.830	40.890	56.720	27,9%	72,1%	1.755	20.650	22.405	38.255	60.660	36,9%	63,1%
Klosterneuburg	5 bis 9 Uhr	715	6.030	6.745	5.715	12.460	54,1%	45,9%	715	6.595	7.310	6.760	14.070	52,0%	48,0%
	5 bis 24 Uhr	2.220	9.020	11.240	20.360	31.600	35,6%	64,4%	2.220	10.195	12.415	23.695	36.110	34,4%	65,6%
Stockerau	5 bis 9 Uhr	440	5.375	5.815	17.960	23.775	24,5%	75,5%	440	6.450	6.890	16.885	23.775	29,0%	71,0%
	5 bis 24 Uhr	745	8.475	9.220	62.680	71.900	12,8%	87,2%	745	10.140	10.885	52.260	63.145	17,2%	82,8%
Mistelbach	5 bis 9 Uhr	580	3.670	4.250	5.050	9.300	45,7%	54,3%	580	3.460	4.040	5.060	9.100	44,4%	55,6%
	5 bis 24 Uhr	960	5.365	6.325	23.270	29.595	21,4%	78,6%	960	5.450	6.410	21.345	27.755	23,1%	76,9%
Gänserndorf	5 bis 9 Uhr	320	5.830	6.150	8.475	14.625	42,1%	57,9%	320	5.830	6.150	13.400	19.550	31,5%	68,5%
	5 bis 24 Uhr	705	8.575	9.280	24.470	33.750	27,5%	72,5%	705	8.575	9.280	42.515	51.795	17,9%	82,1%
Σ	5 bis 9 Uhr	2.930	26.075	29.005	50.720	79.725	36,4%	63,6%	2.930	30.190	33.120	54.045	87.165	38,0%	62,0%
St. Pölten bis Gänserndorf	5 bis 24 Uhr	6.410	45.485	51.895	171.670	223.565	23,2%	76,8%	6.385	55.010	61.395	178.070	239.465	25,6%	74,4%

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, da hier keine aktuellen Erhebungen vorgenommen wurden

Tabelle 19: Modal Split nach Einfahrtskorridoren Vergleich 2008-10 und 2014

## 4. Zusammenfassung

Die seit der Kordonenerhebung Wien 2008-10 erfolgte Inbetriebnahme der neuen Westbahnstrecke über das Tullnerfeld sowie der A5 Nordautobahn gemeinsam mit dem nördlichen Teil der Wiener Außenring Schnellstraße S1 ließ eine deutliche Veränderung des Verkehrsgeschehens beim nach Wien einströmenden Verkehr erwarten. Dies und die zwischenzeitliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien auf die westlichen Bezirke erforderten eine teilweise Aktualisierung im Konkreten für die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf. Es wurde eine Erhebungsmethode für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu entwickelt, die es erlaubte, aufbauend auf den Ergebnissen der Kordonenerhebung Wien 2008-10, aktuelle quantitative (Verkehrsmenge) und qualitative (Wegmerkmale) Verkehrsdaten zu gewinnen. Ergänzend wurde in einem separaten Projekt im Bereich der nördlichen Einfahrtskorridore eine videobasierte Kennzeichenerhebung durchgeführt.

Im öffentlichen Verkehr (ÖV) wurden ebenfalls die in Fahrtrichtung stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze querenden Fahrgäste der Bahnlinien Westbahn, Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn (S3) und Laaer Ostbahn (S2) erhoben. Mit Ausnahme der Franz-Josef-Bahn, wo lediglich eine Fahrgastzählung durchgeführt wurde, wurden die Fahrgäste auf den restlichen Strecken sowohl gezählt als auch nach ihren Wegmerkmalen befragt.

Die Verkehrserhebungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) bestanden zum einen Teil aus manuellen Verkehrszählungen wobei am jeweiligen Erhebungstag in der Zeit von 5 bis 24 Uhr die in Fahrtrichtung stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze querenden Personen erfasst wurden. Die Erfassung der stadtgrenzenquerenden Kfz erfolgte im Regelfall mit Hilfe automatischer Dauerzählstellen der ASFINAG, des Landes NÖ sowie der Stadt Wien. Im Zuge der Videoerhebung wurden mit Hilfe von Spezialkameras die Kennzeichen sämtlicher, die einzelnen Erhebungsquerschnitte auf der A22, A5, S1 und S2 passierenden, Kfz detektiert.

## Ergebnisse ÖV (Bahn)

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

Vor allem auf der Westbahnstrecke konnte ein massiver **Fahrgastzuwachs von nahezu 50 %** festgestellt werden. Dies lässt sich im Wesentlichen an zwei Faktoren festmachen. Einmal gab es auf der Westbahn seit der Kordonenerhebung 2009/10 massive Angebotsverbesserungen durch die Inbetriebnahme der Westbahn Neubaustrecke (NBS). Damit ergab sich auf pendler-affinen Relationen praktisch eine Halbierung der Fahrzeit. Zusätzlich gibt es auf dieser Strecke mit der WESTbahn einen weiteren Anbieter im Fernverkehrssegment mit für die Fahrgäste entsprechend lukrativen Tarifangeboten. Darüber hinaus wurde in Wien die Parkraumbewirtschaftung auf die westlichen Stadtbezirke ausgeweitet und diese „Push“- Maßnahme brachte ein zusätzliches Momentum in Richtung Öffentlicher Verkehr. Auch auf der Franz-Josef-Bahn und insbesondere auf der Nordwestbahn (S3) ergab sich **mit 13 % bzw. 19 %** eine signifikante Zunahme der Fahrgastanzahl. Diese Zuwächse konnten jeweils ohne Ausweitungen im Zugangebot lukriert werden. Im speziellen Fall der Franz-Josef-Bahn gab es trotz der hier mit dem Regionalbahnhof Tullnerfeld auf der Westbahn NBS neu geschaffenen ÖV- Alternative keinen Fahrgastrückgang. 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.

## Ergebnisse MIV

Im motorisierten Individualverkehr fahren 2014 insgesamt an einem Werktag (Di–Do) in der Zeit von 5 bis 24 Uhr **rd.178.070 Personen** über die aktuell erhobenen Stadtgrenzenquerschnitte in Fahrtrichtung stadteinwärts. Gegenüber 2008 bedeutet das einen **Zuwachs von 3,7 % bzw. rd. 6.400 Personen** im vergleichbaren Kordonabschnitt.

Betrachtet man den Teilabschnitt westlich der Donau (Einfahrtskorridore St. Pölten und Klosterneuburg), so steht hier eine **Abnahme des MIV** im Korridor St. Pölten **von 6,4 %** (2.635 Personen) einer **Zunahme** im Korridor Klosterneuburg **von 16,4 %** (3.335 Personen) gegenüber. Gesamt ergibt das eine geringfügige Zunahme von 700 Personen / 5-24 Uhr in diesem Teilabschnitt. Weiters wurde eine **Abnahme** in den Einfahrtskorridoren Stockerau **um 17 %** und Mistelbach **um 8 %** sowie ein massiver **Zuwachs** im Einfahrtskorridor Gänserndorf **um 74 %** festgestellt.

## Ergebnisse Modal Split

Die Modal Split-Vergleiche zeigen für den Einfahrtskorridor St. Pölten eine Steigerung des ÖV um 9 Prozentpunkte auf 37 % über den ganzen Tag sowie um 11 Prozentpunkte auf 42 % im pendlerrelevanten Frühsegment. Im Einfahrtskorridor Klosterneuburg hat sich sowohl der Modal Split von 5 bis 24 Uhr als auch jener von 5 bis 9 Uhr um 2 Prozentpunkte zu Lasten des ÖV auf 34 % bzw. 52 % verändert. Für den Einfahrtskorridor Stockerau steigt der ÖV-Anteil über den ganzen Tag und im Frühsegment um 4 Prozentpunkte auf 17 % bzw. 25 %. Im Korridor Mistelbach ergibt sich, über den ganzen Tag betrachtet, ein Anstieg des ÖV-Anteils um 2 Prozentpunkte auf 23 %. Im Frühsegment hingegen nahm der ÖV-Anteil um 2 Prozentpunkte auf 44 % ab. 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.

Der Modal Split aus den über alle im Projekt aktualisierten Einfahrtskorridore summierten Verkehrsmengen von St. Pölten bis Gänserndorf beträgt über den ganzen Tag betrachtet 26 % ÖV zu 74 % MIV und im Frühsegment 38 % ÖV zu 62 % MIV. Gegenüber 2008-10 hat sich dieser Modal Split um 3 Prozentpunkte (5 bis 24 Uhr) bzw. 2 Prozentpunkte (5 bis 9 Uhr) zu Gunsten des ÖV verbessert.

Gemeinsame Darstellungen zum Modal Split nach Einfahrtskorridoren am gesamten Kordon Stadtgrenze Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts zeigen die umseitige **Abbildung 22** für 5 bis 24 Uhr sowie **Abbildung 23** für 5 bis 9 Uhr. In den Abbildungen sind für die Einfahrtskorridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau, Mistelbach und Gänserndorf die aktuellen Werte, für die restlichen Einfahrtskorridore die Werte aus der Kordonerhebung 2008-10 ausgewiesen.

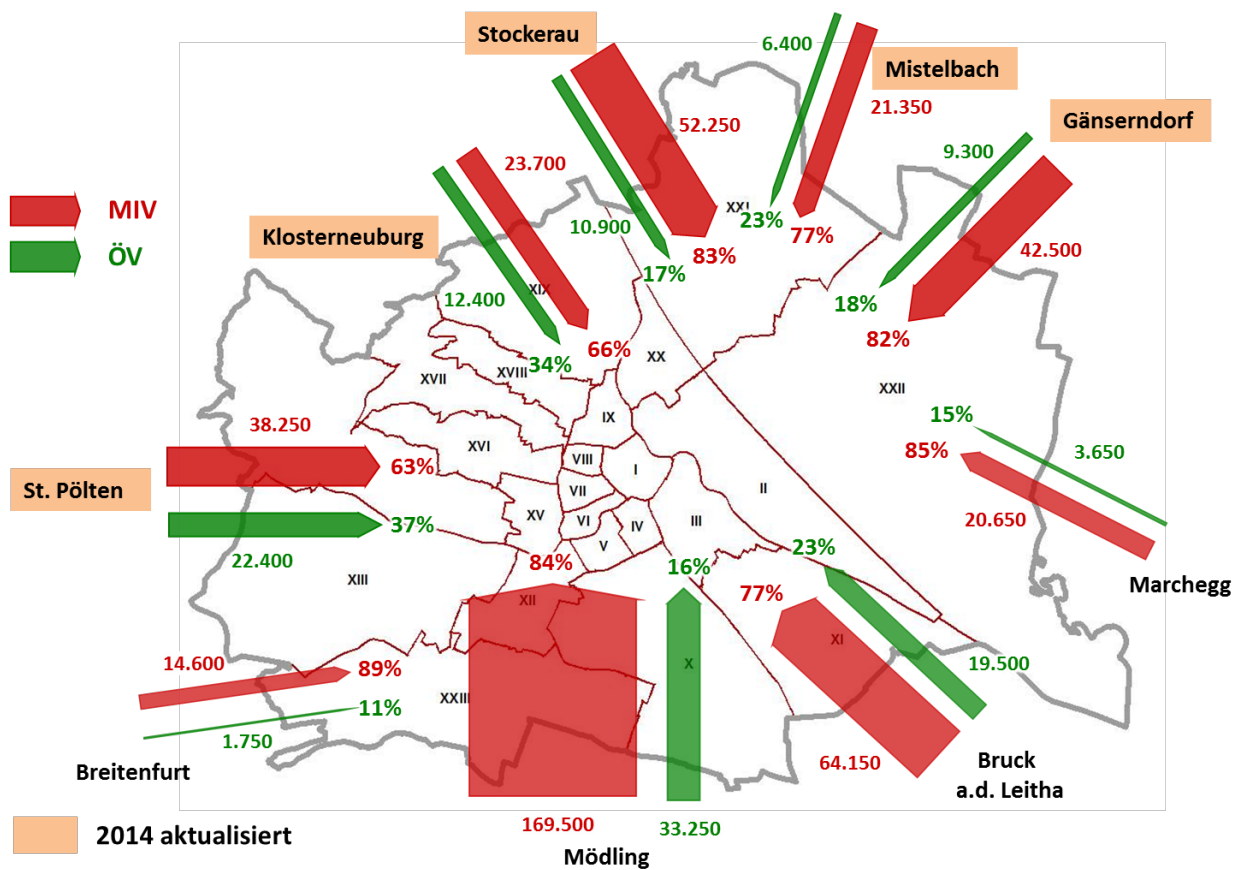


Abbildung 22: Modal Split nach Einfahrtsskorridoren Wien teilaktualisiert / 5 bis 24 Uhr

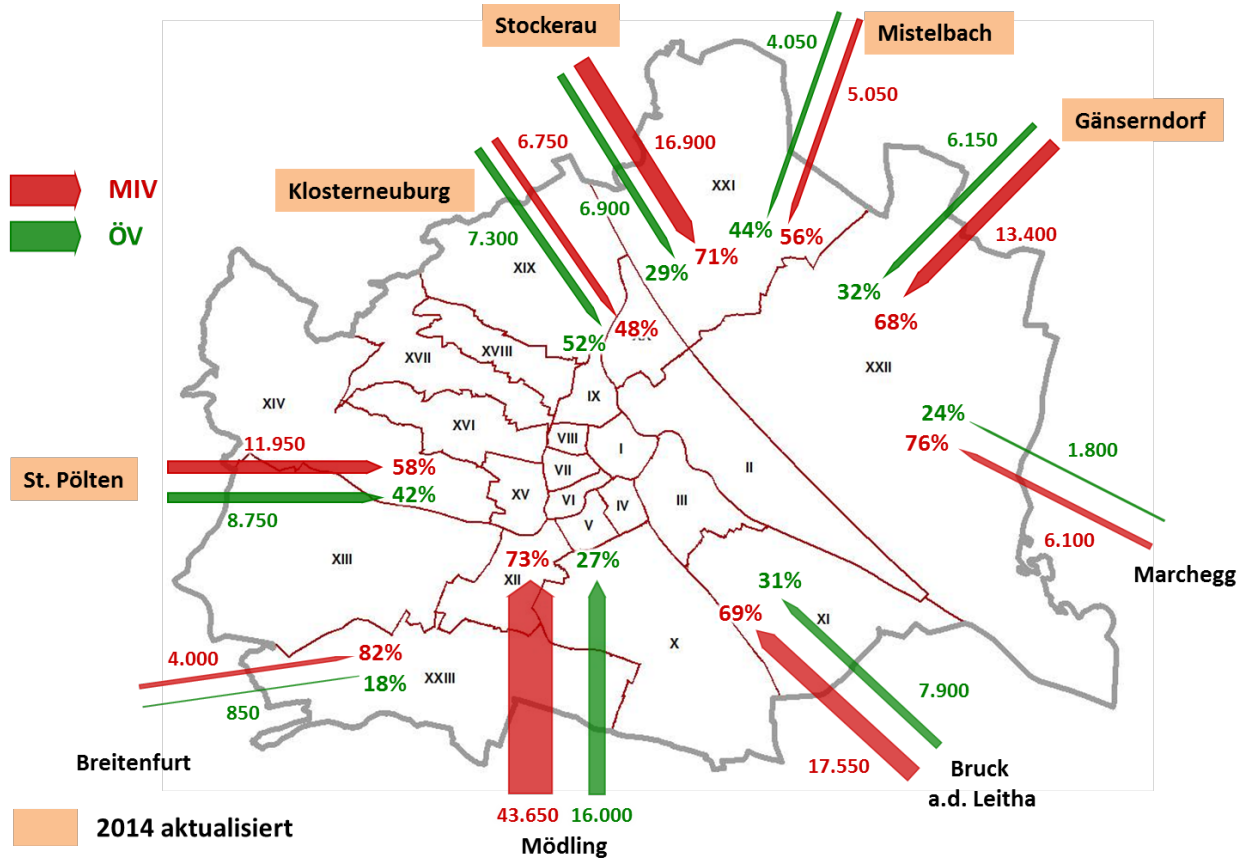


Abbildung 23: Modal Split nach Einfahrtsskorridoren Wien teilaktualisiert / 5 bis 9 Uhr

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: ÖV- Fahrgasterhebungen – Erhebungstage.....	10
Tabelle 2: Vergleich Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 nach Bahnlinien und Zeitsegmenten [Pers / 24h]	13
Tabelle 3: Vergleich Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 nach Bahnlinien und Zeitsegmenten [Pers / 24h]	14
Tabelle 4: Westbahn NBS – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h] ..	16
Tabelle 5: Innere Westbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]	17
Tabelle 6: Westbahnstrecke – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h] .....	18
Tabelle 7: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]....	20
Tabelle 8: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h].....	21
Tabelle 9: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h] ...	23
Tabelle 10: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h].....	24
Tabelle 11: MIV- Erhebung.....	25
Tabelle 12: MIV- Personenverkehr nach Erhebungsquerschnitten – Vergleich 2014- 2008 [Pers / 5 bis 9 Uhr] ..	27
Tabelle 13: MIV- Personenverkehr nach Erhebungsquerschnitten – Vergleich 2014- 2008 [Pers / 5 bis 24 Uhr]	28
Tabelle 14: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt und Verkehrsart .....	31
Tabelle 15: Kfz- Zulassungsbezirke Frühsegment (5 bis 9 Uhr) – <i>Fahrtroute A22 – S1 – S2</i> .....	34
Tabelle 16: Kfz- Zulassungsbezirke Frühsegment (5 bis 9 Uhr) – <i>Fahrtroute A5 – S1 – S2</i> .....	35
Tabelle 17: MIV- Personenverkehrsaufkommen Vergleich 2008 und 2014 / 5 bis 24 Uhr.....	39
Tabelle 18: MIV- Personenverkehrsaufkommen Vergleich 2008 und 2014 / 5 bis 9 Uhr .....	40
Tabelle 19: Modal Split nach Einfahrtskorridoren Vergleich 2008-10 und 2014.....	42

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Erhebungsquerschnitte – Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	6
Abbildung 2: Erhebungsquerschnitte – Schiene.....	7
Abbildung 3: Videobasierte Kennzeichenerhebung – Erhebungssituation .....	9
Abbildung 4: Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 an der Wiener Stadtgrenze [Pers / 24h].....	12
Abbildung 5: Fahrgastaufkommen 2009/10 bzw. 2014 nach Bahnlinien und Zeitsegmenten [Pers / 24h] .....	14
Abbildung 6: Westbahnstrecke – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]	16
Abbildung 7: Innere Westbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]	17
Abbildung 8: Westbahnstrecke – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h]..	19
Abbildung 9: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]	21

Abbildung 10: Nordwestbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h] ....	22
Abbildung 11: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Zugtypen und Einstiegshaltestellen [Pers / 24h]	23
Abbildung 12: Laaer Ostbahn – Fahrgastaufkommen 2014 nach Fahrtzweck und Weghäufigkeit [Pers / 24h] ...	24
Abbildung 13: MIV- Personenverkehr – Vergleich 2014- 2008 / Übersichtskarte Westabschnitt [Pers / 5 bis 24 Uhr] .....	29
Abbildung 14: MIV- Personenverkehr – Vergleich 2014- 2008 / Übersichtskarte Ostabschnitt [Pers / 5 bis 24 Uhr]	29
Abbildung 15: Videobasierte Kennzeichenerhebung – Erhebungsquerschnitte.....	30
Abbildung 16: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt - Gesamtverkehr .....	32
Abbildung 17: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt - Schwerverkehr.....	32
Abbildung 18: A22 / A5 - S1 - S2 – Fahrtrouten nach Erhebungsquerschnitt – Personenverkehr .....	33
Abbildung 19: Korridorzuordnung / Kordon Wiener Stadtgrenze .....	37
Abbildung 20: Modal Split nach Einfahrtsskorridoren Vergleich 2008-10 und 2014 / 5 bis 24 Uhr .....	41
Abbildung 21: Modal Split nach Einfahrtsskorridoren Vergleich 2008-10 und 2014 / 5 bis 9 Uhr.....	41
Abbildung 22: Modal Split nach Einfahrtsskorridoren Wien teilaktualisiert – „Kordon Stadtgrenze“ / 5 bis 24 Uhr .	46
Abbildung 23: Modal Split nach Einfahrtsskorridoren Wien teilaktualisiert – „Kordon Stadtgrenze“ / 5 bis 9 Uhr ...	46

## QUELLEN

- (1) *Kordonenerhebung Wien für den MIV und ÖV aus den Jahren 2008 bis 2010 – Wien, NÖ und Bgld*
- (2) *Daten zum Zugs- bzw. Fahrplanangebot auf Westbahn, Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn und Laaer Ostbahn für Frühjahr 2014 – Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH*
- (3) *GIS- basierte Liniennetz- und Haltestellendaten – Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH*
- (4) *Automatische Straßenverkehrszählungen - Frühjahr 2014 – ASFINAG, Land NÖ, Stadt Wien*
- (5) *Verschlüsselte Kennzeichendaten zum mautpflichtigen Schwerverkehr für März 2015 – ASFINAG*



# ANHANG

# Fragekarte

Fragekartennummer: \_\_\_\_\_

## Sehr geehrter Fahrgast!

Die Stadt Wien führt gemeinsam mit dem Land Niederösterreich entlang der Wiener Stadtgrenze eine umfassende Verkehrserhebung in Zügen durch. Mit dem Ausfüllen dieser Fragekarte helfen Sie mit, dass der öffentliche Verkehr verbessert werden kann.

Bitte beantworten Sie die Fragen sorgfältig. Die ausgefüllte Fragekarte können Sie unfrankiert mit der Post oder eingescannt per e-mail an [befragung@vor.at](mailto:befragung@vor.at) senden oder online mit Eingabe der entsprechenden Fragekartennummer unter [www.kordonenerhebung.at](http://www.kordonenerhebung.at) beantworten. Alle Angaben werden gemäß Datenschutzgesetz vertraulich behandelt und ausschließlich in anonymer Form ausgewertet.

### Wann haben Sie diese Karte erhalten?

Bitte geben Sie Datum und die genaue Uhrzeit an (z.B. 3.3., 09:15) \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Uhrzeit

### Geschlecht?

- weiblich  
 männlich

### Wo sind Sie in diesem Zug eingestiegen?

Einstiegshaltestelle \_\_\_\_\_

### Wo steigen Sie aus diesem Zug aus?

Ausstiegshaltestelle \_\_\_\_\_

### Wo hat Ihre Reise begonnen?

Ausgangsort \_\_\_\_\_

### Wo ist das Ziel Ihrer Reise?

Bitte geben Sie bei Zielort in Wien die Adresse an!

Zielort: \_\_\_\_\_

### Sind Sie bei dieser Reise von einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen?

- nicht umgestiegen  vom Bus  vom Zug  von der Schnellbahn  von der Straßenbahn  von der U-Bahn

### Werden Sie bei dieser Reise in ein anderes öffentliches Verkehrsmittel umsteigen?

- nicht umsteigen  in den Bus  in den Zug  in die Schnellbahn  in die Straßenbahn  in die U-Bahn

### Wie gelangten Sie zur ersten Einstiegshaltestelle?

- zu Fuß  Fahrrad  Moped/Motorrad  PKW  wurde zur Haltestelle gebracht

### Tätigkeit am Ausgangsort?

- Wohnen (von zu Hause)  
 Arbeit  
 Schule, Ausbildung  
 Dienstliche bzw. geschäftliche Erledigung  
 Private Erledigung (Arzt, Behörde, Besuch, ...)  
 Freizeit (Sport, Spaziergang, ...)  
 Einkauf  
 Urlaub

### Tätigkeit am Zielort?

- Wohnen (nach Hause)  
 Arbeit  
 Schule, Ausbildung  
 Dienstliche bzw. geschäftliche Erledigung  
 Private Erledigung (Arzt, Behörde, Besuch, ...)  
 Freizeit (Sport, Spaziergang, ...)  
 Einkauf  
 Urlaub

### Verwendete(r) Fahrausweis(e)?

- Einzelkarte  
 Wochenkarte Zone(n): \_\_\_\_\_  
 Monatskarte Zone(n): \_\_\_\_\_  
 Jahreskarte Zone(n): \_\_\_\_\_  
 Jugendticket  
 Top-Jugendticket  
 ÖBB-Vorteilscard  
 sonstige(r) Fahrausweis(e): \_\_\_\_\_

### Wie häufig fahren Sie diesen Weg (Ausgangsort → Zielort)

- seltener als einmal pro Woche  
 1 – 2 mal pro Woche  
 3 – 4 mal pro Woche  
 5 mal pro Woche (Montag bis Freitag)  
 mehr als 5 mal pro Woche

### Fahren Sie diesen Weg heute auch zurück?

- Nein  Ja wenn Ja um wie viel Uhr: (ungefähre Angabe) \_\_\_\_\_

Eventuelle Fragen zur Fragekarte werden Ihnen unter der Telefonnummer 0810 22 23 24 Montag bis Freitag von 7 bis 18 Uhr gerne beantwortet.

**Vielen Dank für Ihre Mitarbeit**



Besser unterwegs



Fragekarte – Standard

# Fragekarte

Fragekartennummer: \_\_\_\_\_

## Sehr geehrter Fahrgast!

Die Stadt Wien führt gemeinsam mit dem Land Niederösterreich entlang der Wiener Stadtgrenze eine umfassende Verkehrserhebung in Zügen durch. Mit dem Ausfüllen dieser Fragekarte helfen Sie mit, dass der öffentliche Verkehr verbessert werden kann.

Bitte beantworten Sie die Fragen sorgfältig. Die ausgefüllte Fragekarte können Sie unfrankiert mit der Post oder eingescannt per e-mail an [befragung@vor.at](mailto:befragung@vor.at) senden oder online mit Eingabe der entsprechenden Fragekartennummer unter [www.kordonerhebung.at](http://www.kordonerhebung.at) beantworten. Alle Angaben werden gemäß Datenschutzgesetz vertraulich behandelt und ausschließlich in anonymer Form ausgewertet.

### Wann haben Sie diese Karte erhalten?

Bitte geben Sie Datum und die genaue Uhrzeit an (z.B. 3.3., 09:15) \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_ Uhrzeit

### Geschlecht?

- weiblich  
 männlich

### Wo sind Sie in diesem Zug eingestiegen?

Einstiegshaltestelle \_\_\_\_\_

### Wo steigen Sie aus diesem Zug aus?

Ausstiegshaltestelle \_\_\_\_\_

### Wo hat Ihre Reise begonnen?

Ausgangsort \_\_\_\_\_

### Wo ist das Ziel Ihrer Reise?

Bitte geben Sie bei Zielort in Wien die Adresse an!

Zielort: \_\_\_\_\_

### Sind Sie bei dieser Reise von einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel umgestiegen?

- nicht umgestiegen  vom Bus  vom Zug  von der Schnellbahn  von der Straßenbahn  von der U-Bahn

### Werden Sie bei dieser Reise in ein anderes öffentliches Verkehrsmittel umsteigen?

- nicht umsteigen  in den Bus  in den Zug  in die Schnellbahn  in die Straßenbahn  in die U-Bahn

### Wie gelangten Sie zur ersten Einstiegshaltestelle?

- zu Fuß  Fahrrad  Moped/Motorrad  PKW  wurde zur Haltestelle gebracht

### Tätigkeit am Ausgangsort?

- Wohnen (von zu Hause)  
 Arbeit  
 Schule, Ausbildung  
 Dienstliche bzw. geschäftliche Erledigung  
 Private Erledigung (Arzt, Behörde, Besuch, ...)  
 Freizeit (Sport, Spaziergang, ...)  
 Einkauf  
 Urlaub

### Tätigkeit am Zielort?

- Wohnen (nach Hause)  
 Arbeit  
 Schule, Ausbildung  
 Dienstliche bzw. geschäftliche Erledigung  
 Private Erledigung (Arzt, Behörde, Besuch, ...)  
 Freizeit (Sport, Spaziergang, ...)  
 Einkauf  
 Urlaub

### Verwendete(r) Fahrausweis(e)?

- Einzelkarte  WESTbahn Einzelfahrt  
 Wochenkarte  WESTnetz Classic  
 Monatskarte  WESTnetz Familie  
 Jahreskarte  WESTnetz Senior  
 Jugendticket  WESTnetz <26  
 Top-Jugendticket  
 ÖBB-Vorteilscard  sonstige(r) Fahrausweis(e): \_\_\_\_\_

Modifizierung  
Westbahn  
Fernverkehr

### Wie häufig fahren Sie **diesen Weg** (Ausgangsort → Zielort)

- seltener als einmal pro Woche  
 1 - 2 mal pro Woche  
 3 - 4 mal pro Woche  
 5 mal pro Woche (Montag bis Freitag)  
 mehr als 5 mal pro Woche

### Fahren Sie diesen Weg heute auch zurück?

- Nein  Ja wenn Ja um wie viel Uhr: (ungefähre Angabe) \_\_\_\_\_

Eventuelle Fragen zur Fragekarte werden Ihnen unter der Telefonnummer 0810 22 23 24 Montag bis Freitag von 7 bis 18 Uhr gerne beantwortet.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit



Besser unterwegs



Fragekarte – Westbahn Neubaustrecke - Fernverkehr