

Personenlandverkehr Flughafen Wien-Schwechat

Bestandsaufnahme

VerfasserInnen:

Doris Bitter (0825377)
Marie de Waal (0825686)
Michael Häusle (0728540)
Markus Kellner (0826090)
Hermann Pum (0825145)

Betreuer:

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Michael Klamer
Peter Calliess

Gemeindeverkehrsplanung (PA 269.020)
WS 2010/2011

Fachbereich Verkehrssystemplanung
Technische Universität Wien

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	2
1.1	Problemstellung	2
1.2	Vorgangsweise und Datengrundlage	2
2	Schnittstellen mit überörtlichem Wegenetz	4
2.1	Modalsplit.....	4
2.2	Motorisierter Individualverkehr	6
2.2.1	Gesamtmenge	6
2.2.2	Passagiere.....	6
2.2.3	Beschäftigte.....	8
2.3	Öffentlicher Verkehr.....	9
2.3.1	Angebot	9
2.3.2	Passagiere.....	9
2.3.3	Personal.....	10
3	Interne Verkehrsorganisation	12
3.1	Motorisierter Individualverkehr.....	12
3.1.1	Fließverkehr – Netzstruktur/-hierarchie	12
3.1.2	Ruhender Verkehr	14
3.2	Öffentlicher Verkehr.....	14
3.3	Fußwege	15
4	Perspektiven	16
5	Problemorientierte Bestandsanalyse	17
6	Verzeichnisse	18
6.1	Abbildungsverzeichnis.....	18
6.2	Tabellenverzeichnis	18
6.3	Quellenverzeichnis	18
6.4	Abkürzungsverzeichnis	20

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Für das diesjährige P2 in der Region Schwechat stellt der Flughafen auch hinsichtlich des Verkehrs ein zu berücksichtigendes Element dar. Auch wenn bei einem Flughafen zuerst an den Luftverkehr gedacht wird, verursacht diese Einrichtung erhebliche Landverkehrsmengen, mit welchen sich die vorliegende Arbeit beschäftigt.

Unter dem Begriff Personenlandverkehr des Flughafens werden jene Ortsveränderungen von Personen verstanden, die den Flughafen als Quelle und/oder Ziel aufweisen. Die Betrachtung verfolgt das Ziel die Verkehrsströme hinsichtlich ihrer Mengen, Zusammensetzung und ihrer Quellen und Ziele zu beschreiben und somit eine solide Grundlage für die Planungen im Rahmen des interkommunalen Entwicklungskonzeptes für alle Arbeitsgruppen zu schaffen. Die Betrachtung der Interaktionen erfolgt differenziert nach Verkehrsmitteln und den Nutzergruppen Fluggäste sowie Beschäftigte.

Neben diesen nachfrageorientierten Gesichtspunkten hinsichtlich der Einfügung des Flughafens in die Region beschäftigt sich die vorliegende Arbeit auch mit der internen Verkehrsorganisation. Wichtige Aspekte stellen dabei der Netzaufbau für den Individualverkehr¹, die Lage und Größe der Abstellanlagen sowie die Vernetzung der Nutzungen untereinander dar.

1.2 Vorgangsweise und Datengrundlage

Zur Beschreibung des Sachverhalts werden in erster Linie Dokumente aus dem Umfeld der Flughafen Wien AG verwendet, da diese sich – gezwungenermaßen – auch mit dem Personenlandverkehr beschäftigen muss. Als Informationsquelle dienen im Besonderen der von der Europäischen Kommission eingemahnte Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht zu Einzelprojekten am Flughafen aus dem Jahr 2009 und die Dokumente des Einreichprojekts für die laufende UVP zur Errichtung der dritten Piste sowie die Geschäftsberichte des Flughafenbetreibers. Ergänzend beruhen Teile der Arbeit – vor allem die qualitativen Bestandteile – auf eigenen Erhebungen durch das Bearbeitungsteam.

Das verwendete Datenmaterial zum Verkehrsaufkommen stellt – wie eine Nachfrage bei der Flughafen Wien AG bestätigte – die derzeit beste verfügbare Grundlage dar. Es handelt sich dabei um ein Verkehrsmodell welches die relevante Verkehrsinfrastruktur im Osten Österreichs sowie der Region Bratislava abzubilden vermag. Defizite weisen die Daten vor allem in der Aktualität und daraus resultierend in der mangelnden Kompatibilität mit aktuell beobachteten Verhaltensweisen auf. Konkret beziehen sich die für den Umweltverträglichkeitsbericht und die Umweltverträglichkeitserklärung verwendeten Daten auf das Verkehrsaufkommen des Jahres 2003 (vgl. PTV AG; Trafico 2008a: 7-11), wobei in der Zwischenzeit sowohl der City-Airport-Train eingeführt und etabliert wurde als auch die Passagierzahlen im Flugverkehr deutliche Veränderungen erfahren haben (vgl. Flughafen Wien AG 2008b: 4, 20).

Die Anpassung an die aktuellen Gegebenheiten erfolgt durch das Bearbeitungsteam über die drei Parameter Beschäftigte, Fluggäste und den Modalsplit für beide Gruppen. Die Zahl der Fluggäste, der Beschäftigten der Flughafen Wien AG und der Modalsplit der Fluggäste konnte direkt aus Publikationen des Flughafenbetreibers entnommen werden (vgl. Flughafen Wien AG 2006a: 20, 60; Flughafen Wien AG 2007a: 21; Flughafen Wien AG 2008a: 51; Flughafen Wien AG 2008b: 20; Flughafen Wien AG 2009a: 50; Flughafen Wien AG 2010a: 38, 69). Für den Modalsplit der

¹ Um Missverständnissen vorzubeugen, sei darauf hingewiesen, dass auch Fußgänger als Teil des Individualverkehrs angesehen werden.

Beschäftigten und die Verhältniszahl zwischen allen am Standort Flughafen Beschäftigten und den Beschäftigten der Flughafen Wien AG dient der Fachbeitrag Verkehr zum Umweltverträglichkeitsbericht als Datenquelle (vgl. Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 11f., 16f., 35ff.).

Durch die gewählte Vorgangsweise kann der Makel der fehlenden Berücksichtigung des City-Airport-Trains und der mangelnden Aktualität weitgehend beseitigt werden, weshalb in der weiteren Bearbeitung die Berechnung des Bearbeitungsteams (zitiert als: P2 R2 2010a, unveröffentlicht) zugrunde gelegt wird.

2 Schnittstellen mit überörtlichem Wegenetz

Das Gelände des Flughafens befindet sich außerhalb der Siedlungsgebiete der Anrainergemeinden und wird durch hochrangige Straßen (Ostautobahn A4 und Pressburger Straße B9) und eine Regionalbahn (Pressburger Bahn) im S-Bahn- und Flughafenexpressbetrieb mit den Standorten der Kunden und Beschäftigten verbunden. Ab 2015 soll durch die Errichtung der Götzendorfer Spange auch die Einbindung in den Schienenfernverkehr erfolgen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2010a: 10). Für den Fuß- und Radverkehr besteht nur über die B9 Zugang zum Flughafenareal, wobei keine gesonderten Anlagen für diese Verkehrsmittel vorhanden sind.

2.1 Modalsplit

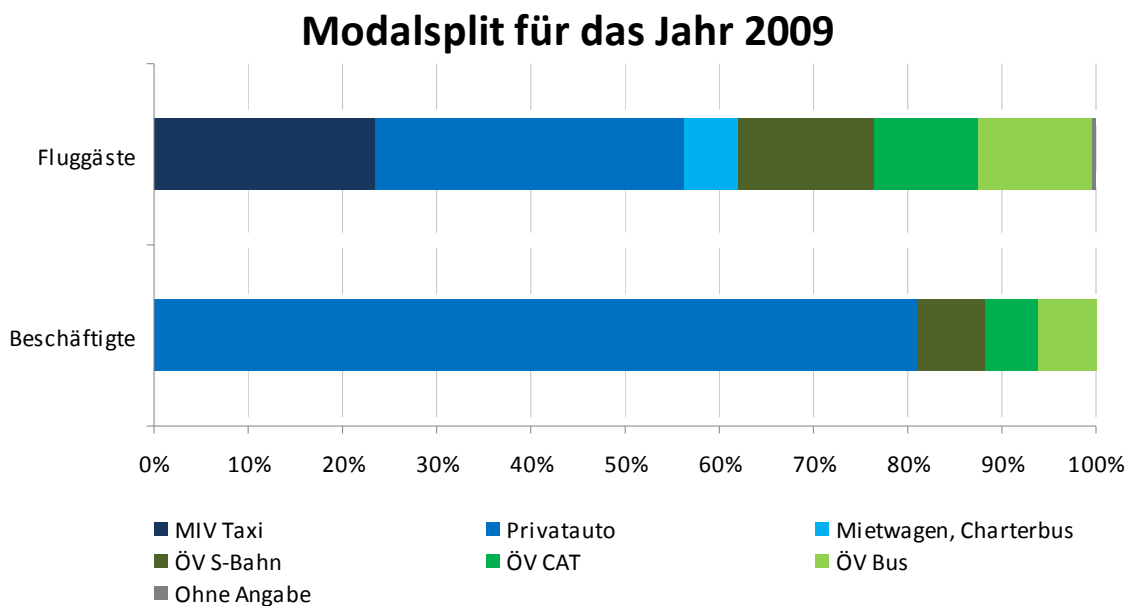


Abbildung 1: Modalsplit der Fluggäste und der Beschäftigten im Jahr 2009

Bei der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel zeigten Fluggäste 2009 deutlich andere Verhaltensweisen als Beschäftigte (vgl. Abbildung 1). Das äußert sich deutlich in der Verwendung von Taxis und Mietwagen (23% bzw. 6%) durch Passagiere. Neben diesen Verkehrsmitteln, die schon alleine aufgrund der Preise für die regelmäßige Anreise zur Arbeitsstätte unattraktiv sind, kommt noch ein deutlich höherer Anteil an den öffentlichen Verkehr nutzenden Passagieren (37 %) gegenüber den Beschäftigten (19 %).

Bei der Entwicklung des Modalsplits in den letzten Jahren fällt auf, dass es mit der Einführung des CATs zu einem sprunghaften Abfall der mit Privatautos und Bussen anreisenden Fluggäste gekommen ist. Keine reduzierenden Auswirkungen zeigten sich beim Anteil der S-Bahn, was in der Studie von PTV AG und Trafico aus dem Jahr 2008 auf die Wahrnehmung als zwei eigenständige Verkehrsmittel erklärt wird². Es bleibt also festzuhalten, dass die kontinuierliche Zunahme der mit der S-Bahn Anreisenden keineswegs durch die Einführung des CAT gebremst wurde, sondern erst dadurch entstand. Die gegenläufige Entwicklung von Bus- und Bahnanteil hängt bis zu einem gewissen Grad auch mit der Umstrukturierung des Busnetzes im Zuge der Einführung des CAT zusammen (vgl. Kapitel 2.3.1 Angebot). Auf dem Rückzug befinden sich in unterschiedlichem Ausmaß die Verkehrsmittel Privatauto, Taxi und Bus (vgl. P2 R2 2010a, unveröffentlicht).

² Die unterschiedliche Wahrnehmung wird mit den Unterschieden im Service, der Tarifstruktur und der Präsentation nach außen begründet.

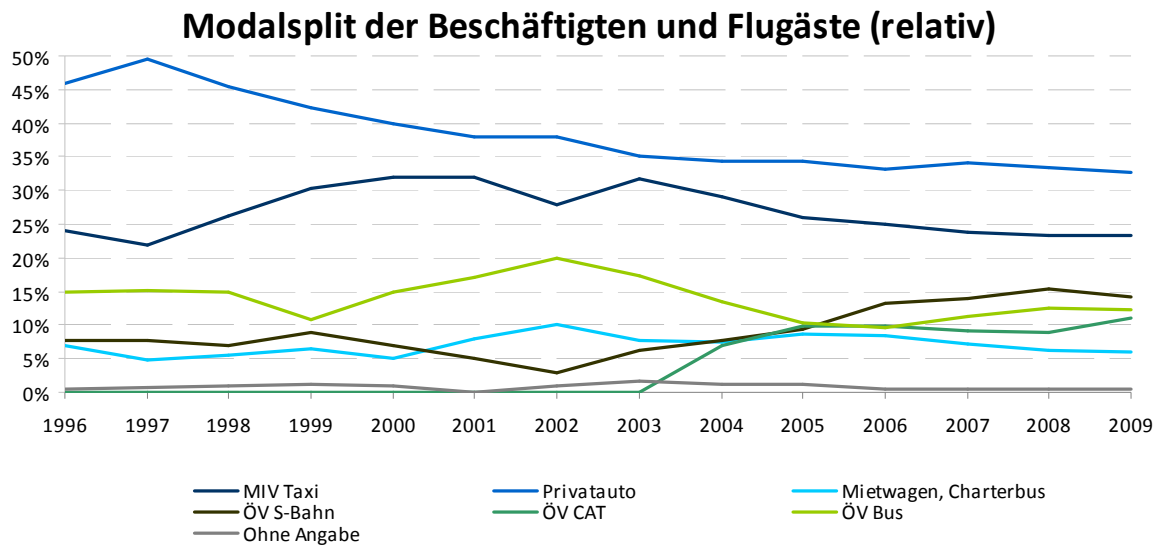


Abbildung 2: Modalsplit der Beschäftigten und Fluggäste (vgl. P2 R2 2010a, unveröffentlicht)

In der Öffentlichkeitsarbeit des Flughafens spielt der Landverkehr der Beschäftigten eine wesentlich geringere Rolle als jener der Passagiere. Doch auch dieser Bereich weist interessante Aspekte auf. Im Hinblick auf den Modalsplit fällt die Abhängigkeit des Verhältnisses zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr je nach Lage der Arbeitsstätte innerhalb des Flughafengeländes auf (vgl. Abbildung 3). Für diesen Umstand bestehen zwei Hauptgründe, denn neben der Entfernung zwischen den Stationen von S-Bahn bzw. CAT und dem Arbeitsplatz spielt auch der Umstand, dass Mitarbeiter der Flughafen Wien AG sowohl im CAT als auch bei einigen regionale Autobuslinien Freifahrt genießen, eine entscheidende Rolle (vgl. Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 32f.).

2.2 Motorisierter Individualverkehr

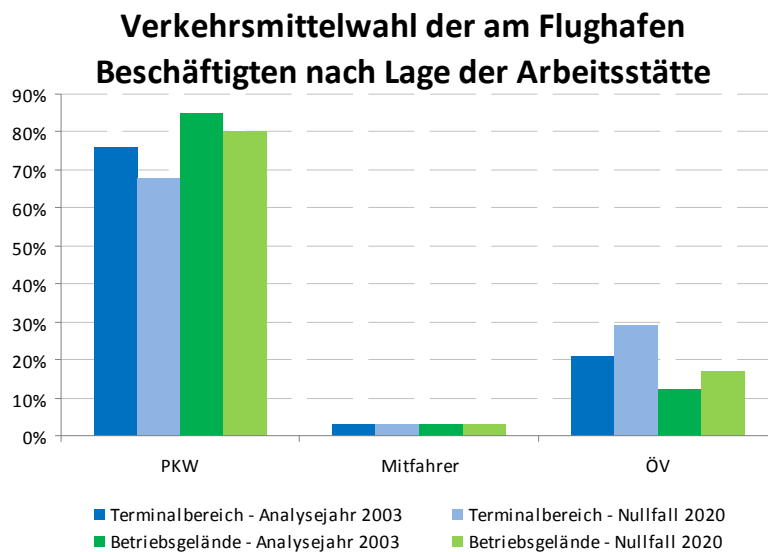


Abbildung 3: Verkehrsverhalten der Beschäftigten (Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 33)

2.2.1 Gesamtmenge

Die Daten für die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr basieren – wie bereits im vorangehenden Kapitel beschrieben – auf dem Verkehrsmodell von PTV und Trafico³ und der Fortschreibung durch das Bearbeitungsteam des vorliegenden Berichts⁴.

Aus dieser Berechnung geht auch die Bedeutung des Flughafenverkehrs am Gesamtverkehr der Hauptzufahrten des Flughafens (Ostautobahn A4 und Pressburger Straße B9) hervor. Konkret ergeben sich auf der A4 rund 27.000 Fahrten pro Werktag von bzw. nach Wien (40 % des Gesamtverkehrs) und rund 5.000 Fahrten pro Werktag auf dem Richtung Fischamend führenden Teilstück (12 %). In absoluten Zahlen fällt das Verkehrsaufkommen des Flughafens auf der Pressburger Straße mit ca. 10.500 Fahrzeugen Richtung Wien (80 %) und ca. 2.700 Fahrzeugen Richtung Fischamend (30 %) geringer als auf der A4 aus, dennoch ist besonders der westlich des Flughafens auftretende hohe Anteil des flughafenbedingten Verkehrs zu beachten (vgl. PTV AG; Trafico 2008a: 40f).

2.2.2 Passagiere

Das MIV-Fahrtenaufkommen der Passagiere verteilt sich auf die Verkehrsmittel Taxi, Privatauto, Mitfahrer und Mietwagen bzw. Charterbus (vgl. Abbildung 2). Die Grundlage für die mittels eigener Berechnungen fortgeschriebenen Daten zum Verkehrsverhalten der Fluggäste (vgl. P2 R2 2010a, unveröffentlicht) bilden Befragungen der abfliegenden Fluggäste. In der Statistik wird leider nicht zwischen gebrachten bzw. geholten und selbstanreisenden Passagieren unterschieden. Für die Anzahl an Fahrzeugbewegungen muss daher auf die Untersuchung von Trafico Käfer zurückgegriffen werden.

³ PTV AG; Trafico 2008a

⁴ P2 R2 2010a, unveröffentlicht

Tabelle 1: Tägliches Landverkehrsaufkommen der Passagiere 2003-2009 (P2 R2 2010a, unveröffentlicht)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
MIV gesamt	17.339	18.808	19.695	20.452	22.798	23.825	21.477
MIV Taxi	7.381	7.704	7.411	7.685	8.357	8.849	8.071
Privatauto	8.147	9.138	9.805	10.165	11.958	12.631	11.362
Mietwagen, Charterbus	1.810	1.966	2.480	2.602	2.483	2.345	2.044
ÖV gesamt	5.455	7.465	8.437	9.981	12.028	13.841	12.990
ÖV S-Bahn	1.439	2.019	2.651	4.041	4.860	5.824	4.954
ÖV CAT	-	1.860	2.822	3.031	3.182	3.328	3.810
ÖV Bus	4.015	3.586	2.964	2.909	3.986	4.689	4.226
Ohne Angabe	418	292	371	184	140	151	173
Summe	22.793	26.272	28.132	30.434	34.826	37.666	34.467

Bei der Betrachtung der Absolutwerte wird deutlich, dass die Doppelstrategie des Flughafens – sowohl den öffentlichen Verkehr auszubauen als auch die Zahl der Stellplätze auszuweiten – bis zum Wirtschaftskrisenjahr 2009 eine stetige Zunahme der privat anreisenden Passagiere bewirkte. Festzuhalten gilt es weiters, dass das Taxi als Transportmittel zum Flughafen zwar in absoluten Zahlen stabil wirkt im Modalsplit allerdings Anteile verliert. Beim Mietwagen- und Charterbussektor zeichnet sich seit 2006 ein deutlicher Rückgang ab (P2 R2 2010a, unveröffentlicht).

Der Zu- und Abfluss von Fahrzeugen zum Flughafen hängt in hohem Maße mit den Start- und Landevorgängen zusammen, tritt aber zeitverzögert auf. Im Fall des Tagesgangs von Starts und Landungen und der A4 kommt es nur bei der Nachmittagsspitze bei den Abflügen zu einer Überlagerung mit der stadtauswärts gerichteten Spitzenbelastung auf der Ostautobahn. Sonstige Spitzen fallen entweder schon zeitlich nicht zusammen oder sind aufgrund der entgegengesetzten Verkehrsstromrichtungen aus Kapazitätssicht unproblematisch (vgl. PTV AG; Trafico 2008a: 62 ff.).

Wie beim Tagesgang ergeben sich auch im Jahrgang Schwankungen bei der Höhe der täglichen Abfertigungen. Spitzentage des Flugverkehrs treten in der Sommerhauptreisezeit auf und lagen in den Jahren 2004 und 2005 46% bzw. 42% über dem durchschnittlichen täglichen Passagieraufkommen der jeweiligen Jahre. Gleichzeitig auftretende Spitzentage auf der A4 und beim Passagieraufkommen treten in der Regel lediglich in den Monaten Juli und August auf (vgl. PTV AG; Trafico 2008a: 32 f.).

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung liegt nur eine relativ grobe Untergliederung (vgl. Tabelle 2) vor, die auch keine Unterscheidung im Hinblick auf verschiedene Verkehrsmittel zulässt. Es kann also lediglich festgehalten werden, dass die Bundeshauptstadt die Quelle und das Ziel der Flugreisenden darstellt, was sich auch mit den zu Beginn des Kapitels erläuterten Verkehrsbelastungen deckt (vgl. Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 13).

Tabelle 2: Räumliche Verteilung der Passagiere (Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 13)

Ort des Reisebeginns	Anteile
Wien	81,6 %
Österreich ohne Wien	10,7 %
Slowakei	5,8 %
Ungarn	1,1 %
Tschechische Republik	0,7 %
Summe	100%

2.2.3 Beschäftigte

Auch der durch Beschäftigte verursachte Verkehr stellt mit rund 12.300 täglich anreisenden Personen eine wichtige Größe im Personenlandverkehr dar (vgl. Tabelle 3). Besonders stark ist dieser Einfluss durch den hohen Anteil des MIVs im Straßenverkehr. Eine Verschärfung erfährt die Problematik noch durch den sehr niedrigen Besetzungsgrad von 1,04 Personen/Pkw im Berufsverkehr des Flughafens (vgl. PTV AG; Trafico 2008a: 16).

Tabelle 3: Tägliches Personenlandverkehrsaufkommen der Beschäftigten nach Verkehrsmitteln (P2 R2 2010a, unveröffentlicht)

Tägliches Landverkehrsaufkommen nach Verkehrsmitteln - Beschäftigte (Annahme 2/3 der Beschäftigten täglich anwesend)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Privatauto	7.193	8.046	8.793	9.376	9.955	10.252	10.023
ÖV gesamt	1.473	1.648	1.843	2.010	2.181	2.296	2.294
ÖV S-Bahn	347	446	579	814	881	966	875
ÖV CAT	-	411	616	610	577	552	673
ÖV Bus	1.127	792	647	586	723	778	746
Ohne Angabe	-	-	-	-	-	-	-
Summe	8.667	9.694	10.635	11.386	12.137	12.549	12.316

Anders als bei den Passagieren liegen für die Beschäftigten keine quantitativen Angaben zur Verteilung ihrer Wohnsitze und des zeitlichen Auftretens vor.

2.3 Öffentlicher Verkehr

2.3.1 Angebot

Derzeit ist der Flughafen Wien mit den öffentlichen Verkehrsmitteln S-Bahn, City-Airport-Train, den regionalen Autobuslinien 373 und 572, den Flughafenbussen 1183, 1185 und 1187 sowie internationalen Buslinien nach Bratislava, Brno, Heviz und Budapest erreichbar (vgl. Flughafen Wien AG 2010c).

Die S-Bahn S7 verkehrt zwischen Floridsdorf und dem Flughafen Wien im Halbstundentakt sowie bis zum Ende der Pressburgerbahn in Wolfsthal im Stundentakt. Für den Abschnitt von Wien-Mitte zum Flughafen beträgt die Fahrzeit 37 Minuten. Von dort nach Wolfsthal beträgt die Beförderungszeit weitere 46 Minuten. Die Gesamtstrecke ist in den Verkehrsverbund Ost-Region eingebunden (vgl. ÖBB Personenverkehr AG 2010a).

Auf der gleichen Trasse fährt der City-Airport-Train ohne Halt von Wien-Mitte zum Flughafen. Derzeit verkehrt der CAT im Halbstundentakt, wobei laut Webseite der Grünen Schwechat mit Fahrplanwechsel 2011 eine Verdichtung auf einen 20-Minutentakt geplant ist. Eine derartige Verdichtung des Angebots gefährdet laut der gleichen Quelle einen Viertelstundentakt auf der Pressburgerbahn. Für die Fahrt benötigt der CAT 16 Minuten und der Kunde einen besonderen Fahrschein (vgl. Krenn 2010c; ÖBB Personenverkehr AG 2010b).

Im Busverkehr bestehen Direktverbindungen zum Schwedenplatz, nach Kagran, dem Westbahnhof sowie dem Bahnhof Meidling. Alle Linien werden im Taktverkehr geführt, dabei beträgt das Intervall zwischen 20 Minuten (Westbahnhof – Meidling – Flughafen) und einer Stunde (Kagran – Flughafen). Die Fahrzeiten variieren zwischen 20 Minuten (Schwedenplatz) und 45 Minuten (Westbahnhof). Allen Linien gemein ist der einheitliche Sondertarif von 6 Euro für eine einfache Fahrt (vgl. ÖBB-Postbus GmbH 2010a).

Zusätzlich zu den außerhalb des Verkehrsverbundes verkehrenden Bussen verbinden auch die Linien 373 (1175) und 373 (1176) den Flughafen mit den Umlandgemeinden Schwechat, Fischamend, Enzersdorf an der Fischa, Schwadorf und Klein-Neusiedl. Zusätzlich führt die Linie 572 von Simmering kommend via Flughafen über Bruck an der Leitha nach Neusiedl am See. Allen Linien haben gemeinsam, dass kein Taktfahrplan vorliegt und die Vormittagskurse schwerpunktmäßig in Richtung Flughafen und die Nachmittags- und Abendkurse in die entgegengesetzte Richtung führen. Die angeführten Linien verkehren pro Schultag und Richtung 5, 11 bzw. 8 Mal (vgl. ÖBB-Postbus GmbH 2010b; ÖBB-Postbus GmbH 2010c; ÖBB-Postbus GmbH 2010d). Es liegt die Vermutung nahe, dass es sich dabei um ein auf den Bedarf der Berufspendler abgestimmtes Angebot handelt.

Schließlich wird der Flughafen Wien-Schwechat noch von einigen internationalen Buslinien angefahren. Diese bedienen Ziele in der Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarn (vgl. Flughafen Wien AG 2010c).

2.3.2 Passagiere

Abgesehen von der S-Bahn und den regionalen Buslinien zielt das ÖV-Angebot am Flughafen in erster Linie auf die Passagiere ab, was in Sondertarifen und den gewählten Linienführungen seinen Ausdruck findet.

Die S-Bahn – das mit Abstand am häufigsten benutzte Verkehrsmittel – verzeichnete in den letzten Jahren (abgesehen von 2009) sowohl absolut als auch relativ stetige Zuwächse bei den beförderten

Fahrgästen (vgl. Tabelle 2 und Abbildung 2)⁵. Gründe für diese Zunahme sind vor allem die Aus- und Umbaumaßnahmen der Jahre 2000 bis 2002, die eine Beschleunigung um neun Minuten zwischen Praterstern und Flughafen brachten (vgl. Flughafen Wien AG 2003b: S. 5ff.).

Stark zunehmend sind (auch im Jahr 2009) die Passagierzahlen des City-Airport-Trains. Im Konkurrenzkampf um die Passagiere bietet dieser den Vorteil, dass bereits am Bahnhof Wien-Mitte Check-In-Schalter zur Verfügung stehen.

Deutliche Auswirkungen zeigte die Einführung des CAT auch auf den Busverkehr zwischen Stadt und Flughafen. Die verwendeten Grundlagen lassen keine Differenzierung zwischen regionalen Buslinien und Direktbussen zu, wodurch nur eine zusammenfassende Aussage über den gesamten Busverkehr getroffen werden kann. Dabei zeigt sich, dass das Aufkommen sich derzeit bei rund 1,5 Mio. Passagieren pro Jahr stabilisiert hat (vgl. P2 R2 2010a, unveröffentlicht).

Die räumliche Verteilung der Quellen zeigt im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (vgl. Tabelle 2) eine noch stärkere Dominanz der Bundeshauptstadt mit einem beinahe 90-prozentigen Anteil.

Für die zeitliche Verteilung der auftretenden Verkehrsspitzen gibt es laut Meinung der Verfasser keinen Grund eine andere zeitliche Verteilung wie im MIV anzunehmen.

2.3.3 Personal

Wie bereits im Abschnitt 2.1 Modalsplit ausgeführt wurde, spielt der öffentliche Verkehr des Personals in zweierlei Hinsicht eine untergeordnete Rolle. Zum einen nutzen weniger als 20 % der Beschäftigten den öffentlichen Verkehr auf dem Weg zum Arbeitsplatz (rund 2.300 Personen/Tag), zum anderen machen sie nur etwa 15 % der Beförderten aus (P2 R2 2010a, unveröffentlicht).

Wie ebenfalls bereits erwähnt wurde, besteht für Mitarbeiter der Flughafen AG die Möglichkeit den CAT und Busse gratis zu nutzen. Für diese freiwillige Sozialleistung gab der Flughafen im Jahr 2009 786.000 € aus, was in etwa 190 €/Mitarbeiter entspricht (Flughafen Wien AG 2010a: 38). Für andere am Standort Flughafen beschäftigte Arbeitnehmer erscheint der CAT trotz Einführung einer Jahreskarte weiterhin unattraktiv.

Im Busverkehr stellen die bis in den nichtöffentlichen Bereich fahrenden Linien 373 (1175) und 373 (1176) eine Besonderheit dar (vgl. ÖBB-Postbus GmbH 2010b; ÖBB-Postbus GmbH 2010c).

Die beschriebenen Strukturen des öffentlichen Verkehrs schlagen sich auch deutlich im Verhalten der Fahrgäste nieder (vgl. Abbildung 4). So zeigen sich entlang der S-Bahn, in Wien und entlang der regionalen Autobuslinien erheblich höhere ÖV-Anteile.

⁵ Das niedrige Niveau des Jahres 2003 lässt sich unter anderem auf die Streckensperre und die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten zurückführen (vgl. Flughafen Wien AG 2003b: 5).

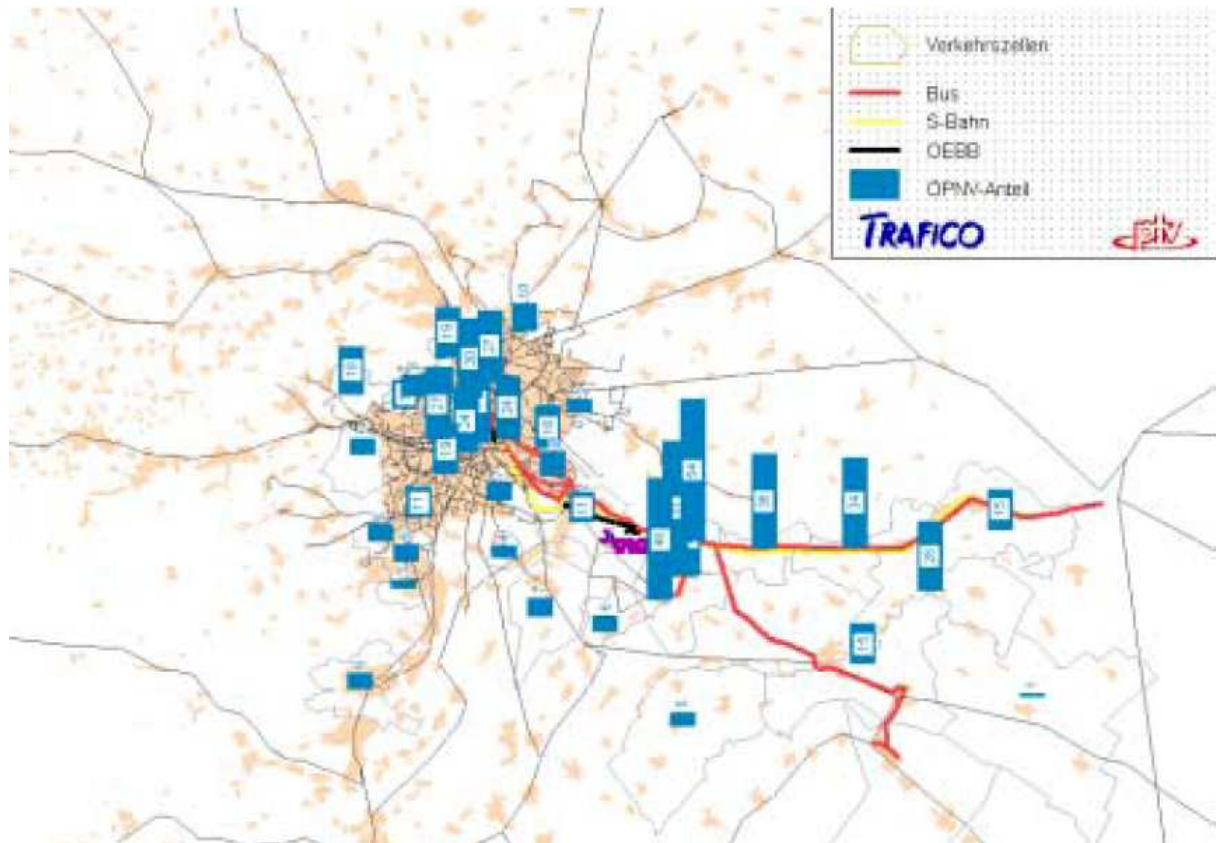


Abbildung 4: Räumliche Verteilung des ÖV-Anteils der Beschäftigten 2003 (PTV AG; Trafico 2008a: 37)

3 Interne Verkehrsorganisation

3.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1 Fließverkehr – Netzstruktur/-hierarchie

Die interne Erschließung im Fließverkehr am Flughafen Wien erfolgt von der Ostautobahn A4 und der Hainburger Bundesstraße B9 aus. Ausgehend von den Zufahrtsrampen zu den Terminals und dem Office Park, bildet eine Ringstraße die zentrale Erschließung der Parkhäuser, Terminals und Bürokomplexe. Die übrigen Areale der Bereiche Handling, technische Basis der Austrian Airlines und Cargo, werden über Erschließungsstraßen an die Pressburger Straße und somit an das externe Straßennetz angeschlossen. In der Hierarchie liegen die in nachstehender Grafik als Abflugstraße, Ausfahrtsstraße, Werkstättenstraße, Nordstraße und Towerstraße bezeichneten Verbindungsstraßen über der restlichen internen Erschließung.

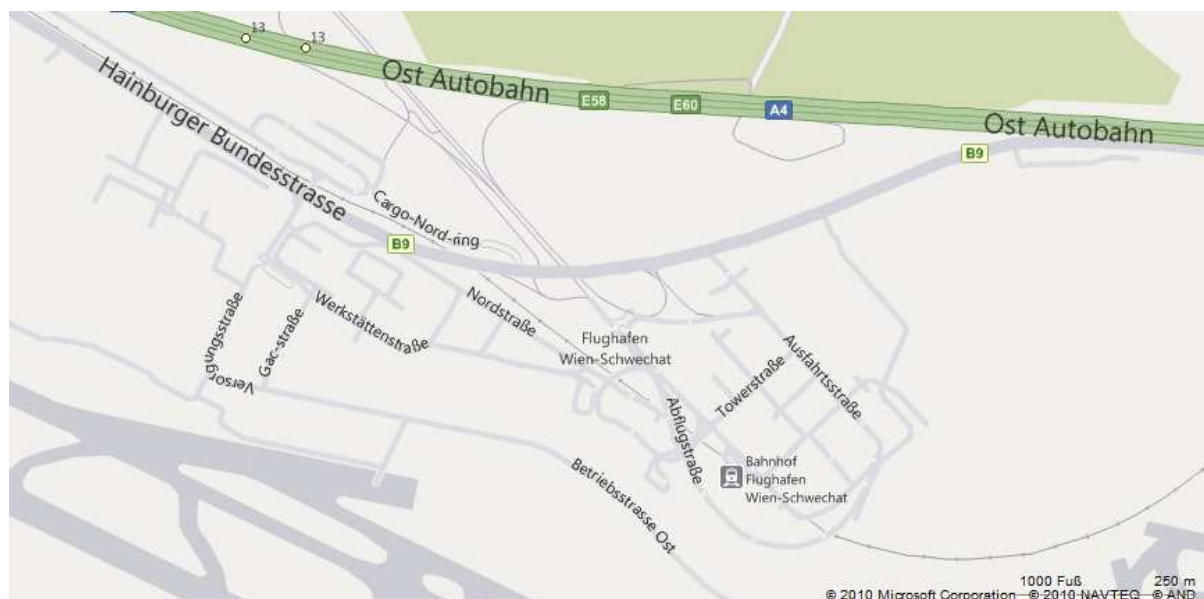
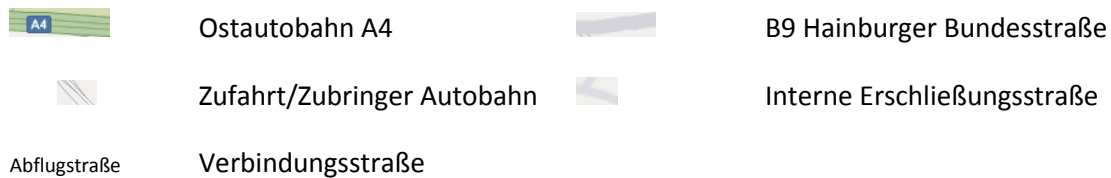


Abbildung 5: Verkehrsnetz am Standort Flughafen (maps.live.de 2010a)

Verkehrsaufkommen

Zur Darstellung des Verkehrsaufkommens wird die durch das Büro Trafico durchgeführte Verkehrsprognose der Ex-Post-UVB aus dem Jahr 2009 herangezogen. Anhand der in Abbildung 5 dargestellten Verkehrsrelationen für das Jahr 2020 lässt sich für die Flughafen Autobahn A4 in Fahrtrichtung Wien ein DTV 13.700 KFZ, davon 400 LKW, ablesen. In umgekehrter Richtung ergibt sich für den Ring im Bereich der Terminals ein tägliches Verkehrsaufkommen von 12.400 KFZ pro Tag.

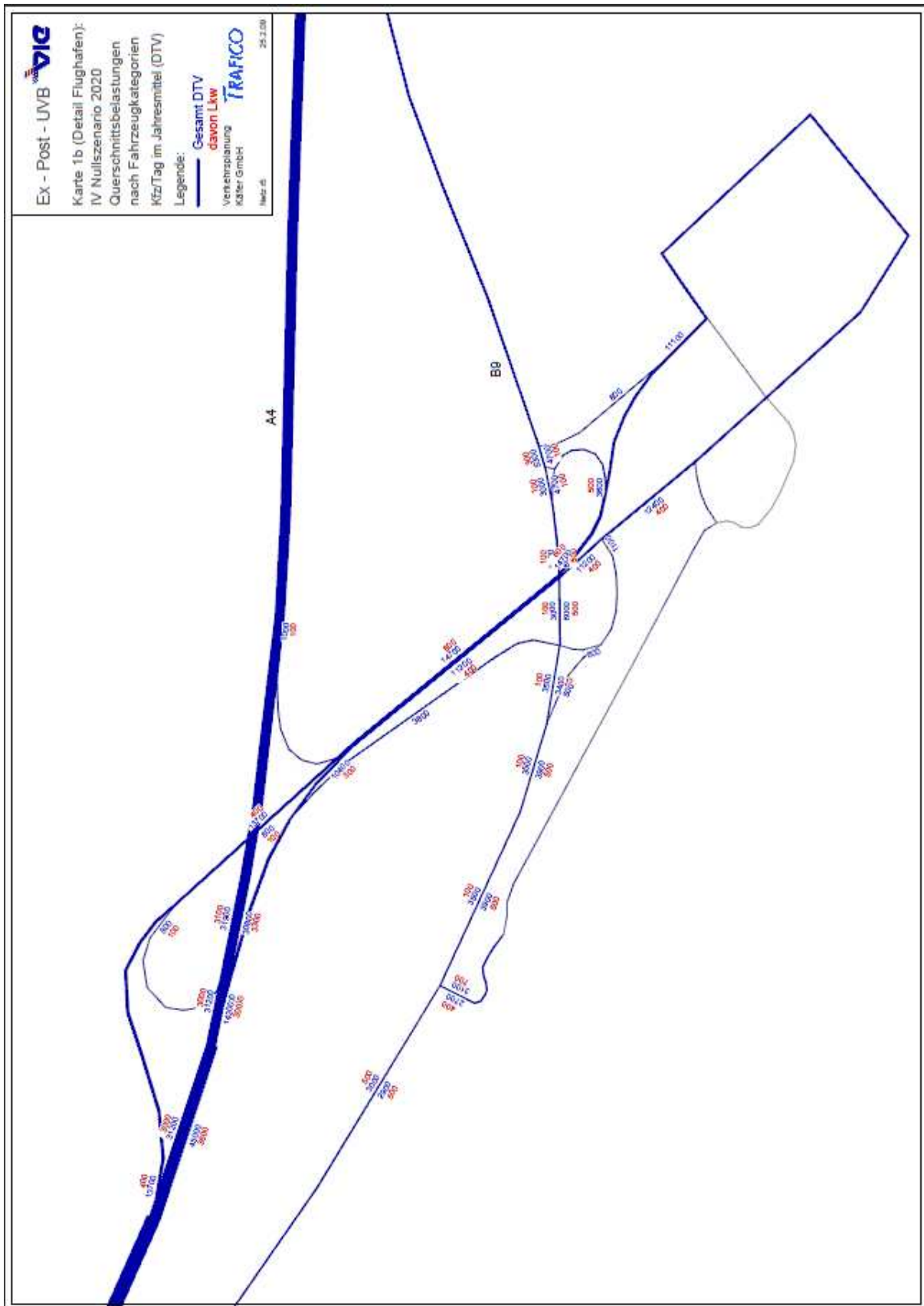


Abbildung 6: Kfz-Verkehrsstärken auf den wichtigsten Verkehrsachsen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens im Jahr 2020 gemäß Nullfall des Ex-post-UVB (PTV AG; Trafico 2008a)

3.1.2 Ruhender Verkehr

Am Flughafen Wien lässt sich der ruhende Verkehr in vier Kategorien einteilen. Und zwar in Kurzparker, Busse, gewerbliche und private Dauerparker (vgl. Neukirchen ZT-GmbH 2009a, 55-59).

Im Jahr 2006 betrug der Abstellmöglichkeitenbestand am Flughafen Wien 23.207 Stellplätze, davon 14.488 Stellplätze für Passagiere, und 1.071 privat-gewerbliche Stellplätze. Bis zum Jahr 2020 sind drei sogenannte Off-Airport Parking Bereiche geplant, welche zusammen mit diversen Ausbauten der Parkmöglichkeiten am Gelände, die Anzahl der Stellplätze auf 34.670 erhöhen wird. Mehr als 20.000 dieser Stellplätze sind dann den Passagieren vorbehalten.

Anzumerken ist hier das Parkhaus 4, welches seit Fertigstellung des Erweiterungsbaus im Zuge der Errichtung des Terminalprojektes Skylink auf eine Kapazität von 4.613 PKW-Stellplätzen und 39 Busstellplätze ausgebaut wurde. Es ist gemeinsam mit dem 2.691 PKW fassenden Parkhaus 3 sowohl von Kurz- als auch Dauerparkern nutzbar. Diese Stellplätze werden vom Flughafen Wien betrieben. Daneben bestehen auch Parkareale wie der MAZUR-Parkplatz⁶ im Westen des Geländes, welche zum Teil privat betrieben werden.



Abbildung 7: Lage der Abstellmöglichkeiten (vgl. Flughafen Wien AG 2010d: 1)

3.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr am Flughafen ist insofern organisiert, als das sämtliche den Flughafen anführende Buslinien, sowohl nationale als auch internationale, am „zentralen Busbahnhof“ vor der Ankunftshalle halten. In diesem Bereich befinden sich auch die Zugänge zum ÖBB-Bahnhof.

⁶ Der MAZUR-Parkplatz mit seinen 5000 Stellplätzen wurde 2007 vom Flughafenbetreiber gekauft (vgl. Flughafen Wien AG 2008a:11).

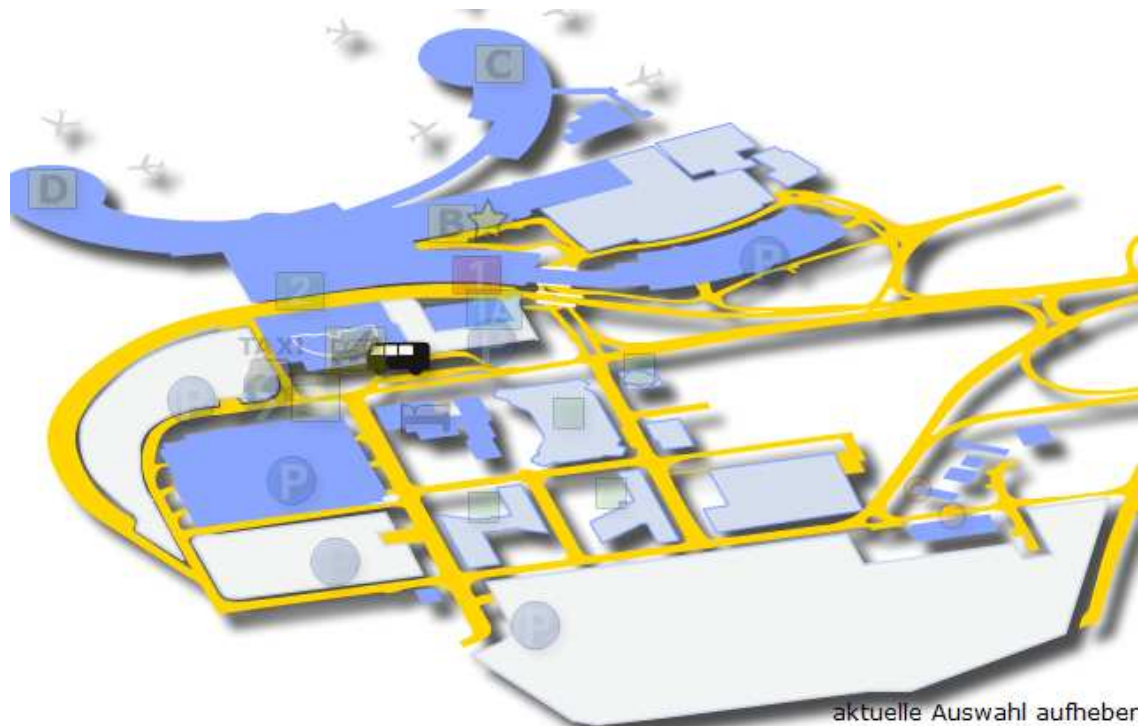


Abbildung 8: Lage des zentralen Busbahnhofs (Flughafen Wien AG 2010j)

3.3 Fußwege

Das Fußwegenetz am Flughafen ist dem allgemeinen Straßennetz untergeordnet. Hauptsächlich im Bereich des Office Parks, wurden straßenbegleitend großzügige Gehweg angelegt. Diese werden von den Angestellten im Office Park auch zur Abwicklung der internen Wege angenommen.

Zur wettergeschützten Verbindung des Parkplatzes C, einiger Office Park Gebäude, des Parkhauses 4 und des ÖBB-Bahnhofes mit den Abfertigungsgebäude, wurde eine Personenunterführung mit fahrbaren Laufstegen errichtet, welche derzeit kurz vor dem ÖBB-Bahnhof endet. Mit zunehmenden Ausbau des Terminal Skylink und dem Endausbau des ÖBB-Bahnhofes ist anzunehmen, dass die Unterführung bis zu den Terminalbereichen verlängert wird.

Des weiteren besteht mit einem als „Shopping Arcade“ bezeichneten Verbindungsgang eine wettergeschützte Verbindung des Terminalbereiches mit dem Parkhaus 4. Analog hierzu wurden bei der Errichtung des Terminals Skylink bereits wettergeschützte Fußwegverbindungen vom Parkhaus 3 zum Abflugbereich hergestellt (PTV AG; Trafico 2008a, ergänzt durch eigene Erhebungen).

4 Perspektiven

Die künftige Erweiterung des Flughafens dürfte aufgrund der damit einhergehenden Steigerung der Passagier- und Beschäftigtenzahlen zu einer deutlichen Zunahme des Personenlandverkehrs führen.

In den Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurden sowohl die Straßenzüge als auch die Knotenpunkte in Flughafennähe auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Hinsichtlich der Streckenleistungsfähigkeiten werden weder im Nullszenario noch im Planungsszenario Überlastungen erwartet. Etwas anders stellt sich die Situation hinsichtlich der Knotenleistungsfähigkeit dar. Sowohl im Nullszenario als auch im Planszenario wären sowohl die Zufahrt von der Pressburger Straße zur Einfahrtsstraße als auch von der Ausfahrtstraße zur B9 ohne entgegengewirkende Maßnahmen nicht mehr leistungsfähig. Ebenfalls als von Überlastung gefährdet wäre die Abfahrt von der A4 zum Flughafen. Dieser Bedrohung wurde aber bereits durch den 2-streifigen Ausbau entgegengewirkt (vgl. PTV; Verkehrsplanung Käfer GmbH 2010a: 43f.).

Im öffentlichen Verkehr soll es ebenfalls zu Verbesserungen des Bestandes kommen. Im Schienenverkehr soll der Takt des CATs und der S-Bahn verdichtet werden. Was die S-Bahn betrifft, gilt es festzuhalten, dass die Verdichtung des Takts bisher an der Finanzierung scheiterte (vgl. derStandard.at 2002a; Krenn 2010c). Eine Möglichkeit der Verdichtung bestünde in der Einführung einer S 70, die den Flughafen mit dem künftigen Hauptbahnhof verbindet, wie es im entsprechenden Masterplan vorgesehen ist (vgl. ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft o.J.a). Im Busverkehr arbeitet der Flughafen derzeit mit den Anrainergemeinden an einem Buskonzept (vgl. Jöchlinger 2010a). Zusätzlich zu diesen Bestandsverbesserungen sollen ab 2015 Fernverkehrszüge nach Bratislava und Budapest über die neu zu errichtende Götzendorfer Spange den Flughafen anfahren (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2009a: 2; Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2010a: 10).

Zusammenfassend darf davon ausgegangen werden, dass die Flughafen Wien AG aufgrund ihrer finanziellen Mittel und der Eigentümerstruktur Engpässe in auf den Zulaufstrecken zu verhindern wissen wird.

5 Problemorientierte Bestandsanalyse

Als ein Ergebnis der durchgeführten Bestandsanalyse liegt ein in Tabelle 4 angeführter Problemkatalog vor. Dabei gilt es zu beachten, dass der Personenlandverkehr des Flughafens auch durch Schwächen der Verkehrsinfrastruktur in größerer Entfernung mitbetroffen sein kann. Ihre Behandlung scheint in der vorliegenden Arbeit als nicht Ziel führend. Teile dieses Problemkatalogs können und sollen bei der folgenden Ausarbeitung des Verkehrskonzepts als Grundlage dienen.

Tabelle 4: Übersicht über verkehrsrelevante Probleme im Personenlandverkehr des Flughafens

Sachverhalt	Urheber	Betroffene	Ort	Zeit
Lenkung der Fluggäste zum CAT	Flughafen Wien AG, ÖBB	Fluggäste ohne Ortskenntnisse	Ankunftshalle	Permanent (voraussichtlich bis zur Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs)
Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Zufahrten	Fluggäste und Beschäftigte am Standort	Motorisierte Verkehrsteilnehmer auf diesen Straßen	A4, B9	Morgen- und Abendspitze
Keine Radwege zum Flughafen	Straßenabteilung Land NÖ, Gemeinden Schwechat, Fischamend	Beschäftigte am Standort	Schwechat – Fischamend	Permanent
Umföhrung von Fußgänger:n	Flughafen Wien AG	Passagiere, Parker	Flughafen Wien	Permanent
Schlechte ÖV-Anbindung des östlichen Bundesgebietes	ÖBB, Land NÖ, BMVIT	Passagiere und Beschäftigte südöstlich des Flughafens	Zulaufstrecken zum Flughafen	Permanent
Unübersichtliches Fußwegenetz	Flughafen Wien AG, (Gemeinde Schwechat)	Passagiere, Abholer	Flughafen Wien	Permanent
Unklares Fahrtziel bei ÖV-Verbindungen nach Wien	ÖV-Betreiber, Flughafen Wien AG	Passagiere	Flughafen Wien	Dauerhaft
Beeinträchtigung der Lebensqualität entlang der Zulaufstrecken durch Schall- und Schadstoffimmissionen	Mit Kraftfahrzeugen anreisende Beschäftigte und Passagiere	Wohn- und Arbeitsbevölkerung	Immissionsgebiete der Belastung	Abhängig von Verkehrsmenge, -stärke, -mittelwahl

6 Verzeichnisse

6.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modalsplit der Fluggäste und der Beschäftigten im Jahr 2009	4
Abbildung 2: Modalsplit der Beschäftigten und Fluggäste (vgl. P2 R2 2010a, unveröffentlicht)	5
Abbildung 3: Verkehrsverhalten der Beschäftigten (Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 33)	6
Abbildung 4: Räumliche Verteilung des ÖV-Anteils der Beschäftigten 2003 (PTV AG; Trafico 2008a: 37).....	11
Abbildung 5: Verkehrsnetz am Standort Flughafen (maps.live.de 2010a)	12
Abbildung 6: Kfz-Verkehrsstärken auf den wichtigsten Verkehrsachsen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens im Jahr 2020 gemäß Nullfall des Ex-post-UVB (PTV AG; Trafico 2008a).....	13
Abbildung 7: Lage der Abstellmöglichkeiten (vgl. Flughafen Wien AG 2010d: 1).....	14
Abbildung 8: Lage des zentralen Busbahnhofs (Flughafen Wien AG 2010j)	15

6.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Tägliches Landverkehrsaufkommen der Passagiere 2003-2009 (P2 R2 2010a, unveröffentlicht).....	7
Tabelle 2: Räumliche Verteilung der Passagiere (Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH 2009a: 13).....	8
Tabelle 3: Tägliches Personenlandverkehrsaufkommen der Beschäftigten nach Verkehrsmitteln (P2 R2 2010a, unveröffentlicht).....	8
Tabelle 4: Übersicht über verkehrsrelevante Probleme im Personenlandverkehr des Flughafens.....	17

6.3 Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2009a): Anfragebeantwortung Nr. 627/J. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

URL: http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_00605/fname_151978.pdf -
Abfragedatum: 26.10.2010.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010a): Rahmenplan ÖBB und Prioritätenreihung ASFINAG. Niederösterreich. Presseinformation. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

URL: <http://www.bmvit.gv.at/presse/archiv/1112infrastruktur/bundeslaender/niederoestereich.pdf> - Abfragedatum: 17.11.2010.

Flughafen Wien AG (2003b): VIEAktuell. Ausgabe Mai 2003. Schwechat: Flughafen Wien AG.

URL: http://www.vie-umwelt.at/jart/prj3/umwelt/data/uploads/Umwelt/PDF_Downloads/VIE%20Aktuell/VIEAktuell_Mai_2003.pdf - Abfragedatum: 1.12.2010.

Flughafen Wien AG (2004b): UMWELT-AKTUELL 2003. Schwechat : Flughafen Wien AG.

URL: http://www.vie-umwelt.at/jart/prj3/umwelt/data/uploads/Umwelt/PDF_Downloads/Umwelt%20Aktuell/Umwelt_Aktuell_2003.pdf - Abfragedatum: 19.11.10.

Flughafen Wien AG (2006a): Geschäftsbericht 2005. Schwechat: Flughafen Wien AG.

URL: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/data/uploads/210306_Flughafen_GB05%20final_dtklei.pdf - Abfragedatum: 17.11.2010.

- Flughafen Wien AG (2007a): Geschäftsbericht 2006. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/data/uploads/Geschaeftsbericht_2006.pdf -
Abfragedatum: 17.11.2010.
- Flughafen Wien AG (2008a): Geschäftsbericht 2007. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/data/uploads/VIE_GB07_Internet_dt.pdf -
Abfragedatum: 17.11.2010.
- Flughafen Wien AG (2008b): UMWELT-AKTUELL 2007. Schwechat : Flughafen Wien AG.
URL: http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/data/uploads/Konzern/UmweltAktuell_de.pdf -
Abfragedatum: 26. 10.10.
- Flughafen Wien AG (2009a): Geschäftsbericht 2008. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/data/uploads/IR%202009/GB08_dt.pdf -
Abfragedatum: 24.10.2010.
- Flughafen Wien AG (2010a): Geschäftsbericht 2009. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/data/uploads/IR%202010/GB09_dt.pdf -
Abfragedatum: 17.11.2010.
- Flughafen Wien AG (2010c): Busverbindungen. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&content-id=1249344074246&reserve-mode=active> - Abfragedatum: 21.11.2010.
- Flughafen Wien AG (2010d): Parken am Flughafen Wien. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/data/uploads/Businesspartner/Parkplan_de_20100309.pdf - Abfragedatum: 2.12.2010.
- Flughafen Wien AG (2010j): VIE Maps. Schwechat.
URL: <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/map.jart?rel=de&get-entry=447> -
Abfragedatum: 27.10.2010.
- Ingenieurbüro Neukirchen ZT-GmbH (2009a): Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien.
Lärm. Dokument: 03.100. Schwechat: Flughafen Wien AG.
URL: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughafen/verfahren/laerm_raumplanung/laerm.pdf -
Abfragedatum: 26.10.2010.
- Krenn, Brigitte (2010c): Keine Doppelgleisigkeiten bei der Pressburger Bahn!. Schwechat: Die Grünen
Schwechat. URL: <http://schwechat.gruene.at/allgemein/artikel/lesen/67324/> -
Abfragedatum: 21.11.2010.
- Maps.live.de (2010a) - Abfragedatum: 16.11.2010.
- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (o.J.a): Verkehrskonzept. Anbindung an den öffentlichen
Verkehr. URL: <http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Verkehrskonzept/index.jsp>
- Abfragedatum: 16.12.2010.
- ÖBB-Personenverkehr AG (2010a): Fahrpläne Österreich. Fahrplanbild 907 - Wien Floridsdorf -
Flughafen Wien (VIE) – Wolfsthal. Wien: PG-DVS Wien.
URL: http://www.oebb.at/de/Fahrplanauskunft/Aktuelles_Kursbuch/Fahrplanbilder2010_So/kif907_10.pdf - Abfragedatum: 21.10.2010.
- ÖBB-Personenverkehr AG (2010b): Fahrpläne Österreich. Fahrplanbild 917 - Wien Mitte - Flughafen
Wien (VIE) (CAT). Wien: PG-DVS Wien.

URL: http://www.oebb.at/de/Fahrplanauskunft/Aktuelles_Kursbuch/Fahrplanbilder2010_So/kif917_10.pdf - Abfragedatum: 21.10.2010.

ÖBB-Postbus GmbH (2010a): Vienna Airportlines. We drive, you fly. Wien: ÖBB-Postbus GmbH.

URL: http://www.postbus.at/de/Regionen/Wien_-_Niederosterreich_-_Burgenland/Vienna_AirportLines/folderwierval.pdf - Abfragedatum: 21.11.2010.

ÖBB-Postbus GmbH (2010b): 373 (1175) Simmering – Schwechat – Mannswörth – Flughafen. Wien:

Verkehrsverbund Ost-Region. URL: http://efa.vor.at/vor/TTB/WWW05_00000ae6.pdf - Abfragedatum: 21.11.2010.

ÖBB-Postbus GmbH (2010c): 373 (1176) Flughafen – Schwadorf – Klein-Neusiedl und zurück. Wien:

Verkehrsverbund Ost-Region. URL: http://efa.vor.at/vor/TTB/WWW05_00004d59.pdf - Abfragedatum: 21.11.2010.

ÖBB-Postbus GmbH (2010d): 572 (1173) Simmering – Schwadorf – Fischamend – Bruck/Leitha – Neusiedl/See. Wien: Verkehrsverbund Ost-Region.

URL: http://efa.vor.at/vor/TTB/WWW05_0000091a.pdf - Abfragedatum: 21.11.2010.

P2 R2; Bitter, Doris; de Waal, Marie; Häusle, Michael; Kellner, Markus; Pum, Hermann (2010a, unveröffentlicht): Fortschreibung des Personenlandverkehrsaufkommens am Flughafen Wien-Schwechat. Wien.

PTV AG; Trafico (2008a): Umweltverträglichkeitserklärung. Verkehr - Landseitige Erreichbarkeit.

Fachbeitrag zum Projekt Parallelpiste 11R/29L. Im Auftrag der Flughafen Wien AG. Schwechat: Flughafen Wien AG.

Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH (2009a): Ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht Flughafen Wien. Landseitiger Verkehr. Dokument: 02.300. Schwechat: Flughafen Wien AG.

URL: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughaefen/verfahren/vorhabverk/fachbverk.pdf> - Abfragedatum: 26.10.10.

6.4 Abkürzungsverzeichnis

BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie

CAT City-Airport-Train

DKM Digitale Katastralmappe

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Fz Fahrzeug(e)

et al. und andere

f. folgende Seite

ff. folgende zwei Seiten

idF in der Fassung

idgF in der geltenden Fassung

KFZ	Kraftfahrzeuge
KG	Katastralgemeinde
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
NÖ	Niederösterreich
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
o.J.	ohne Jahr
ÖV	öffentlicher Verkehr
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VIE	Flughafen Wien-Schwechat