

4 Ergebnisse Gesamtkordon

4.1 Personen-, Kfz- und Fahrgastaufkommen im Gesamtkordon

In diesem Abschnitt sind die Zahlenwerte für querende Personen, Fahrgäste und Kraftfahrzeuge für den Gesamtkordon Stadtgrenze Wien gemäß der Beschreibung in 3.1 angegeben.

Beim Vergleich der Gesamtzählwerte nach Richtung ergibt sich eine Abweichung von knapp 0,5% bzw. 2 983 mehr Fahrten stadteinwärts als stadtauswärts. Diese Abweichung von der Datensymmetrie erklärt sich zum einen auf einen geringen Überhang von Mehrtagesgästen und lässt sich zum anderen auf eine statistisch begründbare Ungenauigkeit bei einer Durchschnittsbildung über mehrere Tage zurückzuführen. Eine stochastische Schwankung von weniger als einem Prozent ist in jedem Fall vernachlässigbar und auf keinen Fall ein Indiz einer kontinuierlich wachsenden Bevölkerung in Wien. Die vernachlässigbare Schwankungsbreite hat keine nachteilige Auswirkungen auf die Aussagekraft dieser Untersuchung.

Tab. 29: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Personenverkehrsaufkommen stadtein- und stadtauswärts

Gesamtkordon Stadtgrenze Wien										
Anzahl Personen pro Werktag (Di-Do) an der Stadtgrenze Wien nach Verkehrsmittel										
Zeitsegment	Fahrtichtung stadteinwärts					Fahrtichtung stadtauswärts				
	MIV*	Linienbus	Bahn	ÖV	Σ ges	MIV*	Linienbus	Bahn	ÖV	Σ ges
0 bis 5 Uhr	12 029	152	587	739	12 768	11 568	134	664	798	12 367
5 bis 9 Uhr	144 956	6 762	53 281	60 043	204 999	102 391	4 171	21 656	25 827	128 217
9 bis 12 Uhr	69 469	2 019	15 158	17 177	86 646	68 351	1 872	13 750	15 622	83 972
12 bis 15 Uhr	74 215	2 929	16 419	19 348	93 564	86 563	3 708	20 702	24 410	110 973
15 bis 19 Uhr	127 061	4 087	26 955	31 042	158 103	152 122	6 192	54 594	60 786	212 908
19 bis 24 Uhr	47 576	1 229	12 477	13 706	61 282	53 362	1 926	16 619	18 545	71 907
5 bis 24 Uhr	463 278	17 027	124 290	141 317	604 594	462 788	17 869	127 321	145 190	607 978
0 bis 24 Uhr	475 307	17 178	124 877	142 055	617 362	474 356	18 003	127 985	145 988	620 345

*Pkw (mit Anhänger), Lieferwagen, Reisebus, Zweirad

Tab. 30: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Kfz-Fahrzeugaufkommen stadtein- und stadtauswärts

Gesamtkordon Wien	werktätliches Kfz-Aufkommen (Di-Do)				
	Zeitsgement	Personenindividualverkehr		Güterverkehr	
		stadtEIN	stadtAUS	stadtEIN	stadtAUS
	0 bis 5 Uhr	9 340	8 947	1 832	1 784
5 bis 9 Uhr	103 233	70 733	8 961	7 840	
9 bis 12 Uhr	58 102	59 482	6 998	7 428	
12 bis 15 Uhr	60 262	71 240	6 332	7 220	
15 bis 19 Uhr	101 366	124 112	5 705	6 529	
19 bis 24 Uhr	42 157	48 106	1 923	2 224	
5 bis 24 Uhr	365 119	373 671	29 919	31 240	
0 bis 24 Uhr	374 459	382 618	31 751	33 024	

Tab. 31: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Fahrgastaufkommen im Schienenpersonenverkehr

	Anzahl Personen pro Werktag (Di-Do) an der Stadtgrenze Wien						
	Zeitsgement	Fahrrichtung stadteinwärts			Fahrrichtung stadtauswärts		
		Fernverkehr	Regionalzug	S-Bahn*	Fernverkehr	Regionalzug	S-Bahn*
Gesamtkordon Stadtgrenze Wien	0 bis 5 Uhr	129	184	274	-	278	386
	5 bis 9 Uhr	8 671	30 243	14 367	6 703	8 171	6 782
	9 bis 12 Uhr	5 249	5 207	4 702	5 283	3 470	4 997
	12 bis 15 Uhr	5 030	5 343	6 046	6 427	7 726	6 549
	15 bis 19 Uhr	8 285	9 601	9 069	10 221	28 177	16 196
	19 bis 24 Uhr	5 504	3 179	3 794	4 549	6 505	5 565
	5 bis 24 Uhr	32 739	53 573	37 978	33 183	54 049	40 089
	0 bis 24 Uhr	32 868	53 757	38 252	33 183	54 327	40 475

* inkl. Badner Bahn

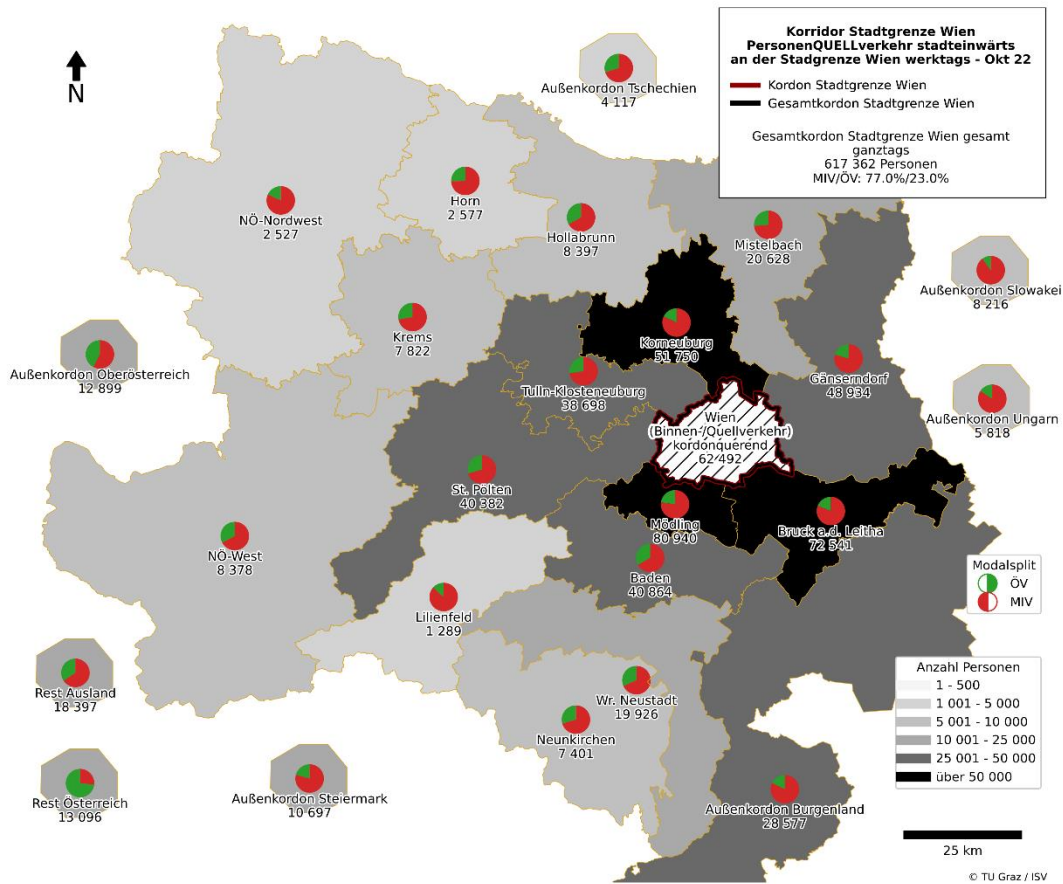


Abb. 76: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglich PersonenQUELLverkehr stadteinwärts ganztags

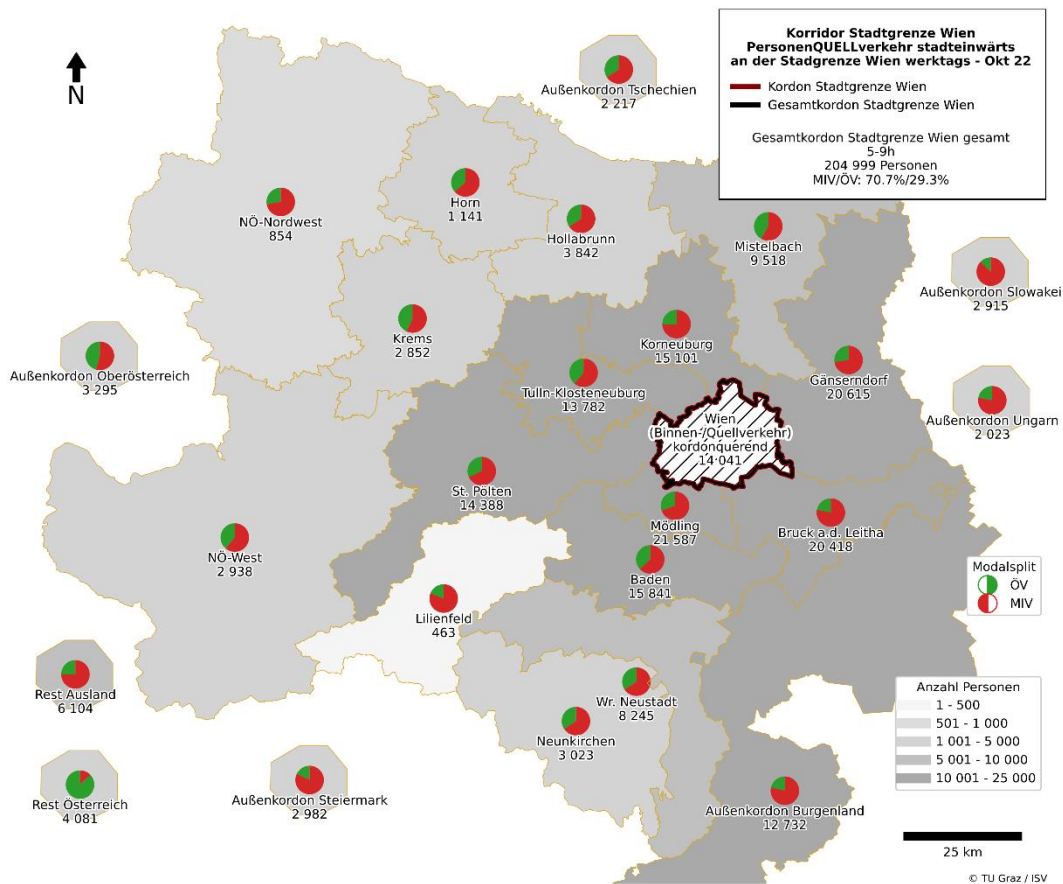


Abb. 77: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglich PersonenQUELLverkehr stadteinwärts 5 bis 9 Uhr

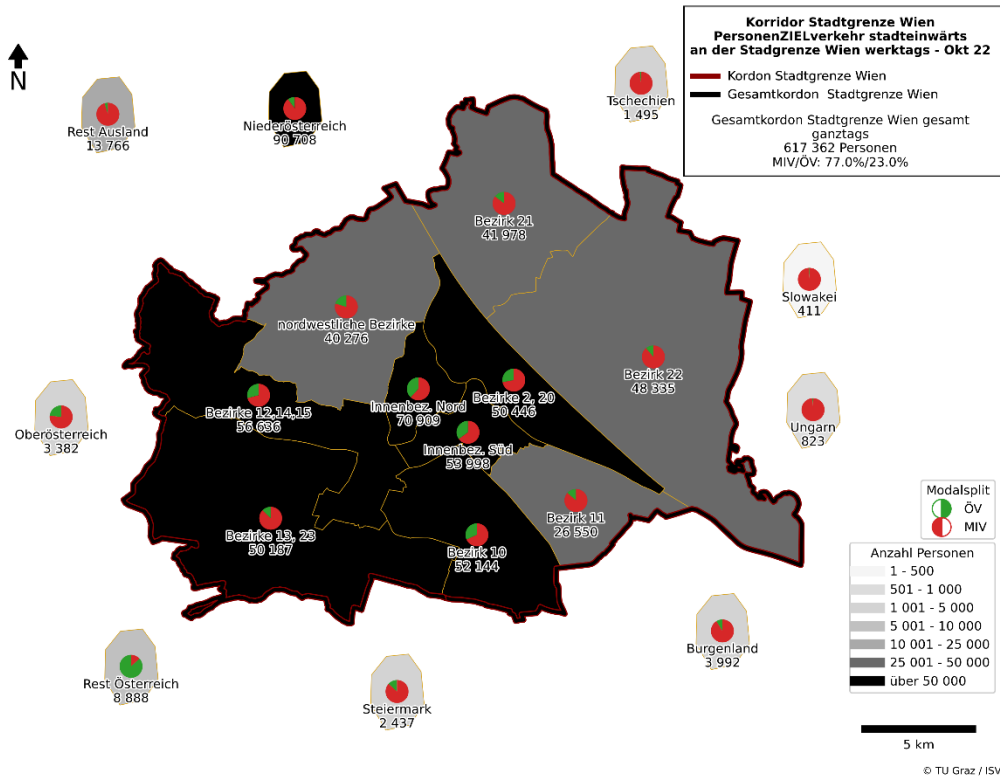


Abb. 78: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglicher PersonenZIELverkehr stadteinwärts ganztags

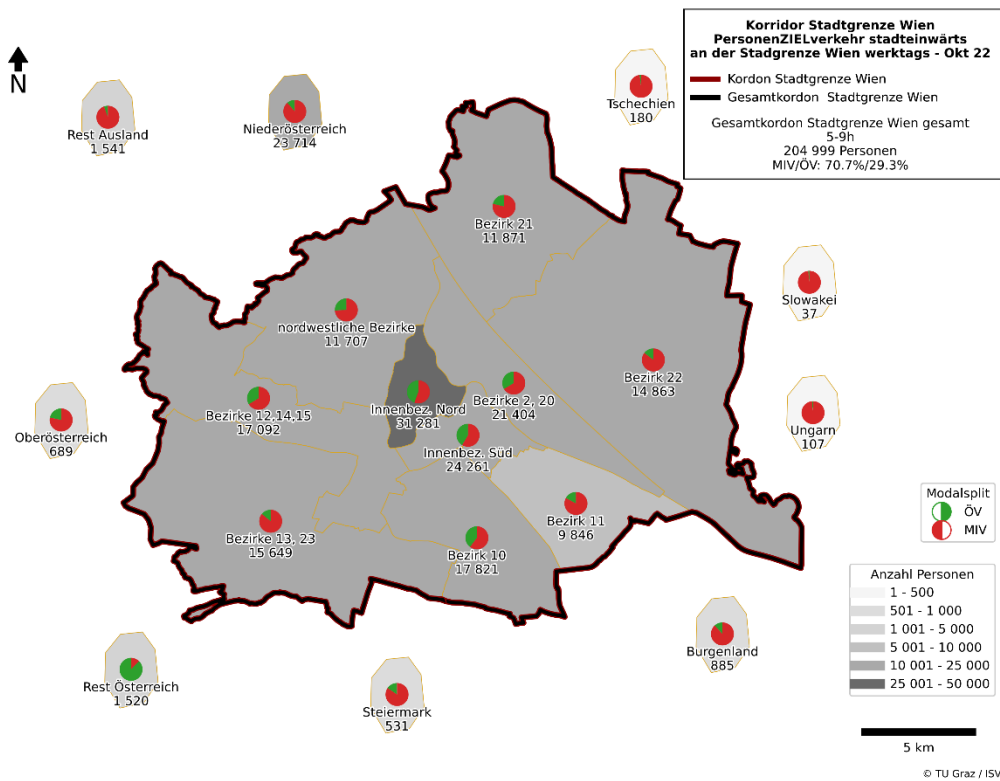


Abb. 79: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglicher PersonenZIELverkehr stadteinwärts 5 bis 9 Uhr

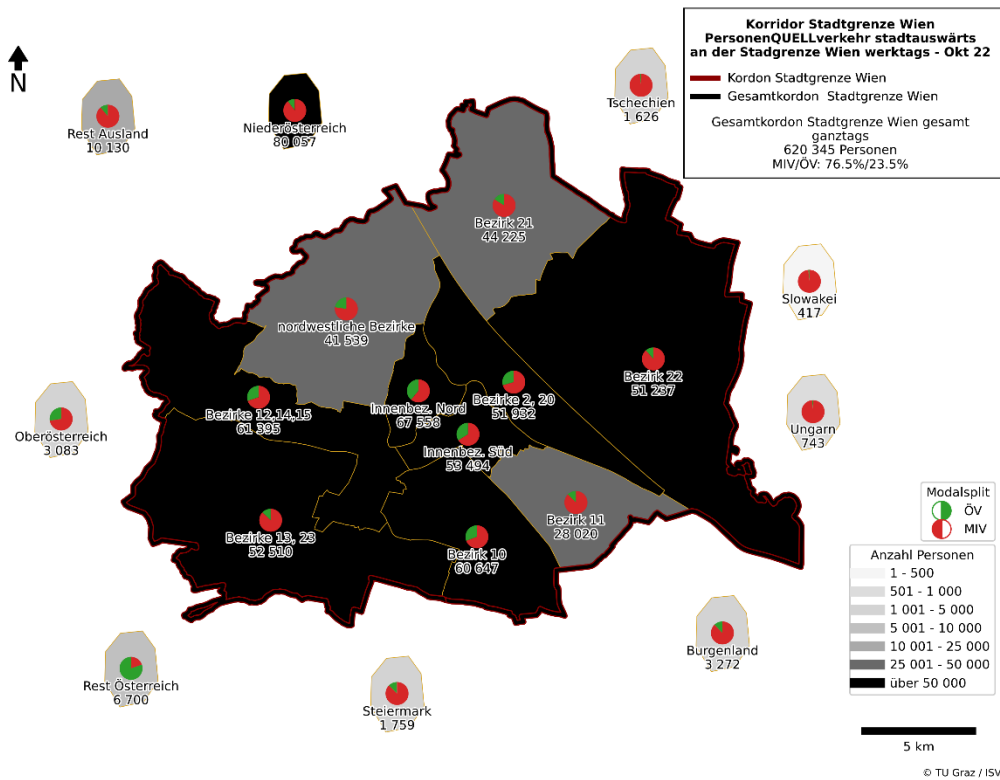


Abb. 80: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglich PersonenQUELLverkehr stadtauswärts ganztags

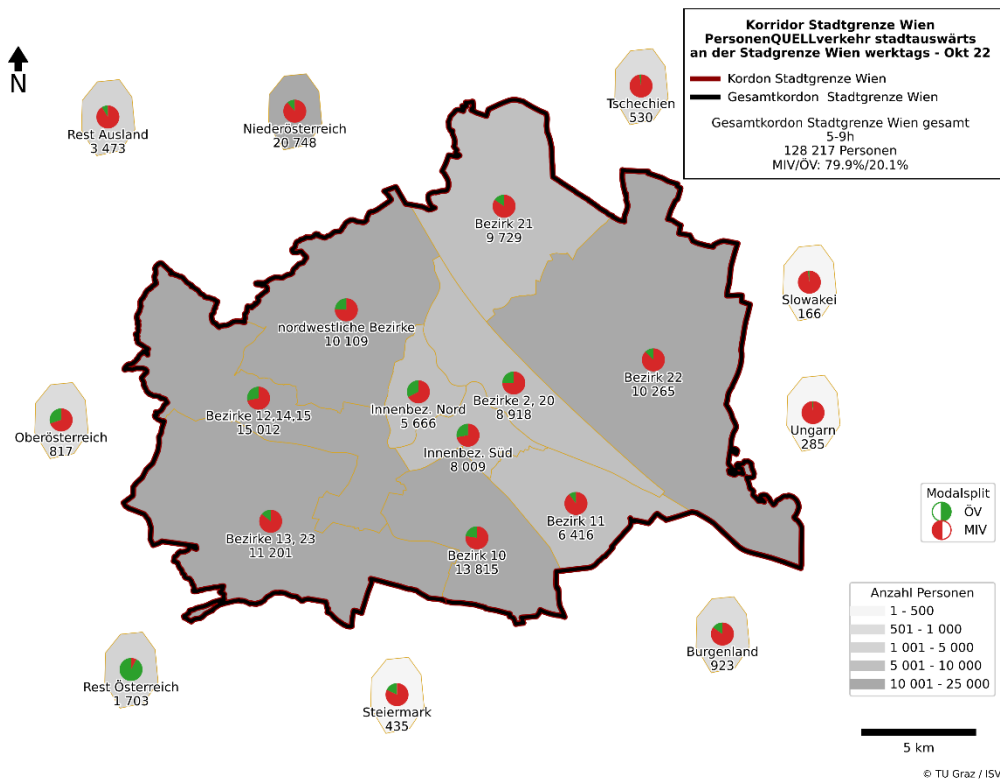


Abb. 81: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglich PersonenQUELLverkehr stadtauswärts 5 bis 9 Uhr

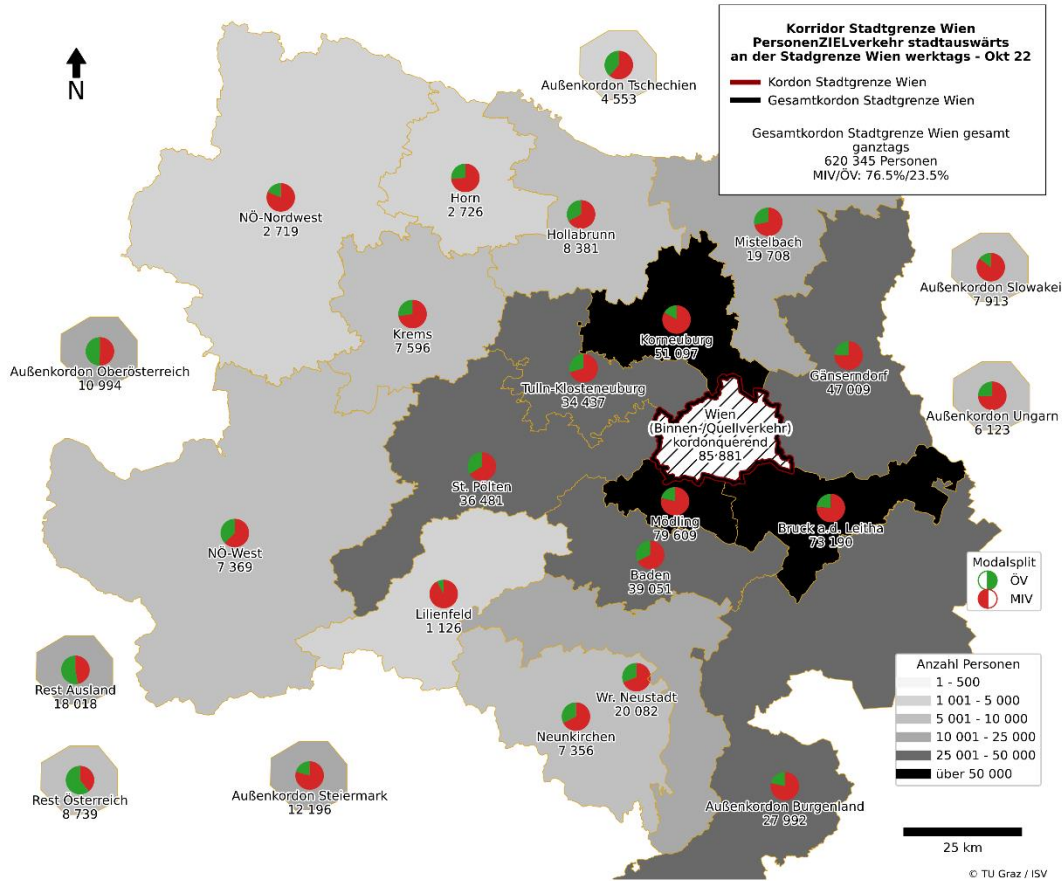


Abb. 82: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglicher PersonenZIELverkehr stadtauswärts ganztags

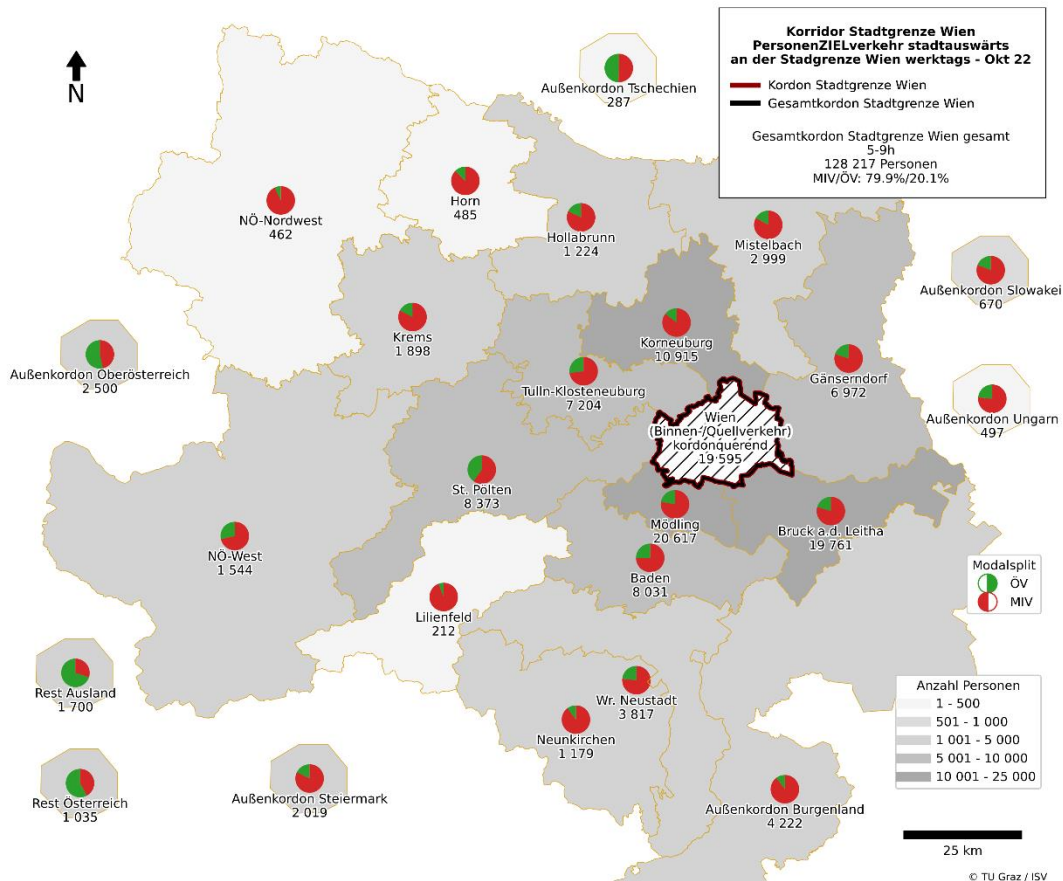


Abb. 83: Gesamtkordon Stadtgrenze Wien – Werktäglicher PersonenZIELverkehr stadtauswärts 5 bis 9 Uhr

4.2 Verkehrsaufkommen und Modal Split

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) ist eine wichtige Kenngröße zur Beurteilung der Mobilität einer Region. In der vorliegenden Untersuchung wird wie bei den vorangegangenen Untersuchungen zwischen den Personen unterschieden, die einen Korridor der Stadtgrenze im Pkw (mIV) oder im Öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn) überqueren. Für jeden der neun Korridore und den Gesamtkordon wurde die Anzahl der stadteinwärts und stadtauswärts querenden Personen pro Werktag (ganztags) und für das Frühsegment von 5 bis 9 Uhr bestimmt. Das Frühsegment ist besonders für den täglichen Arbeits- und Ausbildungsverkehr relevant.

Die Zuordnung der einzelnen kordonquerenden Wege zu einem der neun Korridore erfolgte ausschließlich auf Basis des Übertritts am korridorbezogenen Straßen- bzw. Schienenquerschnitt unabhängig vom Ausgangs- bzw. Zielort des betrachteten Weges. Dieser Berechnungsansatz entspricht der Variante „Stadtgrenze“ aus vorangegangenen Untersuchungen. Der Berechnungsansatz „Stadtgrenze“ stellt die tatsächliche Verkehrssituation pro Korridor dar. Eine „Wegquellen-basierte“ Korridorzuordnung bei der Ermittlung des Modal Split war nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Für den Gesamtkordon Stadtgrenze Wien ergab sich ein Verhältnis von gut 23% Öffentlicher Verkehr (ÖV) zu knapp 77% motorisierter Individualverkehr (MIV) über den gesamten Werktag bei einem Gesamtverkehrsaufkommen im Personenverkehr von rund 617 500 Personen in Fahrtrichtung stadteinwärts sowie rund 620 500 Personen stadtauswärts. Im Pendler-affinen Frühsegment von 5 bis 9 Uhr beträgt der Modal Split in der Hauptlastrichtung stadteinwärts für den Gesamtkordon 29,3% ÖV gegenüber 70,7% MIV bei insgesamt rund 205 000 Personen (entspricht 33,2% des stadteinwärtigen Gesamtverkehrsaufkommens). Der entsprechende Modal Split in Fahrtrichtung stadtauswärts ist mit 20,1% ÖV gegenüber 79,9% MIV bei rund 128 000 Personen (entspricht 20,7% beim stadtauswärtigen Gesamtverkehrsaufkommens) deutlich geringer ausgeprägt.

Tab. 32: Modal Split Gesamtkordon Stadtgrenze Wien

	stadtein		stadtaus	
	5 bis 9 Uhr	ganztags	5 bis 9 Uhr	ganztags
ÖV	29,3 %	23,0 %	20,1 %	23,5 %
IV	70,7 %	77,0 %	79,9%	76,5 %
Σ Pers	205 000 (33,2%)	617 500	128 000 (20,7 %)	620 500

Stadteinwärts ergibt sich im Frühsegment, unter dem Gesichtspunkt eines höheren ÖV-Anteils, ein erwartbar um gut sechs Prozentpunkte zugunsten des ÖV verschobener Modal Split. In Fahrtrichtung stadtauswärts hingegen liegt der Modal Split in der Zeit von 5 bis 9 Uhr um drei Prozentpunkte unter dem Modal Split des Gesamtwerktags.

Abb. 84 enthält eine Auswertung der kordonquerenden Quell- / Ziel – Beziehungen stadteinwärts zu dem auf Wien bezogenen Ziel-, Durchgangs-, Binnen- und Quellverkehr.

Definitionen zu den Verkehrsarten: Zielverkehre sind Fahrten, die außerhalb des Stadtgebiets beginnen und ihr Ziel innerhalb der Stadt Wien haben. Durchgangsverkehre queren das Stadtgebiet Wien mit Anfang und Ende außerhalb von Wien. Der Binnenverkehr enthält jene Fahrten, die in Wien beginnen und enden und während ihrer Fahrt das niederösterreichische Straßennetz nutzen wie z.B. Fahrten vom 10. in den 23. Bezirk über die S1. Quellverkehre sind jene Fahrten, die ihren Ausgangspunkt innerhalb Wiens haben und ihr Ziel außerhalb der Stadtgrenze Wien wie z.B. Fahrten von Stammersdorf nach Mödling.

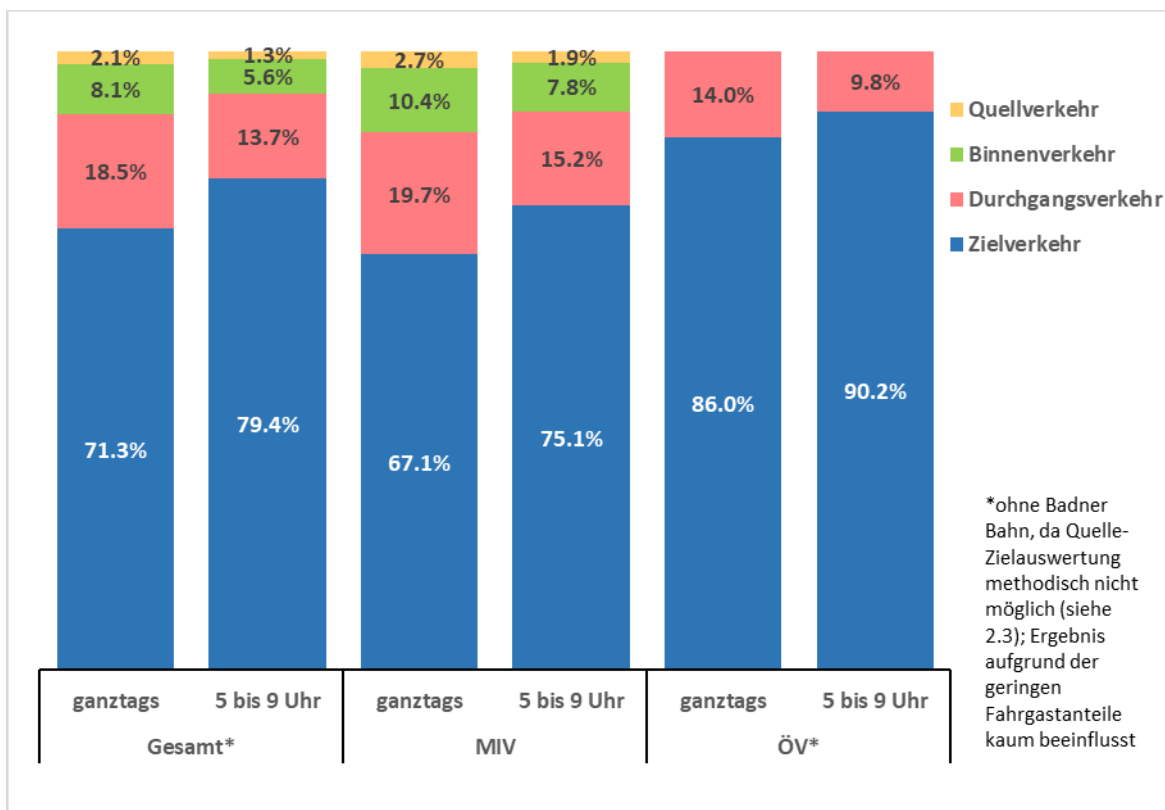


Abb. 84: Kordonquerende Anteilswerte 2022 der stadteinwärts querenden Verkehre

Binnen- und Quellverkehre treten in Fahrtrichtung stadteinwärts nur bei Kfz-Wegen auf, da bei den ÖV-Wegen keine Linien die Stadtgrenze mehrfach überfahren wie dies bei Kfz-Wegen aufgrund der Struktur des Straßennetzes durchaus der Fall ist. Im Frühsegment ist der Anteil des Durchgangsverkehrs geringer als über den gesamten Tag hinweg.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Öffentlichen Verkehr und damit auch in der Gesamtbetrachtung würde tatsächlich aus zwei Gründen etwas geringer ausfallen. Zum einen sind methodisch bedingt die Fahrten mit der Badner Bahn zwar in der Gesamtbetrachtung der Fahrgastzahlen aber nicht bei der Quell-Ziel Auswertung berücksichtigt (siehe 2.3.2 S.12) und zum anderen wurde der Korridor Bruck a.d. Leitha für September 2022 ausgewertet. Aufgrund der im September höheren Fluggastzahlen durch Urlauberrückreiseverkehr, welcher im Zuge der Plausibilisierung auch mit entsprechenden Zahlen zum Passagieraufkommen am Flughafen Wien abgeglichen wurde, und den dadurch bedingten höheren Anteil an Durchfahrern, die mit dem ÖV (Fernverkehr Preßburgerbahn) zum Flughafen Schwechat anreisen, wird der Durchfahreranteil im Oktober geringfügig niedriger ausfallen.

Es folgen die korridorbezogenen Modalsplit-Darstellungen in Abb. 85 bis Abb. 88. Die Korridore mit den mit Abstand höchsten ÖV-Anteilen sind die Korridore St. Pölten (42,8%) wegen der beiden Westbahnlinien und Klosterneuburg (35,7%). Im Frühsegment übersteigt die stadteinwärtige Richtung im Korridor Klosterneuburg sogar die 50% Marke für den ÖV-Anteil. Die absolut höchste Fahrgastzahl quert über den Querschnitt Mödling mit fast 44 000 Fahrgästen täglich stadteinwärts. Allerdings weist dieser Querschnitt auch die weitaus höchste Menge an Personen, die mit dem Pkw über diesen Korridor nach Wien einfahren (161 000 Personen).

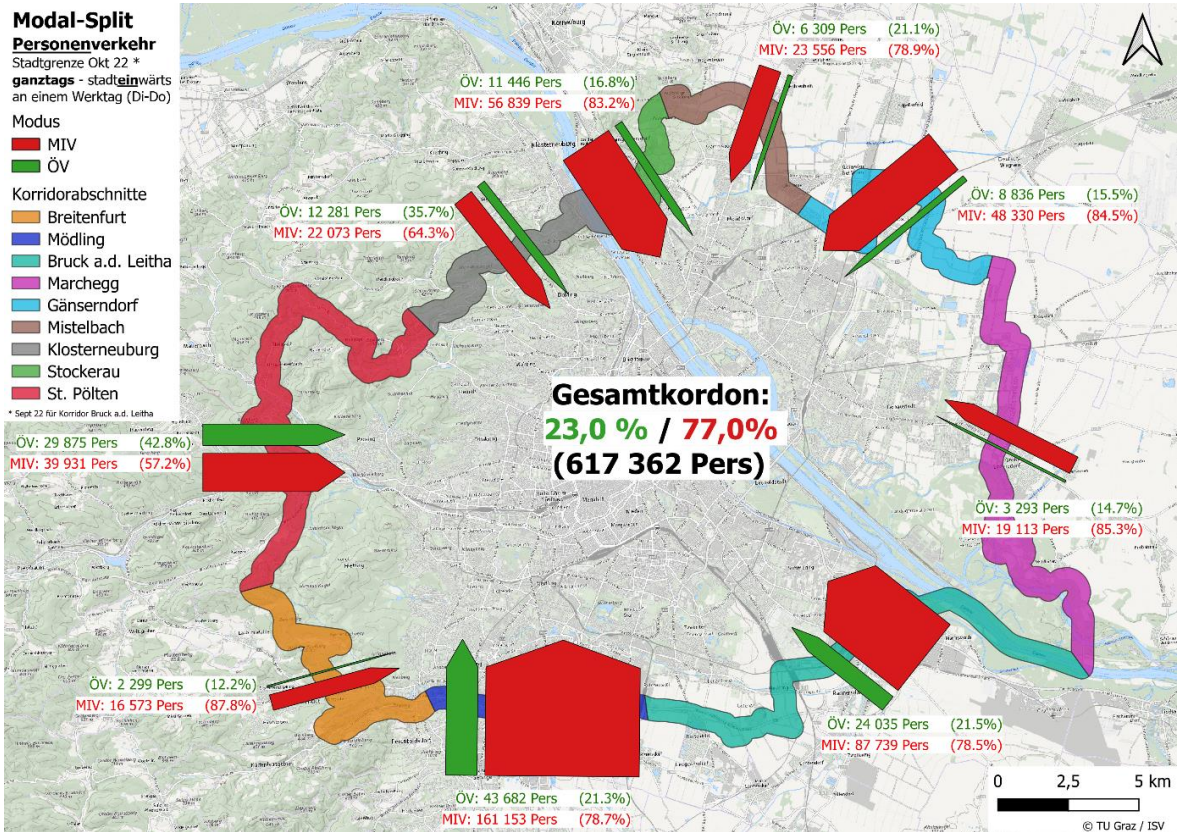


Abb. 85: Modal Split nach Korridoren stadteinwärts - ganztags

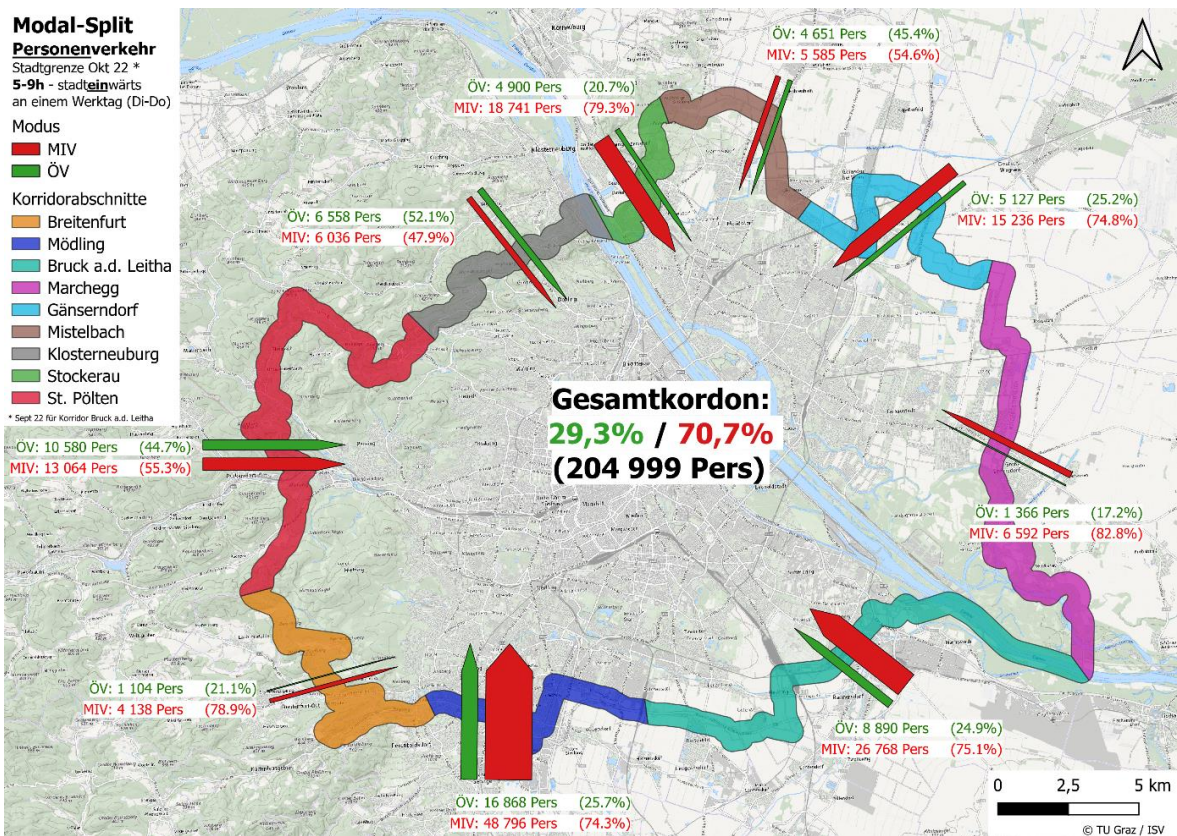


Abb. 86: Modal Split nach Korridoren stadteinwärts – 5 bis 9 Uhr

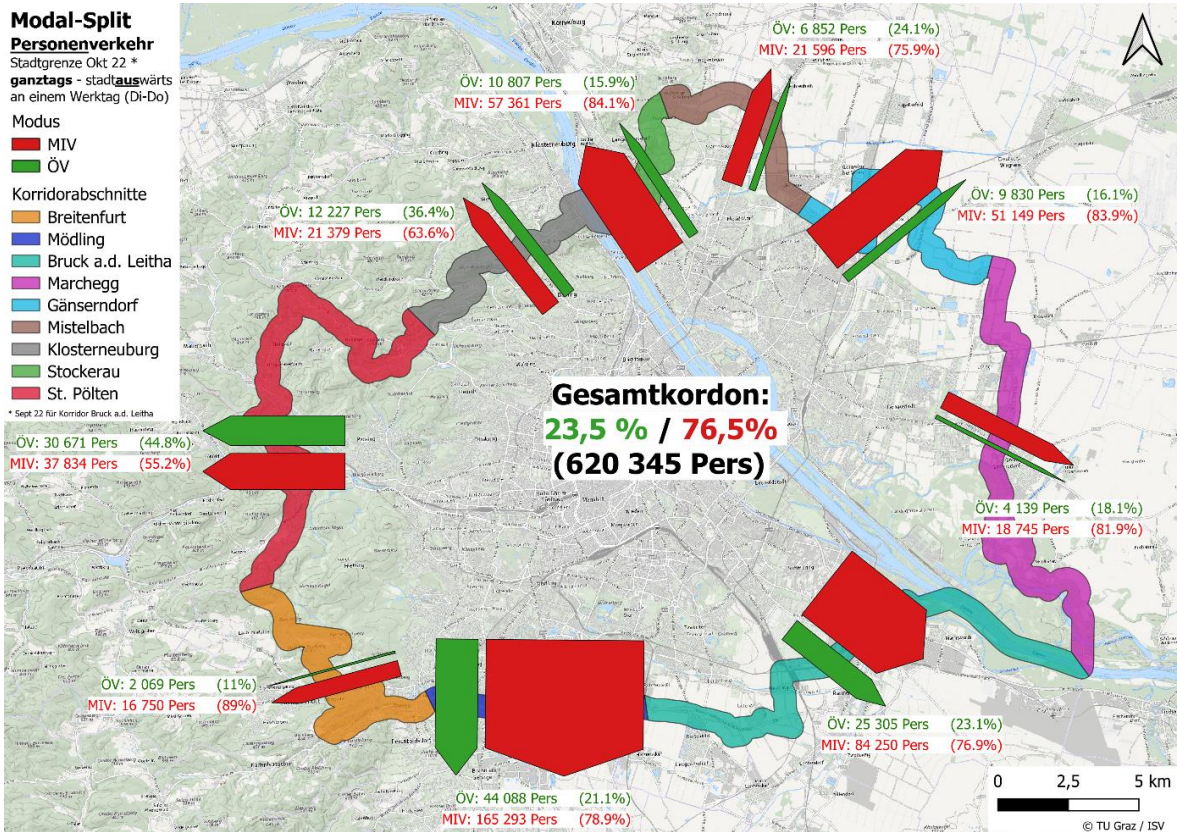


Abb. 87: Modal Split nach Korridoren stadtauswärts - ganztags

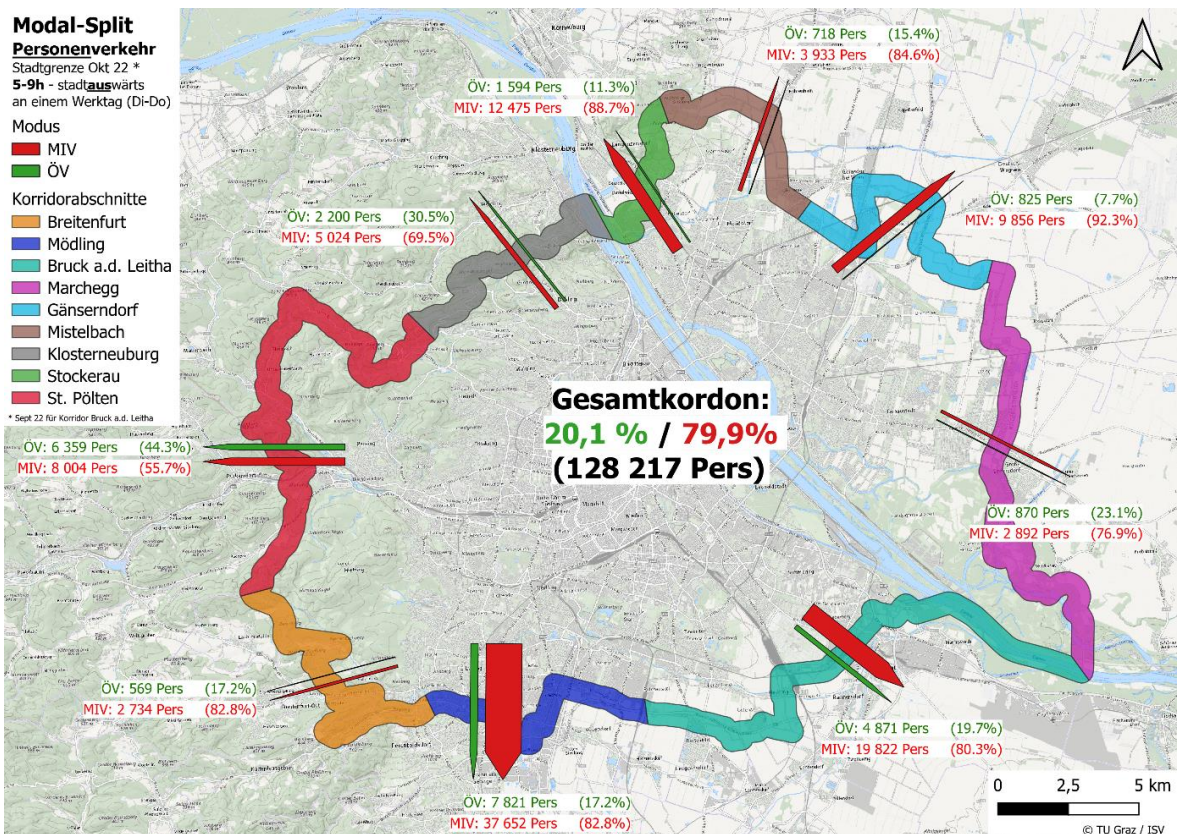


Abb. 88: Modal Split nach Korridoren stadtauswärts – 5 bis 9 Uhr

4.3 Verkehrsentwicklung – Kordon Stadtgrenze Wien

Zur Beschreibung der Verkehrsentwicklung wurden die Verkehrsmengen im MIV sowie im ÖV in Fahrtrichtung stadteinwärts betrachtet, da sowohl bei der Kordonerhebung 2008-10 als auch bei der zwischenzeitlichen Teilaktualisierung 2014 sowie bei dem, seitens des Landes NÖ beauftragten, Projekt „Verkehrsdatenharmonisierung Ostregion 2016“ der Schwerpunkt auf diese Fahrtrichtung gelegt worden war. Da es sich bei den bisherigen Kordonerhebungen um einen Mix aus Verkehrszählungen und Befragungen der Verkehrsteilnehmer*innen mit einem hohen Feldarbeitsanteil handelte, wurde damals auf eine Erhebung in den verkehrsschwachen Nachtstunden von 0 bis 5 Uhr verzichtet. Damit begründet sich der in diesem Abschnitt dargelegte Vergleich mit den Ergebnissen aus den aktuellen Kordonerhebung 2021 und 2022 für den Zeitabschnitt 5 bis 24 Uhr sowie das Frühsegment 5 bis 9 Uhr. Es wird das nach MIV und ÖV differenzierte Verkehrsaufkommen am Gesamtkordon Stadtgrenze Wien dargestellt. Ausgehend von den Korridorergebnissen aus der Kordonerhebung 2008-10 wurde der Vergleich mit den aktuellen Zahlen für den Modal Split- Berechnungsansatz „Stadtgrenze“ um den Zwischen-Referenzzeitpunkt 2014 ergänzt. Im Rahmen der Teilaktualisierung liegen nur die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau und Mistelbach vor, sodass ein Zwischenergebnis für den Gesamtkordon 2014 nicht vorhanden ist (Tab. 33). Aus der Studie „Verkehrsdatenharmonisierung Ostregion 2016“ des Landes NÖ liegt ein kompletter Referenzwertesatz für jeden Korridor sowie für den Gesamtkordon Stadtgrenze Wien vor, der in die nachfolgende Abbildung eingeflossen ist. Die Ergebniswerte für 2016 basieren primär auf einer Auswertung und Hochrechnung von Sekundärdaten wie laufende automatische und händische Straßenverkehrszählungen sowie Fahrgastzählungen der ÖBB und der Badner Bahn. Eigene Verkehrserhebungen wurden im Rahmen des Projekts nicht durchgeführt. Aufgrund der anderen Methodik ist die Vergleichbarkeit der Daten von 2016 mit der vorliegenden Untersuchung nur eingeschränkt gegeben.

Die Abb. 89 zeigt die Verkehrsentwicklung im Personenverkehr für den Gesamtkordon Stadtgrenze Wien Fahrtrichtung stadteinwärts in der **Zeitreihe 2008-10 - 2016 - 2021 - 2022**. Aus der Kordonerhebung 2008-10 ergab sich ein werktägliches Gesamtverkehrsaufkommen an der Stadtgrenze Wien von rund 550 500 Personen im Zeitabschnitt 5 bis 24 Uhr sowie rund 178 000 Personen von 5 bis 9 Uhr. Bis zum Jahr 2016 zeigte sich in den Ergebnissen der Verkehrsdatenharmonisierung Ostregion ein Zuwachs von 11% auf rund 612 500 Personen im Zeitabschnitt 5 bis 24 Uhr und ein Zuwachs von 12% auf rund 200 000 Personen im Frühsegment von 5 bis 9 Uhr. Vergleicht man diese Werte wiederum mit den Ergebnissen der aktuellen Kordonerhebung (Referenzzeitraum Oktober 2022), so ergibt dies

für den Zeitabschnitt 5 bis 24 Uhr einen minimalen Rückgang um 1% auf rund 604 500 bzw. für 5 bis 9 Uhr ein Anstieg von rund 3% auf 205 000 Personen.

Betrachtet man die Entwicklung des Modal Split von 5 bis 24 Uhr in der Zeitreihe, so lag der ÖV- Anteil 2008-10 bei 20%. 2016 konnte, durch Angebotsverbesserungen auf der Schiene sowie einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, bereits ein signifikant höherer Anteil des ÖV von 24% festgestellt werden. Die COVID-19-Pandemie brachte hier einen Trendbruch mit sich, sodass sich im Oktober 2021 eine Reduktion des ÖV-Anteils um 3 Prozentpunkte gegenüber 2016 ergab. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass sich die Pandemie auf die Bereitschaft, den ÖV als Alternative zum Kfz für den täglichen Weg zur Arbeit bzw. zur Schule / Ausbildung zu nutzen, negativ ausgewirkt hat. Im pendler-affinen Frühsegment 5 bis 9 Uhr verlief die Entwicklung von 2008-10 zu 2016 mit einem Modal Shift von 4 %-Punkten hin zum ÖV, was die absolute Veränderung betrifft, gleich zu jener im Zeitabschnitt 5 bis 24 Uhr.

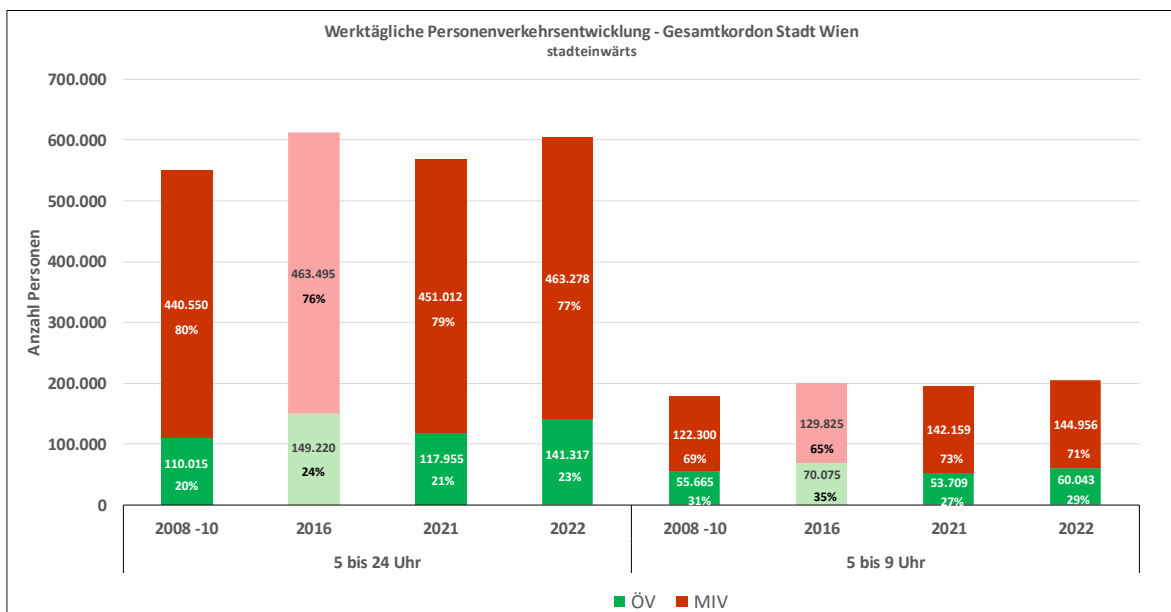


Abb. 89: Werktägliche Personenverkehrsentwicklung - Gesamtkordon Stadtgrenze Wien stadteinwärts

Ein Vergleich der Werte aus 2016 mit den Zahlen der aktuellen Kordonerhebung 2022 zeigt ein sehr ähnliches Gesamtbild für die Tagesbetrachtung. In der Interpretation der gesamten Zeitreihe ist noch ein spezieller Aspekt zu berücksichtigen. Im Jahr 2021 wurden im Zeitsegment 5 bis 24 Uhr an der Stadtgrenze im ÖV rund 118 000 Personen gezählt und im Jahr 2022 lag diese Zahl bei rund 141 300 Personen. Dies bedeutet einen signifikanten Anstieg von rund 20%. Betrachtet man hingegen das pendler-affine Frühsegment 5 bis 9 Uhr betrug der prozentuelle Fahrgastzuwachs von 2021 auf 2022 lediglich 10% von 53 700 auf 60 000 Personen.

Monokausale Erklärungen für diese Verkehrsentwicklung greifen hier zu kurz. Die Gründe liegen einerseits in einem fortgesetzten Auslaufen der Covid-19 Pandemie und der weiteren Rücknahme von Maßnahmen (Aufhebung der Maskenpflicht im ÖV, usw.). Mit der Einführung des Klimatickets wurde eine angebotsseitige Verbesserungsmaßnahme im Öffentlichen Verkehr gesetzt. Hier zeigt jedoch der Vergleich der Entwicklung über den Gesamttag mit jener im Frühsegment sowie die nach Fernverkehr und Nah- / Regionalverkehr differenzierte Analyse, dass der relative Fahrgastzuwachs abseits des pendler-affinen Zeitsegments deutlich überwiegt. Neben positiven Verlagerungseffekte vom mIV hin zum ÖV ist hier auch von induziertem Neuverkehr auszugehen. Die im Frühjahr 2022 umgesetzten Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien auf das gesamte Stadtgebiet stellt zusätzlich eine restriktive Maßnahme im Hinblick auf den mIV dar, wobei davon auszugehen ist, dass dadurch generierte Verlagerungseffekte zum Zeitpunkt des Projektreferenzzeitraums Oktober / September 2022 noch nicht abschließend erfolgt waren.

Interessant ist auch eine Verschneidung des stadtgrenzüberschneidenden Verkehrsaufkommens mit der Bevölkerungsentwicklung [9].

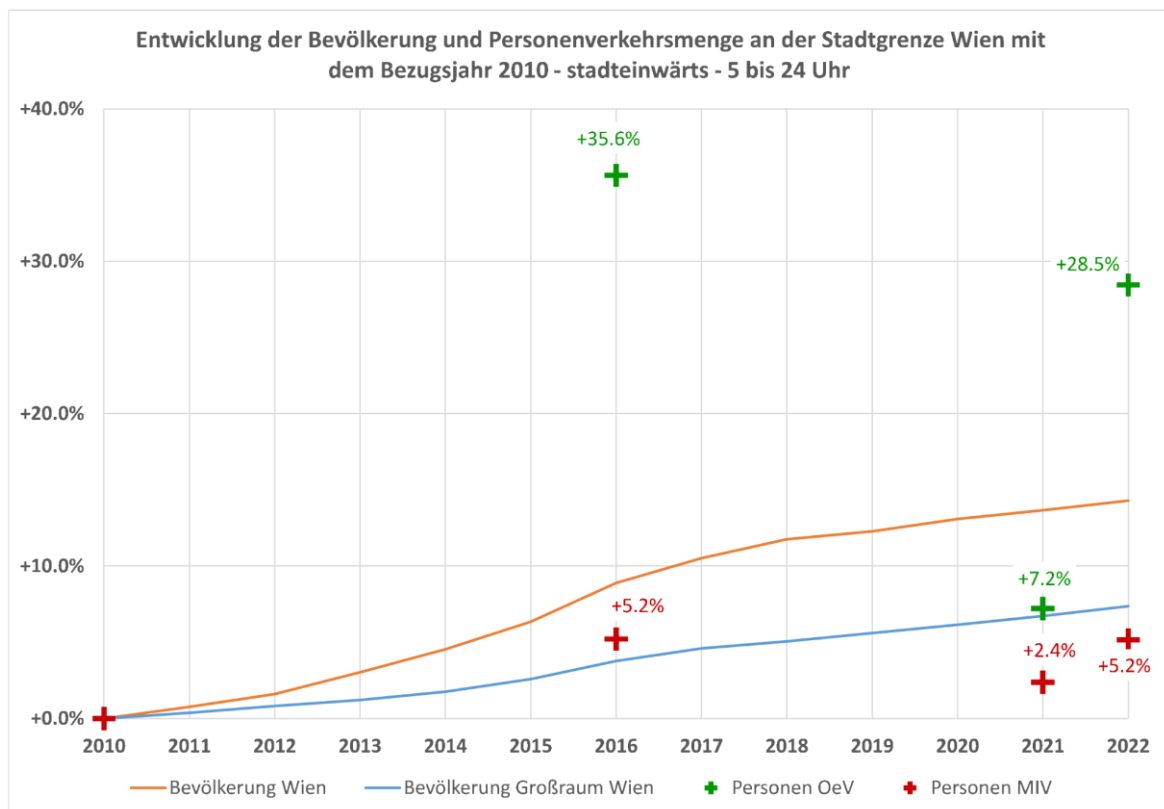


Abb. 90: Entwicklung der kordonquerenden Verkehrsmenge und Bevölkerung im Großraum Wien in Prozent verglichen zu 2010

Zum Jahresanfang 2010 hatte Wien 1 689 995 Einwohner. Bis 2022 stieg die Bevölkerung um 14,3% auf 1 931 593 Einwohner. Im Großraum Wien¹ (ohne Stadt Wien) fiel der Anstieg von 1 441 584 auf 1 547 709 Einwohner mit 7,6% geringer aber dennoch positiv aus. Dieses Bevölkerungswachstum führt auch zu Mehrverkehr, der allerdings mit plus 28,5% im ÖV deutlich stärker als im mIV mit 5,2% ausgeprägt ist (Abb. 90). Die Verschiebung zum ÖV lässt sich sowohl auf die großen Investitionen und damit einhergehenden massiven Angebotsausweitungen im ÖV als auch auf restriktive mIV-Maßnahmen wie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung Wien in der vergangenen Dekade zurückführen.

Aus Abb. 90 ist für den stadtgrenzquerenden Verkehr Wiens ersichtlich, dass die ÖV-Nutzung über die vergangenen 12 Jahre stärker als die Bevölkerung, die Kfz-Nutzung jedoch geringer als die Bevölkerung zugenommen hat.

In Abb. 90 ist nur die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (5 bis 24 Uhr) ersichtlich. Eine Auswertung der Verkehrsbeziehungen von neun Einzeltagen im Oktober 2022 zeigt, dass die Belastungen zwischen den Stundengruppen und den betrachteten Tagen stark streuen. Die Streuungen des Verkehrsaufkommens zwischen vergleichbaren Tagen waren vor der Pandemie geringer. Homeoffice und flexiblere Arbeitszeiten führen zu einer höheren Volatilität der Verkehrsbelastungen, so dass verlässliche Prognosen zu einzelnen Tagen erschwert werden.

Die Detailergebnisse zur Verkehrs- bzw. Modal Split- Entwicklung in den einzelnen Korridoren entlang der Stadtgrenze Wien in Fahrtrichtung stadteinwärts zeigt für die Modal Split Berechnungsvariante „Stadtgrenze“ die nachstehende Tab. 33. Hier war die Gegenüberstellung für die drei **Referenzzeitpunkte 2008-10 - 2014 – 2021 - 2022** aufgrund der o.g. Datensituation lediglich für die Korridore St. Pölten, Klosterneuburg, Stockerau und Mistelbach möglich.

¹ Abgrenzung Großraum Wien (Pol. Bez.): Eisenstadt (Stadt), Rust (Stadt), Eisenstadt-Umgebung, Mattersburg, Neusiedl am See, Oberpullendorf, Krems an der Donau (Stadt), Sankt Pölten (Stadt), Wiener Neustadt (Stadt), Baden, Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Hollabrunn, Horn, Korneuburg Krems (Land), Lilienfeld, Mistelbach, Mödling, Neunkirchen, Sankt Pölten (Land), Tulln, Wiener Neustadt (Land), Wien Umgebung (2017 aufgelöst und angrenzenden Bezirken zugeordnet)

Tab. 33: korridorbezogener Modal Split stadteinwärts im Jahresvergleich

Korridor	Zeitsegment	Modal Split "Stadtgrenze" Personenerwerbs tags stadteinwärts																			
		2008 -10					2014					2021					2022				
		ÖV	MIV	S	ÖV	MIV	ÖV	MIV	S	ÖV	MIV	ÖV	MIV	S	ÖV	MIV	ÖV	MIV	S	ÖV	MIV
Breitenfurt *	5 bis 9 Uhr	865	3 990	4 855	18%	82%	-	-	-	-	-	880	4 110	4 990	18%	82%	1 104	4 138	5 243	21%	79%
	5 bis 24 Uhr	1 775	14 620	16 395	11%	89%	-	-	-	-	-	1 830	16 066	17 896	10%	90%	2 298	16 372	18 670	12%	88%
Mödling *	5 bis 9 Uhr	15 995	43 645	59 640	27%	73%	-	-	-	-	-	14 191	48 829	63 020	23%	77%	16 868	48 796	65 664	26%	74%
	5 bis 24 Uhr	33 245	169 495	202 740	16%	84%	-	-	-	-	-	35 615	159 348	194 963	18%	82%	43 570	157 994	201 564	22%	78%
Bruck a.d. Leitha * ¹	5 bis 9 Uhr	7 925	17 540	25 465	31%	69%	-	-	-	-	-	7 961	25 342	33 303	24%	76%	8 890	26 768	35 658	25%	75%
	5 bis 24 Uhr	19 485	64 130	83 615	23%	77%	-	-	-	-	-	18 280	76 574	94 854	19%	81%	23 821	85 448	109 269	22%	78%
Marchegg *	5 bis 9 Uhr	1 875	6 105	7 980	23%	77%	-	-	-	-	-	1 172	6 374	7 546	16%	84%	1 366	6 592	7 958	17%	83%
	5 bis 24 Uhr	3 615	20 635	24 250	15%	85%	-	-	-	-	-	2 699	18 341	21 040	13%	87%	3 261	18 765	22 026	15%	85%
Gänserndorf *	5 bis 9 Uhr	6 150	8 775	14 925	41%	59%	-	-	-	-	-	4 465	13 736	18 201	25%	75%	5 127	15 236	20 362	25%	75%
	5 bis 24 Uhr	9 280	24 470	33 750	27%	73%	-	-	-	-	-	6 997	40 247	47 244	15%	85%	8 768	44 290	53 058	17%	83%
Mistelbach	5 bis 9 Uhr	4 250	5 050	9 300	46%	54%	4 040	5 060	9 100	44%	56%	4 291	5 379	9 670	44%	56%	4 651	5 585	10 236	45%	55%
	5 bis 24 Uhr	6 325	23 270	29 595	21%	79%	6 410	21 345	27 755	23%	77%	6 177	22 720	28 897	21%	79%	6 309	23 167	29 476	21%	79%
Stockerau	5 bis 9 Uhr	5 815	17 960	23 775	24%	76%	6 890	16 885	23 775	29%	71%	4 353	19 328	23 681	18%	82%	4 900	18 741	23 641	21%	79%
	5 bis 24 Uhr	9 220	62 680	71 900	13%	87%	10 885	52 260	63 145	17%	83%	8 712	55 920	64 632	13%	87%	11 298	56 006	67 304	17%	83%
Klosterneuburg	5 bis 9 Uhr	6 745	5 715	12 460	54%	46%	7 310	6 760	14 070	52%	48%	6 195	5 677	11 872	52%	48%	6 558	6 036	12 594	52%	48%
	5 bis 24 Uhr	11 240	20 360	31 600	36%	64%	12 415	23 695	36 110	34%	66%	11 719	20 344	32 063	37%	63%	12 261	21 761	34 022	36%	64%
St.Pölten	5 bis 9 Uhr	6 045	13 520	19 565	31%	69%	8 730	11 940	20 670	42%	58%	10 201	13 384	23 585	43%	57%	10 580	13 064	23 644	45%	55%
	5 bis 24 Uhr	15 830	40 890	56 720	28%	72%	22 405	38 255	60 660	37%	63%	25 926	41 452	67 378	38%	62%	29 731	39 475	69 206	43%	57%
Gesamtkordon Stadtgrenze Wien	5 bis 9 Uhr	55 665	122 300	177 965	31%	69%	-	-	-	-	-	53 709	142 159	195 868	27%	73%	60 043	144 956	204 999	29%	71%
	5 bis 24 Uhr	110 015	440 550	550 565	20%	80%	-	-	-	-	-	117 955	451 012	568 967	21%	79%	141 317	463 278	604 594	23%	77%

* 2014 nicht erhoben

¹ 2022 für September erhoben

4.4 Verkehrsentwicklung Schienenverkehr

Ergänzend zu den Zeitreihenvergleichen für das Gesamtpersonenverkehrsaufkommen am Kordon Stadtgrenze Wien wurde für die beiden Korridore St. Pölten und Mödling die Entwicklung der, in Fahrtrichtung stadteinwärts kordonquerenden, Fahrgastzahlen auf den jeweiligen Bahnlinien im Korridor ausgewertet. Dazu wurden, neben den entsprechenden Zahlen aus der Kordonerhebung Wien 2008-10 und der Teilaktualisierung der Kordonerhebung 2014 (nur Korridor St. Pölten), auch die Ergebnisse der in jüngerer Vergangenheit im Auftrag von Land Niederösterreich und ÖBB Personenverkehrs AG durchgeführte Fahrgasterhebung Westbahn 2017 sowie die im Auftrag von Land Niederösterreich, ÖBB Personenverkehrs AG und Wiener Lokalbahn GmbH durchgeführte Fahrgasterhebung auf der Südbahn, der Pottendorfer Linie und der Badner Bahn herangezogen. Die Ergebnisse dieser Auswertungen zeigen Abb. 91 für den Korridor St. Pölten und Abb. 92 für den Korridor Mödling.

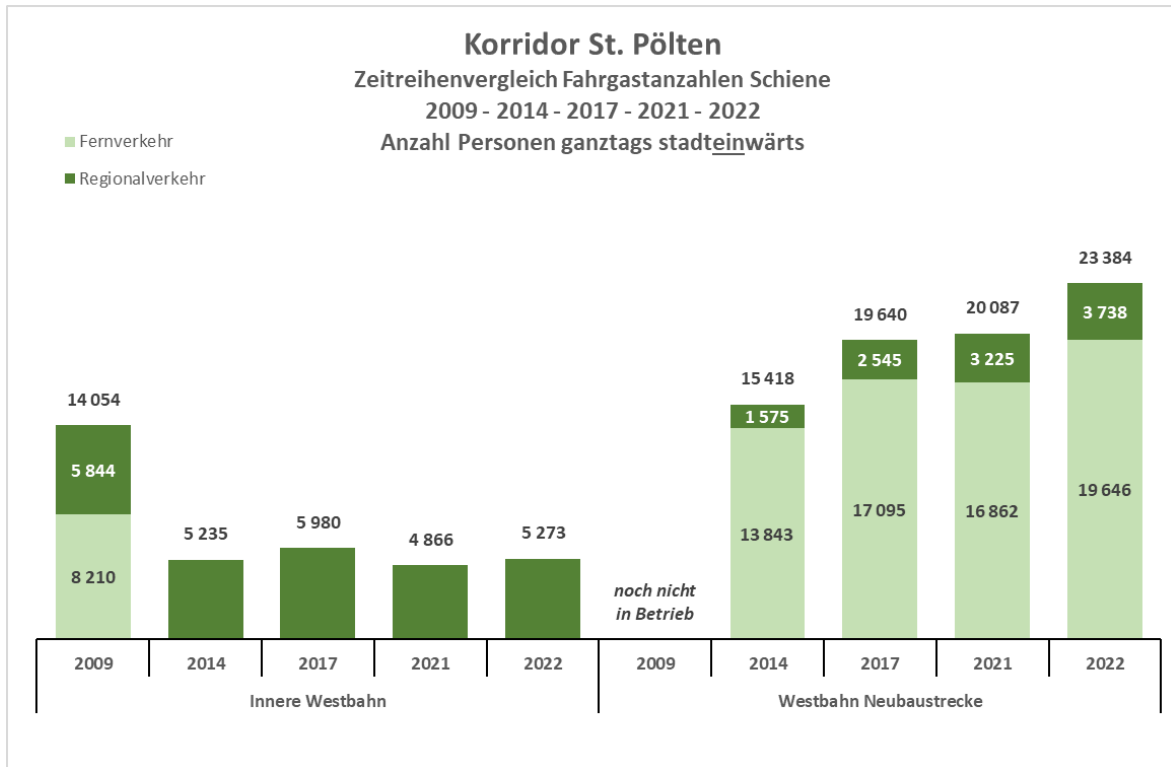


Abb. 91: Korridor St. Pölten Fahrgäste stadteinwärts Vergleich 2008-10 / 2014 / 2017 / 2021 / 2022 – ganztags

Im Korridor St. Pölten zeigt sich, ausgehend von 2009 noch vor Inbetriebnahme der Westbahn Neubaustrecke, in den Jahren 2014 (+ 46%) und in weiterer Folge 2017 (+82%) ein massiver Zuwachs gegenüber Fahrgastzahlen aus 2009 für die gesamte Westbahn (Innere Westbahn + Westbahn Neubaustrecke). Vergleicht man die aktuellen Zahlen aus 2022 mit jenen aus 2017, so zeigt sich auch hier ein deutlicher Anstieg der Fahrgastanzahl auf der gesamten Westbahn um 12%. Bezogen auf das Jahr 2009 haben sich die Fahrgastzahlen im stadtgrenzübergreifenden Verkehr von etwa 14000 auf rund 28 600 erhöht (Verdopplung innerhalb von 14 Jahren).

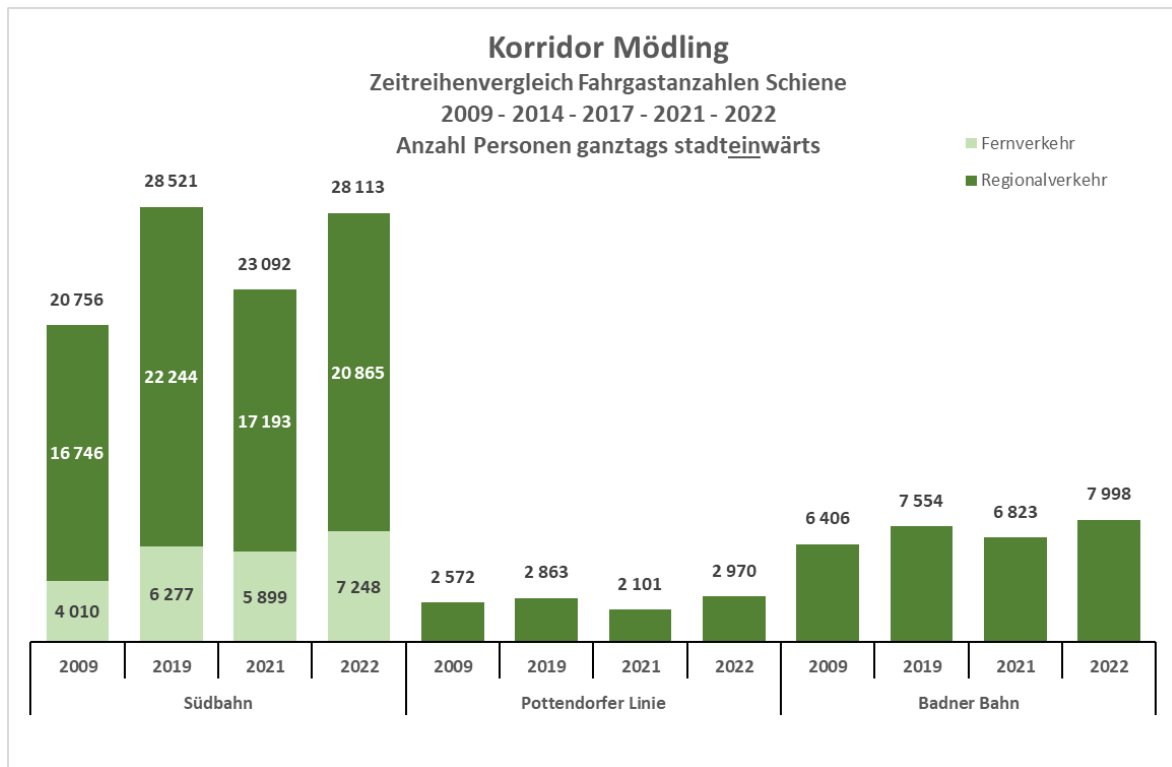


Abb. 92: Korridor Mödling Fahrgäste stadteinwärts Vergleich 2009 / 2019 / 2021 / 2022 – ganztags

Im Korridor Mödling zeigt der Vergleich der Fahrgastzahlen aus 2009 mit jenen aus 2019 auf allen drei Bahnlinien markante Fahrgastzuwächse in unterschiedlicher Größenordnung (Südbahn +37%, Pottendorfer Linie +11%, Badner Bahn +18%). Aus den aktuellen Fahrgastzahlen 2022 ergeben sich ein ähnliches Niveau bzw. leichte Anstiege gegenüber 2019 (Südbahn -1%, Pottendorfer Linie +4%, Badner Bahn +6%).

Auf beiden Bahnkorridoren (St. Polten und Mödling) sind die pandemiebedingten Fahrgasteinbrüche im Jahr 2022 wieder aufgeholt worden.