



VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH 2025+

Endbericht

Teil/Kapitel

4

Personenverkehr Ergebnisse

Wien, Juni 2009

Autorenteam VPÖ2025+

TRAFICO - IVWL UNI GRAZ - IVT ETH ZÜRICH - PANMOBILE - JOANNEUM RESEARCH – WIFO
Projektleitung: TRAFICO / Verkehrsplanung Käfer GmbH, A-1060 Wien, Fillgradergasse 6/2,
T: +43 1 586 41 81, F: +43 1 586 41 81-10, E-Mail: terminal@terminal.co.at, www.terminal.co.at

Verkehrsprognose Österreich 2025+

Endbericht

Auftraggeber: BMVIT, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abt. V / INFRA 5 Internationale Netze und GVP-Ö
vertreten durch: Dipl.-Ing. Dr. techn. Thomas Spiegel
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
T: +43 1 71162-651104, F: +43 1 71162-1199
M: thomas.spiegel@bmvit.gv.at

Bearbeiterteam: Käfer A. (Projektleiter)
Steininger K. (stellvertretender Projektleiter)
Axhausen K.
Burian E.
Clees L.
Fritz O.
Fürst B.
Gebetsroither B.
Grubits C.
Huber P.
Kurzmann R.
Molitor R.
Ortis G.
Palme G.
Peherstorfer H.
Pfeiler D.
Schönfelder S.
Siller K.
Streicher G.
Thaller O.
Wiederin S.
Zakarias G.

TRAFICO - Verkehrsplanung Käfer GmbH (Konsortialführung)
A-1060 Wien, Fillgradergasse 6/2, T: +43 1 586 41 81, F: +43 1 586 41 81-10, M: terminal@terminal.co.at

IVWL - Universität Graz, Institut für Volkswirtschaftslehre / Prof. Dr. Karl Steininger
A-8010 Graz, Universitätsstraße 15, T: +43 316 380-3451, F: +43 316 380-9520

ETH Zürich - Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme / Prof. K.W. Axhausen
CH-8093 Zürich, Hönggerberg, T:+41 1633 3943, F : +41 1633 1057

PANMOBILE - Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Infrastrukturplanung
A-7000 Eisenstadt, Axerweg 29, T : +43 2682 754 29, F : +43 2682 75 429

JOANNEUM RESEARCH Forschungsges mbH
A-8010 Graz, Elisabethstraße 20, T : +43 316 876-1427, F : +43 316 876-1480

WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung / Dr. Oliver Fritz
A-1103 Wien, Arsenal, Objekt 20, T : +43 1 798 26 01-261, F : +43 1 798 93 86

Inhaltsverzeichnis

	Seite
4 PERSONENVERKEHR	2
4.1 Grundlagen und herangezogene Quellen.....	2
4.2 Personenverkehr in Österreich im Rückblick.....	4
4.3 Nachfragerechnung Personenverkehr Bestand 2002.....	10
4.3.1 Verkehrserzeugung Bestand 2002	10
4.3.1.1 Wegeaufkommen	10
4.3.1.2 Wegehäufigkeit	11
4.3.1.3 Wegezwecke	15
4.3.2 Verkehrsverteilung – „Zielwahl“ Bestand 2002.....	18
4.3.3 Verkehrsmittelwahl – „Modal-Split“ Bestand 2002.....	18
4.3.4 Verkehrs- und Fahrleistungen Bestand 2002	21
4.4 Nachfragerechnung Prognose 2010 - 2025.....	23
4.4.1 Verkehrserzeugung und Zielwahl	24
4.4.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	34
4.4.3 Verkehrsleistung	37
4.4.4 Weglängen.....	39
4.4.5 Netzbelastungen aus dem Personenverkehr an ausgewählten Querschnitten	40
4.5 Schifffahrt / Personenverkehr	42
4.6 Luftfahrt	43
4.6.1 Rückblick.....	43
4.6.2 Prognose.....	44
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	49
QUELLENVERZEICHNIS	50
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	52
TABELLENVERZEICHNIS	53
ANHANG.....	54

4 Personenverkehr

Dieses Kapitel behandelt sämtliche Berechnungen zum Personenverkehr, sowohl für den Bestand 2002 bzw. 2005 sowie die Prognosehorizonte 2010 bis 2025. Detaillierte methodische Erläuterungen sind in Kapitel 3, die gemeinsame Ergebnisdarstellung mit dem Güterverkehr in Kapitel 6 zu finden.

4.1 Grundlagen und herangezogene Quellen

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung im Personenverkehr wurde im Wesentlichen auf die Wegedatenbank (A3H-Wegedatensatz) aus der Mobilitätsbefragung österreichischer Haushalte (Herry et al. 1998a und b) zurückgegriffen. Diese Datengrundlage, eine stichtagsbezogene Mobilitätsbefragung, bei welcher die Respondenten alle über an einem Tag zurückgelegten Wege berichten, stellt grundsätzlich eine ideale Ausgangsbasis für die Modellierung der Personenverkehrsnachfrage dar, da die erhobenen Verhaltensdaten mit verschiedenen soziodemographischen Merkmalen in Zusammenhang gebracht werden können. Einen Nachteil der Datengrundlage, die schon bei der letzten österreichweiten Verkehrsprognose (Sammer et al. 1999) verwendet wurde, stellt ihr Alter dar. Deswegen wurde versucht, eine Aktualisierung mittels ergänzender Datenquellen vorzunehmen:

Die im Rahmen der Volkszählung 2001 durchgeführte Pendlererhebung 2001 (ST.AT 2004 a, Ausbildungs- und Berufspendler) wurde zum Abgleich der Weglängenverteilungen bei den Ausbildungs- und Arbeitswegen verwendet, die Erhebung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs 2003 (Fußeis 2003) wurde für die Abbildung des Quell-, Ziel- und Transitverkehrs herangezogen. Andere Quellen wie beispielsweise die Daten aus der oberösterreichischen Haushaltsbefragung (Amt der OÖ Landesregierung 2001), aus den Panel-Erhebungen (Grubits 2001) oder aus dem EU-Projekt DATELINE (Socialdata GmbH et al. 2003) konnten mangels Kompatibilität der Daten untereinander und in Bezug auf die vorliegenden Ergebnisse nicht herangezogen werden. DATELINE wies zudem eine sehr geringe Stichprobe in Österreich auf. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in Niederösterreich (Herry et al. o.J.) lagen zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Grundlagen für die Verkehrserzeugung noch nicht vor.

Für die Verwendung innerhalb der Verkehrsprognose 2025+ wurde aus dem A3H-Wegedatensatz zunächst eine projektbezogene Sonderauswertung erstellt (Grubits 2004). Dieser Arbeitsschritt umfasste eine Auswertung der verfügbaren Daten nach den gemäß Kapitel 3.3.4.2 definierten 40 verhaltenshomogenen Gruppen. Dabei ist anzumerken, dass aufgrund des Erhebungsumfanges und des Erhebungsdesigns in der A3H-Erhebung der Stichprobenumfang in einzelnen Gruppen der VPÖ2025+ sehr gering ausfällt und daher mitunter nur eine geringe statistische Aussagekraft aufweist.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wäre es sicher von Vorteil gewesen, für die Erstellung der Verkehrsprognose 2025+ neue Mobilitätsdaten zu erheben, wie es seitens des Bearbeitungsteams angeboten wurde. Dieser Weg stand jedoch aufgrund der beschränkten Ressourcen nicht offen, weshalb für die Modellierung des Personennachfragemodells (siehe Kapitel 3.3) auf die A3H-Wegegedatenbank (BMVIT 1995) zurückgegriffen werden musste. Aus den daraus gewonnenen Mobilitätskennziffern erfolgte die in Tabelle 4-1 dargestellte gruppenspezifische Verkehrserzeugung. Die aus der Erhebung 1995 abgeleiteten Mobilitätskennziffern wurden dabei innerhalb der verhaltenshomogenen Gruppen unverändert auf das Jahr 2002 sowie auf die Prognosehorizonte übertragen. Soziodemographisch bedingte Änderungen der Gewichtung zwischen den Gruppen wurden aber entsprechend berücksichtigt und führen letztlich zu Änderungen der gemittelten Mobilitätszahlen.

Tabelle 4-1: Gruppenspezifische Verkehrserzeugung Bestand 2002

Wege pro Person und Tag	Kinder (6 - 14 J.)	Jugendliche (15 - 17 J.)	Nichterwerbstätige		Erwerbstätige	
			ohne Pkw	mit Pkw	ohne Pkw	mit Pkw
Städte > 80.000 Einwohner	2,84	3,07	2,72	3,67	2,88	3,64
Gemeinden mit zentraler Lage im Öffentlichen Verkehr	3,12	2,85	2,18	3,45	2,63	3,87
Gemeinden mit peripherer Lage im Öffentlichen Verkehr	2,82	2,60	1,79	3,04	2,22	3,71
Gesamt	2,95	2,82	2,24	3,40	2,60	3,75

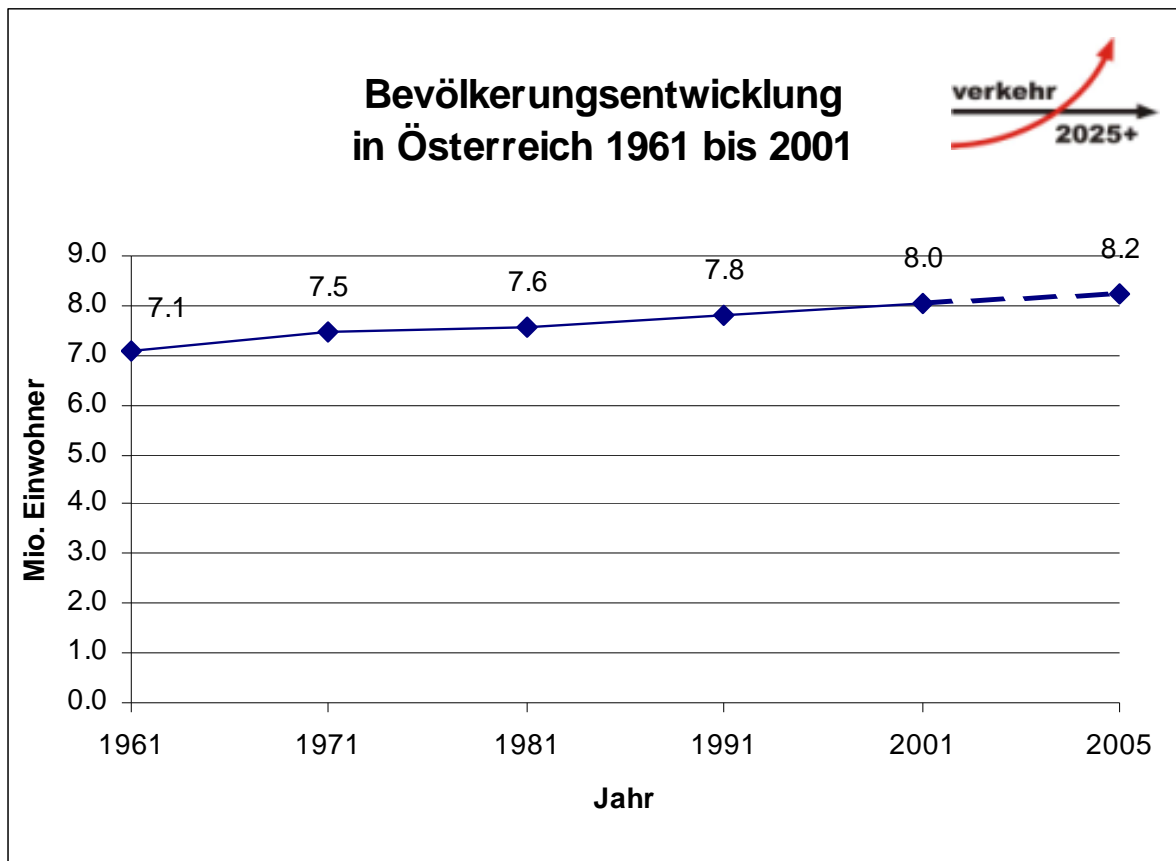
Die nachfolgend dargelegten Ergebnisse basieren auf der oben erwähnten Datenquelle. Aufgrund der in Bezug auf einzelne verhaltenshomogene Gruppen gegebenen Einschränkungen der Grundlegenden Daten war es im Rahmen der Validierung der Modellrechnungen vor allem bei der Reiseweitenverteilung bei einzelnen Kombinationen von Gruppe/Zweck notwendig, sich an der Verteilung der nächsthöheren Aggregationsebene zu orientieren.

4.2 Personenverkehr in Österreich im Rückblick

Um die Prognoseergebnisse in Folge besser beurteilen zu können, wird einleitend die Entwicklung des Personenverkehrs in Österreich näher behandelt. Die Entwicklung des Personenverkehrs in Österreich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war von folgenden Einflüssen geprägt:

- Eine steigende Verkehrsnachfrage stellt sich einerseits infolge einer Zunahme der Bevölkerung ein. Zwischen 1961 und 2001 stieg die Zahl der Einwohner Österreichs um rund 1 Mio. bzw. um 14%.

Abbildung 4-1: Bevölkerungsentwicklung in Österreich 1961 bis 2001

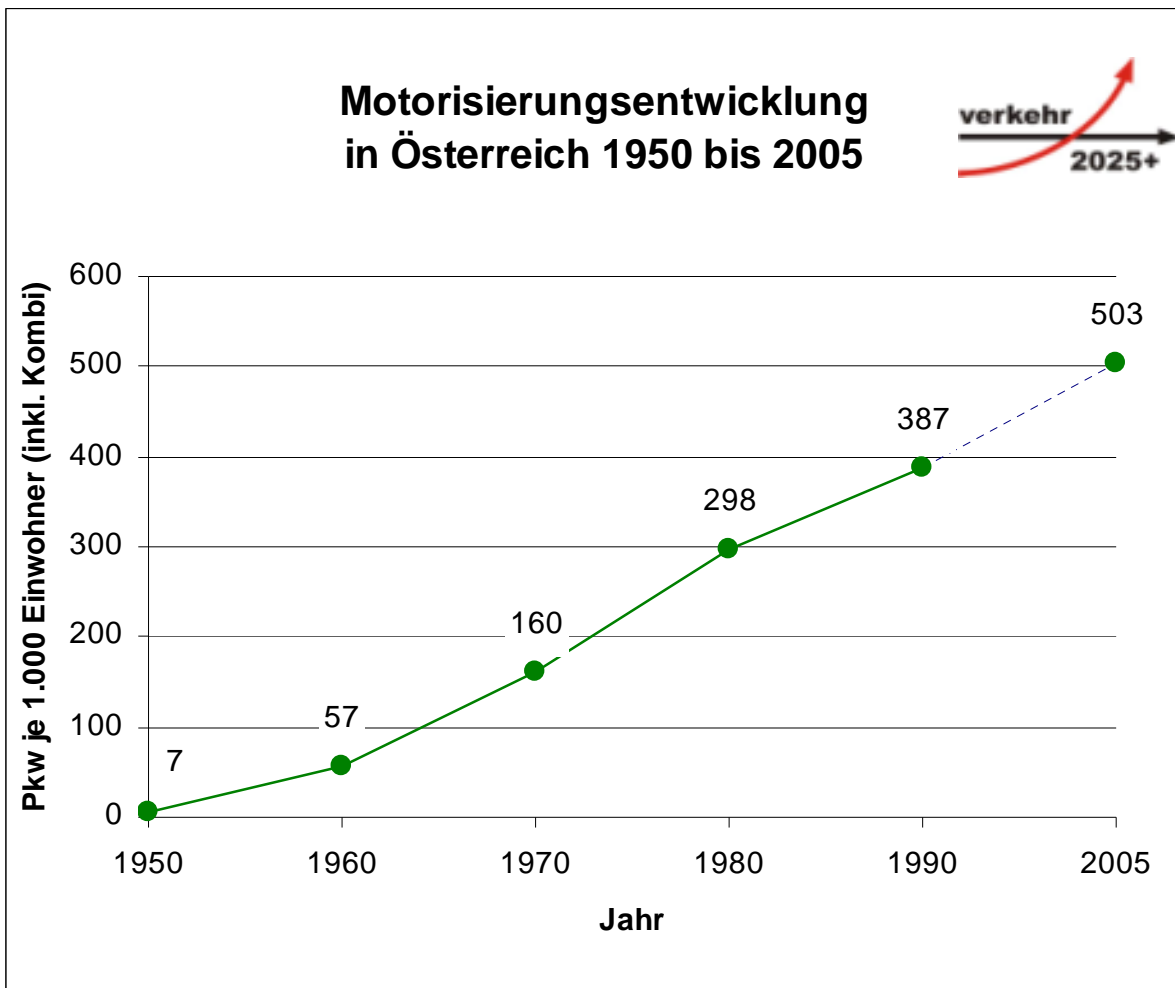


Datengrundlage: ST.AT 2005

- Es erfolgt eine Verschiebung in der Bedeutung von Wegezwecken: z.B. erhöhte Bedeutung von Freizeit bis Anfang der 1990er Jahre (siehe Tabelle 4-3) und Ausbildung. So wird zum Beispiel für Oberösterreich (Amt der OÖ Landesregierung 2001) für den Zeitraum 1992 bis 2001 eine Steigerung der Schul- und Ausbildungswege von +31% ausgewiesen. In Wien stieg der Anteil an Ausbildungswegen im Werktagsverkehr von 10% 1993 auf 12% im Jahr 2001 (siehe Tabelle 4-5).
- Weiters führt die steigende Motorisierung zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl (siehe Abbildung 4-2) und damit zu einer Zunahme der motorisiert zurück gelegten Wege
- Erhöhte Wegdistanzen (siehe Tabelle 4-3) sind die Folge von siedlungsstruktureller Veränderungen (z.B. räumliche Trennung Wohnen – Arbeiten, Suburbanisierung), soziodemografischem und wirtschaftsstrukturellem Wandel (z.B. sinkende Haushaltsgröße, steigende Erwerbsquote, Tertiärisierung mit sinkender Bedeutung der Landwirtschaft) und höherem Wohlstand (z.B. steigende Bedeutung von Freizeitwegen). Die Wiener Mobilitätsdaten (Socialdata 1993, Magistrat der Stadt Wien 2003) weisen eine Steigerung der durchschnittlichen werktäglichen Weglängen um 28% von 5,0 km 1993 auf 6,4 km im Jahr 2000 auf.

Von den oa. Einflussgrößen hat die steigende Motorisierung die Entwicklung des Verkehrsgeschehens in Österreich besonders stark geprägt. Aus Abbildung 4-2 und Tabelle 4-2 geht hervor, dass der Motorisierungsgrad (Pkw-Dichte bezogen auf die Einwohner Österreichs) in der analysierten Zeitperiode kontinuierlich anstieg.

Abbildung 4-2: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Österreich seit 1950



Datengrundlage: ST.AT 2002, eigene Berechnungen

Tabelle 4-2: Motorisierungsentwicklung in Österreich seit 1950

Jahr	Pkw (inkl. Kombi)	Motorisierungsgrad (Pkw+Kombi je 1.000 Einwohner)
1950	51.314	7
1960	404.042	57
1970	1.197.484	160
1980	2.246.950	298
1990	2.991.284	387
2005	4.156.743	503

Datengrundlage: ST.AT 2002, eigene Berechnungen

Österreichweit wurde mit der Mikrozensususerhebung im September 1983 erstmals das Verkehrsverhalten erhoben¹. Aus nachstehender Tabelle werden die Ergebnisse dieser Erhebung mit jener der Mobilitätserhebung 1995 verglichen, wobei insbesondere die Zunahme der durchschnittlichen Weglänge, die geringeren Anteile des nichtmotorisierten Verkehrs und die deutlich gestiegenen Anteile im motorisierten Individualverkehr hervorzuheben sind.

Tabelle 4-3: Mobilitätskennwerte bundesweiter Verkehrsverhaltenserhebungen

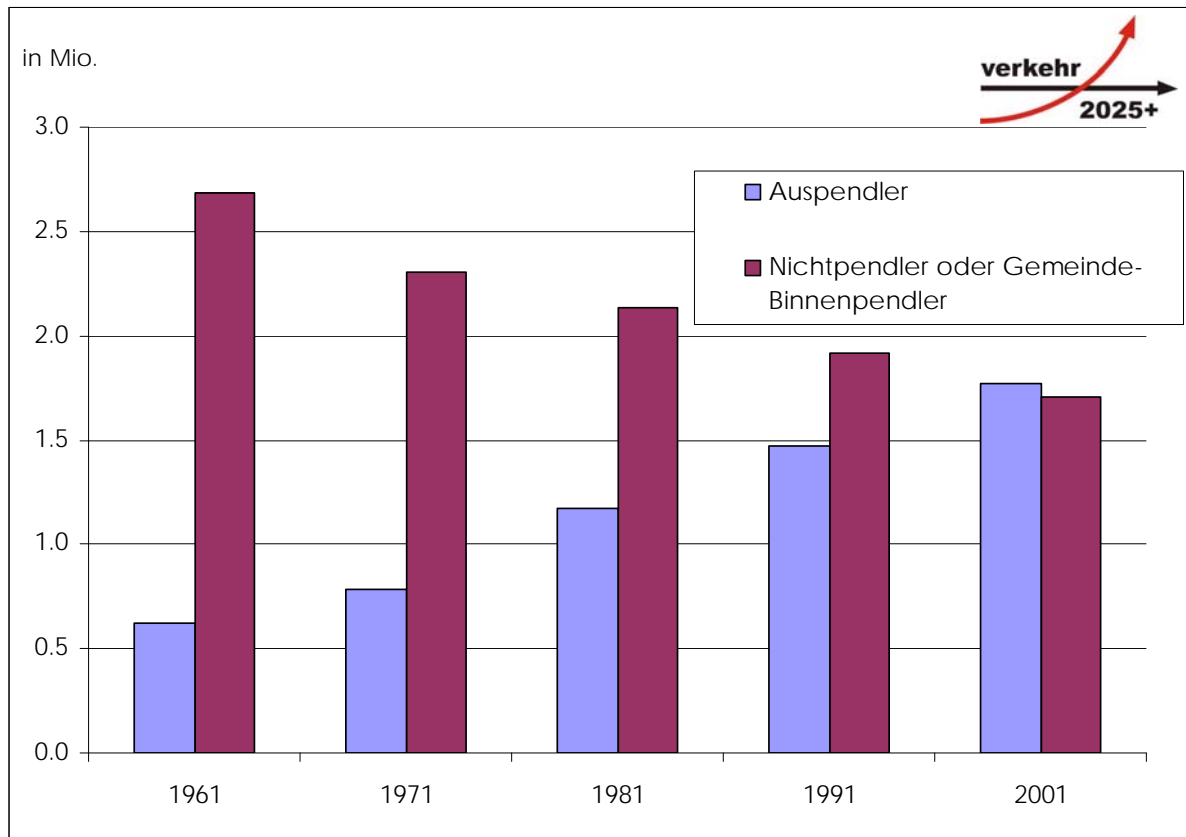
Mobilitätsmerkmal	Mikrozensus 1983 (neu gewichtet)	Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte 1995
Wege pro Person und Tag	2,94	2,99
Mittlere Weglänge in km	7,4	9,5
Mittlere Wegdauer in min	22,5	23,3
Verkehrszweck		
Wirtschaftsverkehr	11%	8%
Berufspendlerverkehr	24%	24%
Ausbildungsverkehr	17%	15%
Erledigungsverkehr	30%	30%
Freizeitverkehr	18%	21%
Sonstiger Zweck	-	3%
Verkehrsmittel		
Fuß	30%	27%
Rad	10%	5%
MIV-Lenker	34%	40%
MIV-Mitfahrer	8%	11%
ÖV	19%	17%

Quelle: Sammer et al. 1990; Herry et al. 1999

Im Berufspendlerverkehr, auf den etwa ein Viertel aller Wege entfällt, erfolgten in den letzten Jahrzehnten gravierende Veränderungen. Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels und der einhergehenden Spezialisierung, aber auch durch die von der zunehmenden Motorisierung beeinflusste Siedlungsentwicklung nahm die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort immer mehr zu, sodass heute bereits knapp mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen aus ihrer Wohngemeinde auspendeln, während dies im Jahr 1971 nur bei einem Viertel der Erwerbstätigen zutraf (vgl. Abbildung 4-3).

¹ Aufgrund der verwendeten Erhebungsmethode (mündliche Interviews) und des teilweise in die Ferienzeit reichenden Erhebungszeitraums ergibt sich eine starke Untererfassung des Verkehrsvolumens. Mit Hilfe von etwa im selben Zeitraum für sechs politische Bezirke in Österreich durchgeführte Verkehrsverhaltenserhebungen nach dem „KONTIV-Design“ wurden die Mikrozensususerhebung neu gewichtet (Sammer et al. 1990).

Abbildung 4-3: Berufspendler 1961 - 2001



Quelle: ST.AT 2004 a, (Anmerkung: Wien als eine Gemeinde gerechnet), eigene Berechnungen

Verringert haben sich dabei sowohl die Nichtpendler (Erwerbstätige, die an der gleichen Adresse wohnen und arbeiten) als auch die Gemeinde-Binnenpendler (vgl. Tabelle 4-4).

Tabelle 4-4: Entwicklung der Berufspendler 1961 - 2001

Jahr	Beschäftigte am Wohnort	Nichtpendler bzw. ohne Angabe	Gemeinde-Binnenpendler	Auspendler	
				absolut	in % der Beschäftigten
1991	3.385.478	394.368	1.524.947	1.466.163	43,3%
2001	3.476.385	275.853	1.433.071	1.767.461	50,8%

Quelle: ST.AT 2004 a, (Anmerkung: Wien als eine Gemeinde gerechnet), eigene Berechnungen

Die durchschnittliche Länge des täglichen Pendelweges ist von 11 Kilometer im Jahr 1971 auf 19 Kilometer im Jahr 1991 gestiegen. Bei der Volkszählung 2001 (ST.AT 2004 a) wurde die Auswertung der Pendeldistanzen nicht mehr durchgeführt, jedoch fährt im Jahr 2001 nur noch knapp jeder

fünfte Pendler mit Bus und Bahn, ein ähnlicher Anteil entfällt auf Erwerbstätige, die zu Fuß oder per Fahrrad den Arbeitsplatz erreichen (1971 noch jeder dritte). Seit 1971 hat sich der Anteil der Autofahrten an den täglichen Wegen zur Arbeit fast verdoppelt. Von zehn Wegen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz werden heute sechs mit dem Auto zurückgelegt (Quelle: ST.AT 1995, in Herry 2002).

Für einzelne Städte bzw. Regionen wurden in den letzten beiden Jahrzehnten Verkehrsverhaltens-erhebungen nach dem KONTIV-Design durchgeführt. Beispielhaft werden für Wien und das Bundesland Oberösterreich, für welche wiederkehrende Erhebungen vorliegen, wesentliche Ergebnisse dargestellt. Demnach entwickelte sich die Verkehrsmittelwahl in Oberösterreich im Einklang mit der Motorisierungszunahme: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs stieg deutlich an, während der Anteil der zu Fuß und im Öffentlichen Verkehr zurück gelegten Wege abnahm. In Bezug auf den Wegezweck kann sowohl in Oberösterreich als auch in Wien in den 90er Jahren eine Anteilszunahme bei den Ausbildungswegen wie auch bei den Wegen zur Arbeit festgestellt werden. Anders als in Oberösterreich blieb der Verkehrsmittelanteil der im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege der Wiener Bevölkerung im Vergleichszeitraum trotz steigendem Motorisierungsgrad beinahe konstant.

Tabelle 4-5: Mobilitätskennwerte im Werktagsverkehr am Beispiel von Oberösterreich und Wien

Mobilitätsmerkmal	OÖ 1992	OÖ 2001	Wien 1993	Wien 2000/2001
Verkehrszweck				
Berufspendlerverkehr	28%	29%	24%	27%
Ausbildungsverkehr	12%	16%	10%	12%
Erledigungsverkehr	24%	24%	27%	27%
Sonstiger Zweck (v.a. Freizeit, Wirtschaftsverkehr)	36%	31%	39%	34%
Verkehrsmittel				
Fuß	21%	16%	28%	26%
Rad	7%	7%	3%	4%
MIV-Lenker und Mitfahrer	55%	62%	34%	35%
ÖV inkl. Mischformen IV-ÖV	17%	15%	35%	35%

Anm.: jeweils Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung ab 6 Jahren, durchschnittlicher Werktag

Quelle: Amt der OÖ Landesregierung 2001, Socialdata GmbH 1993, Magistrat der Stadt Wien 2003

4.3 Nachfragerechnung Personenverkehr Bestand 2002

Wie bereits in Kapitel 4.2 ausgeführt, wird die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr in Form von Quell-Ziel-Matrizen ausgehend von Struktur- und Verhaltensdaten modellmäßig berechnet. Im Folgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Modellschritte der Nachfragerechnung für das erste Bestandsjahr 2002 dargestellt. Die folgenden Angaben beziehen sich auf modellierte Ergebnisse, nicht auf empirische Primärdaten.

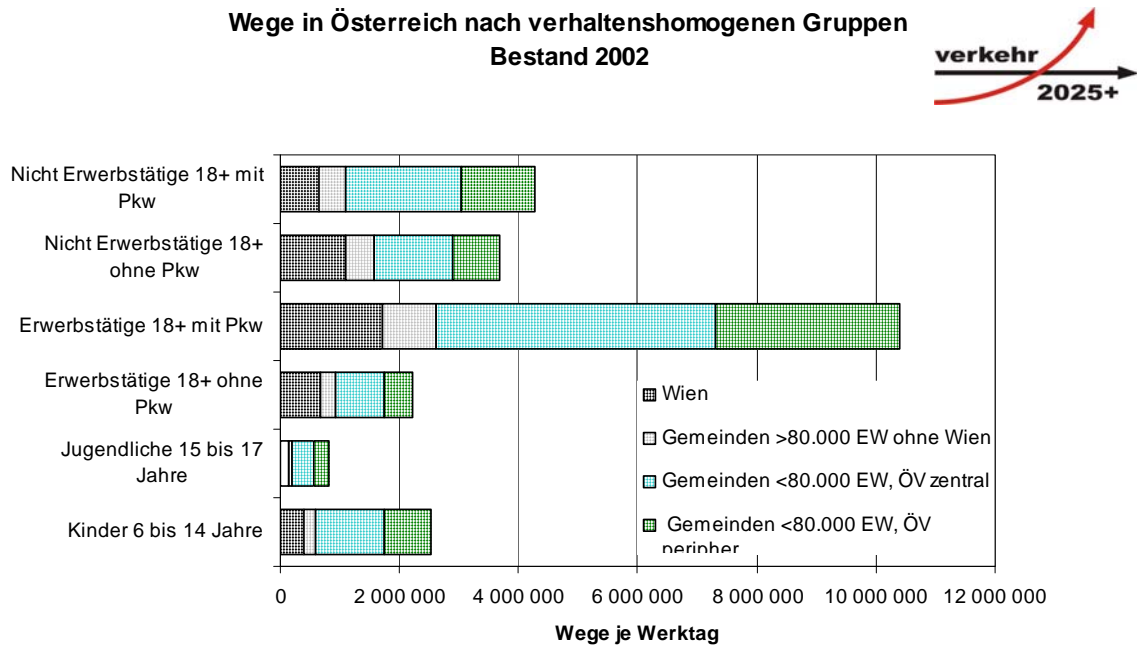
4.3.1 Verkehrserzeugung Bestand 2002

4.3.1.1 Wegeaufkommen

Die Verkehrserzeugungsrechnung für das Bestandsjahr 2002 ergibt für die 7,56 Mio. umfassende österreichische Wohnbevölkerung über 6 Jahre rund 25,8 Mio. Wege je Werktag. Hinzu kommen die Wege der Einwohner über 6 Jahre der in die Modellrechnung einbezogenen ausländischen Staaten sowie der in Österreich durchschnittlich anwesenden Nächtigungsgäste. Die Verkehrserzeugungsrechnung erfasst somit 211 Mio. Personen mit insgesamt 521,7 Mio. Wegen/Werktag². Die Gesamtanzahl der Wege der einzelnen verhaltenshomogenen Gruppen ist in Abbildung 4-4 dargestellt.

² Diese Wege sind aber nur zum Teil mit räumlichen Bezug zu Österreich.

Abbildung 4-4: Wegeaufkommen der österreichischen Bevölkerung je Werktag nach Gruppen, Bestand 2002

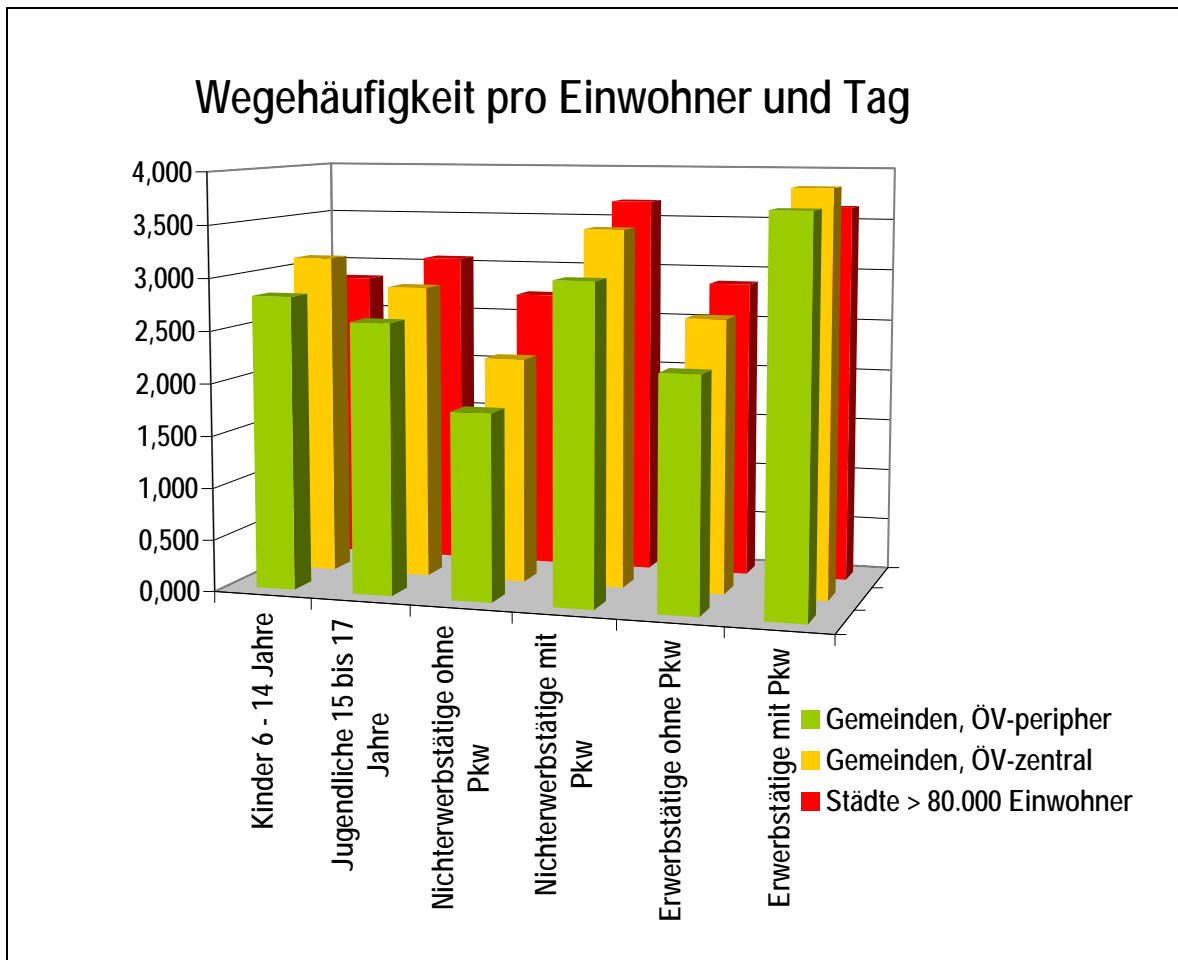


4.3.1.2 Wegehäufigkeit

In Bezug auf die Wegehäufigkeit bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Kategorien aufgrund des Alters oder des Merkmals „erwerbstätig / nicht erwerbstätig“. Aber auch innerhalb der gleichen Kategorie bestehen deutliche Unterschiede je nach betrachtetem Raumtyp, wobei der Zusammenhang „je zentraler, desto höher die Wegehäufigkeit“ bei nahezu allen Alters/Erwerbskategorien erkennbar ist. Daten zur Wegehäufigkeit wurden auf Basis der Arbeiten von (Herry et al. 1999) gewonnen und durch eigene Sonderauswertungen (Grubits 2004) generiert.

Die niedrigste Wegehäufigkeit mit 1,81 Wegen pro Person und Tag weisen Nichterwerbstätige ohne Pkw in Gemeinden der Lagekategorie „ÖV-peripher“ auf, während Erwerbstätige mit Pkw in Gemeinden der Lagekategorie „ÖV-zentral“ mit 3,92 Wegen pro Person und Tag eine mehr als doppelt so hohe Wegehäufigkeit aufweisen. Die Wegehäufigkeiten aller verhaltenshomogenen Gruppen sind in Tabelle 4-6 angeführt.

Abbildung 4-5: Wegehäufigkeit nach verhaltenshomogenen Gruppen und Raumtyp



Datengrundlage: Herry et al. 1999, Grubits 2004

Tabelle 4-6: Verhaltenshomogene Gruppen im Nachfragemodell Personenverkehr 2002

Gruppe	Anzahl in Gruppe	Wege/ Werktag	Wege/Person und Werktag	
Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	845.365	2.519.227	2,86	2,98
Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral			3,14	
Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher			2,86	
Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien			2,86	
Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	287.184	816.618	3,09	2,84
Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral			2,88	
Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher			2,64	
Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien			3,08	
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	828.162	2.216.382	2,93	2,68
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral			2,68	
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher			2,30	
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien			2,92	
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	2.722.268	10.386.213	3,69	3,82
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral			3,92	
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher			3,78	
Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien			3,68	
Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	1.610.765	3.676.020	2,73	2,28
Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral			2,19	
Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher			1,81	
Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien			2,73	
Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	1.264.825	4.279.274	3,69	3,38
Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral			3,46	
Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher			3,05	
Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien			3,68	
Österreicher gesamt	7.558.569	23.893.734	3,16	3,16
Einwohner über 6 Jahre ohne Pkw, Nachbarländer	102.598.796	495.788.613*	1,82	2,42
Einwohner über 6 Jahre mit Pkw, Nachbarländer	102.606.429		3,01	
Durchschnittlich anwesende Urlauber in Österreich, Winter+Sommer	319.169	925.591	2,90	2,90
Personenwirtschaftsverkehr mit Pkw und leichten Nutzfahrzeugen	8.053.106	1.046.904	0,13	0,13
Flughafen Wien Schwechat	23.700	47.400	2,0	2,0
Modellraum gesamt	221.159.768	521.702.250	2,36	2,36

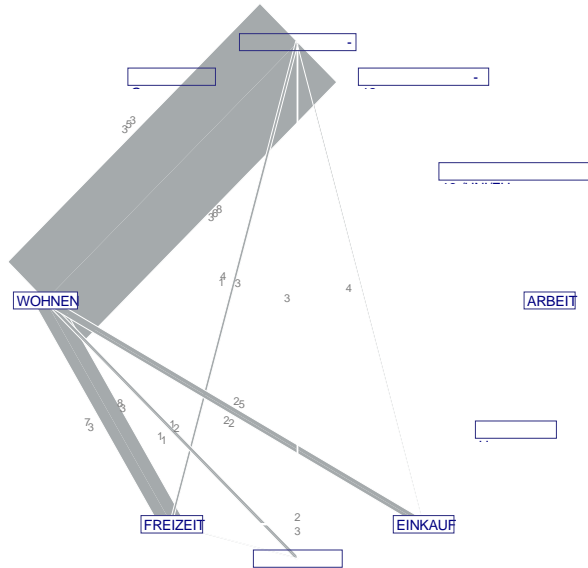
Datengrundlagen: Einwohner: Herry et al. 1999, Grubits 2004; Urlauber: Herry 1999

* Im Modell wurden nur die für Österreich potenziell relevanten Wegezwecke berechnet, d.h. Ausbildungswege nur ab der 14. Schulstufe (Hochschule), sowie kein Urlauber Lokalverkehr im Ausland

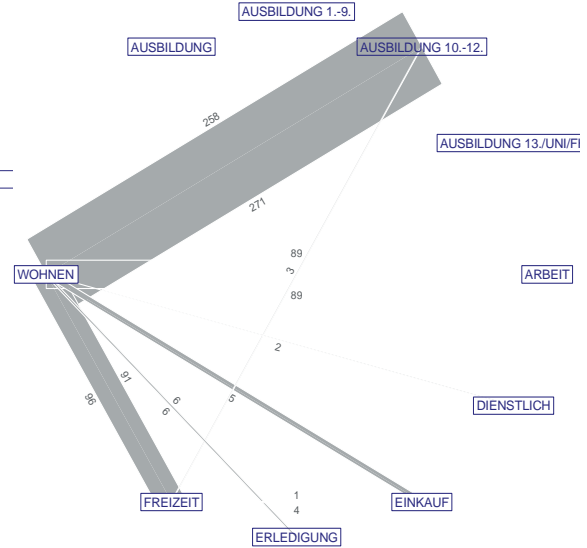
Abbildung 4-6 zeigt beispielhaft die unterschiedlichen Mobilitätsmuster der einzelnen verhaltenshomonogenen Gruppen am Beispiel der Gemeinden der Lagekategorie „ÖV-zentral“ (Gemeinden < 80.000 Einwohner).

Abbildung 4-6: Wegehäufigkeiten zwischen den Daseinsgrundfunktionen (Beispiele)

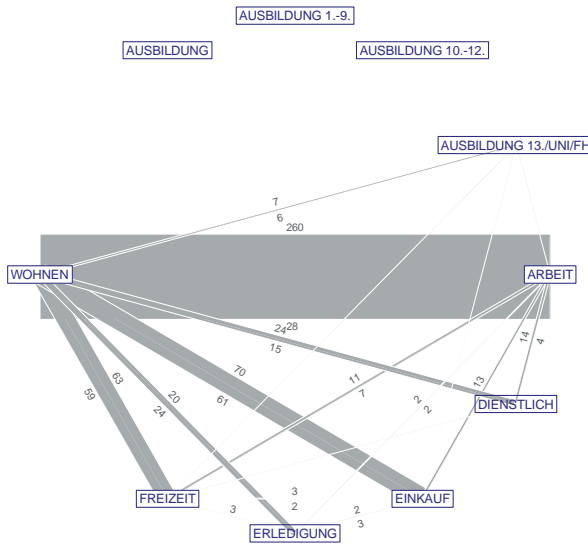
Kinder 6 - 14 Jahre - Gemeinden ÖV-zentral



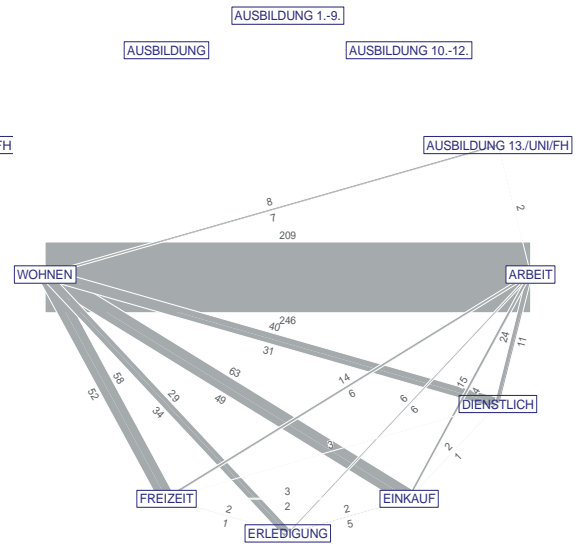
Jugendliche 15 - 17 Jahre - Gemeinden ÖV-zentral



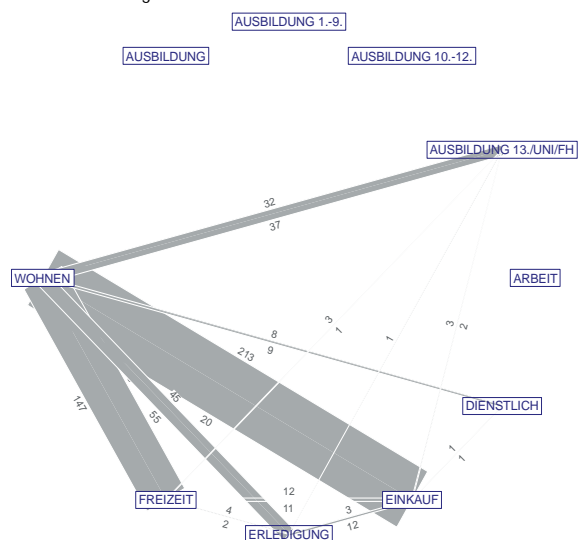
Erwerbstätige ohne Pkw - Gemeinden ÖV-zentral



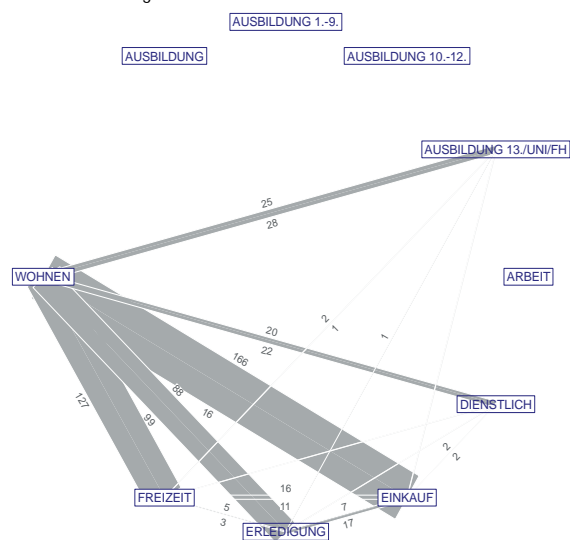
Erwerbstätige mit Pkw - Gemeinden ÖV-zentral



Nicht Erwerbstätige ohne Pkw - Gemeinden ÖV-zentral



Nicht Erwerbstätige mit Pkw - Gemeinden ÖV-zentral



Datengrundlage: Herry et al. 1999 (eigene Sonderauswertung)

4.3.1.3 Wegezwecke

Die Aufteilung der Wege auf die unterschiedlichen Wegezwecke spiegelt die jeweilige Lebenssituation der Gruppe hinsichtlich Alter und Erwerbstätigkeit deutlich wider. Es zeigen sich folgende „Muster“:

- **Kinder**

Ausbildung ca. 70 – 75%
 Rest: überwiegend Freizeitwege
- **Jugendliche**

Ausbildung ca. 45 – 55%
 Arbeit ca. 10 – 25% je nach Lage der Gemeinde
 Rest: überwiegend Freizeitwege
- **Erwerbstätige über 18 Jahre**

Arbeit ca. 40 – 55% je nach Lage der Gemeinde
 Rest: überwiegend Einkaufs- und Freizeitwege
- **Nicht Erwerbstätige über 18 Jahre**

Einkauf, priv. Erledigung ca. 60 – 65%
 Freizeitwege ca. 30 – 35%
 Ausbildung ca. 5 – 10% je nach Lage der Gemeinde

Die detaillierte Aufteilung des Wegeaufkommens jeder verhaltenshomogenen Gruppe auf die Wegezwecke zeigt die folgende Abbildung 4-7. Gut zu erkennen ist der geringe Anteil der Fernverkehrswege (das sind Wege länger als 70 km) am gesamten Wegeaufkommen mit rund 1% sowie der je nach Gruppe unterschiedliche Anteil der Wegezwecke. Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahren in Gemeinden mit größeren Einwohnerzahlen einschließlich Wien haben einen höheren Freizeitwege-Anteil als ihre Altersgenossen in kleineren Gemeinden. Erwerbstätige mit Pkw haben einen höheren Prozentsatz an Personenwirtschaftsverkehrs-Wegen als Erwerbstätige ohne Pkw. Bei letzteren machen die Arbeitswege einen größeren Anteil am gesamten Wegeaufkommen aus als bei Erwerbstätigen, die einen Pkw zur Verfügung haben.

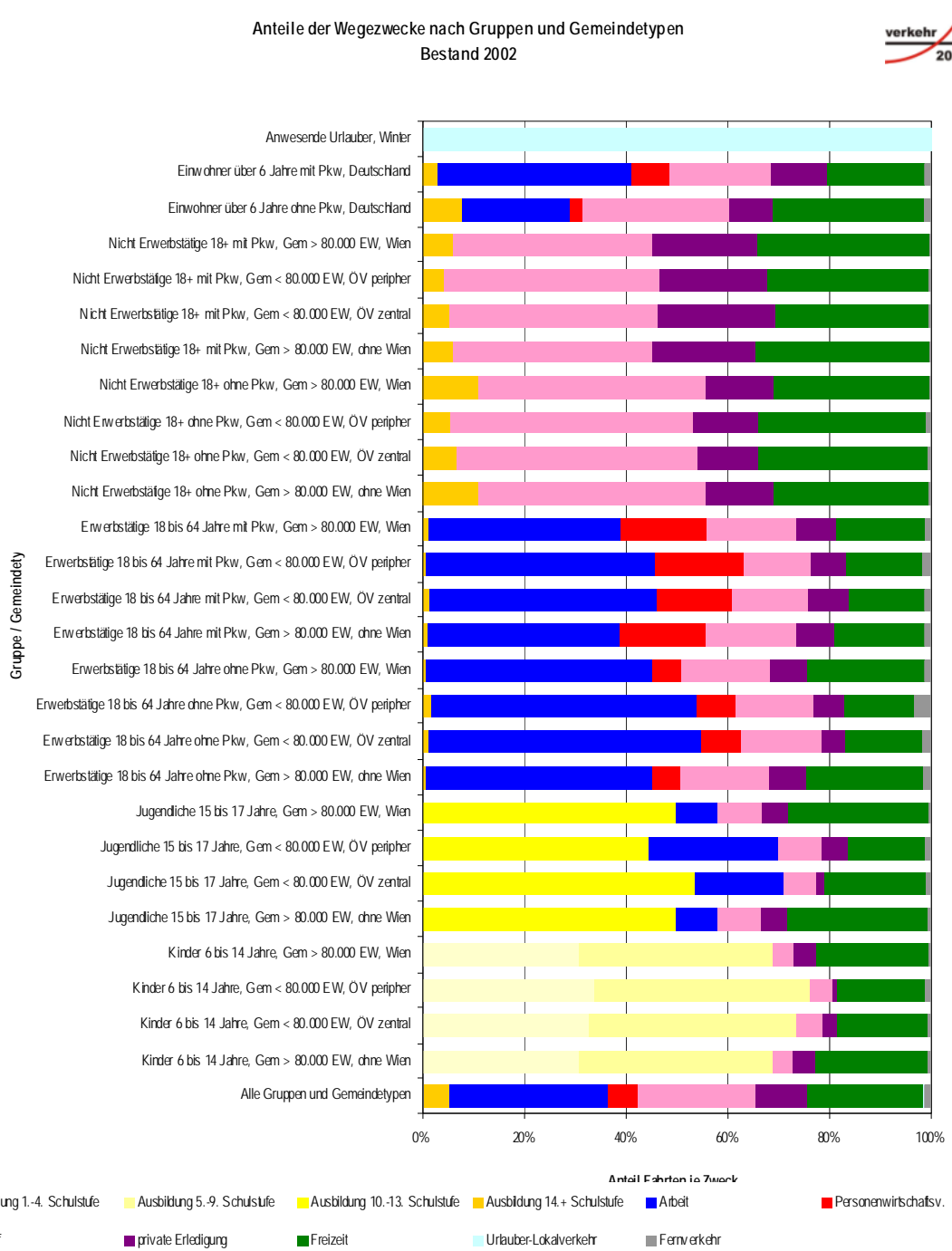
Die genauen, absoluten Wegezahlen je Gruppe, Gemeindetyp und Wegezweck sind in Tabelle A4-1 im Anhang zu finden.

Das gesamte Wegeaufkommen der ÖsterreicherInnen über 6 Jahre und die Aufteilung auf die Wegezwecke zeigt Tabelle 4-7. Arbeitswege mit 23,9% Anteil und Einkaufswege mit 23,4% stellen die häufigsten Wege dar. Zusammen mit 21,6% Freizeitwegen sind dies die drei wichtigsten Zwecke von mehr als zwei Drittel (68,9%) der Wege. Der Fernverkehr (Weglänge > 70 km) hat den geringsten Anteil an allen Wegen; er macht insgesamt (alle Zwecke) nur 1,2% aus.

Tabelle 4-7: Wege der ÖsterreicherInnen über 6 Jahre nach Wegezwecken, Bestand 2002

Wegezweck	Mio. Wege/Werntag	Anteil
Ausbildung 1.-4. Schulstufe	0,820	3,4%
Ausbildung 5.-9. Schulstufe	1,026	4,3%
Ausbildung 10.-13. Schulstufe	0,408	1,7%
Ausbildung 14.+ Schulstufe	0,673	2,8%
Ausbildung Fern	0,021	0,1%
Arbeit	5,713	23,9%
Arbeit Fern	0,047	0,2%
Personenwirtschaft	1,803	7,6%
Personenwirtschaft Fern	0,113	0,5%
Einkauf	5,595	23,4%
Einkauf Fern	0,046	0,2%
Freizeit	5,160	21,6%
Freizeit Fern	0,044	0,2%
Pers. Erledigung	2,423	10,1%
ÖsterreicherInnen Gesamt	23,893	100,0%

Abbildung 4-7: Wege je Gruppe, Gemeindetyp und Wegezweck, Bestand 2002



4.3.2 Verkehrsverteilung – „Zielwahl“ Bestand 2002

Die Verkehrsverteilungsrechnung³ zeigt für das Wegeaufkommen in Österreich folgenden räumlichen Bezug der Wege:

Tabelle 4-8: Binnen- und grenzüberschreitende Wege bezogen auf die österreichischen Gemeindegrenzen 2002

Wege	Wege/Werhtag	Anteil
Wege gesamt	25,831 Mio.	100%
Gemeinde-Binnenwege (Wien: Bezirks-Binnenwege)	13,596 Mio.	53%
gemeindegrenzüberschreitende Wege (Wien: bezirksüberschreitende Wege)	12,236 Mio.	47%

Mit 53% sind mehr als die Hälfte „kurze“ Binnenwege innerhalb der Gemeindegrenzen. Im Umlenkmmodell der VPÖ2025+ werden lediglich die verbleibenden 47% Gemeindegrenzen überschreitenden Wege abgebildet.

Die Weglängenverteilungen der einzelnen Wegezwecke wurden je Gruppe mit der Mobilitätserhebung der österreichischen Haushalte 1995 abgeglichen. Bei den Wegezwecken Ausbildung, Arbeit sowie Ausbildung Fern und Arbeit Fern ist darüber hinaus eine sehr gute Übereinstimmung mit der Weglängenverteilung der Pendlerstatistik 2001 (ST.AT 2004 a; Erwerbs- und Ausbildungspendler, Tages- und Nichttagespendler) gegeben. Ergebnisband 3, Kapitel 3.3.4.5 enthält Abbildungen mit den Weglängenverteilungen für alle Reisezwecke.

4.3.3 Verkehrsmittelwahl – „Modal-Split“ Bestand 2002

Die Aufteilung des Fahrtenaufkommens der Österreicher über 6 Jahre auf die im Personenverkehrsmodell betrachteten Verkehrsmittel ergibt folgenden Modal-Split:

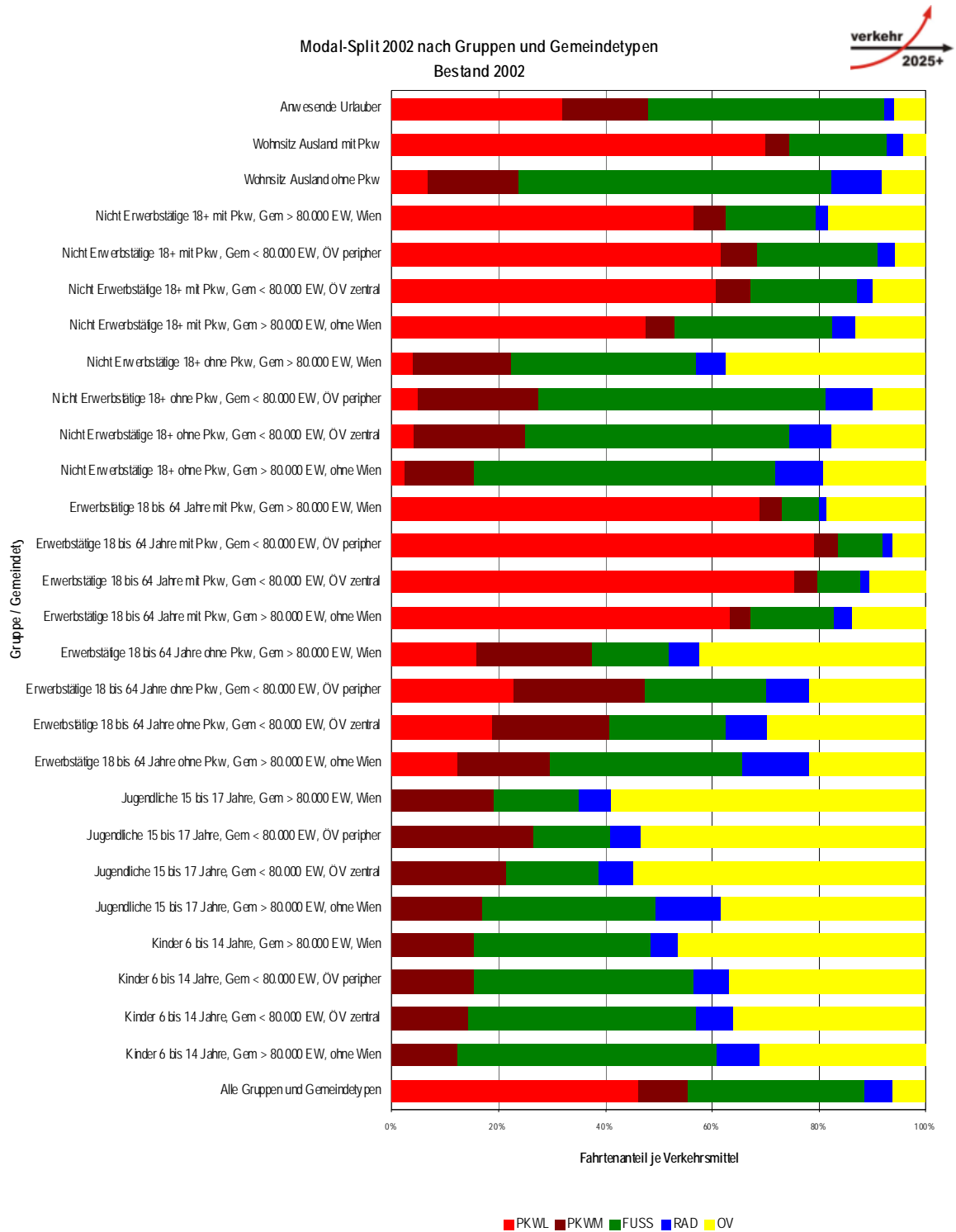
³ Als Verkehrsverteilung wird in der Fachsprache der Verkehrsmodellierung die Zuordnung der Wege zu den Zielen im Raum verstanden.

Tabelle 4-9: Verkehrsmittelwahl der Österreicher über 6 Jahre, Bestand 2002

Verkehrsmittel	Mio. Wege/Werktag	Anteil
Pkw-Lenker	10,783	45%
Pkw-Mitfahrer	2,472	10%
FUSS	5,196	22%
RAD	0,991	4%
ÖV	4,451	19%
Summe	23,893	100%

Die Verkehrsmittelanteile der Einwohner Österreichs ist in Abbildung 4-8 differenziert nach verhaltenshomogenen Gruppen dargestellt. Aufgrund der je Gruppe unterschiedlichen Präferenzen, verfügbaren Verkehrsmittel und differenzierten ÖV-Tarifen gibt es starke Unterschiede zwischen der Verkehrsmittelwahl der betrachteten verhaltenshomogenen Gruppen. Während Kinder, Jugendliche und Nicht Erwerbstätige ohne Pkw je nach Gruppe etwa 75 – 90% der Wege im Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Rad, im ÖV) zurücklegen, beträgt bei den Erwerbstätigen mit Pkw je nach Gruppe der Anteil der Wege als Pkw-Lenker ca. 65 - 80%. Den höchsten Fußwegeanteil haben nicht Erwerbstätige ohne Pkw. Der Anteil an Radfahrern ist in Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern (ohne Wien) am höchsten.

Abbildung 4-8: Verkehrsmittelwahl der ÖsterreicherInnen über 6 Jahre nach Gruppen und Gemeindetypen, Bestand 2002



4.3.4 Verkehrs- und Fahrleistungen Bestand 2002

Die Auswertung der mit dem Verkehrsmodell ermittelten Fahr- und Verkehrsleistungen für den Personenverkehr zeigt folgendes Bild:

- Die gesamte Verkehrsleistung im Personenverkehr Straße beträgt in Österreich rund 70,1 Mrd. Personen-km je Jahr (Lenker und Mitfahrer).
- Die Verkehrsleistung im Analysenetz Straße beträgt rund 28,5 Mrd. Personen-km je Jahr (Lenker und Mitfahrer), das sind rund 41% der Verkehrsleistung auf dem gesamten Modellnetz Straße.
- Die Pkw-Fahrleistung beträgt in Österreich rund 58,3 Mrd. Pkw-km je Jahr.
- Die Fahrleistung im Analysenetz Straße beträgt rund 22,3 Mrd. Pkw-km je Jahr, das sind rund 38% der im gesamten Straßennetz ausgewiesenen Fahrleistung. Der überwiegende Teil davon, rund 18,9 Mrd. Pkw-km je Jahr, entfällt auf das Autobahn- und Schnellstraßennetz.
- Die Verkehrsleistung im österreichischen Schienennetz (ohne U-Bahn und Straßenbahn) beträgt rund 8,8 Mrd. Personen-km je Jahr, davon entfallen 82% auf das Analysenetz Schiene.

Im Vergleich zur Auswertung und Darstellung der Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung 2002 (BMVIT 2003) ist die Verkehrsleistung der Pkw auf dem A- und S-Netz der VPÖ2025+ nur rund 2,6% niedriger (18,9 Mrd. Kfz-km versus 19,4 Mrd. Kfz-km).

Die detaillierte Aufstellung der Fahr- und Verkehrsleistungen im Personenverkehr Straße und Schiene nach Bundesländern ist in Tabelle 4-10 ersichtlich. Eine Zeitreihe der Verkehrsleistungen von 2002 bis 2025 ist in Tabelle 4-17 dargestellt.

Tabelle 4-10: Fahr- und Verkehrsleistungen Personenverkehr, Bestand 2002

Bezugsnetz	Straße			Schiene	
	Netzlänge [km]	Fahrleistung [Mio. Pkw-km je Jahr]		Netzlänge [km]	Verkehrsleistung [Mio. Personen-km je Jahr]
			davon im A+S-Netz		
Analysenetz Burgenland	211	859	639	99	98
Analysenetz Kärnten	366	1.857	1.429	274	346
Analysenetz Niederösterreich	699	6.232	5.486	593	2.462
Analysenetz Oberösterreich	393	3.124	2.769	343	864
Analysenetz Salzburg	284	1.569	1.205	243	522
Analysenetz Steiermark	583	3.824	3.358	482	839
Analysenetz Tirol	503	2.570	1.909	341	729
Analysenetz Vorarlberg	98	632	595	110	209
Analysenetz Wien	52	1.614	1.516	99	1.144 ³⁾
Analysenetz gesamt	3.188	22.281	18.906	2.584	7.212
restliches Modellnetz Österreich ¹⁾	22.261 ³⁾	36.006	0	3.554 ²⁾	1.595 ²⁾
gesamtes Modellnetz Österreich	25.449	58.287	18.906	6.138 ²⁾	8.807 ²⁾

¹⁾ Einschließlich Zellbinnenverkehr, welcher auf Basis einer je Zone angenommenen mittleren Fahrtweite ermittelt wurde und daher als Abschätzung anzusehen ist

²⁾ Eisenbahnnetz ohne U-Bahn und Straßenbahn

³⁾ Aufgrund der Auflösungsgrenzen des Netzes kommt es im Bereich der Wiener Schnellbahn zu einer tendenziellen Überschätzung der Streckenbelastungen und Verkehrsleistungen.

4.4 Nachfragerechnung Prognose 2010 - 2025

Wie in Kapitel 3.3.3 ausführlich dargelegt, basiert die Nachfragerechnung Personenverkehr auf einem disaggregierten Modellansatz auf der Basis von verhaltenshomogenen Gruppen. Dabei wird die Bevölkerung in Gruppen unterteilt und jede Gruppe mit einem eigenen Mobilitätsmuster und Präferenzen hinsichtlich der Ziel- und Verkehrsmittelwahl behandelt (die entsprechenden Mobilitätsparameter je Gruppe wurden an realem Verkehrsverhalten (Herry et al. 1999) kalibriert). Die für jede Gruppe typischen Verhaltensmuster (ausgedrückt durch die Verhaltensparameter) bleiben dabei im Lauf der Zeit konstant und werden nicht verändert. Eine Veränderung im Verkehrsverhalten der Bevölkerung wird über die demographische Entwicklung (die einzelnen verhaltenshomogenen Gruppen entwickeln sich unterschiedlich) abgebildet. Neben der Demographie werden in der Prognose die unabhängigen Variablen, Wirtschaft, Ausbildungsnachfrage, Motorisierung im In- und Ausland sowie allgemeinen politischen, gesellschaftlichen und technologischen Trends dynamisch abgebildet. Diese sind im Detail in Berichtsteil 1, Kapitel 1.4 und 1.5, beschrieben.

Die detaillierte Verkehrsprognose mittels Verkehrsmodell wurde für drei Zeithorizonte (siehe Kapitel 1, Abschnitt 1.2) und 2 Szenarien berechnet. Szenario 1 wurde zusätzlich für die Zeithorizonte 2010 und 2020 berechnet. Die Szenarien samt Infrastruktur- und Fahrplanangebot im In- und Ausland sind in Berichtsteil 1, Abschnitt 1.6, im Detail erläutert. Durch die infrastrukturbedingten Ausbauten einerseits und durch ein geändertes Fahrplanangebot andererseits wird es im Prognosezeitraum zu Veränderungen der Erreichbarkeiten kommen. Die KARTEN C1 bis C3 zeigen beispielsweise die Isochronen ab Wien im Autoverkehr der Jahre 2005 und 2025. Deutlich sichtbar sind die Wirkungen des Ausbaus des A- und S-Netzes. So verlagert sich beispielsweise die 1-Stunden-Isochrone 2025 gegenüber 2005 deutlich weiter zur tschechischen Grenze. Im ÖV zeigen die KARTEN C4 bis C6 die geänderten Erreichbarkeitsverhältnisse noch deutlicher. So werden die westlichen Landeshauptstädte (Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz) im Jahr 2025 ab Wien durchwegs schneller im ÖV erreichbar sein als im Jahr 2005 (jeweils inkl. Zu- und Abgangszeit). Hier sind jeweils deutliche Vergrößerungen der betreffenden Isochronen zu erkennen. War 2005 beispielsweise im Wesentlichen nur der Stadtkern von Linz innerhalb von 2 Stunden ab Wien erreichbar, so dehnt sich die 2-Stunden-Isochrone 2025 deutlich in das Linzer Umland aus. Ähnlich stellt sich die Situation für Salzburg (2005 nur Salzburg Stadt, 2025 auch größere Teile des Umlands innerhalb von 3 Stunden ab Wien erreichbar), und Innsbruck (deutliche Ausdehnung der 5-Stunden-Isochrone) dar. Bregenz rückt bis 2025 von der 8- in die 7-Stunden Isochrone.

Tabelle 4-11: Zeithorizonte und Planfälle der Verkehrsprognose

Jahr	Szenario	Basisjahr	Szenario 1	Szenario 2
2002		●		
2005		● ⁽¹⁾		●
2010			●	
2015			●	●
2020			●	
2025			●	●

(1) In der ersten Phase der VPÖ2025+ diente 2002 als Basisjahr. 2005 wurde als internes Prognosejahr berechnet. Im Zuge der Phase II wurde auf 2005 als Basisjahr übergegangen, wobei die Grundlagenarbeiten mit dem Basisjahr 2002 unverändert blieben. Die Ergebnisse des ehemaligen Prognosejahres 2005 wurden anhand der inzwischen vorliegenden Zähl­daten überprüft und Anpassungen vorgenommen.

Die in den einzelnen Planfällen definierten infrastrukturellen und betrieblichen Maßnahmen im In- und Ausland in den Verkehrsnetzen der untersuchten Verkehrssysteme sind im Anhang von Ergebnisband 1, Kapitel 1.6.2, aufgelistet.

4.4.1 Verkehrserzeugung und Zielwahl

Für das Verkehrsnachfragemodell der VPÖ2025+ wurden 29 verhaltenshomogene Gruppen für Österreich und 12 für das Ausland im Modellraum definiert. Sie sind in den Tabellen A4 – 1 bis A4 – 3 im Anhang ersichtlich. Den Einwohnern einer Gruppe werden dabei einheitliche Mobilitätsmuster (d.h. Wegehäufigkeit zwischen den Daseinsgrundfunktionen) sowie Präferenzen hinsichtlich der Ziel- und Verkehrsmittelwahl unterstellt. In den Modellstufen Verkehrserzeugung, Zielwahl und Verkehrsmittelwahl spielen diese gruppenspezifischen Mobilitätsmuster eine Rolle (Erläuterungen siehe Ergebnisband 3, Kapitel 3.3.3).

Tabelle 4-12 zeigt die prognostizierte Entwicklung des Verkehrsaufkommens der einzelnen verhaltenshomogenen Gruppen. Wege von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren sind im Verkehrsgeschehen rückläufig, während Wege, für die ein Pkw verfügbar wäre, ansteigen. Flughafenverkehr und leichte Nutzfahrzeuge wurden im VMÖ nicht über die verhaltenshomogenen Gruppen abgebildet sondern als eigene Nachfragesegmente untersucht. Daher ist die Summe in dieser Tabelle entsprechend niedriger als die Gesamtzahl der Fahrten in Tabelle 4-13 und Abbildung 4-9 (1,1 Mio. im Basisjahr 2002, 1,5 Mio. 2025).

Tabelle 4-12: Verkehrsaufkommen der verhaltenshomogenen Gruppen in den Jahren 2002, 2005, 2015 und 2025

Verkehrsaufkommen nach Benutzergruppe (Österreicher und Urlauber in Österreich)	2002	2005	2015		2025	
			Sz1	Sz2	Sz1	Sz2
	Mio. Wege pro Tag					
Kinder 6 bis 14 Jahre	2,5	2,5	2,3	2,3	2,4	2,4
Jugendliche 15 bis 17 Jahre	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Erwerbstätige 18+ ohne Pkw	2,2	2,1	1,8	2,1	1,4	2,0
Erwerbstätige 18+ mit Pkw	10,4	11,1	12,7	12,2	13,8	13,0
Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw	3,7	3,6	3,3	3,8	3,3	3,9
Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw	4,3	4,8	6,6	6,0	8,1	7,2
Anwesende Urlauber	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Gesamt (ohne LNF und Flughafenverkehr)	24,8	25,8	28,4	28,1	30,8	30,3

Abbildung 4-9 zeigt die Entwicklung des Quell-, Ziel und Binnenverkehrsaufkommens in Österreich im Verlauf über den Prognosezeitraum. Das Gesamtverkehrsaufkommen ist für beide Szenarien sehr ähnlich und steigt degressiv von 25,8 Mio. Wegen pro Tag 2002 (bzw. 27 Mio. Wege 2005) auf 32 bzw. 32,5 Mio. (je nach Szenario) im Jahr 2025.

Abbildung 4-9: Gesamtes Personenverkehrsaufkommen in Österreich (ohne Transitwege)

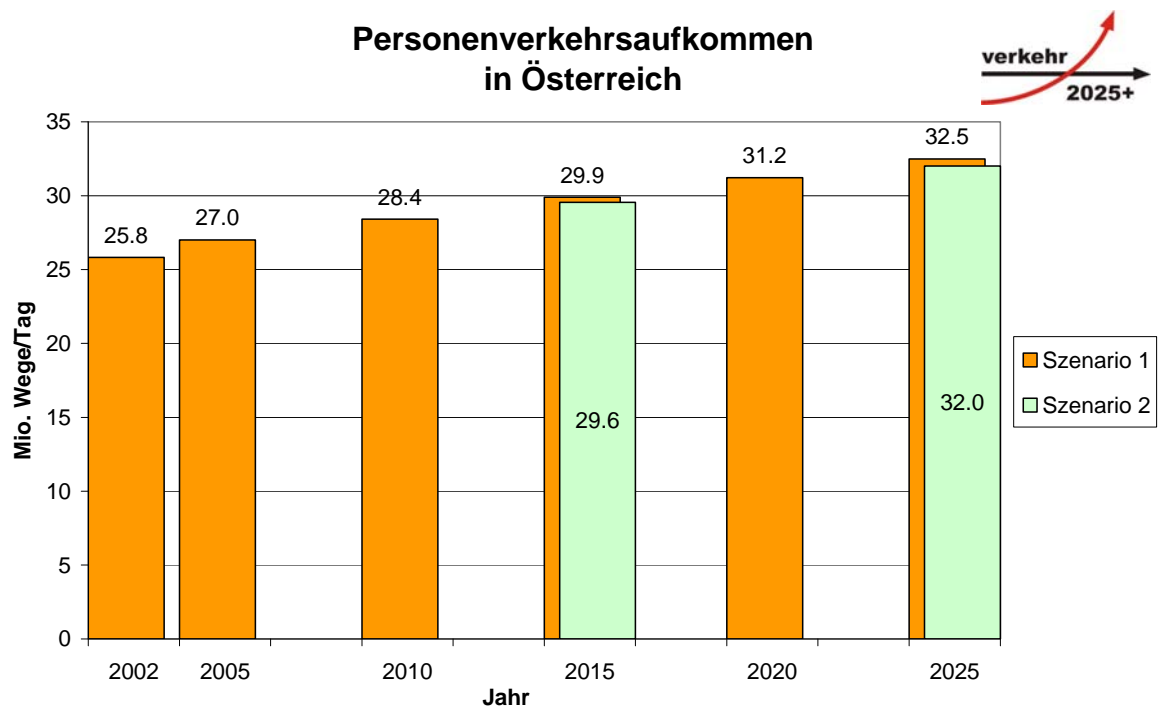


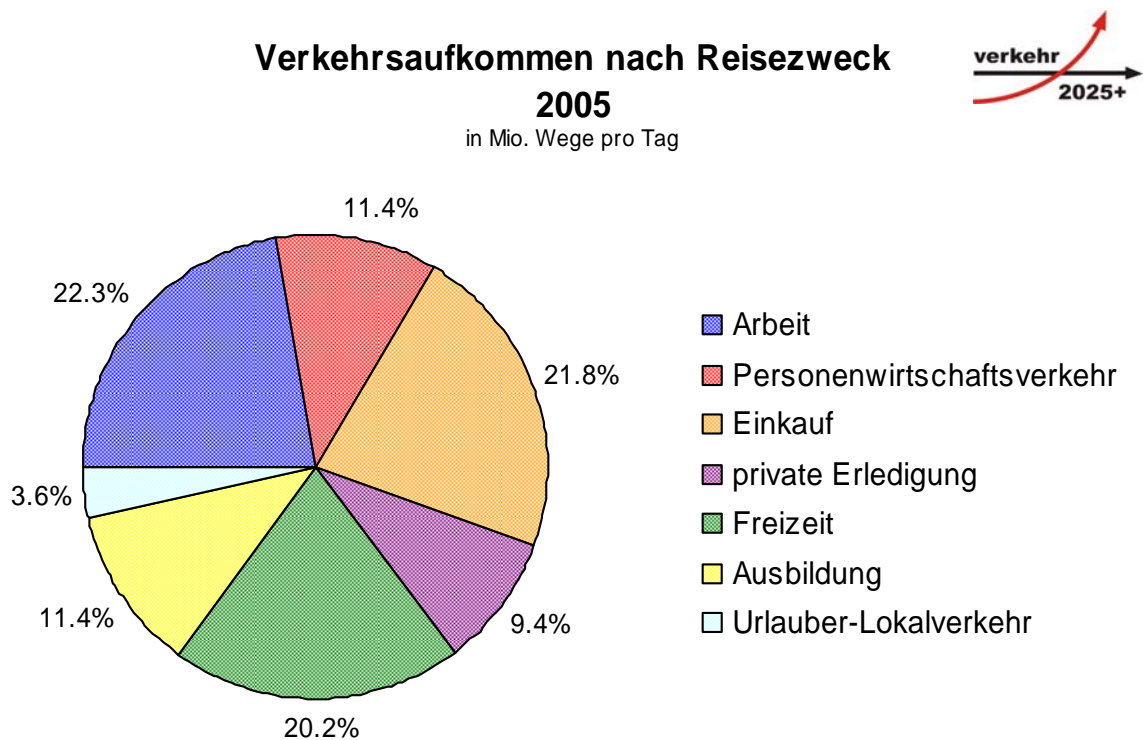
Tabelle 4-13 zeigt obiges Verkehrsaufkommen differenziert nach Reisezwecken. Für die meisten Reisezwecke nimmt das Wegeaufkommen zu. Eine Stagnation wird beim Urlauber-Lokalverkehr prognostiziert (1.000.000 Wege pro Tag), Ausbildungswege werden nur leicht ansteigen (2,9 Mio. Wege pro Tag 2002 zu 3,1 Mio. Wege pro Tag 2025 Sz1).

Tabelle 4-13: Verkehrsaufkommen nach Reisezweck in den Jahren 2002, 2015 und 2025 (ohne Transit)

Verkehrsaufkommen nach Reisezweck (ohne Transit)	2002	2005	2015		2025	
			Sz1	Sz2	Sz1	Sz2
	Mio. Wege pro Tag					
Arbeit	5,8	6,0	6,5	6,4	6,8	6,7
Personenwirtschaftsverkehr	2,9	3,1	3,7	3,6	4,1	4,0
Einkauf	5,6	5,9	6,7	6,6	7,4	7,3
private Erledigung	2,4	2,5	3,0	3,0	3,4	3,3
Freizeit	5,2	5,4	6,1	6,0	6,7	6,6
Ausbildung	2,9	3,1	2,9	2,9	3,1	3,1
Urlauber-Lokalverkehr	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Gesamt	25,8	27,0	29,9	29,6	32,5	32,0

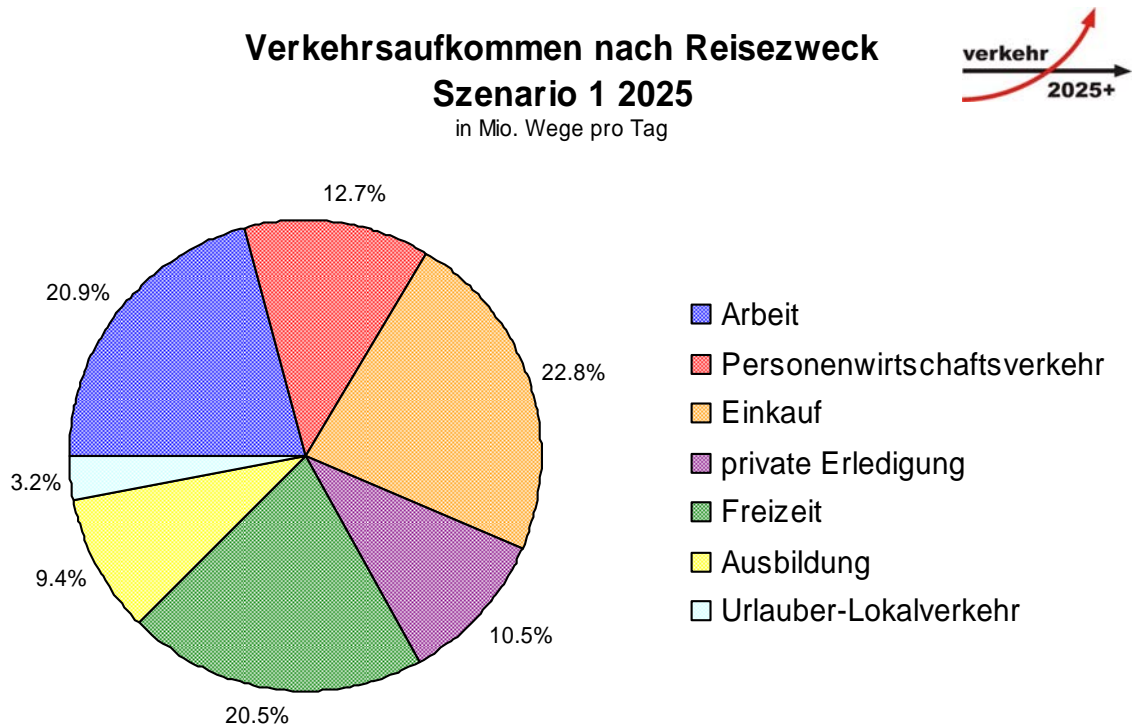
Auf Basis der Sonderauswertung der A3H-Wege­datenbank (Grubits 2004) wurde die Tagesmobilität auf die Wege zwischen den Daseinsgrundfunktionen („Aktivitätenübergänge“) aufgeteilt. Die Daseinsgrundfunktionen wurden für das Gravitationsmodell in 16 Wegezwecke differenziert (Ergebnisband 3, Kapitel 3.3.4.4., enthält eine detaillierte Beschreibung der Wegezwecke). Die anteilige Verteilung der (zur Veranschaulichung zusammengefassten) Reisezwecke am gesamtösterreichischen Verkehrsaufkommen ist aus den folgenden Abbildungen ersichtlich.

Abbildung 4-10: Verkehrsaufkommen 2005 nach Reisezweck (ohne Transit)



Die Anteile der Arbeitswege sinken demnach bis 2025 um rund 1,3-1,4 Prozentpunkte, jene der Ausbildungswege sogar um 1,8-2,0 Prozentpunkte. Urlauberlokalverkehre verzeichnen einen leichten Rückgang um 0,4%. Personenwirtschaftsverkehr steigt demgegenüber um 1,2-1,3%, private Erledigungen um 0,9-1,1% und Einkaufswege um 1,0%. Freizeitwege weisen eine leichte Zunahme um 0,3 Prozentpunkte auf.

Abbildung 4-11: Verkehrsaufkommen Szenario 1 2025 nach Reisezweck (ohne Transit)



Szenario 2 liefert hinsichtlich der Verteilung der Wegzwecke annähernd die gleichen Ergebnisse. In der Modellierung wird unterstellt, dass die Änderungen der Rahmenbedingungen zwar Auswirkungen auf die Ziel- und die Verkehrsmittelwahl haben, nicht aber auf die Grundbedürfnisse, die hinter den Wegzwecken stehen.

Die größte Gruppe von Wegen im Jahr 2002 stellen die Arbeitswege dar, wobei Einkaufs- und Freizeitwege ähnliche Anteile aufweisen. 2025 sind diese 3 Gruppen nach wie vor am bedeutendsten, allerdings weisen die Einkaufswege den größten Anteil auf.

Abbildung 4-12 illustriert die Entwicklung der Kurzstreckenwege der Arbeitspendler (Weglänge bis 70 km) in den einzelnen Bundesländern. In allen Bundesländern sind stetige Anstiege zu verzeichnen, wobei die Werte für Szenario 1 zumeist höher liegen als für Szenario 2. Einzig im Szenario 2 2025 in Wien sind die Arbeitspendelwege im Vergleich zum Szenario 1 höher, wobei die entsprechende Komplementärmenge in Niederösterreich zu finden ist. Da es sich hier um ein Auswertungsergebnis der Verkehrserzeugung handelt, in das unter anderem die erhöhten Reisekosten im IV einfließen, kommt es zu einer Umorganisation des Arbeitsplatzes, die durch eine geänderte Zielwahl abgebildet wird. Die genauen Zahlen der Arbeitswege der beiden Szenarios sind in Tabelle 4-14 angeführt.

Abbildung 4-12: Arbeits-Tagespendler je Bundesland (in Bezug auf den Wohnort der Pendler)
 2005 bis 2025

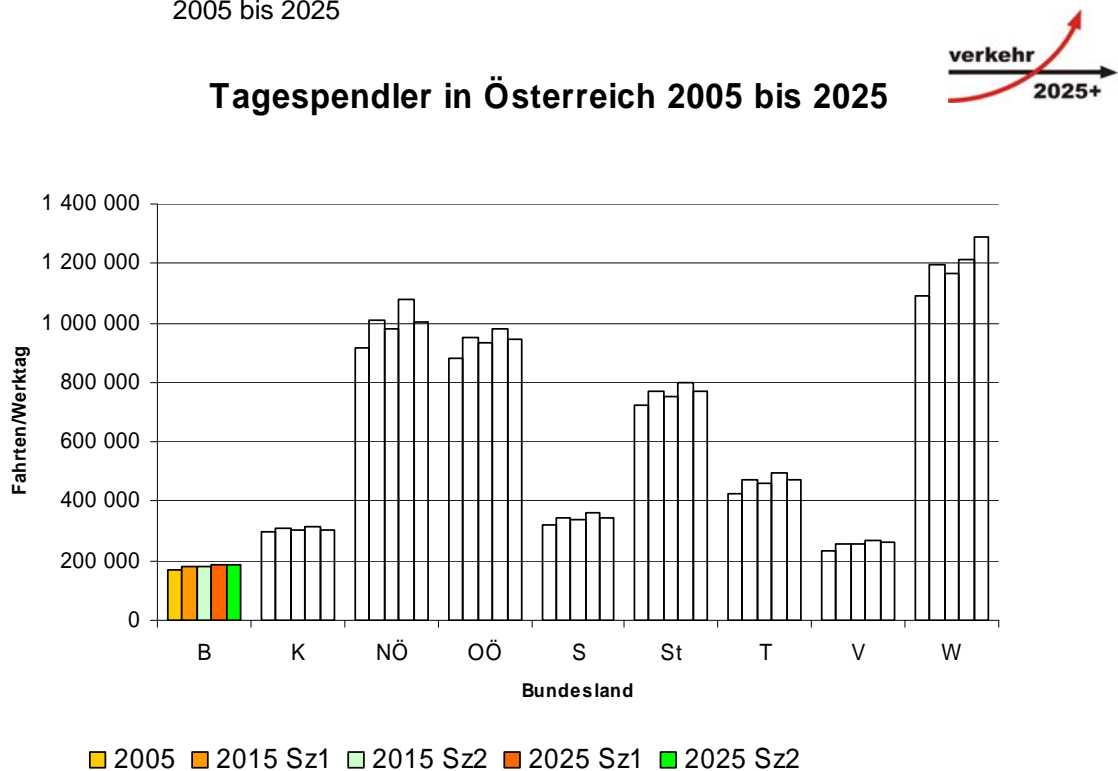


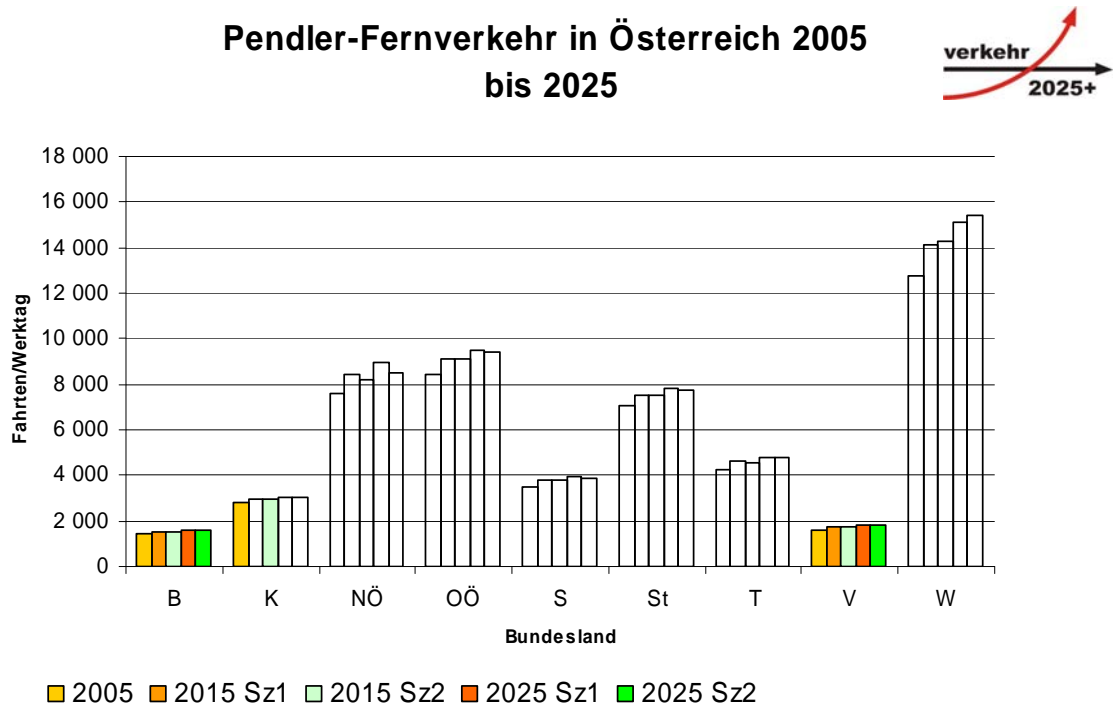
Tabelle 4-14: Pendler je Bundesland (des Wohnortes) 2005 bis 2025

Bundesland	Gesamt				
	2005	2015 Szenario 1	2015 Szenario 2	2025 Szenario 1	2025 Szenario 2
B	169 280	181 730	180 647	189 196	185 297
K	295 054	308 040	302 224	313 742	303 634
NÖ	915 360	1 011 767	979 893	1 081 900	1 001 110
OÖ	880 564	948 387	930 804	978 677	945 643
S	321 758	346 456	336 574	360 876	342 198
St	723 401	772 030	754 301	800 048	767 548
T	426 947	471 771	461 703	493 977	475 269
V	235 708	257 923	253 905	270 682	263 121
W	1 088 900	1 193 522	1 167 943	1 214 152	1 289 215 ⁽¹⁾
Gesamt	5 056 972	5 491 626	5 367 993	5 703 251	5 573 037

(1): Wege von Wien nach Niederösterreich sind in beiden Zeilen jeweils zur Hälfte dargestellt

Der Arbeitspendelverkehr über 70 km Weglänge macht 0,8% des gesamten Arbeitswegeaufkommens aus. Wie in Kapitel 3.3.4.4 dargelegt, sind diese Wege bezogen auf ihre Verkehrsleistung jedoch sehr bedeutsam, weshalb sie auch als eigene Gruppen modelliert wurden. Die Entwicklung im Prognosezeitraum verläuft ähnlich wie jene der Tagespendler. Der Anstieg im zeitlichen Verlauf ist in allen Bundesländern stetig, wobei auch hier die Werte für Szenario 1 höher liegen als für Szenario 2. Der Anstieg der Arbeitspendelwege im Szenario 2 2025 in Wien im Vergleich zum Szenario 1 tritt auch hier auf, wenngleich in geringerem Ausmaß.

Abbildung 4-13: Pendler-Fernverkehr je Bundesland 2005 bis 2025



Der Ziel- und Quellverkehr von / nach Österreich ist in Tabelle 4-15 dargestellt.

Tabelle 4-15: Grenzüberschreitender Verkehr in den Jahren 2002, 2015 und 2025

Quell-/Zielverkehr Österreich - Ausland	2005	2015		2025	
		Sz1	Sz2	Sz1	Sz2
	x 1000 Wege pro Tag				
AT-CZ,SK,PL	50.2	100.3	91.2	147.4	121.2
AT-HU	50.4	78.0	72.3	102.2	87.5
AT-SL,HR	41.5	60.8	54.2	71.0	57.2
AT-IT	28.6	32.7	29.7	34.3	29.4
AT-CH	36.6	42.4	38.9	46.2	39.3
AT-DE	148.0	173.2	157.2	184.0	163.4
Gesamt	355.4	487.4	443.4	585.0	498.0

Die nachfolgenden Graphiken illustrieren, dass der Anteil des Quell-/Zielverkehrs zwischen Österreich und den östlichen neuen EU-Mitgliedsstaaten ansteigt. Der Anteil der Verkehrsströme zwischen Österreich und Tschechien, Slowakei oder Polen am ausländischen Quell-/Zielverkehr wird von 14% im Jahr 2005 auf 21% 2015 und 25% 2025 ansteigen. Der Anteil der Fahrten zwischen Österreich und Ungarn wird von 14% im Jahr 2005 auf 17-18% 2025 steigen. Fahrten mit Ausgangs- oder Endpunkt in Deutschland werden anteilig von 42% 2005 auf 35% 2015 und 32-33% 2025 zurückgehen. Die Aufteilung der Fahrten zwischen Österreich und den übrigen Nachbarländern sowie Kroatien werden sich von 2005 bis 2025 um maximal 2 Prozentpunkte ändern, wobei sämtliche Fahrten ein leichtes Minus verzeichnen werden.

Abbildung 4-14: Quell- und Zielverkehr 2005

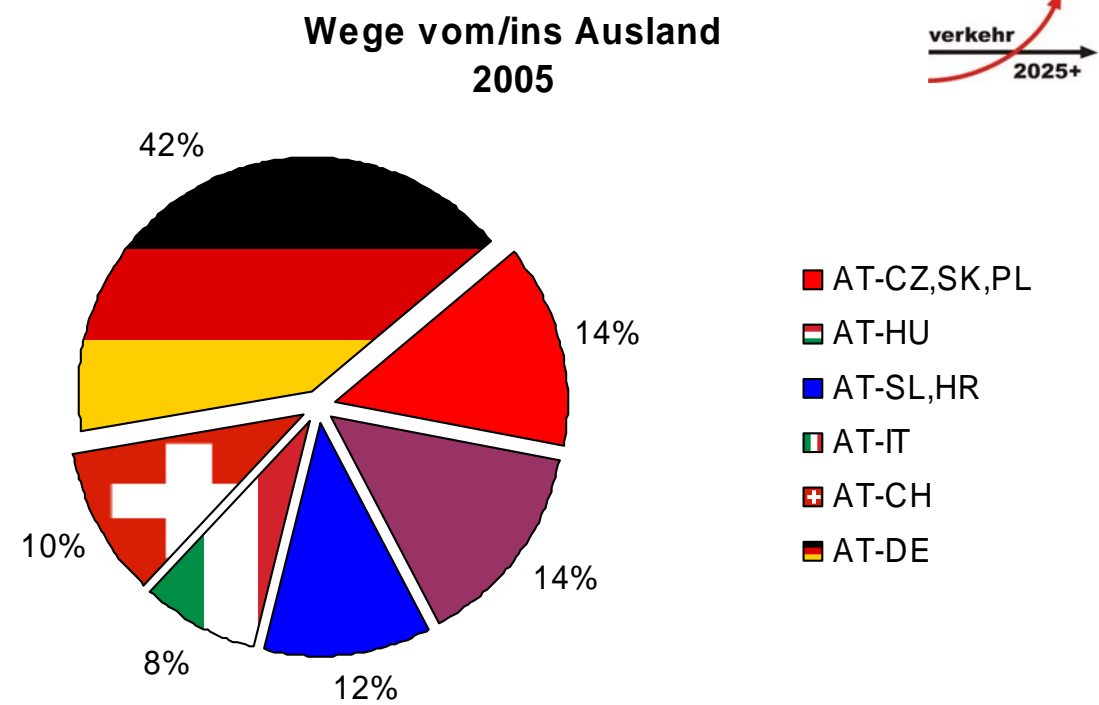


Abbildung 4-15: Quell- und Zielverkehr Szenario 1 2015

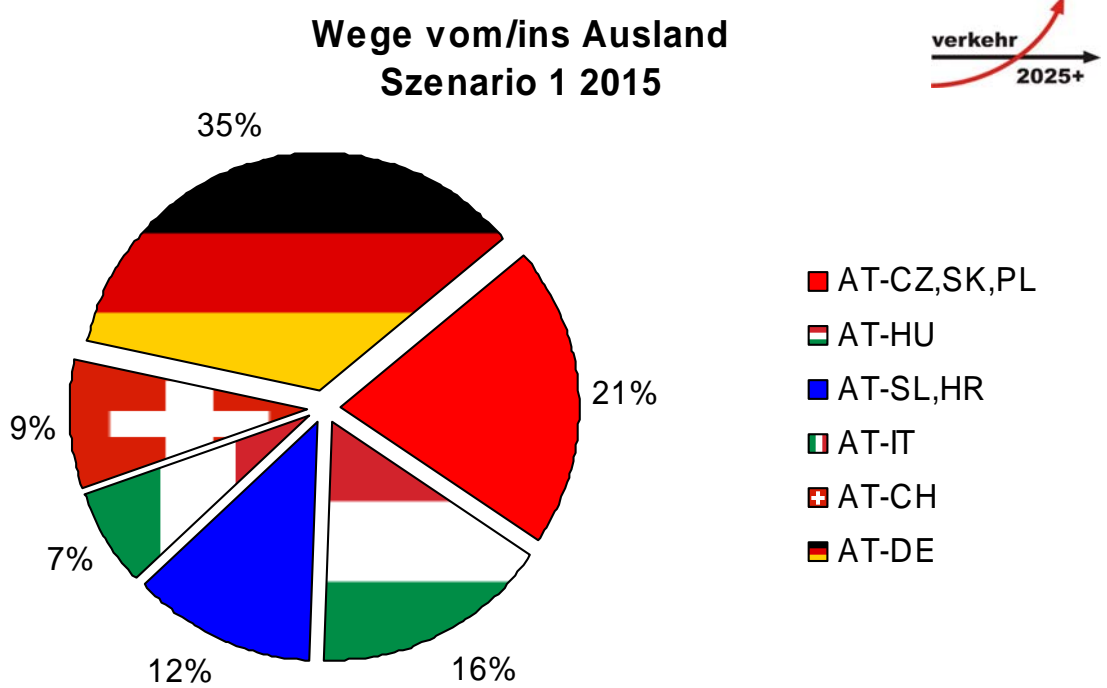


Abbildung 4-16: Quell- und Zielverkehr Szenario 2 2015

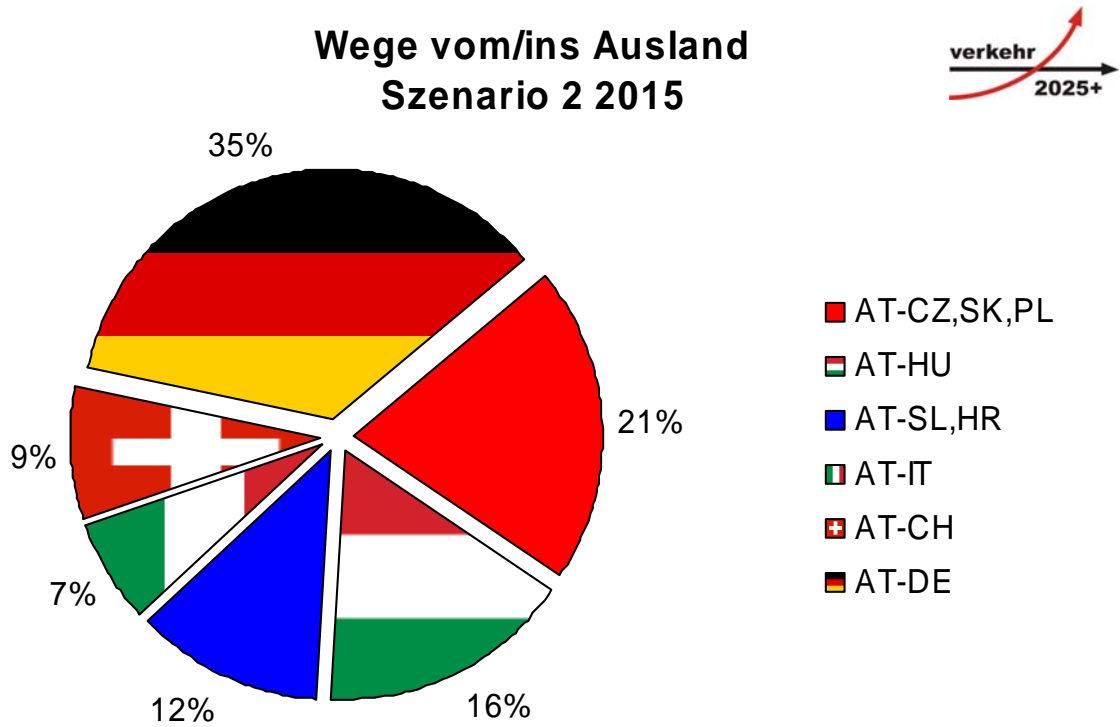


Abbildung 4-17: Quell- und Zielverkehr Szenario 1 2025

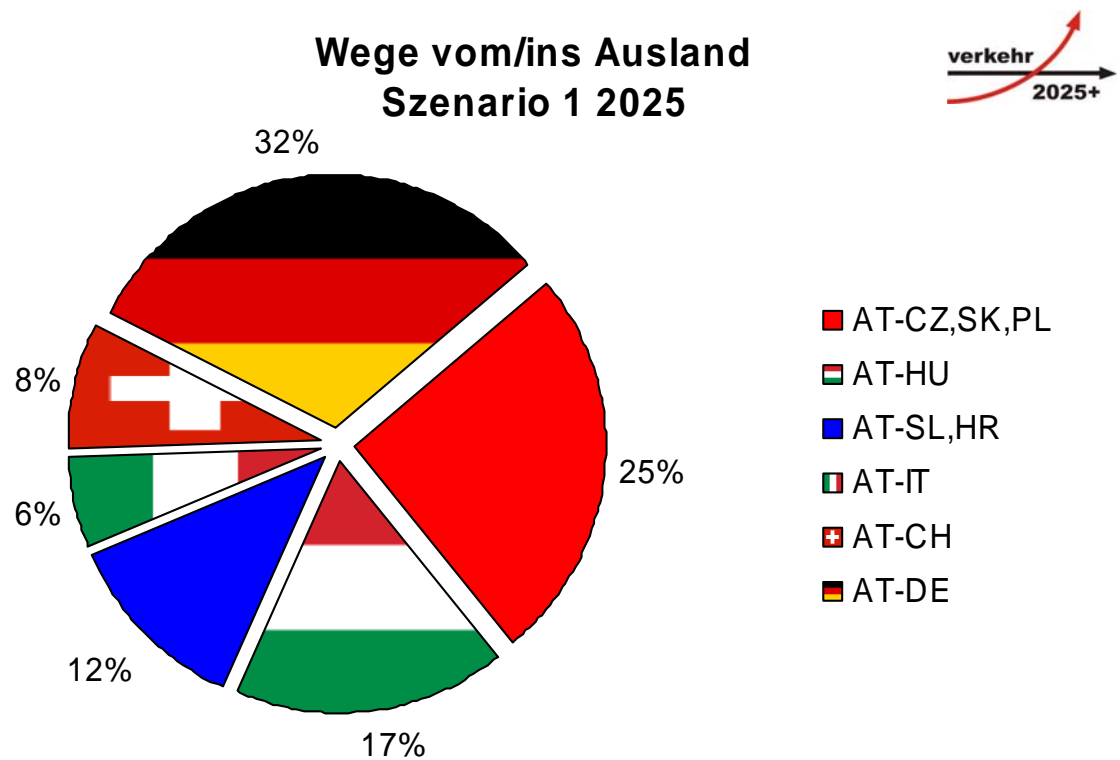
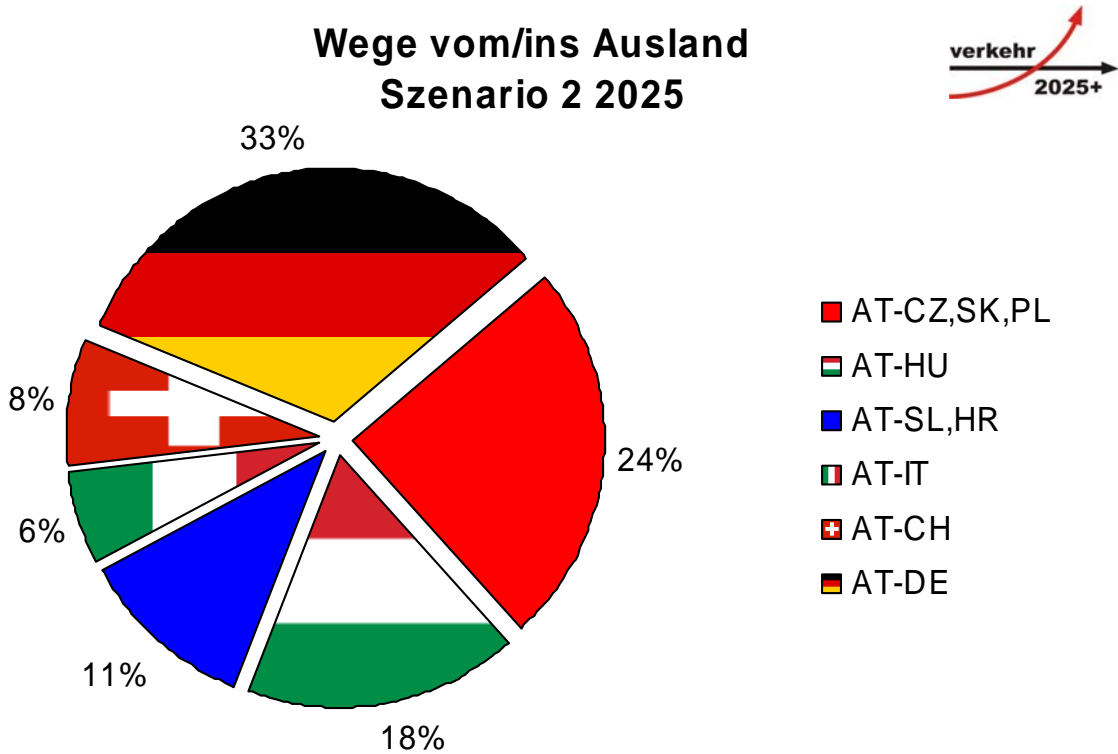


Abbildung 4-18: Quell- und Zielverkehr Szenario 2 2025



4.4.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split (siehe Abbildung 4-19) verändert sich im Szenario 1 zugunsten der Pkw-Lenker, deren Anteil von 47% 2002 auf 52% im Jahr 2025 ansteigen wird. Pkw-Mitfahrer und Fußgänger verlieren im selben Zeitraum -2% bzw. -3% ihrer Anteile, während Radfahrer um -1% zurückgehen und ÖV-Benutzer mehr oder weniger stagnieren. Neben der soziodemographischen Entwicklung führt vor allem die weiter steigende Motorisierung zu diesen Zunahmen der Pkw-Nutzung.

Im Szenario 2 sind die Veränderungen weniger stark. Hier steigt der Anteil der Pkw-Lenker bis zum Jahr 2025 geringfügig auf 49%. Fußgänger gehen im selben Zeitraum um -2% zurück, Pkw-Mitfahrer und Radfahrer um -1%. Der Anteil der ÖV-Benutzer steigt leicht um 1% an.

Abbildung 4-19: Modal Split 2002 bis 2025

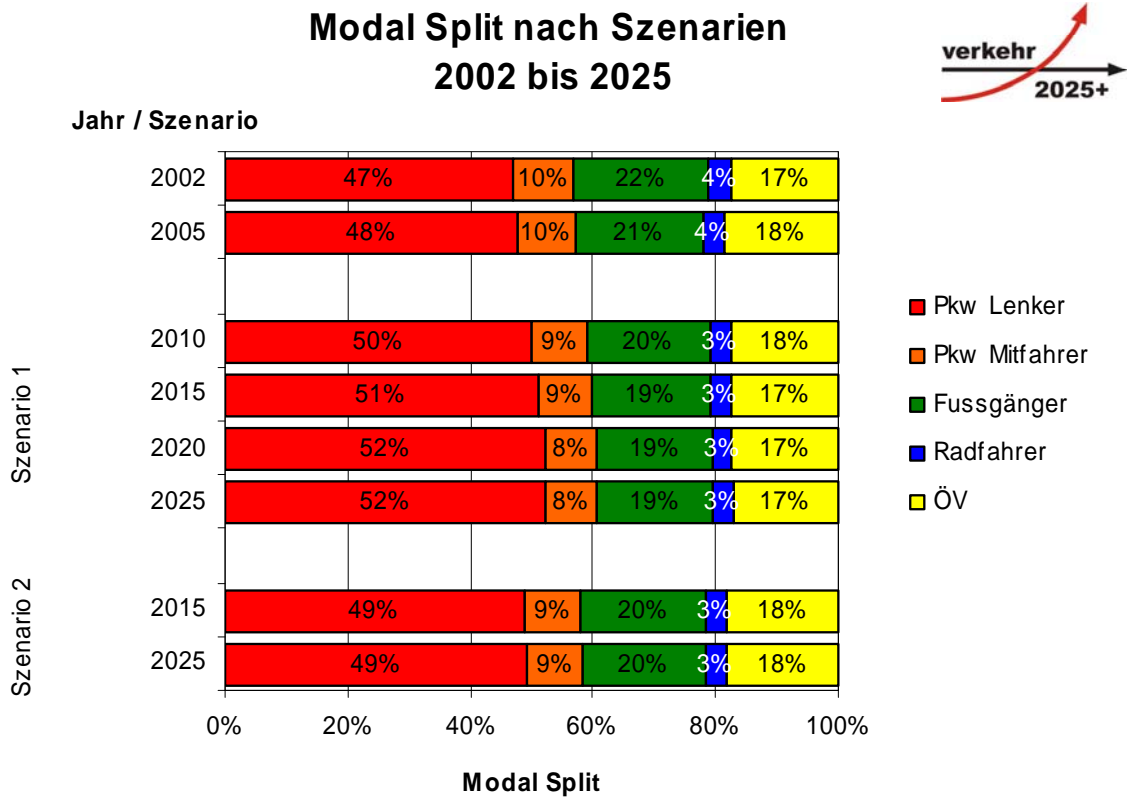


Abbildung 4-20 und Tabelle 4-16 zeigen das Verkehrsaufkommen in absoluten Zahlen. Daraus wird ersichtlich, dass die Fahrten der Pkw-Lenker im Referenzfall 2025 um +30% gegenüber 2002 ansteigen werden. Das Verkehrsaufkommen der Fußgänger (+2%) und ÖV-Benutzer (+3%) steigt leicht an, während die Wegezanzahl bei Pkw-Mitfahrern (-3%) rückläufig ist.

Die Zunahme des Gesamtaufkommens wird – wie in Kapitel 4.4.1 dargelegt – durch die steigenden Bevölkerungszahlen und durch die Verschiebung innerhalb der Bevölkerungsgruppen zu mobileren Gruppen hin verursacht.

Abbildung 4-20: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmitteln 2002 bis 2025

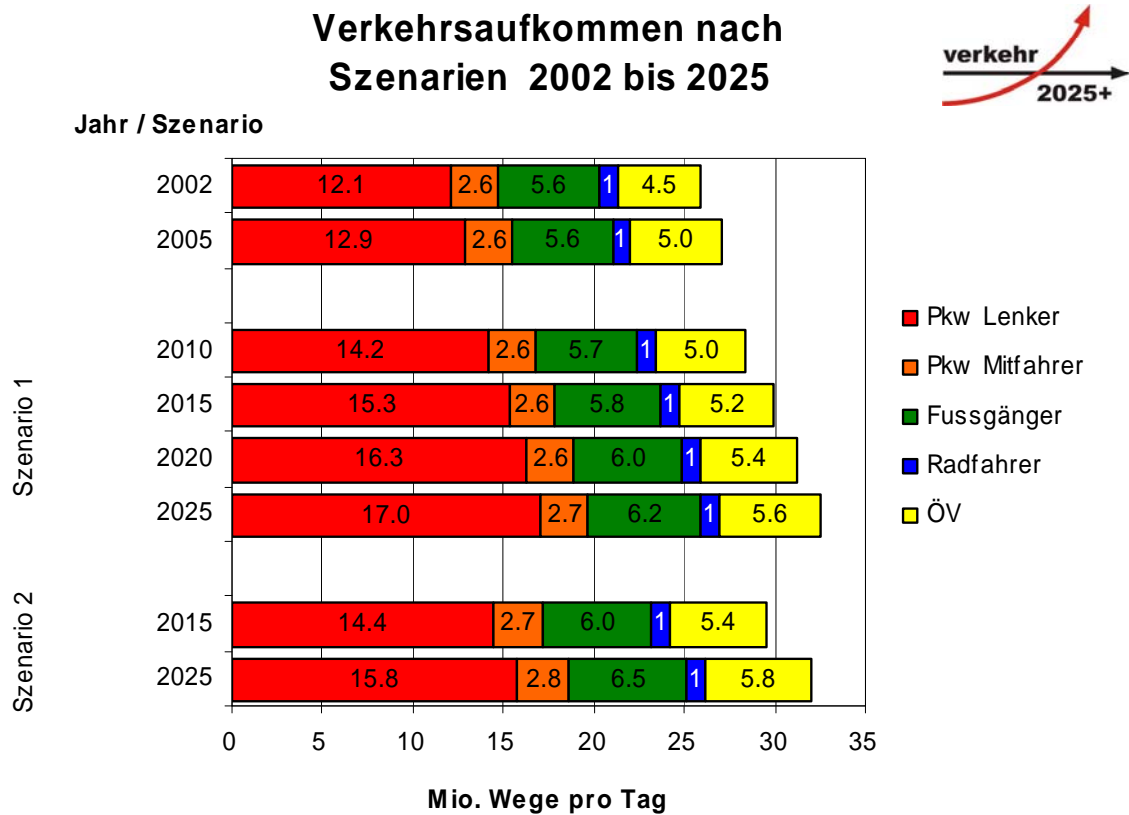


Tabelle 4-16: Wege pro Tag und Verkehrsmittel

Jahr	Mio. Wege pro Tag					Summe
	Pkw Lenker	Pkw Mitfahrer	Fußgänger	Radfahrer	ÖV	
2002	12,10	2,62	5,60	1,01	4,50	25,83
2005	12,89	2,61	5,58	0,96	4,97	27,01
Szenario 1						
2010	14,16	2,63	5,66	0,97	5,00	28,41
2015	15,29	2,58	5,82	0,98	5,22	29,89
2020	16,28	2,60	5,97	0,99	5,38	31,23
2025	17,03	2,65	6,20	1,02	5,59	32,50
Szenario 2						
2015	14,45	2,71	5,99	1,02	5,40	29,56
2025	15,79	2,83	6,48	1,09	5,83	32,01

4.4.3 Verkehrsleistung

Die folgende Tabelle 4-17 enthält die bestehenden und prognostizierten Verkehrsleistungen des Personenverkehrs im Analysenetzz für das Referenzszenario nach Verkehrsmitteln, sowie einen Vergleich der Gesamtverkehrsleistung in beiden Szenarien.

Tabelle 4-17: Jährliche Verkehrsleistungen 2002 bis 2025 im Gesamtnetz

Jahr	Mio. P-km/a				Gesamt
	Lenker*	Mitfahrer	Bahn**	Bus***	
2002	58.287	11.825	8.807	3.930	82.848
2005	61.362	10.204	9.508	4.028	85.102
Szenario 1					
2010	68.163	10.402	10.121	3.955	92.640
2015	72.776	10.081	11.073	3.840	97.771
2020	76.965	9.943	11.894	3.783	102.586
2025	79.439	9.746	12.393	3.835	105.413
Szenario 2					
2015	64.957	10.529	11.375	3.930	90.790
2025	65.695	10.518	13.460	3.866	93.539

* P-km Lenker = Pkw-km

** Bahn-Verkehrsleistung ohne U-Bahn und Straßenbahn

*** Bus-Verkehrsleistung enthält nur jene Buslinien, die zur ÖV-Erschließung sämtlicher Gemeinden notwendig sind. Die Zahl ist nicht aussagekräftig für das gesamte Busaufkommen in Österreich

Abbildung 4-21 illustriert die Entwicklung der Verkehrsleistung bis 2025 im Szenario 1. Insgesamt verläuft die Entwicklung sehr dynamisch mit einem Zuwachs von rund 20 Mrd. P-km bzw. einem Plus von 24% zwischen 2005 und 2025. Die Verkehrsleistung der Pkw-Lenker steigt in diesem Zeitraum um rund 18 Mrd. P-km, jene der Bahn-Fahrgäste um 2,9 Mrd. P-km. Relativ bezogen auf 2005 steigen beide um etwa 30%. Demgegenüber sinkt die Verkehrsleistung der Pkw-Mitfahrer um rund 0,5 Mrd. P-km und jene der Bus-Fahrgäste um 0,2 Mrd. P-km. Bezogen auf 2005 stellt dies jeweils ein Minus von 5% dar.

Abbildung 4-22 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung bis 2025 im Szenario 2. Hier fällt die Entwicklung mit einem Gesamtzuwachs von 8,4 Mrd. P-km oder einem Plus von 10% zwischen 2005 und 2025 deutlich weniger dynamisch aus. Die Zuwächse fallen dabei zu nahezu gleichen Teilen mit jeweils rund 4 Mrd. P-km auf Pkw-Lenker und Bahn-Fahrgäste. In relativen Zahlen bedeutet dies ein Plus von 7% in der Pkw-Lenker-Verkehrsleistung und von 42% in der Verkehrsleistung der Bahn-Fahrgäste. Die Verkehrsleistung der Pkw-Mitfahrer steigt um rund 0,3 Mrd. P-km oder um 3%, jene der Bus-Fahrgäste sinkt um 0,15 Mrd. P-km oder um 4%.

Abbildung 4-21: Personenverkehrsleistung im Gesamtnetz bis 2025, Szenario 1

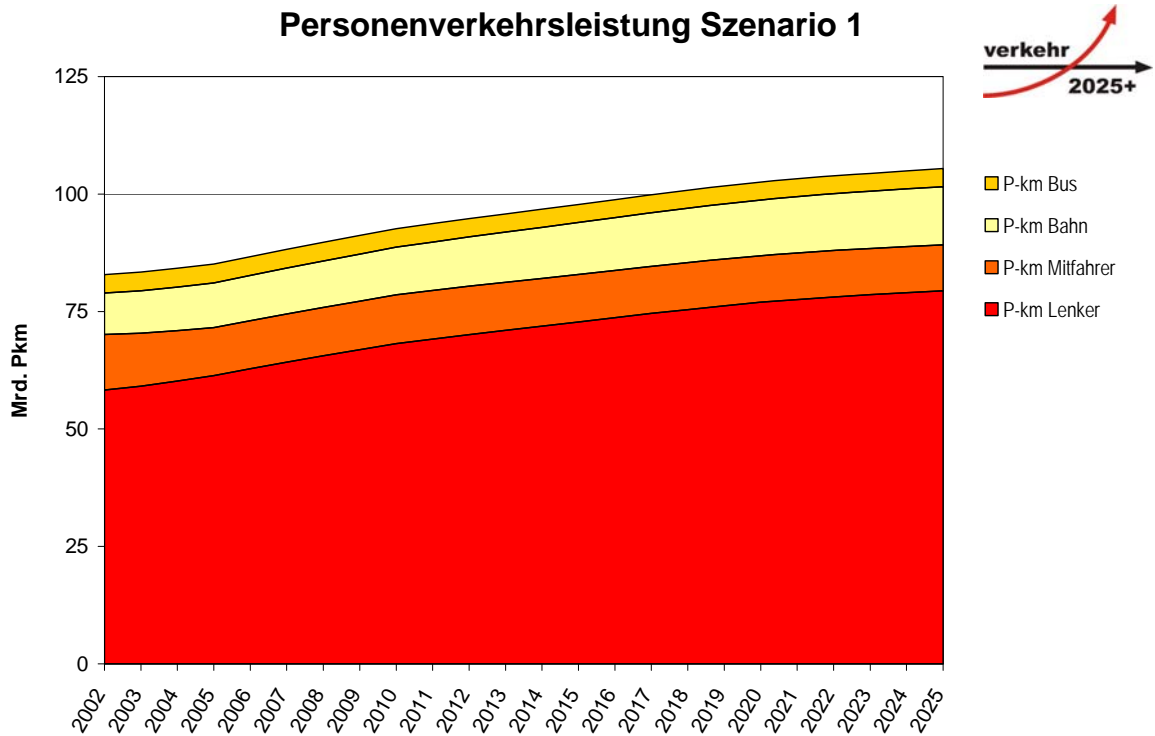
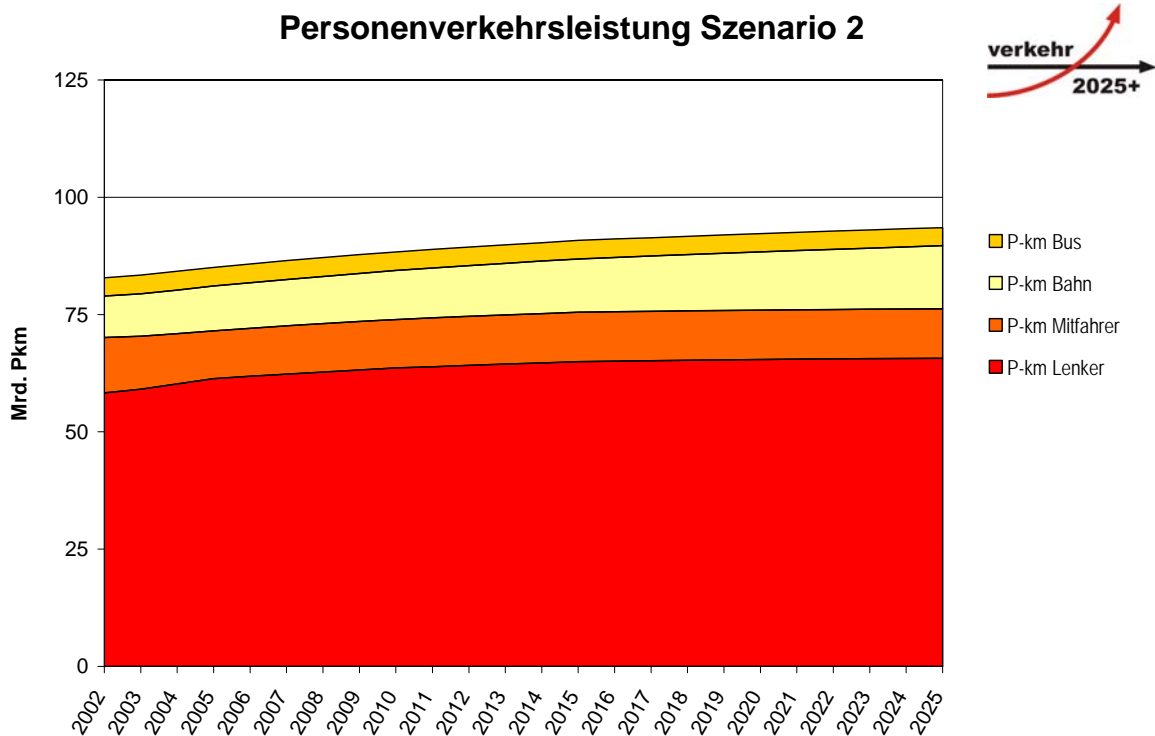


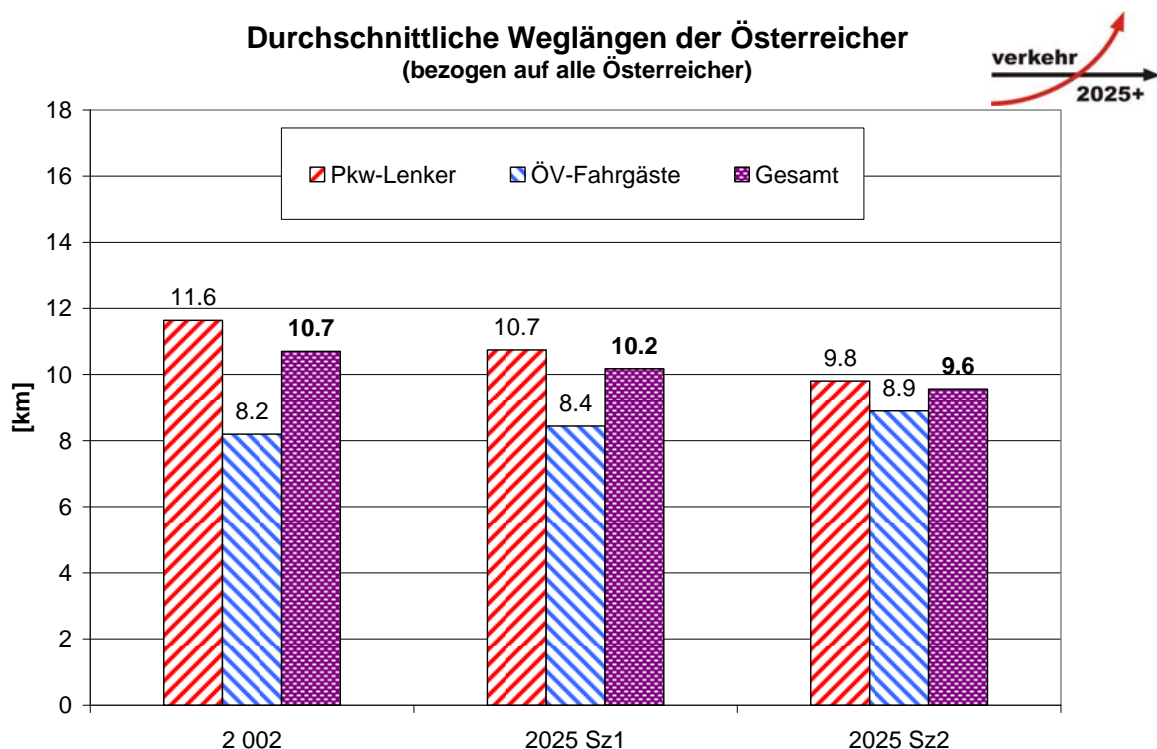
Abbildung 4-22: Personenverkehrsleistung im Gesamtnetz bis 2025, Szenario 2



4.4.4 Weglängen

Abbildung 4-23 stellt die durchschnittlichen Weglängen der Österreicher für den Bestand 2002 und den Prognosezeitraum 2025 dar. Die durchschnittliche Weglänge der Pkw-Lenker-Wege verändert sich dabei von 11,6 km auf 10,7 km im Szenario 1 bzw. 9,8 km im Szenario 2. Demgegenüber steigen die Weglängen der ÖV-Benutzer, berechnet aus der Verkehrsleistung Bahn (ohne U-Bahn und Straßenbahn) und der Verkehrsleistung Bus (nur jene Buslinien, die zur ÖV-Erschließung notwendig sind) von 8,2 km auf 8,4 km im Szenario 1 bzw. 8,9 km im Szenario 2 an. Insgesamt bedeutet dies einen Rückgang der Weglängen von durchschnittlich 10,7 km auf 10,2 km bzw. 9,6 km. Dies würde bedeuten, dass der steigende Trend aus bisherigen Untersuchungen (Sammer et al. 1990, Herry et al. 1999, siehe Tabelle 4-3) nicht weiter fortgesetzt wird. Als Erklärung dafür können einerseits die verstärkte Substitution von nicht motorisierten Wegen durch MIV-Wege aufgrund der gesteigerten Motorisierung sowie andererseits die starken soziodemographischen Veränderungen genannt werden. Durch die relative Zunahme der Nichterwerbstätigen mit Pkw-Besitz (v.a. Gruppe der Pensionisten) nehmen tendenziell kürzere Pkw Fahrten zu⁴.

Abbildung 4-23: Durchschnittliche Weglängen der Österreicher 2002 und 2025 (Referenzszenario)



⁴ Methodisch muss hier angemerkt werden, dass die Parameter des Modells, die für die Entfernungsempfindlichkeit und die Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend sind, im Zeitverlauf nicht geändert wurden. Dies ist auch ein methodischer Unterschied zu anderen Studien, die mit Änderungen in den Parametern eine Zunahme der Reiseweiten steuern.

4.4.5 Netzbelastungen aus dem Personenverkehr an ausgewählten Querschnitten

Als Ergebnisse der Verkehrsumlegungen liegen die Belastungen der Verkehrsnetze für den öffentlichen und den Individualverkehr vor. Nachfolgend werden für ausgewählte Querschnitte die jeweiligen Ergebnisse gegenübergestellt.

Die Ergebnisse (siehe Tabelle 4-18) können wie folgt zusammengefasst und interpretiert werden. Im Allgemeinen ist bei den betrachteten Querschnitten der Anteil des Schienenverkehrs wesentlich geringer als jener im Straßenverkehr. Signifikante Anteile des Schienenverkehrs sind jedoch auf einigen Hauptachsen, insbesondere der Westbahn zu verzeichnen. Diese Tendenz – Bedeutungszunahme der Schiene auf den Hauptachsen und vergleichsweise geringe Anteile auf den übrigen Netzen, wird sich in den kommenden Jahren noch verstärken, nicht zuletzt auch wegen der großen Investitionen in die Hauptachsen. Die Pontebbana-Achse gewinnt bahnsseitig stark an Bedeutung, was ebenfalls durch die Infrastrukturausbauten bedingt ist.

Tabelle 4-18: Personenverkehrsnachfrage an ausgewählten Querschnitten (Straße + Schiene)

Anzahl Reisende pro Werktag (1)						
Querschnitt	2005 (2)		2025 Szenario 1		2025 Szenario 2	
	Straße (IV)	Bahn	Straße (IV)	Bahn	Straße (IV)	Bahn
Brenner	26.000	3.000	28.000	5.000	24.500	5.100
Tauern	14.000	2.500	16.000	2.500	14.000	3.000
Schoberpass	21.000	3.000	24.000	2.000	21.000	2.500
Semmering + Wechsel (3)	49.000	7.500	57.000	13.000	48.000	14.500
Arlberg	9.000	2.500	11.000	3.500	9.000	4.000
Reschenpass	5.000		4.000		4.000	
Felbertauern	4.000		4.000		3.000	
Feldkirch /Buchs	13.000	2.000	15.000	3.000	14.000	3.000
Arnoldstein - Tarvisio	14.000	1.000	17.000	2.500	14.000	2.500
Karawankentunnel	7.000	1.000	10.000	1.000	8.000	1.000
Loibltunnel	2.000		4.000		3.000	
Spielfeld	17.000	1.000	31.000	2.000	22.000	2.000
Heiligenkreuz / Szentgotthard	8.000	<500	25.000	<500	19.000	500
Rattersdorf	2.000		<1.000		<1.000	
Klingenbach Sopron	17.000	4.000	37.000	8.000	31.000	8.000
Nickelsdorf - Hegyeshalom	22.000	3.500	31.000	7.000	26.000	8.000
Grenzen zu Bratislava	23.000	6.000	66.000	16.000	50.000	16.000
Drasenhofen / Bernhardstal	6.000	2.500	23.000	8.500	19.000	8.500
Kleinhaugsdorf	4.000		10.000		8.000	
Neunaglberg / Gmünd	1.000	<500	3.000	<500	2.000	<500
Wullowitz - Summerau	3.000	<500	14.000	500	11.000	500
Suben / Passau	19.000	3.000	20.000	3.500	16.000	4.500
Braunau	5.000	<500	6.000	<500	5.000	<500
Grenze Salzburg	48.000	12.000	55.000	16.000	45.000	17.500
Kufstein	39.000	12.000	43.000	14.500	37.000	15.500
Vils	5.000		10.000		8.000	
Vöcklabruck - Timmelkam	36.000	13.000	42.000	17.000	34.000	20.000
Pack + Neumarkter Sattel + Koralm	26.000	3.500	32.000	8.500	26.000	10.000
Pack + Koralm (3)	19.000		20.000	8.000	15.000	9.000
Neumarkter Sattel (3)	8.000	3.000	16.000	500	13.000	600
Pyhrn Bosrucktunnel	13.000	1.500	16.000	500	14.000	1.500
Ennstal Schladming	15.000	<500	15.000	<500	13.000	<500
Bruck - Graz (Gratkorn)	40.000	13.000	41.000	18.500	34.000	20.500

- (1) Die Angaben gelten für Werktage außerhalb der Urlaubszeit. Der „durchschnittliche tägliche Verkehr“ (DTV) kann deutlich abweichen.
- (2) modellierte Werte, keine Bestandszahlen
- (3) Durch das verwendete Umlegungsverfahren sind Unschärfen in der Routenwahl zwischen Parallelstrecken nicht auszuschließen.

4.5 Schifffahrt / Personenverkehr

Da auf dem österreichischen Teil der Donau die Personenschifffahrt nur mehr im Ausflugsreiseverkehr sowie im internationalen Touristikverkehr eine Rolle spielt, wurde diese Verkehrsart in der Verkehrsprognose Österreich 2025+ nicht berücksichtigt. Da sich das Vorhaben der Einrichtung einer Schnellverbindung auf der Donau zwischen Wien und Bratislava (mit Fahrzeit von 75 min) zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung noch im Projektstadium befand, konnte auch dieses nicht im Modell abgebildet werden⁵.

⁵ „Twin City Liner“, Betriebsaufnahme Juni 2006

4.6 Luftfahrt

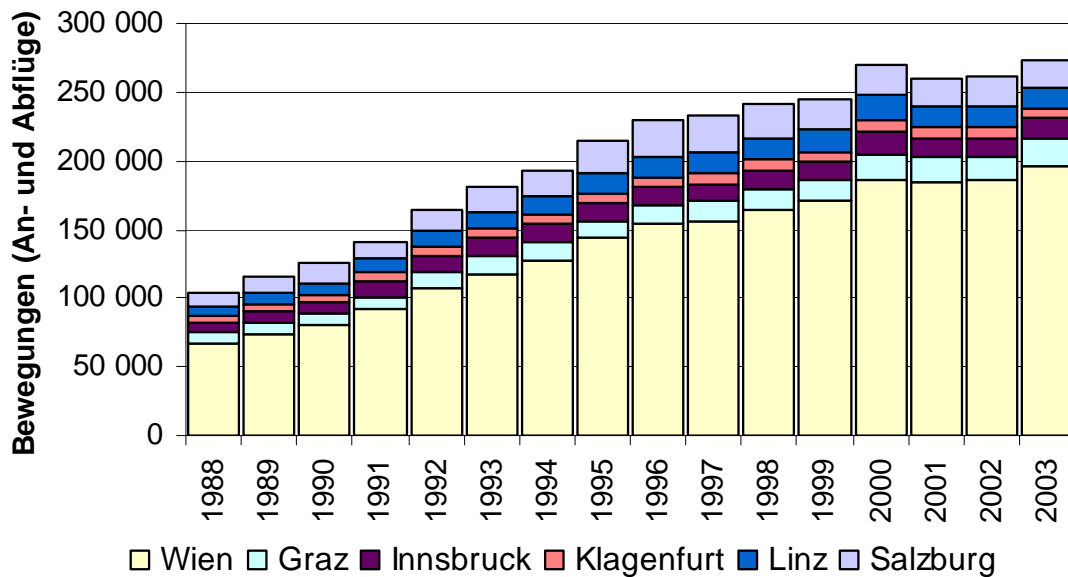
4.6.1 Rückblick

Die österreichische Zivilluftfahrt wird zu rund $\frac{3}{4}$ am Flughafen Wien abgewickelt und zu rund $\frac{1}{4}$ auf den Flughäfen Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck zusammen. Abbildung 4-24 zeigt die Entwicklung der Flugbewegungen, das Passagieraufkommen auf den sechs österreichischen Flughäfen seit 1988 geht aus Abbildung 4-25 hervor.

Abbildung 4-24: Flugbewegungen auf den Österreichischen Flughäfen 1988 bis 2002

Flugbewegungen 1988-2002 der Österreichischen Flughäfen

Quelle: Statistik Austria



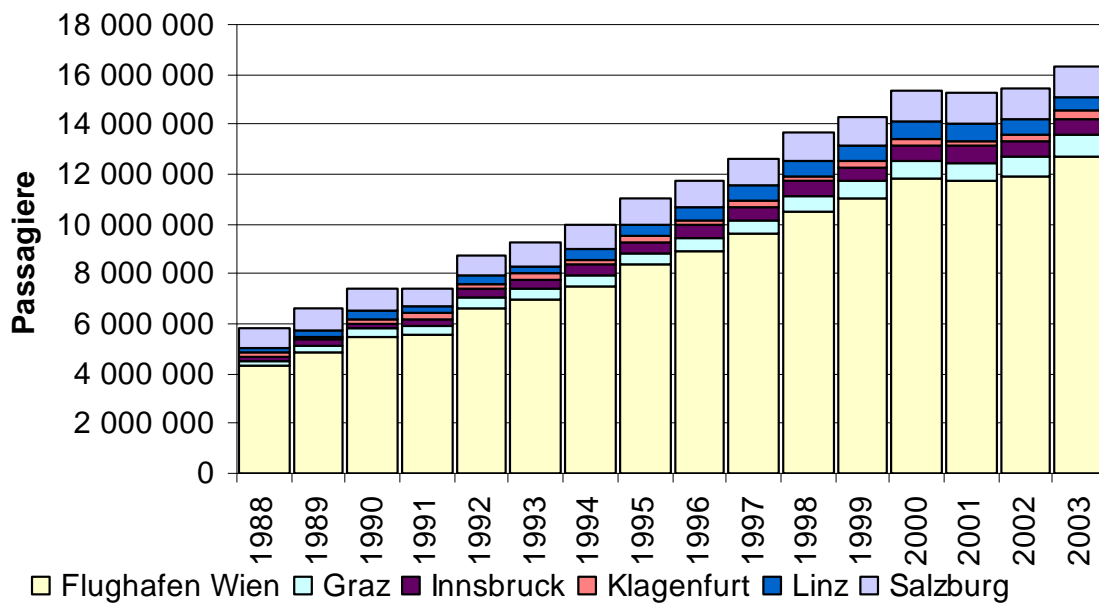
Datengrundlage: ST.AT 2003, ST.AT 2004 c

Der Aufwärtstrend wurde in den Jahren 2001 und 2002 auf Grund der Terror-Anschläge vom 11.9.2001 sowie der Krankheit SARS gebremst, seit 2003 sind sowohl die Zahl der Bewegungen als auch der Passagiere wieder im Steigen begriffen.

Abbildung 4-25: Passagieraufkommen auf den Österreichischen Flughäfen 1988 bis 2002

Passagieraufkommen 1988-2002 der Österreichischen Flughäfen

Quelle: Statistik Austria



Datengrundlage: ST.AT 2003, ST.AT 2004 c

4.6.2 Prognose

Grundsätzlich sind bei den österreichischen Flughäfen zwei Größenkategorien zu unterscheiden:

- Flughafen Wien mit rund $\frac{3}{4}$ des Passagieraufkommens, wobei die Tendenz für die Zukunft steigend ist;
- Übrige Flughäfen Österreichs mit insgesamt rund $\frac{1}{4}$ des Passagieraufkommens und rückläufiger Tendenz für die Zukunft;

Aus diesem Grund wurde dem Flughafen Wien mehr Beachtung in der Prognoserechnung gewidmet. Beim Flughafen Wien sind bezüglich der Aussagekraft der Luftfahrtprognose wiederum 2 Aspekte zu unterscheiden:

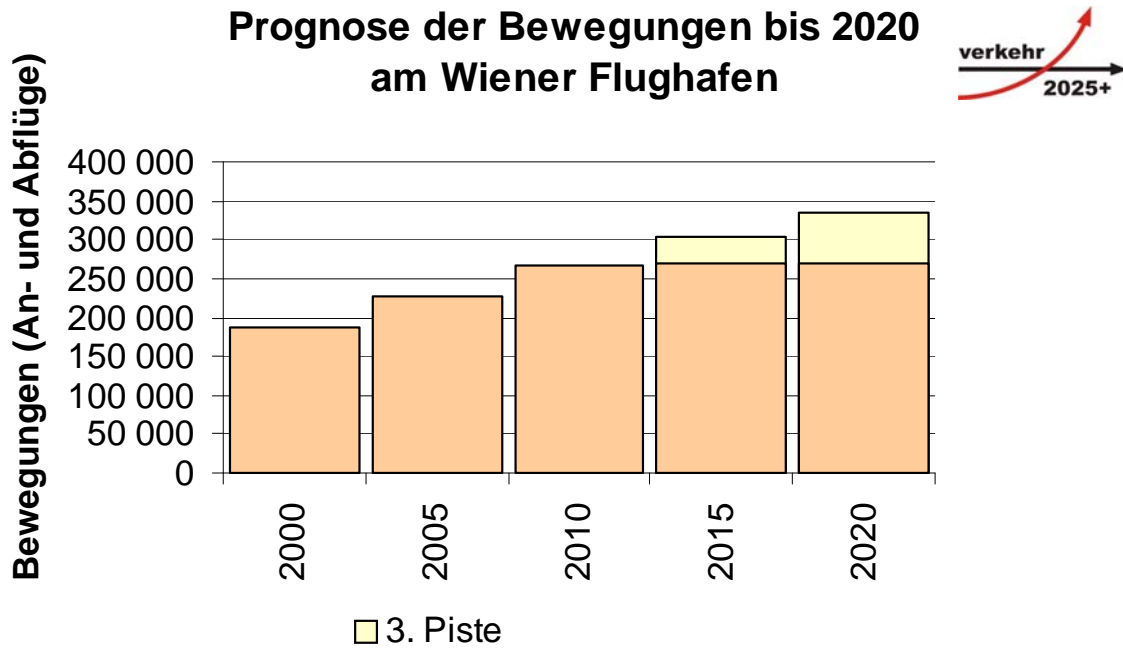
- Der Luftverkehr, der als globale Prognose von den Berechnungen der Flughafen Wien AG übernommen wird.
- Der landseitige Verkehr, der zwar auch von Flughafen Wien AG übernommen wurde, jedoch nach Verkehrsmittel und nach Quell-Ziel-Beziehungen differenziert betrachtet wird.

Die vom Wiener Flughafen durchgeführten Prognosen (Flughafen Wien AG 2007) sind in Abbildung 4-26 und Abbildung 4-27 dargestellt. Am Wiener Flughafen wird davon ausgegangen, dass bei Wiedererreichen des Prognoseverkehrsvolumens nach dem Nachfrageeinbruch 2001 spätestens 2012 die Kapazität der bestehenden Start- und Landepisten erschöpft sein wird. Um der wachsenden Nachfrage weiter gerecht zu werden, wird die Errichtung einer 3. Piste als notwendig erachtet.

In Bezug auf den Flughafen Wien-Schwechat wurde im Rahmen der Verkehrsprognose Österreich 2025+ der Ausbau des Flughafens in Form der Erweiterung um eine 3. Piste unterstellt. Bis zum Jahr 2020 sind somit insgesamt 32.000 Beschäftigte am Flughafen, davon rd. 21.400 täglich anwesende Beschäftigte anzunehmen. Die Passagierzahl wird sich zwischen 2002 und 2020 um 173% auf insgesamt 32,5 Mio. erhöhen (Flughafen Wien AG 2007). Das dadurch induzierte Fahrtenaufkommen im Ziel- und Quellverkehr (Schwarzmann et al. 2006) wurde in der Verkehrserzeugung der Verkehrsprognose Österreich berücksichtigt.

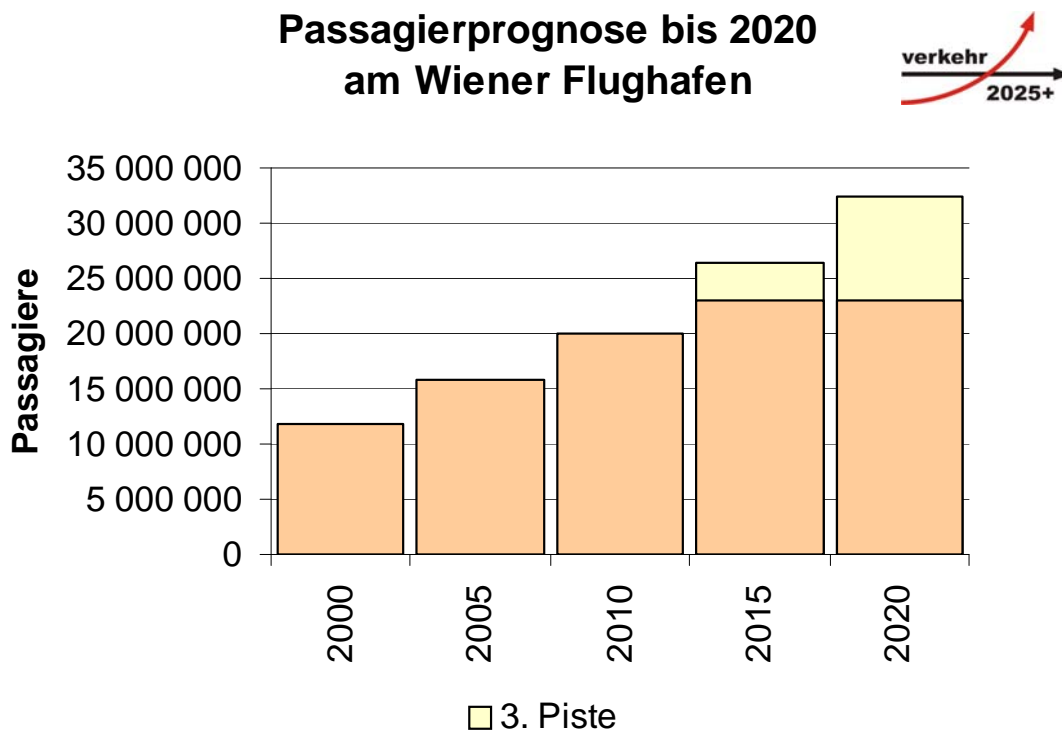
Die Prognosen unterstellen, dass sich die Strukturen in der heimischen Luftfahrt nicht grundlegend ändern und insbesondere der Flughafen Wien seine Hub-Funktion beibehält bzw. mit der dritten Piste auch ausbauen kann.

Abbildung 4-26: Prognose der Bewegungen am Flughafen Wien bis 2020



Datengrundlage: Flughafen Wien AG 2007

Abbildung 4-27: Passagierprognose für den Wiener Flughafen bis 2020

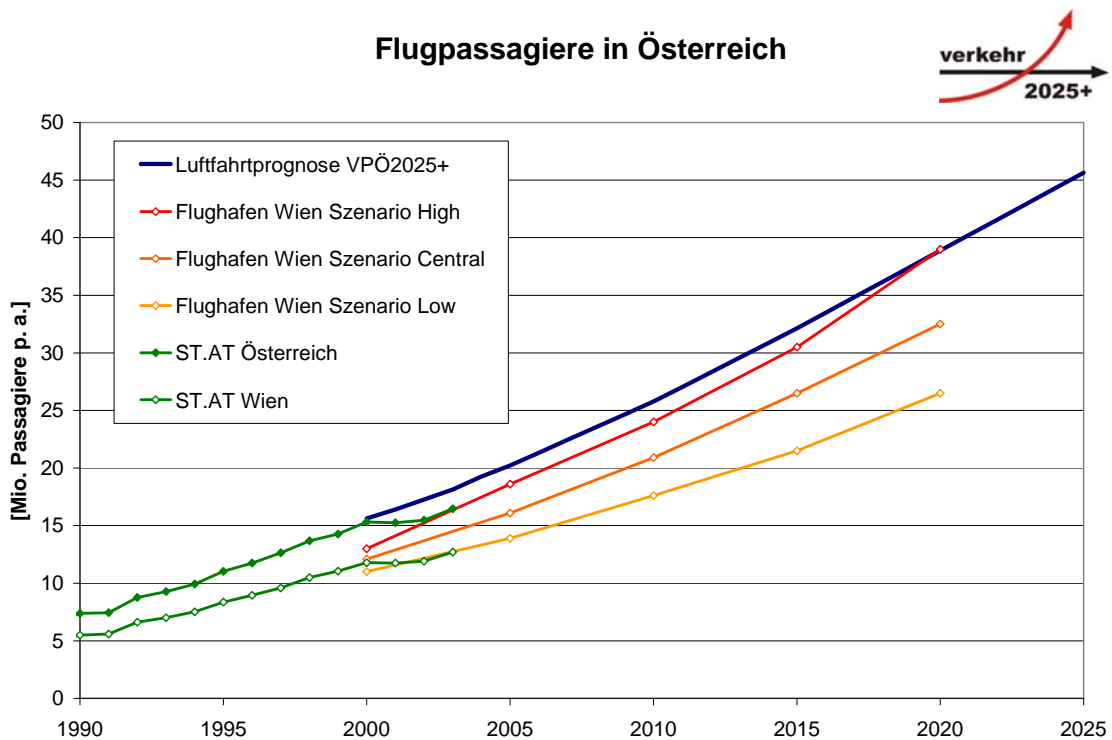


Datengrundlage: Flughafen Wien AG 2007

Es wird davon ausgegangen, dass die Passagierzahlen wieder das Niveau erreichen werden, auf dem sie ohne die Ereignisse vom 11. September 2001 wären.

Zur Erstellung einer Luftfahrtprognose für gesamt Österreich wurden auf Basis des mittleren Szenarios des Flughafen Wien (Flughafen Wien 2007) die Passagierzahlen der übrigen Flughäfen Österreichs als Trendfortschreibung ergänzt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 4-28 dargestellt. Unter Zugrundelegung der Errichtung einer 3. Piste wächst das Passagieraufkommen von rund 17,3 Mio. Passagieren im Jahr 2002 auf annähernd 46 Mio. Passagiere im Jahr 2025. Das jährliche Wachstum bewegt sich dabei zwischen 5% (2005) und 3% (2025).

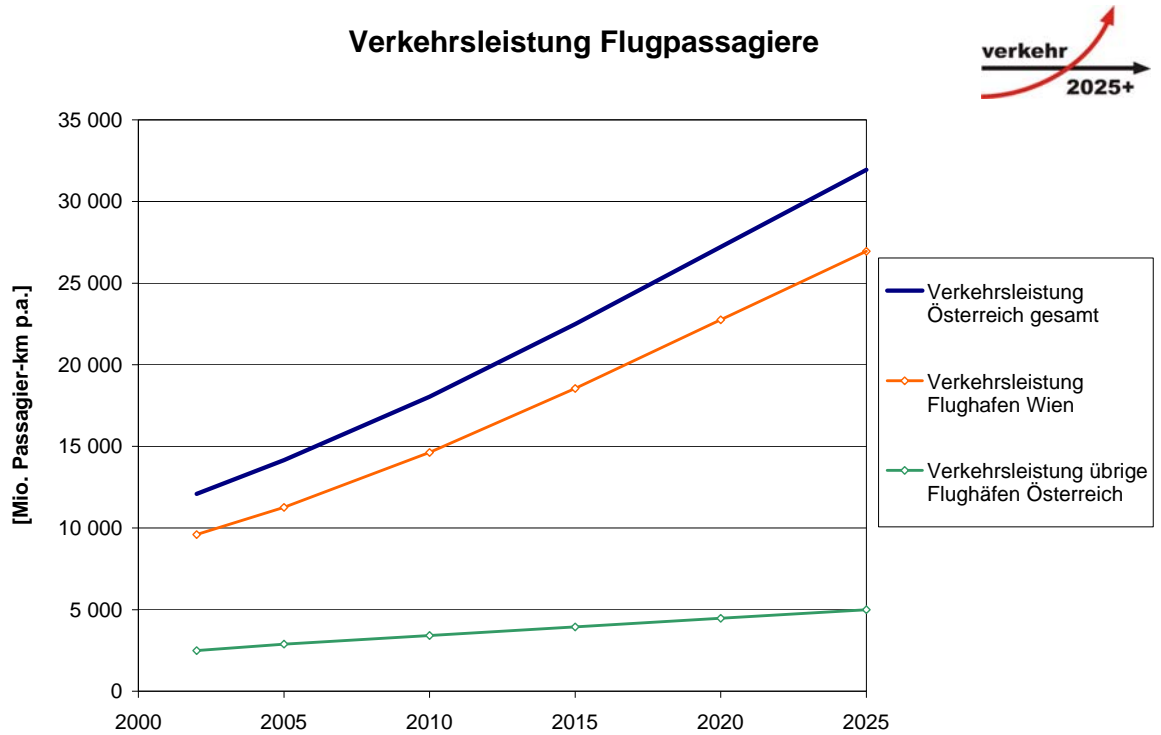
Abbildung 4-28: Passagierprognose für Österreich bis 2025



Datenquellen: eigene Berechnungen auf Basis ST.AT 2003, ST.AT 2004 c, Flughafen Wien AG 2007

Auf Basis dieser Berechnungen und unter Zugrundelegung einer mittleren Flugweite über österreichischem Gebiet von 350 km kann die Verkehrsleistung global abgeschätzt werden. Unter den gegebenen Annahmen der Errichtung einer 3. Piste steigt die Verkehrsleistung von rund 12 Mrd. Pkm im Jahr 2002 auf fast 32 Mrd. Pkm im Jahr 2025. Abbildung 4-29 zeigt die grafische Entwicklung für gesamt Österreich und für Wien.

Abbildung 4-29: Prognose der Verkehrsleistung (Passagier km) in Österreich bis 2025



Datenquellen: eigene Berechnungen auf Basis ST.AT 2003, ST.AT 2004 c Flughafen Wien AG 2007

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahne(n)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EW	EinwohnerInnen
h	Stunde
J.	Jahre
km	Kilometer
IV	Individualverkehr
LNF	leichte Nutzfahrzeuge
min	Minute(n)
Mio.	Million(en)
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde(n)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P-km/a	Personenkilometer pro Jahr
Pkw	Personenkraftwagen
S	Schnellstraße(n)
ST.AT	Statistik Austria
Sz	Szenario
VPÖ2025+	Verkehrsprognose Österreich

Quellenverzeichnis

- Amt der OÖ Landesregierung (2001): Oberösterreichische Verkehrserhebung 2001, Ergebnisse des Bundeslandes Oberösterreich, Abt. Verkehrstechnik / Verkehrskoordinierung in Zusammenarbeit mit der Abteilung Statistik, Linz
- BMUJF (1997): Umweltbilanz Verkehr in Österreich 1950-1996, Zahlenspiegel, Wien
- BMVIT (1995): Haushaltsbefragung 1995, Wien
- BMVIT (2003): Auswertung und Darstellung der Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung 2002 (Auftragnehmer: NaSt Consulting - Ziviltechniker-Ges.m.b.H.), Wien
- Flughafen Wien AG (2007): Parallelpiste 11R/29L UVP – Einreichprojekt, Umweltverträglichkeitsklärung, Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, Schwechat
- Fußeis W. (2003): Erhebung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs 2003, Hochrechnung der Interviewdaten, BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien
- Grubits C. (2004): Vertiefte Auswertung des A3H-Wege Datensatzes nach den verhaltenshomogenen Gruppen der VPÖ2025+, unveröffentlicht, Eisenstadt
- Herry M., Sammer G. (1998 a): Mobilitätserhebung Österreichischer Haushalte, Gewichtung und Hochrechnung – Methode und Hauptergebnisse, Wien
- Herry M., Sammer G. (1998 b): Mobilitätserhebung Österreichischer Haushalte, Tabellen- und Abbildungsband, Wien
- Herry M., Sammer G. (1999): Mobilitätserhebung Österreichischer Haushalte 1995, in: Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 87, BMVIT - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien
- Herry M. (2002): Verkehr in Zahlen - Österreich, BMVIT, Wien
- Herry M., Russ M., Schuster M., Rupert T. (o.J.): Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003, in: Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 21, Amt der NÖ Landesregierung (Hrsg.), St. Pölten
- Magistrat der Stadt Wien, MA 18 (2003): Masterplan Verkehr Wien 2003, Wien
- ÖSTAT – Österreichisches Statistisches Zentralamt (1974): Volkszählung 1971 – Berufspendler, Wien
- ÖSTAT – Österreichisches Statistisches Zentralamt (1984): Volkszählung 1981 – Berufspendler, Wien
- ÖSTAT – Österreichisches Statistisches Zentralamt (1995): Volkszählung 1991 – Berufspendler, Wien
- Sammer G., Fallast K., Lamminger R., Röschel G., Schwaninger T. (1990): Mobilität in Österreich 1983-2011, Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (Hrsg.), Graz, Wien

- Sammer G., Röschel G., Steger-Vonmetz Ch., Kablo R., Vödisch M. (1999): Modellrechnung Personenverkehr – Bundesverkehrswegeplan, Arbeitspaket R1, Schriftenreihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen des BMVIT, Band 88, Wien
- Schwarzmann R., Käfer A., Kesenheimer G., Ortis G., Strauß P., Thaller O., Wiederin S. (2006): Parallelpiste 11R/29L UVP – Einreichprojekt, Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbeitrag Verkehr – Landseitige Erreichbarkeit, Karlsruhe - Wien
- Socialdata GmbH (1993): Mobilität in Wien, in: Sonderreihe zum neuen Wiener Verkehrskonzept, Heft 5, Magistrat der Stadt Wien - MA18 (Hrsg.), München, Wien
- Socialdata GmbH, TIS Consultores em Transportes (2003): DATELINE / Long-distance Travel in Europe: Final Results from Surveys in the Member States, Unterlagen für das Treffen der Passenger Working Group Luxembourg 2003
- ST.AT (2002): Statistisches Jahrbuch 2002, Kapitel 2: Bevölkerung und Kapitel 28: Verkehr; Straßenverkehrssicherheit; Nachrichtenübermittlung, Wien
- ST.AT (2003): Statistik der Zivilluffahrt 2002, Wien
- ST.AT (2004 a): Hauptergebnisse Volkszählung 2001, Pendlerstatistik, Wien
- ST.AT (2004 b): ISIS-Datenbankabfragen (diverse Segmente) Herbst 2004, Wien
- ST.AT (2004 c): Statistik der Zivilluffahrt 2003, Wien
- ST.AT (2005): Demographisches Jahrbuch 2004, Wien

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 4-1: Bevölkerungsentwicklung in Österreich 1961 bis 2001	4
Abbildung 4-2: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Österreich seit 1950	6
Abbildung 4-3: Berufspendler 1961 - 2001.....	8
Abbildung 4-4: Wegeaufkommen der österreichischen Bevölkerung je Werktag nach Gruppen, Bestand 2002.....	11
Abbildung 4-5: Wegehäufigkeit nach verhaltenshomogenen Gruppen und Raumtyp	12
Abbildung 4-6: Wegehäufigkeiten zwischen den Daseinsgrundfunktionen (Beispiele)	14
Abbildung 4-7: Wege je Gruppe, Gemeindetyp und Wegezweck, Bestand 2002.....	17
Abbildung 4-8: Verkehrsmittelwahl der ÖsterreicherInnen über 6 Jahre nach Gruppen und Gemeindetypen, Bestand 2002	20
Abbildung 4-9: Gesamtes Personenverkehrsaufkommen in Österreich (ohne Transitwege).....	25
Abbildung 4-10: Verkehrsaufkommen 2005 nach Reisezweck (ohne Transit)	27
Abbildung 4-11: Verkehrsaufkommen Szenario 1 2025 nach Reisezweck (ohne Transit).....	28
Abbildung 4-12: Arbeits-Tagespendler je Bundesland (in Bezug auf den Wohnort der Pendler) 2005 bis 2025.....	29
Abbildung 4-13: Pendler-Fernverkehr je Bundesland 2005 bis 2025	30
Abbildung 4-14: Quell- und Zielverkehr 2005.....	32
Abbildung 4-15: Quell- und Zielverkehr Szenario 1 2015	32
Abbildung 4-16: Quell- und Zielverkehr Szenario 2 2015	33
Abbildung 4-17: Quell- und Zielverkehr Szenario 1 2025	33
Abbildung 4-18: Quell- und Zielverkehr Szenario 2 2025	34
Abbildung 4-19: Modal Split 2002 bis 2025.....	35
Abbildung 4-20: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmitteln 2002 bis 2025	36
Abbildung 4-21: Personenverkehrsleistung im Gesamtnetz bis 2025, Szenario 1	38
Abbildung 4-22: Personenverkehrsleistung im Gesamtnetz bis 2025, Szenario 2	38
Abbildung 4-23: Durchschnittliche Weglängen der Österreicher 2002 und 2025 (Referenzszenario).....	39
Abbildung 4-24: Flugbewegungen auf den Österreichischen Flughäfen 1988 bis 2002	43
Abbildung 4-25: Passagieraufkommen auf den Österreichischen Flughäfen 1988 bis 2002	44
Abbildung 4-26: Prognose der Bewegungen am Flughafen Wien bis 2020	46
Abbildung 4-27: Passagierprognose für den Wiener Flughafen bis 2020.....	46
Abbildung 4-28: Passagierprognose für Österreich bis 2025.....	47
Abbildung 4-29: Prognose der Verkehrsleistung (Passagier km) in Österreich bis 2025	48

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tabelle 4-1: Gruppenspezifische Verkehrserzeugung Bestand 2002	3
Tabelle 4-2: Motorisierungsentwicklung in Österreich seit 1950.....	6
Tabelle 4-3: Mobilitätskennwerte bundesweiter Verkehrsverhaltenserhebungen	7
Tabelle 4-4: Entwicklung der Berufspendler 1961 - 2001	8
Tabelle 4-5: Mobilitätskennwerte im Werktagsverkehr am Beispiel von Oberösterreich und Wien	9
Tabelle 4-6: Verhaltenshomogene Gruppen im Nachfragemodell Personenverkehr 2002	13
Tabelle 4-7: Wege der ÖsterreicherInnen über 6 Jahre nach Wegezwecken, Bestand 2002..	16
Tabelle 4-8: Binnen- und grenzüberschreitende Wege bezogen auf die österreichischen Gemeindegrenzen 2002.....	18
Tabelle 4-9: Verkehrsmittelwahl der Österreicher über 6 Jahre, Bestand 2002	19
Tabelle 4-10: Fahr- und Verkehrsleistungen Personenverkehr, Bestand 2002.....	22
Tabelle 4-11: Zeithorizonte und Planfälle der Verkehrsprognose.....	24
Tabelle 4-12: Verkehrsaufkommen der verhaltenshomogenen Gruppen in den Jahren 2002, 2005, 2015 und 2025	25
Tabelle 4-13: Verkehrsaufkommen nach Reisezweck in den Jahren 2002, 2015 und 2025 (ohne Transit).....	26
Tabelle 4-14: Pendler je Bundesland (des Wohnortes) 2005 bis 2025	29
Tabelle 4-15: Grenzüberschreitender Verkehr in den Jahren 2002, 2015 und 2025	31
Tabelle 4-16: Wege pro Tag und Verkehrsmittel	36
Tabelle 4-17: Jährliche Verkehrsleistungen 2002 bis 2025 im Gesamtnetz.....	37
Tabelle 4-18: Personenverkehrsnachfrage an ausgewählten Querschnitten (Straße + Schiene)	41

ANHANG

- Tabelle A4 - 1: Wege nach Gruppen und Gemeindetypen, Bestand 2002
- Tabelle A4 - 2: Wege nach Gruppen und Gemeindetypen, Szenario 1 2025
- Tabelle A4 - 3: Wege nach Gruppen und Gemeindetypen, Szenario 2 2025

Tabelle A4 - 1: Wege nach Gruppen und Gemeindetypen, Bestand 2002

Gruppe	Gruppenname	Verkehrsmittel					Gesamt
		V01 Pkw-Lenker	V02 Pkw- Mitfahrer	V03 Fußgänger	V04 Radfahrer	V05 ÖV	
G01	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	0	22 484	88 783	14 669	57 041	182 977
G02	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	0	166 224	493 702	80 958	416 614	1 157 498
G03	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	0	119 202	323 170	54 199	287 745	784 316
G04	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien	0	60 191	131 497	19 380	183 368	394 436
G05	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	0	11 628	22 118	8 388	26 186	68 320
G06	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	0	76 275	62 289	23 917	195 664	358 145
G07	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	0	66 895	36 661	14 388	135 406	253 351
G08	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien	0	26 052	21 825	8 239	80 687	136 802
G09	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	31 635	44 864	92 859	32 240	56 170	257 769
G10	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	151 395	175 537	174 620	61 486	238 451	801 489
G11	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	109 591	116 899	109 676	39 032	104 102	479 300
G12	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	108 366	146 013	97 826	39 026	286 592	677 824
G13	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	582 161	37 219	144 727	29 907	127 431	921 445
G14	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	3 522 998	201 292	376 879	78 557	495 510	4 675 235
G15	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	2 436 026	136 911	263 739	55 431	192 367	3 084 475
G16	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	1 174 558	73 278	118 446	25 491	313 286	1 705 058
G17	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	12 002	60 871	270 402	42 681	91 560	477 516
G18	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	55 505	272 057	654 308	102 794	230 842	1 315 506
G19	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	37 921	176 829	418 580	66 459	77 671	777 461
G20	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	41 932	205 819	382 260	61 066	414 461	1 105 537
G21	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	211 668	23 526	131 525	18 977	58 778	444 475
G22	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	1 170 418	127 566	387 788	56 409	191 572	1 933 753
G23	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	766 377	84 361	282 543	41 381	70 324	1 244 986
G24	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	370 239	40 047	110 270	15 713	119 791	656 060
G25-G31	> 6 Jahre, Wohnsitz Ausland ohne Pkw	12 774 112	31 433 810	109 841 442	17 421 511	15 568 611	187 039 486
G32-G38	> 6 Jahre, Wohnsitz Ausland mit Pkw	215 753 060	14 595 345	55 857 114	9 155 092	13 388 515	308 749 126
G39,G40	Anwesende Urlauber	295 977	148 635	409 273	17 417	54 288	925 591
G41,G42	Landseitiger Verkehr Flughafen Wien	38 800	0	0	0	8 600	47 400
G43	Personenwirtschaftsverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen	1 046 094	0	0	0	0	1 046 094
alle	Alle Gruppen und Gemeindetypen	240 691 646	48 649 833	171 304 321	27 584 808	33 471 634	521 702 242

Tabelle A4 - 2: Wege nach Gruppen und Gemeindetypen, Szenario 1 2025

Gruppe	Gruppenname	Verkehrsmittel	V01	V02	V03	V04	V05	Gesamt
		Pkw-Lenker	Pkw-Mitfahrer	Fußgänger	Radfahrer	ÖV		
G01	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	0	22 909	77 162	9 583	62 120	171 773	
G02	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	0	148 897	454 600	73 901	406 521	1 083 919	
G03	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	0	89 482	251 987	42 227	230 555	614 250	
G04	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien	0	72 678	154 125	22 657	265 195	514 655	
G05	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	0	11 375	18 000	5 172	28 900	63 447	
G06	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	0	64 022	55 977	21 131	190 651	331 781	
G07	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	0	49 034	28 841	11 293	109 485	198 653	
G08	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien	0	30 470	23 578	9 118	116 192	179 359	
G09	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	23 032	32 541	56 880	15 052	43 421	170 926	
G10	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	70 250	81 103	86 026	29 965	121 623	388 967	
G11	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	51 127	54 259	51 732	18 422	50 710	226 249	
G12	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	85 209	119 801	87 269	35 388	299 391	627 059	
G13	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	776 945	49 098	160 879	25 528	178 718	1 191 168	
G14	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	4 659 012	267 447	537 330	109 499	759 608	6 332 896	
G15	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	3 004 288	168 549	329 357	69 134	259 866	3 831 194	
G16	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	1 564 356	103 689	192 889	41 261	550 107	2 452 302	
G17	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	11 268	56 754	208 980	25 574	91 582	394 157	
G18	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	43 233	212 898	536 788	83 736	202 477	1 079 132	
G19	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	29 470	138 520	324 449	51 563	64 136	608 138	
G20	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	42 530	209 662	385 721	62 327	522 994	1 223 233	
G21	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	391 252	43 172	204 196	22 845	114 017	775 482	
G22	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	2 216 872	241 573	780 891	112 269	411 739	3 763 344	
G23	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	1 348 685	148 335	499 923	73 286	136 151	2 206 380	
G24	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	701 944	76 144	235 272	32 557	270 228	1 316 146	
G25-G31	> 6 Jahre, Wohnsitz Ausland ohne Pkw	8 339 899	20 577 583	72 752 242	11 609 190	24 570 818	137 849 733	
G32-G38	> 6 Jahre, Wohnsitz Ausland mit Pkw	280 193 968	18 864 900	72 953 717	11 994 090	48 452 455	432 459 131	
G39,G40	Anwesende Urlauber	317 214	158 992	461 801	18 987	64 123	1 021 118	
G41,G42	Landseitiger Verkehr Flughafen Wien	81 500	0	0	0	39 660	121 160	
G43	Personenwirtschaftsverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen	1 611 862	0	0	0	0	1 611 862	
alle	Alle Gruppen und Gemeindetypen	305 563 916	42 093 888	151 910 613	24 625 754	78 613 445	602 807 616	

Tabelle A4 - 3: Wege nach Gruppen und Gemeindetypen, Szenario 2 2025

Gruppe	Gruppenname	Verkehrsmittel	V01	V02	V03	V04	V05	Gesamt
		Pkw-Lenker	Pkw-Mitfahrer	Fußgänger	Radfahrer	ÖV		
G01	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	0	24 760	85 190	10 670	67 442	188 062	
G02	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	0	146 277	440 706	71 594	397 345	1 055 921	
G03	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	0	88 702	249 025	41 720	228 190	607 637	
G04	Kinder 6 bis 14 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien	0	76 561	158 899	23 425	274 474	533 359	
G05	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	0	12 992	20 918	6 056	33 405	73 371	
G06	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	0	61 837	53 134	20 026	182 618	317 616	
G07	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	0	48 213	28 253	11 057	107 749	195 272	
G08	Jugendliche 15 bis 17 Jahre, Gem > 80.000 EW, Wien	0	32 883	24 705	9 583	123 031	190 203	
G09	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	33 787	49 595	89 716	23 937	66 483	263 518	
G10	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	94 821	117 173	125 223	43 520	177 393	558 130	
G11	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	66 505	78 588	75 981	27 057	75 028	323 161	
G12	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	120 891	166 048	116 704	47 381	402 263	853 288	
G13	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	774 704	50 655	172 280	27 499	188 534	1 213 673	
G14	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	4 229 507	256 046	527 691	107 589	733 312	5 854 145	
G15	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	2 774 963	166 980	337 225	70 833	264 094	3 614 095	
G16	Erwerbstätige 18 bis 64 Jahre mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	1 498 805	97 046	169 616	36 766	501 282	2 303 516	
G17	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	14 514	74 947	284 784	35 075	122 900	532 219	
G18	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	46 389	238 707	599 398	93 423	230 511	1 208 429	
G19	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	30 404	153 067	368 584	58 548	74 551	685 154	
G20	Nicht Erwerbstätige 18+ ohne Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	53 190	266 013	473 766	76 400	652 075	1 521 445	
G21	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, ohne Wien	324 736	36 771	181 160	20 413	98 564	661 644	
G22	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV zentral	1 983 212	224 019	752 503	108 134	388 840	3 456 707	
G23	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem < 80.000 EW, ÖV peripher	1 217 054	139 126	493 229	72 252	130 614	2 052 275	
G24	Nicht Erwerbstätige 18+ mit Pkw, Gem > 80.000 EW, Wien	528 640	58 005	175 560	24 414	203 352	989 971	
G25-G31	> 6 Jahre, Wohnsitz Ausland ohne Pkw	9 396 004	24 199 966	85 377 970	13 626 975	28 833 672	161 434 588	
G32-G38	> 6 Jahre, Wohnsitz Ausland mit Pkw	251 561 940	17 524 467	67 879 958	11 148 875	45 414 884	393 530 123	
G39,G40	Anwesende Urlauber	303 104	160 230	473 698	19 774	64 312	1 021 118	
G41,G42	Landseitiger Verkehr Flughafen Wien	81 500	0	0	0	39 660	121 160	
G43	Personenwirtschaftsverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen	1 611 862	0	0	0	0	1 611 862	
alle	Alle Gruppen und Gemeindetypen	276 746 533	44 549 677	159 735 876	25 862 997	80 076 579	586 971 661	

