

S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE

Abschnitt West
KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9)

km 0.00+00,00 - km 14.7+55,00 Projektslänge = 14.755,00m

EINREICHPROJEKT 2010

PLANTITEL

VERKEHRSUNTERSUCHUNG Bericht

	С	Präzisierung zum 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde
	В	Verbesserung gemäß 2. Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde
Änderung	Α	Verbesserung gemäß Verbesserungsauftrag der UVP-Behörde

PROJEKTSTEUERUNG



ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800

PROJEKTANT



KOORDINATION UMWELT



Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21

Fax: +43 (1) 406 66 90-7 Tel: +43 (1) 406 66 90 e-mail: office@beitl.at www.beitl.at

ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH

A-1030 WIEN, MODECENTERSTRASSE 16

Projektleiter Schröfelbauer eh. Leiter Planung Honeger eh.

Plannummer: 3083117/1500-1/0-408/ /Sni E Plannummer: ASFINAG

Gezeichnet: Datum:	Schachenhofer März 2014	MASSSTAB	AUSFERTIGUNG	EINLAGE
Geprüft: Datum:	Stocker März 2014	-		1 - 4.1
Fläche:	- m²	-		



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
	1.1 Projektziele	3
	1.2 Projektentwicklung	
	1.3 Trassenkurzbeschreibung	
2	Grundlagen	6
	2.1 Untersuchungsgebiet	
	2.2 Raum- und Siedlungsstruktur	
	2.3 Verkehrsmodell	
	2.3.1 Grundstruktur	
	2.3.2 Raumeinteilung und Netzgraph	
	2.3.3 Differenzierte und erweiterte Darstellungen	
	2.3.4 Analysematrizen	
	2.3.5 Prognose	
	2.3.6 Verkehrsumlegung	31
	2.3.7 Umrechnung JDTV – DTVw – DTV-6Mo	33
	2.3.8 Kalibrierung	
	2.3.9 Unterschiede zum Vorprojekt	40
3	Bestandsanalyse	41
	3.1 Verkehrssystem im Untersuchungsgebiet	41
	3.2 Verkehrsbelastungen Nullplanfall Bestand 2011	
	3.3 Regionale Verkehrserschließung	46
	3.4 Überregionale Verkehrserschließung	46
4	Verkehrsprognose	47
	4.1 Entwicklung und Verwendung der Planfälle	47
	4.2 Vergleichsplanfall R 2025	53
	4.3 Nullplanfall 0-A 2025	57
	4.4 Nullplanfall 0-B 2025	61
	4.5 Nullplanfall 0-C 2025	65
	4.6 Nullplanfall 0-D 2025	69
	4.7 Planfall 1-A 2025	73
	4.8 Planfall 1-B 2025	77
	4.9 Planfall 1-C 2025	81
	4.10 Planfall 1-D 2025	87



	4.11 Planfall 1-E 2025	91
	4.12 Planfall 1-Max 2025	97
	4.13 Grenzüberschreitende Auswirkungen	97
	4.14 Informativer Planfall 1-E 2025 mit Spange Seestadt Aspern	98
	4.15 Informativer Planfall mit S 8 Ost 2025	102
5	Verkehrssystematische Analysen	106
	5.1 Straßennetzschnitte	106
	5.2 Verkehrssicherheit	113
	5.3 Modal Split	114
	5.4 Verkehrsaufwand	115
	5.5 Fahrtweiten	116
	5.5.1 Fahrtweitenverteilungen im Netz	116
	5.5.2 Fahrtweitenverteilung auf der S 8	120
	5.6 Gebietsbezogene Verkehrsanteile	
	5.7 Neuverkehr	
	5.8 Vergleich mit dem Vorprojekt	125
6	Leistungsfähigkeitsnachweise	127
7	Quellenverzeichnis	160
8	Abbildungsverzeichnis	162
9	Tabellenverzeichnis	166
۸ ـ	nhana	160



1 EINLEITUNG

Im hochrangigen Verkehrsnetz der österreichischen Ostregion bildet das vorliegende Projekt der S 8 Marchfeld Schnellstraße zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der Staatsgrenze bei Marchegg eine Verbindung der Ballungsräume Wien und Bratislava und ermöglicht eine hochrangige Verkehrserschließung des Marchfelds.

Im Bundesstraßengesetz (BStG) in der Fassung von 1971 war die S 8 als "S 1 Marchfelder Schnellstraße, Wien/ Kaisermühlen (A 20, A 22; A 24) über Groß-Enzersdorf bis Staatsgrenze bei Schloßhof", im Verzeichnis 2 angeführt. Im Jahr 1978 wurde das hochrangige Straßennetz in Österreich neu definiert. Diese Redimensionierung des hochrangigen Straßennetzes führte u. a. auch zum Entfall dieses Straßenzuges.

Mit dem Fall des "Eisernen Vorhanges" und der Öffnung der Grenzen Richtung Osteuropa änderte sich auch die verkehrspolitische Situation in der Ostregion. Ende der 1990er Jahre kam es in Anlehnung an die GSD-Studie des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten zu weiteren Untersuchungen zum Ausbau des hochrangigen Straßennetztes in der Ostregion. Vertiefend zur GSD-Studie wurden im Jahr 2000 durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) Korridoruntersuchungen in der Ostregion durchgeführt.

Seitens des Amts der NÖ Landesregierung wurde 2005 das Projekt "Marchfeld Straße: Abschnitt Landesgrenze Wien/NÖ (S 1) – Staatsgrenze bei Marchegg bzw. Angern" zur strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingereicht. Das Ergebnis der SP-V war die Aufnahme der Marchfeld Straße als S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten bei Raasdorf (S 1) bis Staatsgrenze bei Marchegg, im Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes.

Mit der Aufnahme der S 8 Marchfeld Schnellstraße in das BStG am 09.05.2006 wurde das Projekt von der ASFINAG zur weiteren Bearbeitung übernommen.

1.1 PROJEKTZIELE

Mit der Errichtung der S 8 Marchfeld Schnellstraße zwischen Knoten S 1/S 8 und Staatsgrenze bei Marchegg werden u. a. folgende wesentliche Ziele verfolgt:

- Schaffung einer hochrangigen Verbindung der Städte Wien und Bratislava sowie deren Einzugsbereiche; Lückenschluss zum "Regionenring" durch Verbindung mit der S 1
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im untergeordneten Netz durch Reduktion der Verkehrsmengen in den Ortszentren
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen, Attraktivierung der Standorte Wien und Bratislava (Infrastruktur, Nahversorgung), dadurch Erhöhung der Attraktivität bestehender Wirtschaftsstandorte und Schaffung von Rahmenbedingungen für zukünftige Entwicklungen



- Verbesserung der Erreichbarkeit (in) der Region und Sicherung des Standortes im internationalen Wettbewerb
- Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz
- Erhöhung der Lebensqualität durch Verringerung der Emissionen in den Ortsdurchfahrten

1.2 PROJEKTENTWICKLUNG

Aufbauend auf den vorangegangenen Untersuchungen (GSD, PGO, SP-V), sowie einer Variantenvorauswahl im Rahmen der "Vorbereitung des Vorprojekts" erfolgte ab 2007 die Ausarbeitung des Vorprojektes für die S 8.

Im Rahmen des Vorprojektes wurden 3 Abschnitte (West, Mitte, Ost) jeweils in zwei Korridoren (Nord und Süd) untersucht und mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung einander gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurde eine Trassenempfehlung ausgearbeitet. Für den Abschnitt West (S 1 bis nordöstlich Untersiebenbrunn) und für den Abschnitt Mitte (nordöstlich Untersiebenbrunn bis B 49) wurde die Variante Nord, für den Abschnitt Ost (B 49 bis Staatsgrenze) wurde die Variante Süd zur Weiterverfolgung im Einreichprojekt empfohlen.

Im Rahmen der "Absichtserklärung" vom 13.12.2007 über die Realisierung des Projekts S 8 Marchfeld Schnellstraße wurde zwischen BMVIT, Land Niederösterreich und ASFINAG festgelegt, die S 8 in zwei Realisierungsschritten – Abschnitt West vom Knoten S 1/S 8 bis Anschlussstelle (ASt) Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) und Abschnitt Ost von ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) bis Staatsgrenze bei Marchegg – zeitlich gestaffelt umzusetzen.

Am 17.12.2008 wurde das Vorprojekt mit der Trassenempfehlung beim BMVIT zur Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 BStG eingereicht. Die öffentliche Auflage der Unterlagen des Vorprojekts in den Standortgemeinden fand zwischen 09.03.2009 und 20.04.2009 statt.

Aufbauend auf dem im Vorprojekt empfohlenen Trassenkorridor erfolgte für den Abschnitt West Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) die Ausarbeitung des vorliegenden Einreichprojekts und der Umweltverträglichkeitserklärung.

1.3 TRASSENKURZBESCHREIBUNG

Die Trasse der S 8 Abschnitt West, Knoten S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/ Obersiebenbrunn (L 9) springt von der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn im Knoten S 1/S 8 mit einem Rechtsbogen ab und verläuft möglichst bebauungsfern Richtung Norden. Die S 8 quert in weiterer Folge die Landesstraßen L 3019 und L 3023 sowie den Rußbach und erreicht bei der Landesstraße L 6 die ASt Deutsch-Wagram. Bei den Windkraftanlagen an der Gemeindegrenze Deutsch-Wagram/ Parbasdorf schwenkt die Trasse Richtung Nordosten. Bei der ASt Strasshof wird die B 8 an die S 8 angebunden. Die Trassen-



führung im Bereich Markgrafneusiedl wird durch das Natura 2000-Gebiet "Sandboden-Praterterrassen" bestimmt. Die Trasse wird in diesem Bereich in möglichst großem Abstand zu bestehenden Wohngebieten in Strasshof, Gänserndorf und Markgrafneusiedl geführt. Eine weitere Anbindung an das untergeordnete Straßennetz (L 11) erfolgt in der ASt Markgrafneusiedl.

Nach der ASt Markgrafneusiedl führt die Trasse in einem Linksbogen wieder in Richtung Nordosten. Die S 8 verläuft dabei entlang der Gemeindegrenze von Gänserndorf und Obersiebenbrunn im Bereich des Klingenfelds und führt zwischen den bestehenden Windkraftanlagen hindurch zur Landesstraße L 9. Der Abschnitt West endet bei der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9).

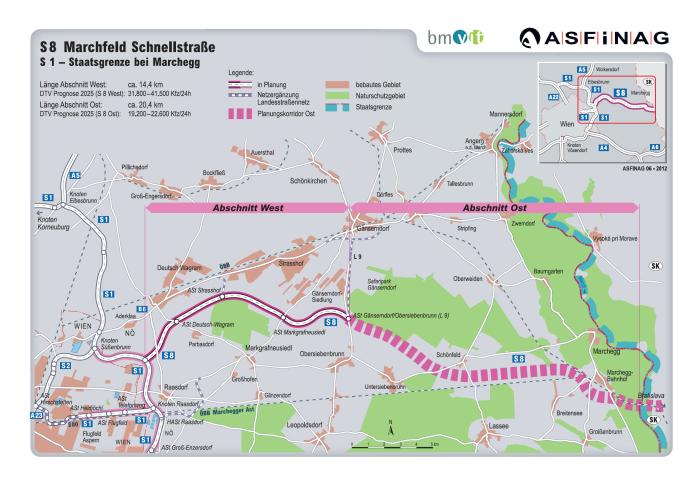


Abbildung 1: Streckengrafik S 8



2 GRUNDLAGEN

2.1 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das engere Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung zum Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße, KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn umfasst das Marchfeld zwischen der Donau und den an der B 8 liegenden Gemeinden.

Das weitere Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung (Modellbereich) erstreckt sich auf Grund der weiträumigen Beziehungen im Verkehrssystem auf die gesamte Ostregion Österreichs. Das sind die Bundesländer Niederösterreich, Wien und das Burgenland. Darüber hinaus sind auch die angrenzenden Bundesländer Oberösterreich und Steiermark sowie das angrenzende Ausland Teil des im Verkehrsmodell behandelten Raums. In der Ostregion ist dabei die Bearbeitungstiefe und –feinheit größer, im darüber hinausgehenden Raum geringer.

2.2 RAUM- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR

Den verkehrlichen Berechnungen liegen die bestehenden und prognostizierten Werte zur Raum- und Siedlungsentwicklung sowie der Wirtschaftsentwicklung zugrunde. Dies gilt einerseits für die regionale Entwicklung in der Ostregion, die vor allem den für das Verkehrsgeschehen maßgeblichen regionalen und städtischen Verkehr bestimmt. Andererseits findet auch die den grenzüberschreitenden weiträumigen Personen- und Güterverkehr beeinflussende europäische Entwicklung, insbesondere der benachbarten Länder, Eingang in die Verkehrsprognose.

Die Daten zur Raum- und Siedlungsstruktur entsprechen im Wesentlichen jenen, die in der Verkehrsuntersuchung für das Einreichprojekt und die UVE zur S 1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn erarbeitet wurden. Im engeren Untersuchungsgebiet wurden jedoch Detaillierungen und Adaptionen vorgenommen (siehe unten). Einerseits konnten damit die Wirkungen der S 8 auf die räumlich-strukturelle Entwicklung im Untersuchungsgebiet noch detaillierter berücksichtigt werden. Andererseits flossen Informationen zu Flächennutzungen im Untersuchungsgebiet ebenso wie die Entwicklung der Raumstrukturdaten zwischen 2005 und 2011 in die Berechnungen ein, die bei der Erstellung des Verkehrsmodells für die S 1 noch nicht zur Verfügung standen.



Zur Raum- und Siedlungsstruktur liegen für alle im Verkehrsmodell verwendeten räumlichen Einheiten Bestandswerte zu Einwohnern, Arbeitsplätzen und Motorisierung aus den Daten der Statistik Austria vor. Für die Verkehrsprognose mussten die sich aus dem Analyseschritt ergebenden Einflussgrößen zur Raum- und Siedlungsstruktur prognostiziert werden. Für alle Verkehrsbezirke im Modellbereich wurden Prognosen zu Einwohnern, Arbeitsplätzen, Motorisierung und Bruttowertschöpfung gesammelt, auf ihre Anwendung hin analysiert und daraus die projektspezifischen Prognosewerte abgeleitet. Die Werte zu den Arbeitsplätzen entsprechen nicht jenen zu den Erwerbstätigen aus den offiziellen Statistiken. Angaben zu den Arbeitsplätzen beschreiben die Anzahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort, die Daten zu den Erwerbstätigen aus den offiziellen Statistiken beziehen sich jedoch auf die Erwerbstätigen am Wohnort. Für die Verwendung im Prognosemodell mussten daher die zukünftigen Arbeitsplätze auf Basis der Prognosen für die Einwohner sowie aus weiteren Überlegungen zu den arbeitsplatzrelevanten Entwicklungen ermittelt werden. Sie weichen damit erheblich von den Werten der Erwerbstätigen in den offiziellen Statistiken ab.

Die Prognosen der ÖROK im Hauptszenario wurden als Basis für die Strukturdaten im Prognosezeitpunkt nach einer Plausibilitätskontrolle zugrunde gelegt. In stärkerer Differenzierung wurde das engere Untersuchungsgebiet und die Region unmittelbar nordöstlich der Wiener Stadtgrenze behandelt. Hier wurden in Abhängigkeit vom Fertigstellungsgrad des ASFINAG-Zielnetzes Strukturentwicklungen mit erhöhten Wachstumsfaktoren angenommen, die über die vorliegenden Prognosen hinausgehen.

Zusätzlich wurden im engeren Untersuchungsgebiet (Marchfeld) in Abstimmung mit dem Amt der NÖ Landesregierung – ebenso wie im Stadtbereich von Wien in Abstimmung mit dem Magistrat der Stadt Wien – die heute bekannten Entwicklungsprojekte herangezogen und deren aus heutiger Sicht realistische Entwicklung bis 2025 festgeschrieben.

Im Untersuchungsgebiet wurden neben den strukturellen Entwicklungen der einzelnen Gemeinden u.a. folgende weitere raumstrukturell relevanten Entwicklungen berücksichtigt:

- Stadtentwicklungsgebiet Wien Seestadt Aspern
- interkommunales Betriebsgebiet im Bereich der Gemeinden Markgrafneusiedl, Strasshof und Deutsch-Wagram, Bockfließ
- ecoplus Wirtschaftspark Marchegg
- G3 Einkaufs- und Fachmarktzentrum Gerasdorf

Für das interkommunale Betriebsgebiet liegt ein Betriebsflächenkonzept vor, das eine Zonierung des Gebietes nach Flächeneignung und eine entsprechend stufenweise Bebauung und Nutzung vorsieht. Zum Prognosezeitpunkt 2025 sind neben dem bereits bestehenden Betriebsgebiet Markgrafneusiedl rund 18,5 ha Industriebauland-Aufschließungszone in Strasshof sowie insgesamt rund 50 ha des interkommunalen Betriebsgebiets berücksichtigt.

Für das städtische Entwicklungsprojekt in Wien am Flugfeld Aspern ("Seestadt Aspern") wurde eine gegenüber den Angaben aus dem Masterplan deutlich reduzierte Entwicklung festgelegt, da die



entsprechende hochrangige Erschließung dieses Gebiets in Form der Spange Seestadt Aspern nicht Teil der vorliegenden Untersuchungen ist. Nur im informellen Planfall mit der S 1 Spange Seestadt Aspern sowie im informellen Planfall mit der S 8 Ost wurde auch eine größere Nutzung der Seestadt Aspern und die Spange Seestadt Aspern berücksichtigt.

An einigen Standorten im Marchfeld existieren Schotterabbaugebiete bzw. dieser Nutzung nachgelagerte Deponien. Die Verkehrserzeugung dieser Standorte ist in den verkehrlichen Untersuchungen berücksichtigt, sowohl in der Darstellung des Bestands, als auch in der Prognose. Die Verkehrserzeugung auf Grund der möglichen Errichtung des "Marchfeldkogels" ist in den Prognosefällen ebenfalls abgedeckt, da auch an diesem Standort in der Prognose Aktivitäten des Materialabbaus bzw. der Materialdeponierung enthalten sind.

Die im Bestand und in der Prognose verwendeten Strukturgrößen sind in einer übersichtlichen Aggregation auszugsweise in den folgenden Tabellen dargestellt.

		Strukturdaten Bestand 2011		Strukturdater	n Prognose 2025	(Planfälle 1)	
Code	Regionale Einheit	Einwohner	Arbeitsplätze	Motorisierg. [Pkw+Kombi je 1.000 EW]	Einwohner	Arbeitsplätze	Motorisierg. [Pkw+Kombi je 1.000 EW]
3	Niederösterreich	1.611.981	588.437	603	1.722.406	654.600	726
301	Krems a. d. Donau (Stadt)	24.014	17.637	560	25.382	17.699	734
302	St. Pölten (Stadt)	51.956	42.831	552	56.161	46.696	692
304	Wiener Neustadt (Stadt)	41.042	27.703	530	46.152	32.808	685
306	Baden	137.821	46.312	581	154.799	54.246	719
307	Bruck a. d. Leitha	42.842	11.233	584	47.099	12.658	702
308	Gänserndorf	95.514	22.455	607	107.648	28.683	733
312	Korneuburg	74.898	25.720	607	87.640	33.746	738
316	Mistelbach	74.048	20.613	627	79.551	22.373	738
317	Mödling	113.661	61.904	636	131.089	76.870	784
319	St. Pölten (Land)	96.505	24.306	603	102.007	25.934	713
321	Tulln	70.552	20.170	618	77.293	24.316	762
323	Wiener Neustadt (Land)	75.098	18.603	605	78.454	21.197	730
324	Wien Umgebung	114.271	55.181	589	131.638	71.746	745
9	Wien	1.714.142	889.956	394	1.887.346	971.697	440
921	Wien Floridsdorf	142.603	51.813	397	162.490	58.388	483
922	Wien Donaustadt	158.933	50.206	437	175.856	60.945	522
1							
1	Burgenland	284.897	88.798	609	279.763	83.535	734
101	Eisenstadt (Stadt)	12.995	14.250	635	12.851	15.065	794
103	Eisenstadt (Umgebung)	40.792	7.843	603	41.838	7.666	732
107	Neusiedl am See	54.925	14.410	596	54.632	13.302	727

Quelle: Statistik Austria, ÖROK, Eigene Bearbeitung

Tabelle 1: Strukturelle Grundlagen (Auswahl) Niederösterreich, Wien und Burgenland Bestand und Prognose



Die in Tabelle 1 dargestellten Daten für die Prognose beziehen sich auf den Prognoseplanfall mit der Entwicklung der Infrastruktur inklusive der S 8 (Planfälle 1). Zu den offiziellen Strukturprognosen, die unabhängig von der Infrastruktur betrachtet wurden, wurden auch alle räumlichen Gebietseinheiten, in denen eine Abhängigkeit der soziodemographischen Strukturentwicklung von der Verkehrsinfrastruktur auf Grund besserer Erreichbarkeitsverhältnisse zu erwarten sind, festgelegt. Für diese Einheiten wurden die Wachstumsfaktoren der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in mehreren Ausprägungsstufen erhöht angesetzt. In den Prognoseplanfällen, in denen maßgeblich Planungsprojekte der höchstrangigen Straßeninfrastruktur (S 1, S 8) nicht enthalten sind, wurden entsprechend geringere Strukturdaten angesetzt. In der Tabelle 2 sind die unterschiedlichen Strukturdaten für die Nullplanfälle 2025, für die Planfälle mit S 8 Abschnitt West (Planfälle 1 2025) und für den Planfall mit der vollen möglichen Entwicklung der höchstrangigen Infrastruktur (Planfall mit S 8 Ost 2025) dargestellt. Darin sind die Summen für die Bundesländer und die Bezirke mit veränderlichen Strukturdaten enthalten. Erläuterungen zu den einzelnen Planfällen sind in Kapitel 4 enthalten.

		Planfälle 0 (2025) Nullplanfälle		Planfälle 1 (2025)		Planfall mit S 8 Ost (2025)	
Code	Regionale Einheit	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner	Arbeitsplätze	Einwohner	Arbeitsplätze
3	Niederösterreich	1.706.946	649.509	1.722.406	654.600	1.722.684	656.446
308	Gänserndorf	101.204	25.991 107.648 28.683		28.683	107.926	30.529
9	Wien	1.887.346	971.697	1.887.346	971.697	1.906.262	981.673
921	Wien Floridsdorf	162.490	58.388	162.490	58.388	162.490	58.388
922 Wien Donaustadt		175.856	60.945	175.856	60.945	194.774	70.922
1	Burgenland	279.763	83.535	279.763 83.535		279.763	83.535

Quelle: Statistik Austria, ÖROK, Eigene Bearbeitung

Tabelle 2: Strukturelle Grundlagen (Auswahl) Bestand und Prognose in Planfällen

Es zeigt sich, dass die Strukturdaten im Burgenland in allen Planfällen gleich bleiben, also nicht von der S 8 beeinflusst werden. In Wien besteht nur im 22. Bezirk, Donaustadt ein Unterschied in den Planfällen. In den Nullplanfällen sowie in den Planfälle mit S 8 West ist die Seestadt Aspern entsprechend der schlechteren Anbindung im MIV deutlich geringer genutzt, womit im 22. Bezirk weniger Einwohner und Arbeitsplätze aufscheinen. Im Planfall mit S 8 Ost existiert in Wien auch die S 1 Spange Seestadt Aspern mit einer entsprechend hohen Nutzung der Seestadt. In Niederösterreich bestehen nur im Bezirk Gänserndorf, der das engere Untersuchungsgebiet enthält, Unterschiede zwischen den Planfällen. Hier zeigt sich, dass bereits mit der Errichtung der S 8 Abschnitt West (zw. S 1 und Gänserndorf) auf Grund der verbesserten Erreichbarkeit der direkten Anrainergemeinden, aber auch der Standorte im östlichen Marchfeld die wesentlichen



Entwicklungen im Untersuchungsraum stattfindet. Mit der Errichtung des S 8 Abschnitts Ost (Gänserndorf bis zur Staatsgrenze bei Marchegg) kommt es nur mehr zu einer relativ geringen zusätzlichen Entwicklung.

2.3 VERKEHRSMODELL

2.3.1 Grundstruktur

Für die Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen kam ein Verkehrsmodell zum Einsatz, das unterschiedliche, von den Büros HERRY, ROSINAK und SNIZEK problemspezifisch entwickelte, methodische Bausteine enthält. Ausgangspunkt dieser Entwicklung waren Anwendungen zur Beurteilung von Straßennetzvarianten im Verfahren zu Projekten von Gürtel, Süd- und Westeinfahrt in Wien ab 1984. In der Folge wurde das Modell inhaltlich und räumlich für Fragestellungen der Verkehrsplanung in der österreichischen Ostregion und der Netzgestaltung im Öffentlichen Verkehr weiter entwickelt, für andere Regionen in Österreich und auch auf der europäischen Ebene angewandt.

Den Kern der spezifischen Anwendung bilden Quelle-Ziel-Beziehungen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Straßennetze der österreichischen Ostregion. Die Verkehrsbeziehungen in der österreichischen Ostregion werden im Modell in der Form einer Verkehrsverflechtungsmatrix beschrieben und sowohl für einen Analysezeitpunkt (2011) als auch für einen Prognosezeitpunkt (2025) berechnet.

Die Verflechtungsmatrizen sind in Personenverkehr (Einspurige Kfz, Pkw, Pkw mit Anhänger, Lieferwagen) und Schwerverkehr (Lkw ohne Anhänger, Sattelzüge, Lastzüge, sonstiger Güterverkehr, Busse) differenziert, und beschreiben den Durchschnittlichen Werktagsverkehr DTVw in Kfz/24h.

2.3.2 Raumeinteilung und Netzgraph

In Österreich umfasst das Verkehrsmodell 1.387 Verkehrszellen. Davon liegen 266 Zellen in Wien. Im an die Ostregion angrenzenden Ausland (Tschechien, Slowakei, Ungarn) stehen 25 Verkehrszellen zur Verfügung, im übrigen Europa 59 Verkehrszellen. Die Raumeinteilung des Verkehrsmodells besteht somit aus 1.471 Verkehrszellen. Die Größe der Verkehrszellen nimmt mit dem Abstand vom Planungsgebiet zu – von Zählbezirken in Wien, Teilen von Gemeinden und ganzen Gemeinden in Niederösterreich über Gemeindegruppen bis zu Gruppen von Ländern und Staaten außerhalb der österreichischen Ostregion.



Der Straßengraph für die Prognose umfasst in Wien 4.352 Strecken, in Niederösterreich 7.256 Strecken, im Burgenland 711 Strecken und in ganz Europa 60.921 Strecken, wobei Hin- und Rückrichtung einer Strecke entsprechen. In Wien enthält der Graph alle Bundesstraßen, Hauptstraßen B und A sowie ein darüber hinausgehendes Netz von Straßen mit bestimmter Verkehrsbedeutung, das insbesondere im Untersuchungsgebiet mit direktem Bezug zur S 8 entsprechend verdichtet wurde. In Niederösterreich und im Burgenland enthält der Graph alle Autobahnen, Schnellstraßen, Landesstraßen B und Landesstraßen L. Außerhalb dieser Bereiche nimmt die Detaillierung im Netz ab. Die Strecken sind an insgesamt 52.004 Knoten miteinander verknüpft.

Die Kategorisierung der Strecken im Modell erfolgt nach Typen:

- o Bestand oder Prognose
- Lage (Niederösterreich, Wien, Burgenland oder Ausland)
- o Rangigkeit der Straße (Bundesstraße, Landesstraße, ...)
- Bereich (innerorts, Mischgebiet oder außerorts)

In der Rangigkeit wurde nicht ausschließlich die tatsächliche formale Zuordnung der Straßen berücksichtigt, fallweise wurden einzelne Straßen im Modell nach ihrer Bedeutung im Verkehrsnetz kategorisiert.

Weiters wird für die jeweiligen Streckentypen unterschieden:

- o Grundgeschwindigkeit
- Kapazität
- Fahrstreifenanzahl
- Widerstandsfunktion

Für die Ermittlung der einzelnen Streckenbelastungen zum Prognosezeitpunkt 2025 wurde das künftige Straßennetz gemäß den aktuellen Ausbauplänen erweitert. Die im Prognosenetz enthaltenen Ausbaumaßnahmen sind in den einzelnen Planfällen beschrieben (siehe Kapitel 4).



Abbildung 2 zeigt die räumliche Einteilung im Verkehrsmodell nach Verkehrsbezirken.

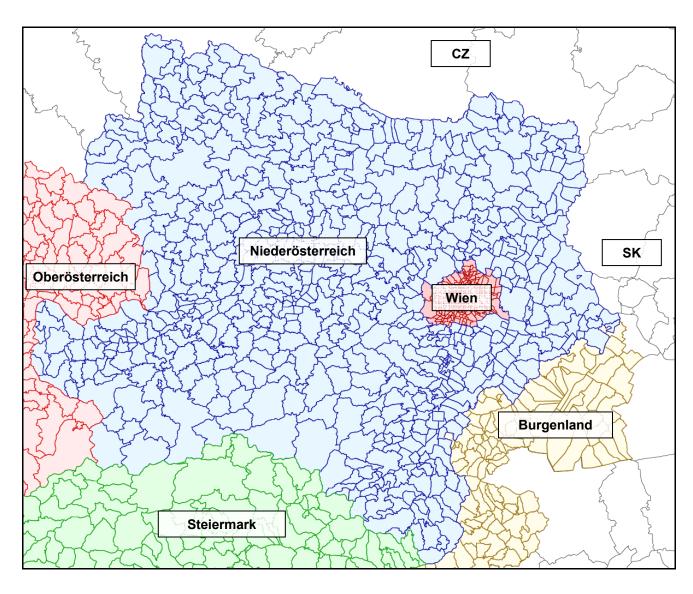


Abbildung 2: Verkehrsbezirke in der Ostregion im Verkehrsmodell



Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen das Straßennetz und die Raumeinteilung im Verkehrsmodell für die Ostregion sowie im engeren Untersuchungsgebiet.

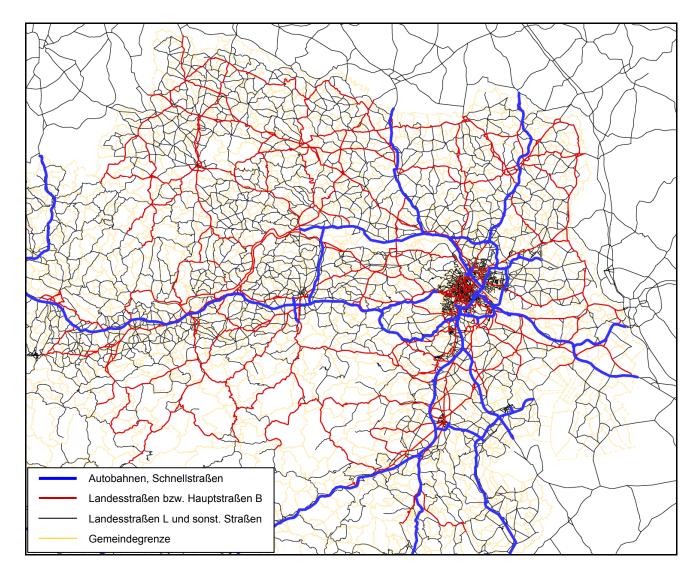


Abbildung 3: Straßengraph im Verkehrsmodell in der Ostregion am Beispiel des Planfalls 1-B



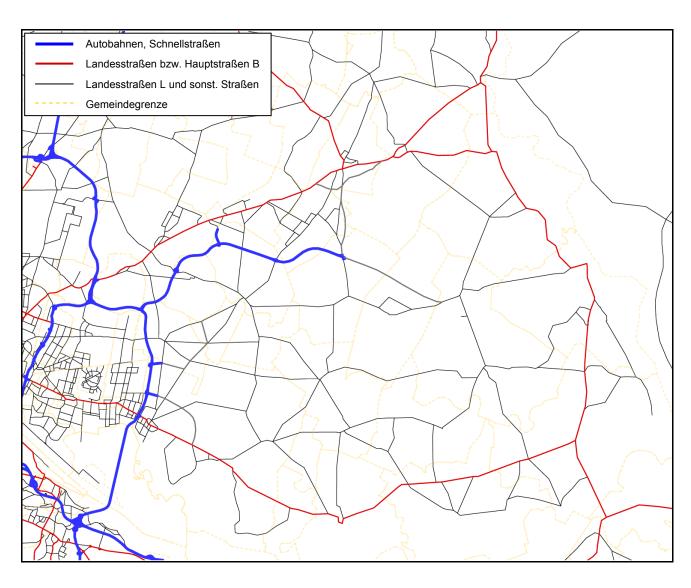


Abbildung 4: Straßengraph im Verkehrsmodell im engeren Untersuchungsgebiet am Beispiel des Planfalls 1-B



Das Netz des Öffentlichen Verkehrs ist in Abbildung 5 und Abbildung 6 dargestellt, wobei die folgenden Planungsmaßnahmen der ÖV-Infrastruktur in Wien im Untersuchungsgebiet in der Darstellung bereits enthalten sind:

- o U 2 Verlängerung in die Seestadt Aspern
- Verlängerung der Straßenbahnlinien 25 in die Seestadt Aspern
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 bis zur Seestadt Aspern
- o Hauptbahnhof Wien

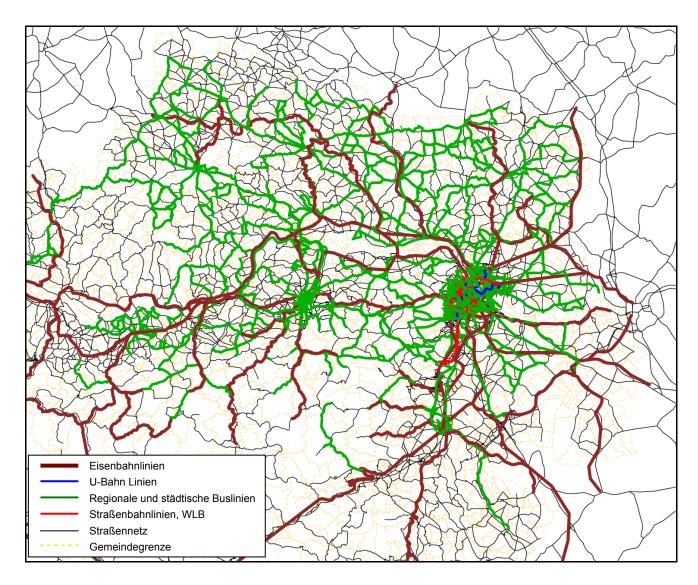


Abbildung 5: ÖV-Graph im Verkehrsmodell in der Ostregion für die Prognoseplanfälle



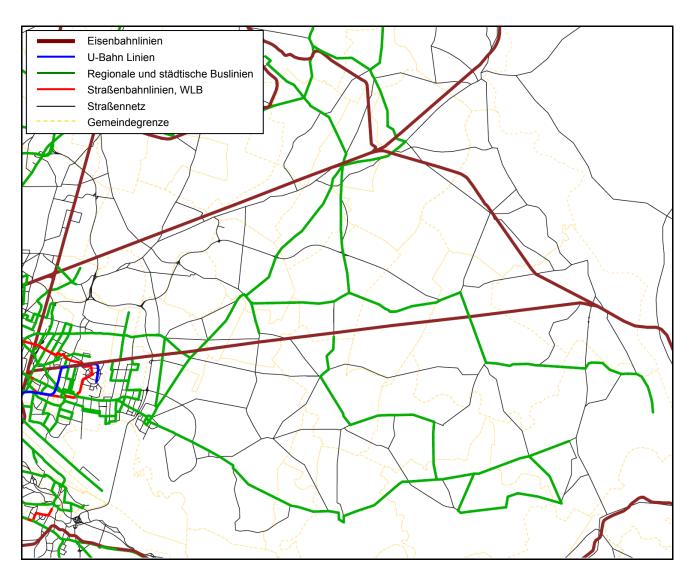
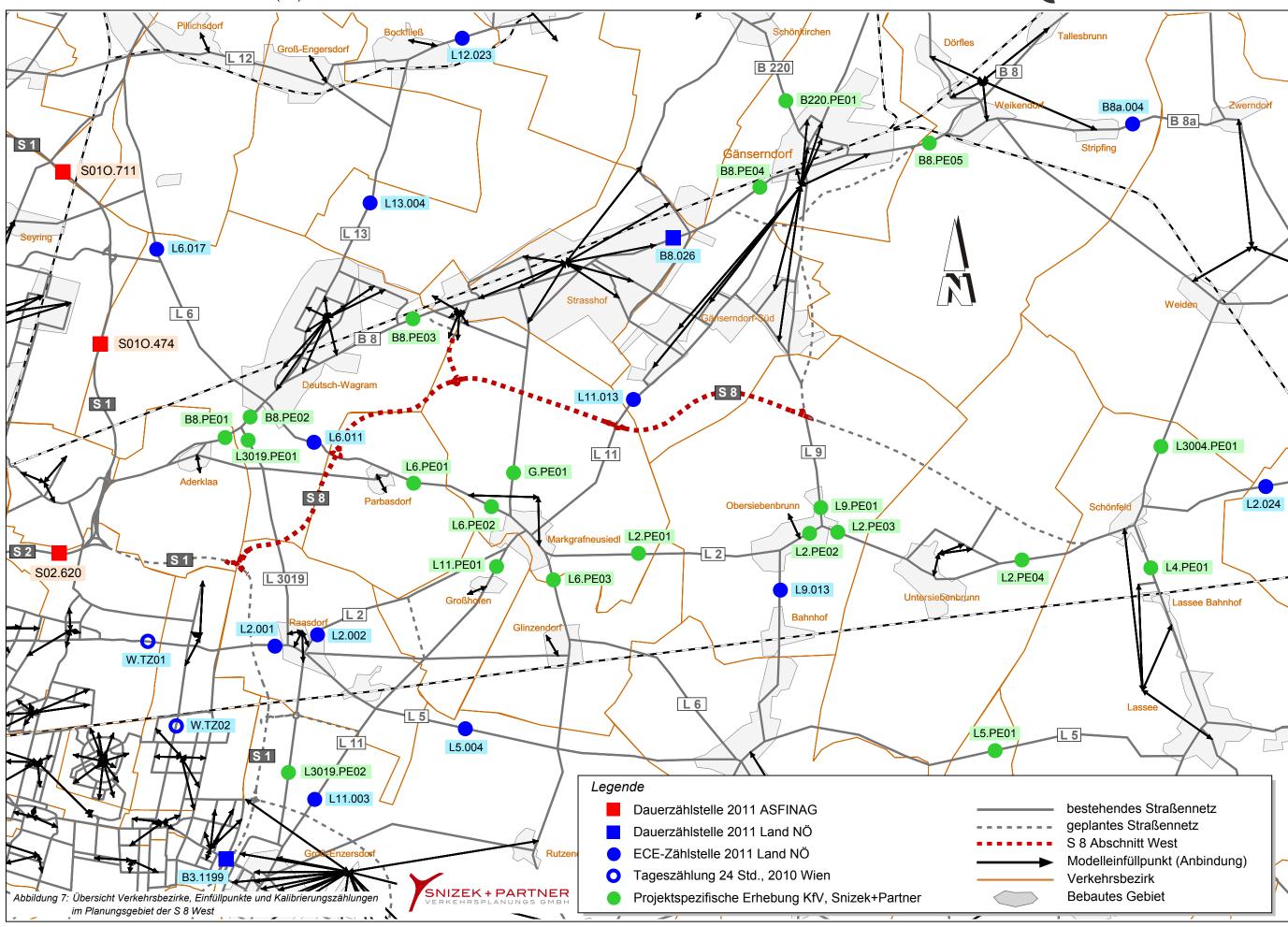


Abbildung 6: ÖV-Graph im Verkehrsmodell im engeren Untersuchungsgebiet für die Prognoseplanfälle

Im regionalen Öffentlichen Verkehr im Untersuchungsgebiet ist in den Prognosefällen der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn sowie eine Angebotsverbesserung gemäß S-Bahn-Konzept 2003 berücksichtigt.







Die Abbildung 7 zeigt eine Übersicht über die Verkehrsbezirke, Einfüllpunkte und Kalibrierungszählungen im Planungsgebiet der S 8 West. Die Verkehrsbezirke bestehen in Niederösterreich aus den politischen Gemeinden bzw. in Einzelfällen auch Unterteilungen davon. In Wien bilden in erster Linie die Zählbezirke die Verkehrszellen. Punktuell wurden jedoch auch stadtstrukturell relevante Großprojekte (z.B. Hauptbahnhof Wien) in Form eines oder mehrerer eigener Verkehrsbezirke abgebildet.

Die Einfüllpunkte (Anbindungen) im Modell repräsentieren jene Punkte, in welchen die Verkehrsnachfrage in das Verkehrsnetz eingefüllt wird. Dabei wird die Verkehrsnachfrage eines Verkehrsbezirks in der Regel über mehrere Einfüllpunkte an das Netz angebunden, um die in der Realität vorhandene disperse Verteilung der Anfangs- und Endpunkte von Wegen über das zugehörige Siedlungsgebiet zu berücksichtigen.

Mit der Modelldetaillierung im Projektgebiet der S 8 West können die Verkehrsnachfrage und insbesondere Belastungsänderungen und Mehrbelastungen in den verschiedenen Planfällen mit guter Genauigkeit dargestellt werden. Die Aufteilung der Einfüllungen von Verkehrszellen auf mehrere Punkte ermöglicht die Abbildung von unterschiedlichem Routenwahlverhalten abhängig vom konkreten vorhandenen Verkehrsangebot. Die Wirkungen der S 8 in den verschiedenen Planfällen können somit ausreichend genau dargestellt werden.

Im Projektgebiet wurde am Beginn der verkehrlichen Untersuchungen zum Einreichprojekt der S 8 West umfangreiche Verkehrserhebungen durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) sowie durch den Fachbeitragsersteller durchgeführt. Diese bilden neben der Vielzahl an weiteren Verkehrserhebungen, welche von der ASFINAG und den Bundesländern laufend durchgeführt werden, die Basis zur Kalibrierung des Verkehrsmodells (s. Kap. 2.3.8). Eine tabellarische Gegenüberstellung der Zählergebnisse an den einzelnen Zählstellen im Projektgebiet und der an diesen Streckenabschnitten modellierten Verkehrsstärken ist ebenfalls im Kap. 2.3.8 enthalten.

2.3.3 Differenzierte und erweiterte Darstellungen

Aus bearbeitungstechnischen Gründen können in einem Verkehrsmodell dieser Größe nicht alle im realen Verkehrsnetz vorhandenen Streckenabschnitte berücksichtigt werden. Das Verkehrsmodell ist daher in diesem Aspekt eine Abstraktion bzw. Reduktion der Realität. Manche Streckenabschnitte im Modell repräsentieren aus diesem Grund nicht einen konkreten realen Straßenabschnitt, sondern ein Kollektiv von Nebenstraßen. Dies ist hier vorwiegend im bebauten Bereich, also in Ortsgebieten der Fall. Da die modellierten Verkehrsstärken an solchen Strecken nicht die entsprechenden Verkehrsstärken der realen Strecken abbilden können, sind im Anhang für die beurteilungsrelevanten Planfälle Plf 0-B, Plf 0-C, Plf 1-C und Plf 1-E Abbildungen mit differenzierten Angabe der modellierten Verkehrsstärken enthalten.



2.3.4 Analysematrizen

Die Entstehung der Analysematrix geht auf Verkehrsbefragungen in den Haushalten und in den Verkehrsmitteln im Raum Wien zurück, in denen Kenngrößen der Verkehrsmobilität, wie Quelle und Ziel, Verkehrsmittel, Zweck der täglichen Wege erfasst wurden. Gemeinsam mit regelmäßig erhobenen Arbeitsund Schulpendlerdaten wurden Verkehrsverflechtungsmatrizen errechnet, die in einer Vielzahl von konkreten Anwendungen mit neuerlichen Erhebungen einerseits verfeinert, andererseits auch räumlich ausgedehnt wurden. Für den engeren Bereich des Wiener Stadtgebiets wurden 1991 und 1996 Verkehrsverflechtungsmatrizen unter Anwendung eines Simulationsmodells erstellt. Entscheidende Schritte der Aktualisierung für die Modellanwendung im die Stadtgrenzen überschreitenden bzw. regionalen Bereich waren die Verkehrsstromerhebungen der ÖSAG für die Planung der B 301 Anfang der Neunziger Jahre im Südraum von Wien, der PGO 1995/96 für MIV und ÖV an allen Stadteinfahrten von Wien, den Grenzübergängen und vielen Straßenquerschnitten in der Ostregion und in den letzten Jahren ein Reihe von Verkehrsstromerhebungen im Weinviertel für die Planungen zur A 5 Nord Autobahn, zur S 8 Marchfeldstraße sowie die Personenverkehrserhebung an den Grenzübergängen der Ostregion für den MIV (2005). Mit der Mobilitätserhebung von HERRY für Niederösterreich im Jahr 2003 ist eine zusätzliche umfangreiche Erhebung vorgelegen, mit welcher vor allem die Aufteilung der Personenfahrten nach Fahrzwecken aktualisiert werden konnte.

Die notwendige Differenzierung der Ergebnisse in Personen- und Schwerverkehr erforderte die Einbeziehung von Verkehrsverflechtungsmatrizen beider Verkehrsarten. Dazu wurde auf die von HERRY/SNIZEK (2003) im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung ermittelte Güterverkehrsmatrix für das Jahr 2000 zurückgegriffen, die für das Jahr 2011 fortzuschreiben war.

2.3.5 Prognose

2.3.5.1 Methode

Die Prognose wurde getrennt für den Personen- und den Güterverkehr jeweils für das Prognosejahr durchgeführt. Es wurde jeweils auf bekannte Zusammenhänge im Bereich der Mobilität zurückgegriffen, und diese wurden für das Prognosejahr neu ermittelt.

Im Personenverkehr sind die Abhängigkeiten der Personenfahrten zwischen zwei Verkehrsbezirken von Anzahl und Struktur der Einwohner und der Arbeitsplätze sowie der Motorisierung (Kfz-Bestand) in den beiden Bezirken, unterschieden nach Fahrtzwecken, verwendet worden. Weiters hängen Fahrtweite, Fahrtzweck (teilweise) und gewähltes Verkehrsmittel noch vom Verkehrswiderstand ab, der durch das Angebot und die Qualität der einzelnen Verkehrsträger bestimmt wird.



Die Stärke der Abhängigkeiten ist auf der Grundlage vorliegender Erhebungsdaten mithilfe von Regressionsanalysen bestimmt worden. Das Ergebnis dieser Analysen besteht darin, den Einfluss der einzelnen Struktur- und Verhaltensgrößen auf die Verkehrserzeugung und -verflechtung zu beschreiben. Somit wird es möglich, den Personenverkehr in Abhängigkeit von den erwarteten Veränderungen der Strukturund Verhaltensgrößen zu prognostizieren (bei Konstanz der Parameter). Die Verflechtungsmatrizen liegen nach den Fahrtzwecken

- o Pendler (Ausbildung und Beruf),
- dienstlich/geschäftlich,
- Einkauf/Erledigung und
- o Freizeit

vor. Dementsprechend wurden die Abhängigkeiten nach diesen Zwecken ermittelt. Der Versuch, eine gemeinsame Abhängigkeit aller Relationen je Verkehrszweck zu ermitteln, brachte keine signifikanten statistischen Abhängigkeiten. Daher musste die Verflechtungsmatrix weiter unterteilt werden. Aus unterschiedlichen Tests konnte folgende räumlich-inhaltliche Teilung der Matrix gefunden werden, die es ermöglichte, statistische Abhängigkeiten zu ermitteln:

- o Verkehr innerhalb Niederösterreichs zwischen städtischen Bereichen
- Verkehr innerhalb Niederösterreichs zwischen städtischen und ländlichen Bereichen
- Verkehr innerhalb Niederösterreichs zwischen ländlichen Bereichen
- o Verkehr von/nach Wien nach/von städtischen Bereichen in Niederösterreich
- o Verkehr von/nach Wien nach/von ländlichen Bereichen in Niederösterreich
- Verkehr innerhalb Wiens
- Verkehr von/nach Niederösterreich und Wien nach/von andere Bundesländer
- Verkehr von/nach Niederösterreich und Wien in das/aus dem Ausland
- Durchgangsverkehr durch Niederösterreich und/oder Wien

Je räumlichen Verflechtungstyp und Fahrtzweck konnte mit folgendem Ansatz mittels Regressionsanalyse ein (statistisch hinreichend) signifikanter Zusammenhang zwischen dem Verkehrsaufkommen und den entsprechenden sozio-ökonomischen Strukturdaten und dem Widerstand zwischen den Verkehrszellen ermittelt werden. Die Modellbeziehung lautet:

$$V_{ij}^{0} = \alpha_{1} * (P_{i}^{0})^{\alpha_{2}} * (A_{j}^{0})^{\alpha_{3}} * (w_{ij}^{0})^{\alpha_{4}}$$

mit:

V ... Verkehrsstrom (Personenfahrten)



0 ... Zeitpunkt 0 – Bestand 2011

P... Potenzial

A ... Attraktivität

i,j ... Verkehrszellen

w_{ii} ... Widerstand (Zeit und Kosten)

 $\alpha_{\text{1}},...,\,\alpha_{\text{4}}$... Modellparameter

wobei für die einzelnen Fahrtzwecke folgende Potenziale (P) und Attraktivitäten (A) zur Anwendungen gekommen sind:

o Pendler (Ausbildung und Beruf): Einwohner (P), Summe Beschäftigte (ohne landwirtschaftliche) (A)

o dienstlich/geschäftlich: Summe Beschäftigte (P und A)

Einkauf/Erledigung: Einwohner (P), Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. Kfz
 u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialw.)
 und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen) (A)

o Freizeit: Einwohner (P), Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNACE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.) (A)

Als zusätzlicher erklärender Faktor ist die Entwicklung des Motorisierungsgrades mit in die Berechnungen eingeflossen. Die direkte Berücksichtigung des Motorisierungsgrades im oben angeführten Regressionsansatz verschlechterte jedoch die statistischen Ergebnisse. Aus Betrachtungen der Vergangenheit ist jedoch abzulesen, dass der Motorisierungsgrad sehr wohl einen Einfluss auf die Fahrtenhäufigkeit hat.

Um die Veränderungen des Motorisierungsgrades in der Zukunft trotzdem mit einfließen zu lassen, wurde eine pragmatische Vorgehensweise zur Berücksichtigung der Motorisierung gewählt. Darin wird je Verkehrsstrom ermittelt, wie stark die Veränderung der Motorisierung das Pkw-Personenfahrtenaufkommen im Vergleich zu den anderen erklärenden Variablen beeinflusst hat. Dazu werden die Steigerungsraten der Einwohner, Arbeitsplätze und der Motorisierung addiert, zu 100 % gesetzt, und der Prozentanteil der Steigerung der Motorisierung ermittelt. Mit diesem Prozentanteil wird schließlich die Steigerungsrate der Motorisierung multipliziert, das heißt auf diesen Anteil wird die Steigerungsrate der Motorisierung reduziert. Dieser neue Steigerungsfaktor wird multiplikativ mit dem Ergebnis für den MIV aus dem Regressionsschritt verknüpft. Mit dieser Form der gewichteten Mittelwertbildung in den Einflussgrößen wird die Zielgröße (Personenwege) elastisch gegenüber dem Motorisierungsgrad gemacht.

Die verwendeten Parameter sind in Tabelle 3 und Tabelle 4 angegeben:



			Personenverkehrsmodell Ostro	egion Paramete	r			
					Parameter			
Тур	Zweck	Potenzial	Attraktivität	Widerstand	Potenzial	Attraktivität	Widerstand	
11	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,148	0,153	-0,847	
11	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,165	0,176	-0,785	
11	313	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,056	0,06	-0,85	
11	413	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA- CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,121	0,125	-0,863	
12	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,257	0,257	-0,788	
12	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,242	0,246	-0,77	
12	313	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,184	0,181	-0,812	
12	413	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA-CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,255	0,254	-0,788	
13	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,22	0,223	-0,7	
13	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,236	0,238	-0,663	
13	313	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,194	0,196	-0,729	
13	413	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA- CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,193	0,198	-0,726	
21	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,221	0,229	-0,728	
21	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,411	0,422	-0,615	
21	313	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,212	0,222	-0,707	
21	413	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA-CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,161	0,0176	-0,689	
22	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,351	0,343	-0,698	
22	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,408	0,399	-0,64	
22	313	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,358	0,313	-0,691	
22	413	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA-CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,306	0,3	-0,663	
	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,478	0,502	-0,753	



3	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,478	0,501	-0,747
3	313	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,46	0,484	-0,754
3	413	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA-CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,385	0,415	-0,709
4	1	Einwohner	Beschäftigte (ohne Landwirtschaft)	Zeit und Kosten	0,226	0,23	-0,841
4	2	Beschäftigte	Beschäftigte (ohne Landwirtschaft)	Zeit und Kosten	0,3	0,303	-0,814
4	346	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,107	0,111	-0,822
4	446	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA- CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,197	0,201	-0,821
5	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,57	0,574	-0,712
5	2	Beschäftigte (ohne Land- wirtschaft)	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,669	0,672	-0,726
5	346	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,406	0,405	-0,827
5	446	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA- CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,382	0,382	-0,779
6	1	Einwohner	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,16	0,158	-0,605
6	2	Beschäftigte	Beschäftigte	Zeit und Kosten	0,175	0,174	-0,0416
6	346	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklassen ÖNACE G (Handel, Rep. V. Kfz u. Gebrauchsgütern), L (Öffentl. Verwaltung, Sozialversich.), N (Gesundheits-, Veteri- när- u. Sozialw.) und O (Erbringung von sonstigen öffentlichen und persönlichen Dienstleistungen)	Zeit und Kosten	0,227	0,225	-0,483
6	446	Einwohner	Beschäftigte der Wirtschaftsklasse ÖNA-CE H (Beherbergungs- und Gaststättenw.)	Zeit und Kosten	0,314	0,312	-0,477

Tabelle 3: Parameter im Personenverkehrsmodell Ostregion



	Personenverkehrsmodell - Ostregion				
Zweck, Typ	Erklärung				
Zweck 1	Pendeln				
Zweck 2	Geschäftlich				
Zweck 3	Erledigung, Einkauf				
Zweck 313	für Niederösterreich und Wienrelationen intern				
Zweck 346	für alle anderen Relationen				
Zweck 4	Freizeit				
Zweck 413	für Niederösterreich und Wienrelationen intern				
Zweck 446	für alle anderen Relationen				
Typ 11	Niederösterreich - Binnenverkehr zwischen Städten				
Typ 12	Niederösterreich - Binnenverkehr Stadt-Land				
Typ 13	Niederösterreich - Binnenverkehr zwischen ländlichen Gebieten				
Typ 21	NÖ-städtische Gebiete - Wien				
Typ 22	NÖ-ländliche Gebiete - Wien				
Typ3	Wien Binnenverkehr				
Typ 4	Niederösterreich+Wien - andere Bundesländer				
Typ 5	Niederösterreich+Wien - Ausland				
Тур 6	Durchgangsverkehr (Quelle und Ziel nicht in NÖ oder Wien)				

Tabelle 4: Parameter Personenverkehrsmodell Ostregion Erklärungen

In der für das vorliegende Projekt übernommenen Güterverkehrsprognose für Niederösterreich (HERRY, SNIZEK 2003) sind die Abhängigkeiten der Transportmenge (in Tonnen, unterschieden nach acht Gütergruppen) zwischen zwei Verkehrsbezirken von sozioökonomischen Kenngrößen wie Wertschöpfung und Arbeitsplätze dieser Bezirke verwendet worden. Darüber hinaus sind zusätzliche externe Abhängigkeiten (wie schleichende Trends, Entwicklungsbrüche und ähnliches) berücksichtigt worden. Auch in der Güterverkehrsprognose wurde der Widerstand zwischen den beiden Verkehrsbezirken sowohl bei der Verkehrsverflechtung als auch bei der Verkehrsmittelwahl entsprechend berücksichtigt.

Mit Hilfe der genannten Zusammenhänge und der vorliegenden Prognosen der Strukturdaten wurden die einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen in den Verkehrsverflechtungsmatrizen für das Prognosejahr errechnet.

Der Einfluss von Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr wurde getrennt für Personen- und Güterverkehr in Modellen der Verkehrsmittelwahl ermittelt. In diesen Modellen wird die Verkehrsmittelwahl in einer konkreten Quelle-Ziel-Beziehung in Abhängigkeit vom Verhältnis der Widerstände bestimmt. Als Widerstände finden Fahrzeiten bzw. generalisierte Fahrtkosten Verwendung. Die Widerstände werden dem Umlegungsmodell entnommen. Die Verkehrsmittelwahl in den einzelnen Planfällen ist dabei unterschiedlich entsprechend dem



zugrundeliegenden Angebot und den entsprechend unterschiedlichen Erreichbarkeitsverhältnissen. Maßgeblich sind dabei im MIV Planungsprojekte des höchstrangigen Straßennetzes (Autobahnen und Schnellstraßen) in der Ostregion. Im ÖV wurde in allen Prognoseplanfällen der gleiche Ausbaustand berücksichtigt.

Im Übergang vom Bestandsplanfall 0 (2011) auf einen Prognoseplanfall X (2025) wurde folgender diskreter Ansatz zur Veränderung der Verkehrsmittelanteile angewandt:

Reisezeitverhältnis MIV Plf X (2025) zu Plf 0 (2011)	MIV / (MIV+ÖV) Wege
< 0,7	+ 0,2 %-Punkte
0,7 0,85	+ 0,4 %- Punkte
> 0,85	+ 0,6 %-Punkte

Tabelle 5: Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Prognoseplanfall durch Änderung der Reisezeiten

Darüber hinaus wurde im Übergang vom Bestandsplanfall 0 (2011) auf einen Prognoseplanfall X (2025) für alle Verkehrsbeziehungen im Einflussbereich der U 2 im Nordosten von Wien folgender diskreter Ansatz zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl angewandt:

	MIV / (MIV + ÖV) Wege
Binnenverkehr Wien	- 5,0 %-Pkte
Quelle-Ziel-Verkehr Wien	- 3,0 %-Pkte

Tabelle 6: Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Einzugsbereich der U 2

Die Personenverkehrsprognose wurde in folgenden methodischen Schritten bearbeitet:

- Erstellung der Verkehrsverflechtung MIV-Personenfahrten 0 (2011) mittels Modellbeziehung auch unter Einbeziehung der Motorisierung (siehe oben)
- Ableitung der Verkehrsverflechtung Kfz-Fahrten 0 (2011) mittels Besetzungsgrad 0 (2011)
- o Eichung der Modellbeziehung im Soll-Ist-Vergleich (siehe Kapitel 2.3.8)
- o Ableitung der Verkehrsverflechtung ÖV-Personenwege 0 (2011) mittels ÖV-Anteil 0 (2011)
- Addition von MIV- und ÖV-Verkehrsverflechtung zur (MIV+ÖV)-Wege-Verkehrsverflechtung 0 (2011)
- Ableitung der Verkehrsverflechtung MIV-Personenfahrten X (2025) aus der Verkehrsverflechtung MIV-Personenfahrten 0 (2011) mittels Modellbeziehung und den Eingangs-Prognosedaten auch unter Einbeziehung der Motorisierung (siehe oben)



- Ableitung der Verkehrsverflechtung Kfz-Fahrten X (2025) mittels Besetzungsgrad 2025
- Ableitung der Verkehrsverflechtung ÖV-Personenwege X (2025) mittels ÖV-Anteil X (2025)
- Addition von MIV- und ÖV-Verkehrsverflechtung zur (MIV+ÖV)-Wege-Verkehrsverflechtung X (2025)

X beschreibt jene (Null- und Maßnahmen-)Planfälle, für die Prognosen gerechnet worden sind.

Die gebietsbezogenen Ergebnisse der Personenverkehrsprognose sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

Es zeigt sich ein noch beträchtliches Wachstum des Verkehrsaufkommens insgesamt, wobei das MIV-Aufkommen deutlich stärker als das ÖV-Aufkommen wächst. Dies ist auf die weiter steigende Motorisierung sowie auf die zunehmend zerstreuten räumlichen Strukturen zurückzuführen. Die absolute Zunahme der ÖV-Wege kann vor dem Hintergrund der noch geplanten Attraktivitätssteigerung des ÖV im Untersuchungsgebiet interpretiert werden.

	Planfall Bestand (2011)							
	MIV+ÖV Pers. Wege je 24 Std.	ÖV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Kfz-Fahrten je 24 Std.	ÖV-Anteil	MIV-Anteil		
	. ==== =				/			
Wien Binnen	4.738.814	2.540.177	2.198.637	1.606.017	53,60%	46,40%		
Wien – NÖ	914.463	201.391	713.071	620.062	22,02%	77,98%		
Wien – Bgld	31.368	9.684	21.684	18.856	30,87%	69,13%		
Wien – Außerhalb	53.972	24.457	29.515	23.612	45,31%	54,69%		
NÖ Binnen	1.461.829	115.756	1.346.073	1.035.441	7,92%	92,08%		
NÖ – Bgld	95.586	7.881	87.705	70.164	8,24%	91,76%		
NÖ – Außerhalb	175.653	13.866	161.787	129.429	7,89%	92,11%		
Bgld Binnen	193.540	25.362	168.177	129.367	13,10%	86,90%		
Bgld – Außerhalb	30.728	4.195	26.533	21.226	13,65%	86,35%		
Wien	5.738.616	2.775.708	2.962.908	2.268.547	48,37%	51,63%		
NÖ	2.647.503	338.894	2.308.636	1.855.096	12,80%	87,20%		
Bgld	351.221	47.122	304.099	239.613	13,42%	86,58%		
Gesamt	7.695.952	2.942.769	4.753.182	3.654.174	38,24%	61,76%		

Tabelle 7: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall Bestand (2011)



Planfall 0-A / 0-B 2025 (Nullplanfälle)						
	MIV+ÖV Pers. Wege je 24 Std.	ÖV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Kfz-Fahrten je 24 Std.	ÖV-Anteil	MIV-Anteil
Wien Binnen	5.268.702	2.787.092	2.481.610	1.812.717	52,90%	47,10%
Wien – NÖ	1.242.421	265.961	976.460	813.717	21,41%	78,59%
Wien – Bgld	35.903	11.174	24.729	21.504	31,12%	68,88%
Wien – Außerhalb	85.790	38.064	47.726	38.181	44,37%	55,63%
NÖ Binnen	2.033.618	146.390	1.887.228	1.348.020	7,20%	92,80%
NÖ – Bgld	108.397	8.470	99.927	79.942	7,81%	92,19%
NÖ – Außerhalb	218.840	16.454	202.387	161.909	7,52%	92,48%
Bgld Binnen	212.944	25.306	187.639	144.338	11,88%	88,12%
Bgld – Außerhalb	34.069	4.124	29.945	23.956	12,10%	87,90%
Wien	6.632.817	3.102.292	3.530.525	2.686.118	46,77%	53,23%
NÖ	3.603.277	437.275	3.166.002	2.403.588	12,14%	87,86%
Bgld	391.313	49.073	342.240	269.739	12,54%	87,46%
Gesamt	9.240.685	3.303.035	5.937.650	4.444.282	35,74%	64,26%

Tabelle 8: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Nullplanfälle (2025)

Planfall 1-A / 1-B / 1-E 2025 (Planfälle mit S 8 Abschnitt West)						
	MIV+ÖV Pers. Wege je 24 Std.	ÖV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Kfz-Fahrten je 24 Std.	ÖV-Anteil	MIV-Anteil
Wien Binnen	5.269.405	2.787.134	2.482.271	1.813.200	52,89%	47,11%
Wien – NÖ	1.253.023	265.976	987.047	822.539	21,23%	78,77%
Wien – Bgld	35.835	11.091	24.744	21.516	30,95%	69,05%
Wien – Außerhalb	87.114	38.075	49.039	39.231	43,71%	56,29%
NÖ Binnen	2.041.136	147.189	1.893.948	1.352.820	7,21%	92,79%
NÖ – Bgld	108.671	8.491	100.179	80.143	7,81%	92,19%
NÖ – Außerhalb	219.509	16.504	203.005	162.404	7,52%	92,48%
Bgld Binnen	212.966	25.310	187.656	144.351	11,88%	88,12%
Bgld – Außerhalb	34.384	4.129	30.254	24.204	12,01%	87,99%
Wien	6.645.377	3.102.276	3.543.101	2.696.487	46,68%	53,32%
NÖ	3.622.339	438.160	3.184.179	2.417.906	12,10%	87,90%
Bgld	391.855	49.022	342.833	270.214	12,51%	87,49%
Gesamt	9.262.042	3.303.900	5.958.142	4.460.408	35,67%	64,33%

Tabelle 9: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfälle mit S 8 Abschnitt West (2025)



Planfall mit S 8 Ost 2025						
	MIV+ÖV Pers. Wege je 24 Std.	ÖV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Pers. Wege je 24 Std.	MIV Kfz-Fahrten je 24 Std.	ÖV-Anteil	MIV-Anteil
	-		•	•		
Wien Binnen	5.301.560	2.794.243	2.507.317	1.831.495	52,71%	47,29%
Wien – NÖ	1.271.520	268.359	1.003.161	835.968	21,11%	78,89%
Wien – Bgld	35.867	11.116	24.751	21.523	30,99%	69,01%
Wien – Außerhalb	92.480	38.740	53.739	42.991	41,89%	58,11%
NÖ Binnen	2.059.820	147.619	1.912.201	1.365.858	7,17%	92,83%
NÖ – Bgld	109.490	8.504	100.986	80.789	7,77%	92,23%
NÖ – Außerhalb	233.701	16.488	217.213	173.770	7,06%	92,94%
Bgld Binnen	212.976	25.311	187.665	144.358	11,88%	88,12%
Bgld – Außerhalb	34.389	4.132	30.257	24.206	12,01%	87,99%
Wien	6.701.427	3.112.458	3.588.969	2.731.977	46,44%	53,56%
NÖ	3.674.530	440.969	3.233.561	2.456.384	12,00%	88,00%
Bgld	392.721	49.062	343.659	270.875	12,49%	87,51%
Gesamt	9.351.802	3.314.512	6.037.290	4.520.957	35,44%	64,56%

Tabelle 10: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall mit S 8 Ost (2025)

Im Unterschied zum Projekt S 1 Schwechat – Süßenbrunn ist der Anteil des ÖV am Kordonverkehr Wien-Niederösterreich hier deutlich geringer. Mit der "Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010" stand für die S 8 eine Datengrundlage zur Verfügung, welche bei der Bearbeitung des Projekts S 1 noch nicht vorlag. Der Anteil des ÖV am gesamten, die Stadtgrenze Wien überquerenden Verkehr ist in der Kordonerhebung im Gegensatz zu den früheren Datenquellen deutlich niedriger. Für das Projekt S 8 wurden daher die ÖV-Wege entsprechend adaptiert. Die MIV-Wege sind davon nicht betroffen, da für diesen Modus ausreichend aktuelle Daten zur Kalibrierung zur Verfügung standen.

Im Vergleich der Werte für den Planfall Bestand 2011 (vgl. Tabelle 7) und den Ergebnissen der Kordonerhebung Wien ergibt sich bei zusätzlicher Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs durch Wien eine gute Übereinstimmung der MIV- und ÖV-Anteile am Kordon Wien, wenn auch aus methodischen und inhaltlichen Gründen eine vollständige Übereinstimmung nicht erreichbar ist.

Die Erstellung der Prognoseverkehrsmatrizen erfolgte unter Einbeziehung des induzierten Verkehrs. Das bedeutet, dass in den ausgegebenen Streckenbelastungen der induzierte Verkehr bereits enthalten ist. Eine getrennte Behandlung des induzierten Verkehrs enthält Kapitel 5.7.



In diesem Modellschritt wurden jeweils eine Personen- und eine Güterverkehrsprognosematrix erzeugt, mit der sodann eine Verkehrsumlegung durchgeführt wurde. Damit konnten je untersuchten Planfall Netzbelastungen für das Jahr 2025 errechnet werden.

2.3.5.2 Verkehrssysteme

Der Prognose liegt auch der erwartete Ausbau des Straßennetzes zugrunde. Dieser ist in den im Kapitel 4 behandelten Planfällen beschrieben. Als strukturelle Grundlage gehen aber auch die Ausbaupläne zum Öffentlichen Verkehr und zum Schienengüterverkehr ein, wie sie im GVP-Ö, im Masterplan Verkehr für Wien und im Landesverkehrskonzept Niederösterreich enthalten sind. Weiters wurde die Realisierung des S-Bahnkonzeptes in der Ostregion bzw. darüber hinaus zahlreiche Eisenbahndurchbindungen in Wien, insbesondere zum Flughafen Wien, vorausgesetzt. Diese Maßnahmen bestimmen die Verkehrsmittelwahl und damit die Gesamtmenge des Motorisierten Individualverkehrs und Straßengüterverkehrs am betrachteten Straßennetz.

2.3.5.3 Verkehrspolitik

Als Grundlage für die Modellrechnung und der damit versuchten Beschreibung künftiger Entwicklungen wurde folgendes Szenario verkehrspolitischer Rahmenbedingungen für den Personen- und Güterverkehr gebildet.

Für den Personenverkehr bleiben die Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik der EU unverändert.

- Für Pkw bleibt der Vignettenpreis real konstant.
- Eine fahrleistungsabhängige Maut für Pkw wird nicht eingeführt.
- Die Lkw-Maut-Tarife bleiben real konstant.
- Die Treibstoffpreise bleiben real konstant (Stand 2011).
- Die restlichen Fahrzeugbetriebskosten (Steuern, Versicherung, Reparatur und Service) bleiben ebenfalls real konstant.
- o Die Fahrpreise im Öffentlichen Personenverkehr bleiben real konstant.
- Die Güterverkehrstarife der ÖBB bleiben real konstant.
- Die bestehenden Tempolimits im Straßenverkehr (100 km/h auf Freilandstraßen, 130 km/h auf Autobahnen) bleiben bestehen.
- Die Pkw-Besetzungsgrade sinken weiterhin leicht.



- Die Lkw-Beladungsgrade sinken leicht im Kurzstreckenverkehr, steigen im Langstreckenverkehr, insbesondere im Ostverkehr.
- Die Parkraumbewirtschaftung in Wien bleibt r\u00e4umlich auf dem Stand von 2011, die Preise bleiben real konstant. Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2012 hat keine ma\u00dfgeblichen Auswirkungen auf den Verkehr im S 8 Untersuchungsgebiet.

Der 2012 veröffentlichte Gesamtverkehrsplan für Österreich (GVP-Ö) enthält unter anderem Angaben über die Entwicklung des Straßen- und Schienengüterverkehrs im Bestand und für die Prognose im Jahr 2025. Diese Entwicklungen entsprechen jedoch nicht den formulierten Zielvorstellungen für den Schienenanteil am Güterverkehr.

Dieser Zielkonflikt ergibt sich einerseits aus der methodischen Fortschreibung und Prognose der Güterverkehrsmengen auf der Straße wie auf der Schiene, und andererseits aus der Formulierung des verkehrspolitischen Ziels für den Verkehrsmittelanteil des Schienenverkehrs im Gütertransport nach Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ in der Eisenbahninfrastruktur. Ähnliche Zielkonflikte bestehen im GVP-Ö hinsichtlich der formulierten Zielvorstellungen für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr und der dargestellten Kfz-Straßenverkehrsleistung.

Die im GVP-Ö dargestellten, nicht übereinstimmenden Ziele müssen also als Widerspruch zwischen fachlichmethodischen Prognosen sowie verkehrspolitischen Wunschvorstellungen betrachtet werden. Sie können daher nicht auf das konkrete Projekt S 8 umgelegt werden, da in der UVE die zu erwartende reale Situation dargestellt ist. Im regionalen Kontext der S 8, also im Marchfeld, besteht einerseits eine Vielzahl an Schotterabbaugebieten, deren Verkehrsaufkommen unmittelbar mit der Bautätigkeit in der Ostregion und damit mit den großen wirtschaftlichen Entwicklungen in den nächsten Jahren zusammenhängt. Dazu kommen die geplanten Gewerbegebiete im Marchfeld, die ebenfalls als neue Verkehrserreger wirksam werden.

Aus den Angaben im GVP-Ö kann aus den angeführten Gründen auch kein Einfluss auf das Ergebnis früherer Planungsstufen der S 8 abgeleitet werden. Für die Strategische Prüfung Verkehr (SPV) und für die Variantenentscheidung im Vorprojekt wären in sich auch bei anderen Verkehrsmengen die gleichen Ergebnis zu erwarten. In der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bestehen Wirkungskomponenten, die sich zum Teil kompensieren (z.B. weniger Straßengüterverkehr → weniger Nutzen durch Verlagerung auf Schnellstraße, aber auch weniger negativer Nutzen (= Schaden) durch weniger Lärm).

2.3.5.4 Auswirkungen des Konjunkturrückgangs

Die vorliegenden Prognosen und deren Grundlagen wurden noch vor bzw. während der wirtschaftskritischen Erscheinungen der letzten Jahre gerechnet und stehen demnach unter den im vorigen Punkt definierten Rahmenbedingungen, die eher einem kontinuierlichen weiteren Wirtschaftswachstum verschrieben sind. Welche Auswirkungen der in der jüngsten Vergangenheit zu beobachtende Konjunkturrückgang auf das



Prognoseergebnis haben könnte, soll anhand von drei möglichen Entwicklungsszenarien (vgl. IHS Begleitstudie zur VPÖ 25+) qualitativ beschrieben werden.

Das erste Szenario ("mittelfristige Wachstumserholung") besteht in der Annahme, dass der insbesondere im Güterfernverkehr spürbare Einbruch kurzfristig überwunden und durch ein gegenüber dem Zeitraum vor der Krise gesteigertes Wachstum bis 2025 ausgeglichen werden kann. Dieses aus heutiger Sicht zu optimistische Szenario würde ohne Auswirkungen auf die für 2025 ausgewiesene Verkehrsnachfrage bleiben.

Ein zweites Szenario ("Niveauverschiebung") rechnet mit einer kurz- bis mittelfristigen Überwindung der Krise und nimmt an, dass die bisher prognostizierte Entwicklung von einer reduzierten Basis aus eintreten wird. Diese Parallelverschiebung des Entwicklungspfades würde dazu führen, dass die Prognosewerte zur Verkehrsnachfrage nicht im Jahr 2025, sondern später eintreten werden. Dieses Szenario führt zu keiner grundlegenden Änderung der Aussagen der Verkehrsuntersuchung.

Das dritte Szenario ("Trendbruch und Trendänderung") beschreibt die Situation einer anhaltenden oder sich vertiefenden krisenhaften Wirtschaftsentwicklung. Bei Eintreten dieser Entwicklung kann nicht damit gerechnet werden, dass die ursprünglich prognostizierte Verkehrsnachfrage nach Art und Ausmaß erreicht wird. Sollte sich diese Entwicklung tatsächlich einstellen, dann sollten die Auswirkungen davon auf das Projekt überprüft werden.

Zwischen dem ersten und dem zweiten Szenario bestehen in den Ergebnissen der Verkehrsnachfrage (und damit der Werte für die Verkehrsbelastungen auf den Strecken) nur eher geringe Unterschiede. Erst das dritte Szenario würde wesentlich abweichende Ergebnisse liefern, ist jedoch aus heutiger Sicht (z.B. bereits wieder steigende Verkehrszahlen auf den meisten Strecken) das unwahrscheinlichste. In der vorliegenden Untersuchung wird daher das erste Szenario zugrunde gelegt. Damit liefern die Ergebnisse eine solide Basis für die technischen Planungen wie auch für die Beurteilung der Umweltwirkungen.

2.3.6 Verkehrsumlegung

Um die aktuelle Bestandsbelastung des Straßennetzes zu erhalten, werden in einem eigenen Modellschritt die in der Verkehrsverflechtungsmatrix enthaltenen Quelle-Ziel-Beziehungen auf die Abschnitte des bestehenden Straßennetzes umgelegt. Hierfür wird die Software VISUM der PTV AG, in der aktuellen Version 11.03-16 GN verwendet, mit der die abschnittsweisen Verkehrsbelastungen in mehreren Schritten und in Abhängigkeit von der Auslastung der einzelnen Abschnitte errechnet werden (Capacity Restraint). Als Grundlage für die notwendige Routensuche im Netz dient der Graph des Straßennetzes, in dem jeder Netzabschnitt hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit und der in Abhängigkeit von der Auslastung zu erzielenden Fahrgeschwindigkeit beschrieben ist. Im Zuge des Verfahrens werden in jedem Umlegungsschritt die zeitkürzesten Routen für die Quelle-Ziel-Beziehungen gesucht, wobei die zunehmende Belastung des Netzes und die damit sinkenden Geschwindigkeiten auf den Abschnitten zur Wahl von Alternativrouten und Umwegen führt, wie es auch der Realität des Verkehrsverhaltens im belasteten Straßennetz entspricht.



Zu Beginn des Umlegungsverfahrens liegt ein unbelastetes Straßennetz vor, in dem für jede Beziehung nur eine kürzeste Route unter Einbeziehung der Grundgeschwindigkeiten existiert. Zunächst wird das Straßennetz in mehreren Umlegungsschritten mit den Quelle-Ziel-Beziehungen des Schwerverkehrs belastet. Jeder Umlegungsschritt belastet das Straßennetz durch zusätzliche Fahrzeuge und erhöht so den Widerstand auf den belasteten Strecken. Somit können sich in den verschiedenen Umlegungsschritten auch unterschiedliche kürzeste Routen ergeben. Die Erhöhung des Widerstands wird mit einer Funktion zwischen Verkehrsbelastung und Kapazität beschrieben (Abbildung 8).

$$t_{akt} = t_0 * (1 + a * sat^b)$$
, wobei sat = q / (q_{max} * c)

Dabei stellt die Größe "b" einen Parameter dar, mit dem das Ansteigen des Widerstands mit zunehmender Belastung festgelegt wird. Im vorliegenden Fall wurde b = 2,0 gewählt. Die Parameter a und c in der Widerstandsfunktion betragen jeweils 1.

Nachdem alle Fahrten des Schwerverkehrs auf das Netz umgelegt worden sind, werden die so ermittelten Belastungen des Straßennetzes durch den Schwerverkehr als Grundbelastung herangezogen. Diese Belastungen verursachen einen Basiswiderstand im Netz vor der Umlegung des Personenverkehrs. Auf diese Grundbelastung werden in gleicher Weise wie beim Schwerverkehr die Fahrten des Personenverkehrs auf das Netz umgelegt.

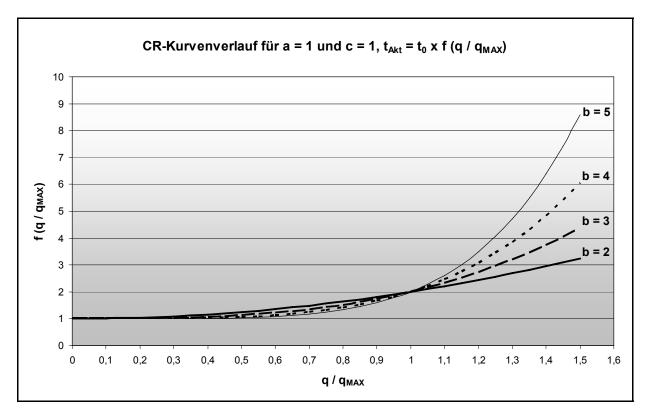


Abbildung 8: Widerstandsfunktionen im Verkehrsmodell



2.3.7 Umrechnung JDTV - DTVw - DTV-6Mo

Für einige Fachbereiche mussten die in DTVw-Werten vorliegenden Modellergebnisse in JDTV-Werte umgerechnet werden. Dies erfolgte getrennt für Gesamtverkehr und Schwerverkehr anhand von pauschalen Umrechnungsfaktoren, die aus den Ergebnissen von Dauerzählstellen abgeleitet wurden. Die zugrunde liegenden Werte sind in der folgenden Tabelle 11 dargestellt.

Zählstelle		Gesamtverkehr 2011			Schwerverkehr 2011		
Nr.	Zählstelle	JDTV	DTVw	JDTV / DTVw	JDTLV	DTLVw	JDTLV / DTLVw
562	A4 Schwechat	88.769	93.115	0,9533	7.824	10.154	0,7705
726	A21 Brunn am Gebirge	77.125	86.311	0,8936	9.392	12.794	0,7341
734	A22 Kaisermühlen	104.218	116.989	0,8908	5.090	7.252	0,7019
742	A22 Nordbrücke	80.872	90.609	0,8925	4.329	6.126	0,7067
750	A23 Absbergtunnel	k. A.	k. A.	k. A.	7.836	11.035	0,7101
928	A23 St. Marx	166.570	184.686	0,9019	8.985	12.643	0,7107
760	A23 Handelskai	180.647	200.107	0,9028	10.571	15.008	0,7044
949	A23 Hirschstetten	k. A.	k. A.	k. A.	5.556	7.911	0,7023
1189	B229 Shuttleworthstraße	18.901	22.169	0,8526	892	1.197	0,7452
1190	B3 Angyalföldstraße	12.231	13.806	0,8859	457	610	0,7492
1194	B3 Prager Straße	10.220	11.615	0,8799	427	566	0,7544
1195	B8 Wagramer Straße	7.881	8.785	0,8971	283	365	0,7753
1075	B8 Reichsbrücke	39.144	43.956	0,8905	1.398	1.745	0,8011
1196	B3 Erzherzog Karl-Straße	22.411	25.616	0,8749	1.018	1.238	0,8223
1197	Breitenleer Straße	17.024	18.848	0,9032	707	915	0,7727
1078	Westbahnhof	73.794	79.324	0,9303	3.091	3.777	0,8184
1089	B226 Floridsdorfer Brücke	31.059	35.948	0,8640	807	1.038	0,7775
1182	B10 Simmeringer Hauptstraße	17.970	19.833	0,9061	1.258	1.643	0,7657
1198	B7 Brünner Straße Wien	15.121	16.878	0,8959	843	1.125	0,7493
1199	B3 Esslinger Hauptstraße	17.142	18.506	0,9263	1.154	1.457	0,7920
2223	B3 Groß Enzersdorf	7.215	8.064	0,8947	352	467	0,7537
2232	B8 Strasshof Ost	14.653	16.259	0,9012	614	798	0,7694
2252	B8 Angern an der March	5.956	6.561	0,9078	309	398	0,7764
2250	B49 Engelhartstetten	4.877	5.074	0,9612	464	610	0,7607

Tabelle 11: Datengrundlage für die Ableitung des Faktors JDTV zu DTVw

Anhand dieser Faktoren der einzelnen Dauerzählstellen wurden die folgenden pauschalen Faktoren aus den jeweiligen Mittelwerten der einzelnen Faktoren festgelegt:

JDTV / DTVw (Gesamtverkehr) = 0,90

JDTV / DTVw (Schwerverkehr) = 0,76



Diese Faktoren wurden den Fachplanern anderer Fachbereiche für das Straßennetz im Untersuchungsgebiet zur Verfügung gestellt. Eigene Faktoren für einzelne Straßen oder Straßenabschnitte wurden auf Grund des relativ engen Wertebereichs der Faktoren und des sehr umfassenden Straßennetzes im Untersuchungsgebiet nicht ermittelt.

Für die Berechnungen im Fachbereich Lärm sind in den RVS der JDTV oder die Verkehrsstärke in den sechs stärksten Monaten des Jahres (DTV_{6Mo}) vorgesehen. Im vorliegenden Fall wurde der DTV_{6Mo} näherungsweise dem DTVw gleichgesetzt. Die Dauerzählstellenanalyse zeigt, dass der DTV_{6Mo} in beinahe allen Fällen leicht unter dem DTVw liegt. Lediglich an den Zählstellen 562, A 4 Schwechat und 2250, B 49 Engelhartstetten liegt der DTV_{6Mo} um max. 3,5 % über dem DTVw. Mit dieser Vorgangsweise liegen somit die Ergebnisse der Lärmberechnungen auf der sicheren Seite.

Zählstelle		Gesamtverkehr 2011				
Nr.	Zählstelle	DTV6Mo	DTVw	DTV6Mo / DTVw		
562	A4 Schwechat	95.290	93.115	1,0234		
726	A21 Brunn am Gebirge	80.565	86.311	0,9334		
734	A22 Kaisermühlen	108.308	116.989	0,9258		
742	A22 Nordbrücke	84.304	90.609	0,9304		
750	A23 Absbergtunnel	k. A.	k. A.	-		
928	A23 St. Marx	172.706	184.686	0,9351		
760	A23 Handelskai	186.474	200.107	0,9319		
949	A23 Hirschstetten	k. A.	k. A.	-		
1189	B229 Shuttleworthstraße	19.561	22.169	0,8824		
1190	B3 Angyalföldstraße	12.648	13.806	0,9161		
1194	B3 Prager Straße	10.671	11.615	0,9187		
1195	B8 Wagramer Straße	8.210	8.785	0,9345		
1075	B8 Reichsbrücke	40.870	43.956	0,9298		
1196	B3 Erzherzog Karl-Straße	23.230	25.616	0,9068		
1197	Breitenleer Straße	17.592	18.848	0,9334		
1078	Westbahnhof	75.891	79.324	0,9567		
1089	B226 Floridsdorfer Brücke	33.607	35.948	0,9349		
1182	B10 Simmeringer Hauptstraße	18.825	19.833	0,9492		
1198	B7 Brünner Straße Wien	15.702	16.878	0,9303		
1199	B3 Esslinger Hauptstraße	17.926	18.506	0,9687		
2223	B3 Groß Enzersdorf	7.653	8.064	0,9491		
2232	B8 Strasshof Ost	15.305	16.259	0,9413		
2252	B8 Angern an der March	6.279	6.561	0,9570		
2250	B49 Engelhartstetten	5.252	5.074	1,0350		

Tabelle 12: Datengrundlage für den Zusammenhang DTV6Mo zu DTVw



2.3.8 Kalibrierung

Im Modellschritt der Eichung werden die Abweichungen der mittels Verkehrsmodell errechneten Streckenbelastungen im Bestand von den punktuell vorliegenden Zählergebnissen systematisch verringert. Für die genaue Abbildung der Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet liegen Verkehrserhebungen vor, die zur Eichung des Verkehrsmodells herangezogen wurden:

- o Automatische Straßenverkehrszählung auf Bundes- und Landesstraßen
- o Händische Straßenverkehrszählung Wien 2000
- Händische Straßenverkehrszählung Wien 2005
- Händische Straßenverkehrszählungen Wien 2010 und 2011
- Straßenverkehrszählung auf Bundesstraßen 2000 und ECE-Zählungen 2005, 2010
- Straßenverkehrszählungen im Untersuchungsgebiet (KfV, 2009)
- o Straßenverkehrszählungen im Straßennetz Wien, laufend
- o Straßenverkehrszählungen im Landesstraßennetz Niederösterreich, laufend
- o Eigene Verkehrserhebungen, laufend

Die Kalibrierung erfolgte grundsätzlich über alle wesentlichen Modellschritte, soweit dies erforderlich und möglich war. Gestartet wurde immer getrennt für Personen- und Schwerverkehr mit der Kalibrierung im Verkehrsumlegungsmodell. Allfällig auftretende Differenzen zwischen Zähl- und Rechenwerten wurden zunächst durch Veränderung der Graphenbewertung versucht zu minimieren. Führte diese Vorgangsweise bei den für die Untersuchung bedeutend anzusehenden Querschnitten nicht zum erwünschten Erfolg, so wurde versucht, weitere Modellschritte zur Kalibrierung heranzuziehen.

In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl wurden ausgewählte Gebietsteile und wesentliche Kordonquerschnitte untersucht. Für allfällige Veränderungen in der Verkehrsverflechtung wurden Fahrtweitenverteilungen und im Querschnitt errechnete Verkehrsspinnen herangezogen. Die Fahrtweitenverteilung wurde zunächst insgesamt, bezüglich wichtiger Regionen oder an wichtigen Querschnitten, ermittelt. Bei unplausiblen Ergebnissen wurden entsprechende Widerstandsänderungen in den relevanten Verkehrbeziehungen vorgenommen. In einem iterativen Prozess wurden die Matrizen entsprechend angepasst, umgelegt, erneut getestet und so lange justiert, bis das Gesamtbild stimmig war.

Nach Abschluss der Kalibrierung für das gesamte Untersuchungsgebiet weisen die Querschnitte, für welche Zählwerte vorliegen, insgesamt eine gute Übereinstimmung auf (siehe Abbildung 9). Die Abbildung zeigt die



Abweichungen der gerechneten Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsumlegung von den gezählten Belastungswerten. Die Diagonale im Diagramm entspricht dabei einer 100 %-Übereinstimmung bzw. einer Abweichung von 0. Der Großteil der vergleichbaren Querschnitte liegt innerhalb einer relativen schmalen Abweichungsbandbreite. Die Abbildung 10 zeigt die Verteilung der relativen Abweichungen zwischen modellierten und gemessenen Werten.

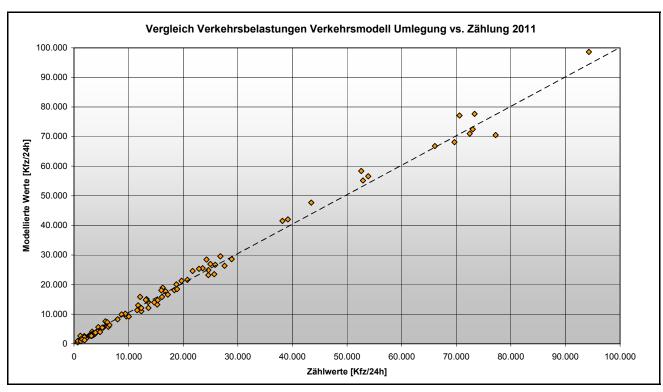


Abbildung 9: Vergleich Verkehrsbelastungen Rechnung (Verkehrsumlegung) vs. Zählung

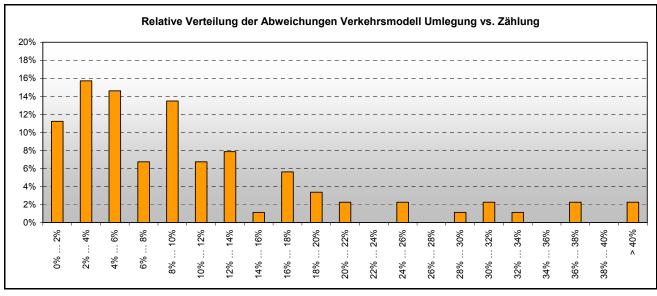


Abbildung 10: Relative Verteilung der relativen Abweichungen Verkehrsmodell Umlegung vs. Zählung



Eine Abschätzung der Genauigkeit der im Verkehrsmodell berechneten Verkehrsstärken bietet auch das Konfidenzintervall gemäß QUALIVERMO (SAMMER, 2012). Dabei werden die beobachteten (gezählten) Werte den entsprechenden, im Modell ermittelten Werten rechnerisch gegenübergestellt und ein Genauigkeitsmaß berechnet. Obwohl die vorhandenen Zählungen für diesen Zweck räumlich nicht optimal (Kordon um das Planungsgebiet, Schnitte durch das Planungsgebiet) verteilt sind, kann mithilfe des Konfidenzintervalls die Genauigkeit der Modellrechnung abgeschätzt werden.

Für die Ermittlung des Konfidenzintervalls werden die vorhandenen Zählquerschnitte, welche alle Größenbereiche von Verkehrsstärken im relevanten Wegenetz abdecken, in sechs Verkehrsstärkenklassen mit jeweils 14 bis 16 Werten eingeteilt. Innerhalb jeder Klasse werden sodann der PWA-Wert (Prozentuale Wurzel der mittleren Abweichungsquadrate, PWA_{vsk}) und der AWA-Wert (Absolute Wurzel der mittleren Abweichungsquadrate, AWA_{vsk}) und in weiterer Folge das relative Konfidenzintervall (RKI_{vsk}) und das absolute Konfidenzintervall (AKI_{vsk}) errechnet.

Die Ergebnisse zeigen größere relative Konfidenzintervalle bzw. geringere Genauigkeiten für kleinere Verkehrsstärkenklassen und kleinere relative Konfidenzintervalle bzw. höhere Genauigkeiten für größere Verkehrsstärkenklassen (siehe Abbildung 11).

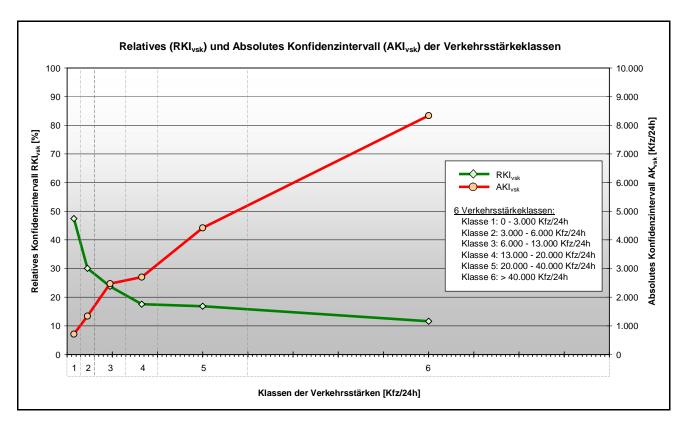


Abbildung 11: Relatives und Absolutes Konfidenzintervall der Verkehrsstärkeklassen



Im Projektgebiet des S 8 Abschnitts West wurden am Beginn der verkehrlichen Untersuchungen für das Einreichprojekt in einer Zusammenarbeit des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) mit Snizek+Partner Verkehrsplanung eine Vielzahl an projektspezifischen Verkehrserhebungen ("PE") durchgeführt. Diese dienten in erster Linie dazu, den Bestandsverkehr im Analysefall im Verkehrsmodell zu kalibrieren. Darüber hinaus standen auch viele weitere Verkehrszählungen der ASFINAG und der Bundesländer Niederösterreich und Wien (Dauerzählstellen "DZSt", ECE-Zählungen "ECE", 24-stündige Tageszählungen "TZ") zur Verfügung. In der Abbildung 7 im Kap. 2.3.2 ist eine Übersicht über die vorhandenen und verwendeten Verkehrserhebungen im Projektgebiet der S 8 enthalten.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der Zählergebnisse und der Modellierungsergebnisse an diesen Zählstellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die projektspezifischen Verkehrserhebungen am Beginn der verkehrlichen Untersuchungen zur S 8, also im Jahr 2009 durchgeführt worden sind. Zwischen diesem Zeitpunkt und dem Analysezeitpunkt im Bestandsfall 2011 wurden jedoch die Neubauprojekte S 2 Niveaufreimachung, S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West und A 5 Süd fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben. Diese neuen Netzelemente haben die regionalen und lokalen Verkehrsströme zum Teil verändert, sodass die Vergleichbarkeit der Modellergebnisse mit den Zählergebnissen 2009 an den betroffenen Strecken nur mehr bedingt gegeben ist.

Insgesamt zeigt der Vergleich der Zählungen mit den Modellergebnissen, dass insbesondere für die Strecken mit relevanten Belastungswirkungen (B 3, B 8, L 2, L 5, L 9, L 11) eine gute Modellgenauigkeit gewährleistet ist.

Straße	Zählstelle	Abschnitt	Erheb- ungsjahr	Erheb- ungs art	Zählergebnis DTV Mo-Fr [Kfz/24h]	Modellergebnis DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
S 1	S010.711	KN Eibesbrunn – ASt Seyring	2011	DZSt	24.900	23.200
S 1	S01O.474	ASt Seyring – ASt B 8 Angerner Straße	2011	DZSt	25.700	23.500
S 2	S02.620	ASt B 8 Angerner Str. – ASt. H. Gebauer-Str.	2011	DZSt	39.200	42.000
В8	B8.026	Strasshof – Gänserndorf	2011	DZSt	16.100	15.800
В3	B3.1199	Landesgrenze Wien-NÖ	2011	DZSt	18.400	18.100
В3	B3.026	Groß-Enzersdorf – Wittau	2011	DZSt	8.000	8.300
B 8	B8.PE01	Aderklaa – L 3019	2009	Händ. Z.	21.800	24.100
B 8	B8.PE02	L 3019 – L 6	2009	Händ. Z.	23.500	25.900
B 8	B8.PE03	Deutsch-Wagram – Strasshof	2009	Händ. Z.	15.900	19.000
B 8	B8.PE04	Strasshof – Gänserndorf	2009	Händ. Z.	13.000	15.100
B 8	B8.PE05	Gänserndorf - Weikendorf	2009	Händ. Z.	9.200	9.200
B 8a	B8a.004	Stripfing – Zwerndorf	2011	ECE NÖ	700	500
L 6	L6.017	Pillichsdorf – DtWagram (nördl. Zuf. S 1)	2011	ECE NÖ	1.800	2.200
L 6	L6.011	Deutsch-Wagram – Parbasdorf	2011	ECE NÖ	3.900	3.700
L 6	L6.PE01	Parbasdorf – Zufahrt Kieswerk	2009	Händ. Z.	3.600	4.400
L 6	L6.PE02	Zufahrt Kieswerk – Markgrafneusiedl	2009	Händ. Z.	3.300	3.600
L 6	L6.PE03	Markgrafneusiedl – Glinzendorf	2009	Händ. Z.	1.400	1.100
L 13	L13.004	Deutsch-Wagram – Bockfließ	2011	ECE NÖ	4.700	4.000



				1		
L 12	L12.023	Bockfließ – Auersthal	2011	ECE NÖ	6.200	5.700
B 220	B220.PE001	Schönkirchen – Gänserndorf	2009	Händ. Z.	5.200	6.200
L 11	L11.013	Gänserndorf-Süd – Markgrafneusiedl	2011	ECE NÖ	4.200	4.200
L 11	L11.PE01	Markgrafneusiedl – Großhofen	2009	Händ. Z.	1.900	1.400
L 11	L11.003	L 5 – Groß-Enzersdorf	2011	ECE NÖ	3.000	2.800
	W.TZ01	Breitenleer Str. zw. Telefonw. u. Schukowitzg.	2010	TZ Wien	15.000	15.600
	W.TZ02	Telefonweg zw. Ostbahn und W. MühlwStr.	2010	TZ Wien	2.700	2.200
L 2	L2.001	Landesgrenze – Raasdorf	2011	ECE NÖ	12.300	11.000
L 2	L2.002	Raasdorf – Markgrafneusiedl	2011	ECE NÖ	4.400	5.600
L 2	L2.PE01	Markgrafneusiedl – Obersiebenbrunn	2009	Händ. Z.	3.600	4.100
L 2	L2.PE02	Ortsdurchfahrt Obersiebenbrunn	2009	Händ. Z.	6.300	6.500
L 2	L2.PE03	Obersiebenbrunn – Untersiebenbrunn	2009	Händ. Z.	5.400	5.600
L 2	L2.PE04	Untersiebenbrunn – Schönfeld	2009	Händ. Z.	3.500	3.000
L 2	L2.024	Schönfeld – Marchegg	2011	ECE NÖ	700	1.000
L 9	L9.PE01	Gänserndorf – Obersiebenbrunn	2009	Händ. Z.	4.500	4.100
L 9	L9.013	Obersiebenbrunn – Bahnhof	2011	ECE NÖ	3.800	3.400
L 5	L5.004	Raasdorf/Rutzendorf, L 11 – L 3010	2011	ECE NÖ	5.400	5.500
L 5	L5.PE01	Leopoldsdorf – Lassee	2009	Händ. Z.	2.800	3.100
L 3019	L3019.PE01	bei Aderklaa (B 8 – L 3023)	2009	Händ. Z.	2.100	3.000
L 3019	L3019.PE02	Raasdorf – Groß-Enzersdorf	2009	Händ. Z.	2.000	2.400
	G.PE.001	Gemeindestraße nördl. Markgrafneusiedl	2009	Händ. Z.	900	1.000
L 3004	L3004.PE01	Oberweiden – Schönfeld	2009	Händ. Z.	1.100	1.200
L 4	L4.PE01	Schönfeld – Lassee Bahnhof	2009	Händ. Z.	2.600	2.600

Anmerkung: Die Zählergebnisse aus den projektspezifischen Erhebungen ("PE") im Jahr 2009 sind auf Grund der Verkehrsfreigabe des PPP-Y nur bedingt mit den entsprechenden Modellergebnissen vergleichbar. Sie sind daher kursiv gedruckt.

Tabelle 13: Vergleich von Verkehrserhebungen und Modellierungsergebnissen an Strecken im Projektgebiet der S 8 West



2.3.9 Unterschiede zum Vorprojekt

Im Rahmen des Vorprojektes zur S 8 Marchfeld Schnellstraße wurden die verkehrlichen Auswirkungen von Netz- und Trassenvarianten in einer umfassenden Verkehrsuntersuchung ermittelt, die sowohl von den Grundlagen als auch von der Methode her weitgehend den für das Einreichprojekt gewählten Ansätzen entspricht. Es gibt jedoch einige Weiterentwicklungen gegenüber dem Vorprojekt, die folgende Elemente umfassen:

- Verfeinerung der Modellstrukturen im Verkehrsmodell (kleinere Verkehrsbezirke, dichtere Abbildung des Netzes)
- o Berücksichtigung einer Vielzahl von Verkehrserhebungen im Untersuchungsraum
- Berücksichtigung der aktuellen Bevölkerungs- und Erwerbstätigenprognosen der ÖROK und der Stadt
 Wien
- Berücksichtigung von geplanten, großflächigen räumlichen Nutzungen in Wien und Niederösterreich, die in den Prognosen der ÖROK und der Statistik Austria nicht enthalten sind
- Berücksichtigung des Einflusses unterschiedlicher Grade des Netzausbaus auf die raumstrukturelle Entwicklung



3 BESTANDSANALYSE

3.1 VERKEHRSSYSTEM IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die Hauptrouten im Verkehrssystem für den MIV sind die Radialrouten nach Wien: B 8 Angerner Straße, B 3 Donau Straße und die Landesstraßen L 2 und L 5. Darüber hinaus stellen die Landesstraßen L 2, L 9 und L 11 wichtige Verbindungen im Untersuchungsgebiet dar. Im Osten des Untersuchungsgebiets führt die B 49 Bernstein Straße parallel zur Staatsgrenze bei Angern a.d.M. bis zur Donaubrücke bei Hainburg. Die Donaubrücke und die B 9 südlich der Donau stellt für das Marchfeld – abgesehen von der Fährverbindung zwischen Angern und Záhorská Ves – derzeit die einzige Route Richtung Slowakischer Republik dar. Im Westen schließt das Wiener Straßennetz an das Untersuchungsgebiet an.

3.2 VERKEHRSBELASTUNGEN NULLPLANFALL BESTAND 2011

Die Verkehrsbelastungen im gesamten Bestandsnetz 2011 wurden mit Hilfe des im Kapitel 2.3 beschriebenen und mit den vorliegenden Zähldaten kalibrierten Verkehrsmodells errechnet und dargestellt.

Der Nullplanfall Bestand 2011 beschreibt die verkehrliche Situation zum Analysezeitpunkt 2011 im Bestandsnetz. In den letzten Jahren wurden einige wichtige hochrangige Straßenabschnitte für den Verkehr freigegeben:

- o S 1 Ost Eibesbrunn Süßenbrunn, Verkehrsfreigabe 31.10.2009
- S 2 Umfahrung Süßenbrunn, Verkehrsfreigabe 31.10.2009
- S 2 Niveaufreimachung Rautenweg und Breitenleer Straße, Verkehrsfreigabe 18.12.2009
- S 1 West Korneuburg Eibesbrunn, Verkehrsfreigabe 31.01.2010
- A 5 Nord Autobahn, Eibesbrunn Schrick, Verkehrsfreigabe 31.01.2010

Mit diesen Straßenabschnitten, von denen alle bis auf die S 2 Niveaufreimachung das "Y-PPP" bilden, ändert sich die verkehrliche Situation in der Ostregion deutlich. Die S 1 Ost und die S 2 Umfahrung Süßenbrunn bilden eine hochrangige Zubringerroute vom Norden und Nordosten Wiens zur derzeit zentralen Nord-Süd-Querung in Wien, der A 23 Südosttangente Wien. Die S 1 West bildet eine hochrangige Nordumfahrung von Wien und bietet sowohl für die Verkehre aus dem Norden als auch aus dem Osten Wiens eine attraktive Verbindung Richtung Korneuburg, Stockerau und Krems. Über die S 1 West und die B 19 via Tulln bzw. über die S 5 und die S 33 ist auch der Niederösterreichische Zentralraum St. Pölten hochrangig aus dem Norden



und Nordosten Wiens erreichbar. Die A 5 dient der Entlastung der Orte entlang der bisher hoch belasteten B 7 sowie der hochrangigen Erschließung des Weinviertels. Auf Grund der Attraktivität dieser neuen Autobahn werden auch Verkehrsströme aus dem Nordosten Wien, die bisher Routen wie z. B. die B 8 benutzt haben, auf die A 5 verlagert.

In den verkehrlichen Ergebnissen des Nullplanfalls Bestand 2011 zeigen sich im Vergleich zum Stand vor dem Y-PPP Verringerungen der Verkehrsbelastungen auf den Strecken

- L 3029 und L 13 zwischen Groß-Schweinbarth und Deutsch-Wagram
- L 6 nördlich von Ulrichskirchen
- L 34 zwischen Ulrichskirchen und Seyring
- L 3116 zwischen Seyring und Wien
- L 11 und L 2 zwischen Gänserndorf und Raasdorf
- L 2 zwischen Raasdorf und der Wiener Stadtgrenze und Breitenleer Straße in Wien

Zwischen Gänserndorf und der S 1 Ost bzw. S 2 steigt die Verkehrsbelastung auf der B 8 leicht an, da manche Verkehrsströme der B 8 Anrainergemeinden Richtung Wien durch die frei werdenden Kapazitäten von der Route L 11 – L 2 – Breitenleer Straße auf die Route B 8 – S 2 – A 23 verlagert werden. Innerhalb der S 2 (westlich der ASt Süßenbrunn) verringert sich hingegen der Verkehr auf der B 8, Wagramer Straße erheblich. Die S 2 Umfahrung Süßenbrunn nimmt große Teile der verlagerten Verkehrsströme auf und zeigt damit eine relativ hohe Verkehrsbelastung.

Im übrigen Teil des engeren Untersuchungsgebiets (Marchfeld) bleiben die Verkehrsbelastungen in etwa gleich, da sich die Wirkungen der neuen Straßenabschnitte nicht so weit erstrecken. Insgesamt gesehen wird damit die verkehrliche Situation mit den hohen Verkehrsbelastungen in den B 8 Anrainergemeinden Gänserndorf, Strasshof und Deutsch-Wagram nicht verbessert, sondern bleibt bestehen.

Im Untersuchungsgebiet (Marchfeld) sind die wichtigsten Probleme hinsichtlich der Verkehrsbelastungen im bestehenden Straßennetz:

- hohe Verkehrsbelastungen auf den radialen Routen Richtung Wien mit Problemen im Verkehrsablauf in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere auf der B 8
- hohe Verkehrsbelastungen in vielen Orten, insbesondere durch den Schwerverkehr auf Grund der regionalen Schottertransporte aus den Abbaugebieten im Marchfeld



Die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet sind sehr stark auf Wien ausgerichtet. Dies führt zu stark richtungsabhängigen Verkehrsbelastungen und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu Überlastungen auf den radialen Stadtein- bzw. –ausfahrten, am stärksten auf der B 8.

Im Marchfeld gibt es mehrere Abbaugebiete für Kies und Schotter. Die Transporte sind ebenfalls stark Richtung Wien orientiert. Die Schottertransport-Lkw passieren dabei durch viele Ortsdurchfahrten mit entsprechenden Belastungen der Bevölkerung in den betroffenen Orten. Dies betrifft vor allem die Orte Raasdorf, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn und Leopoldsdorf i.M.

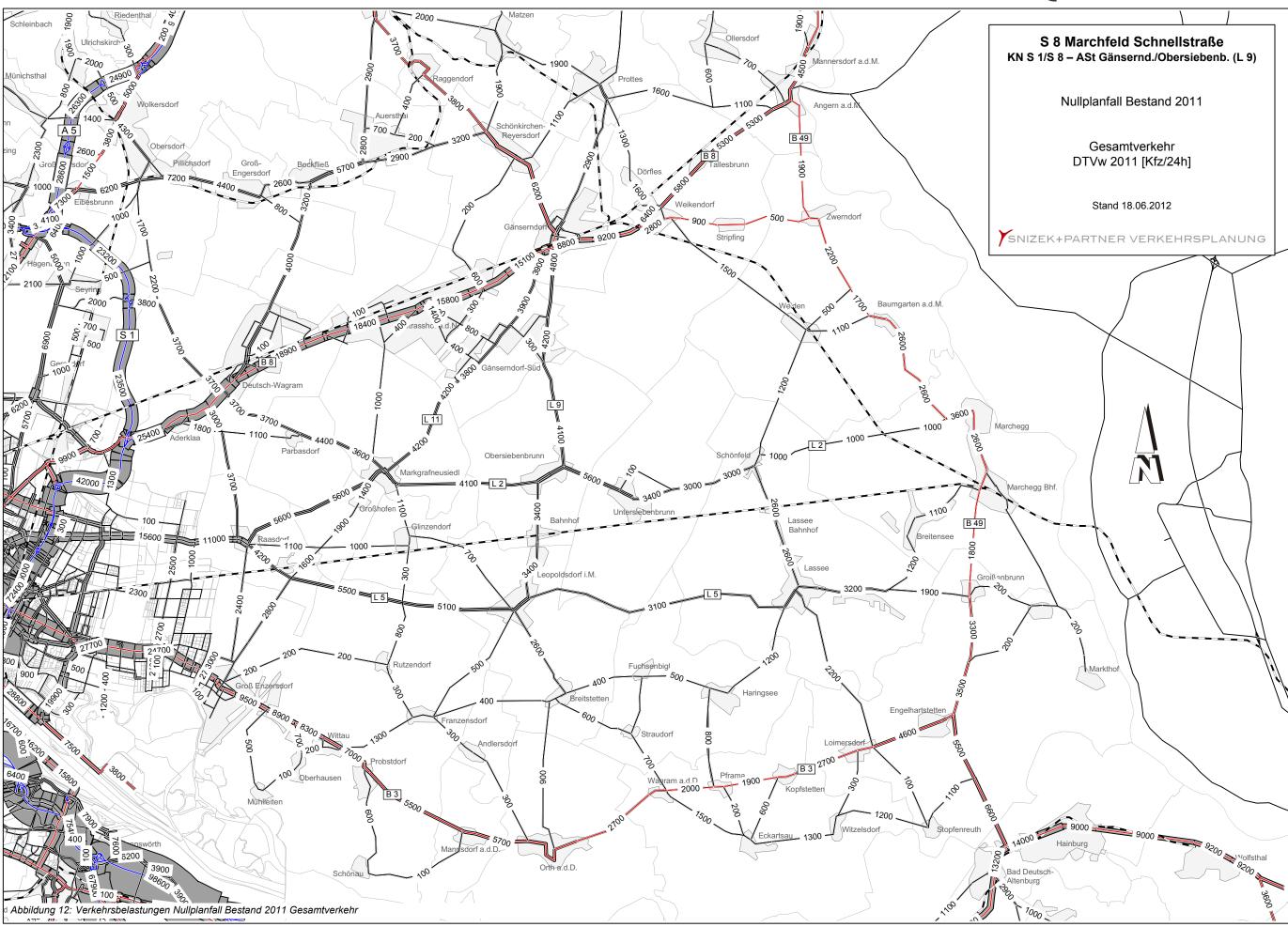
In Raasdorf führen mehrere Verkehrsströme aus dem Marchfeld durch den Ort nach Wien. Dies sind einerseits die Routen über die Landesstraßen L 2 und L 11 aus dem Raum Gänserndorf, Markgrafneusiedl sowie die Route über die L 5 aus Leopoldsdorf, Lassee kommend. Zusätzlich treten in Raasdorf Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung auf, die aus dem Marchfeld Richtung Groß Enzersdorf zur B 3 führen.

Im Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Straßennetz des engeren Untersuchungsgebiets die folgenden wichtigsten Probleme im Verkehrsablauf:

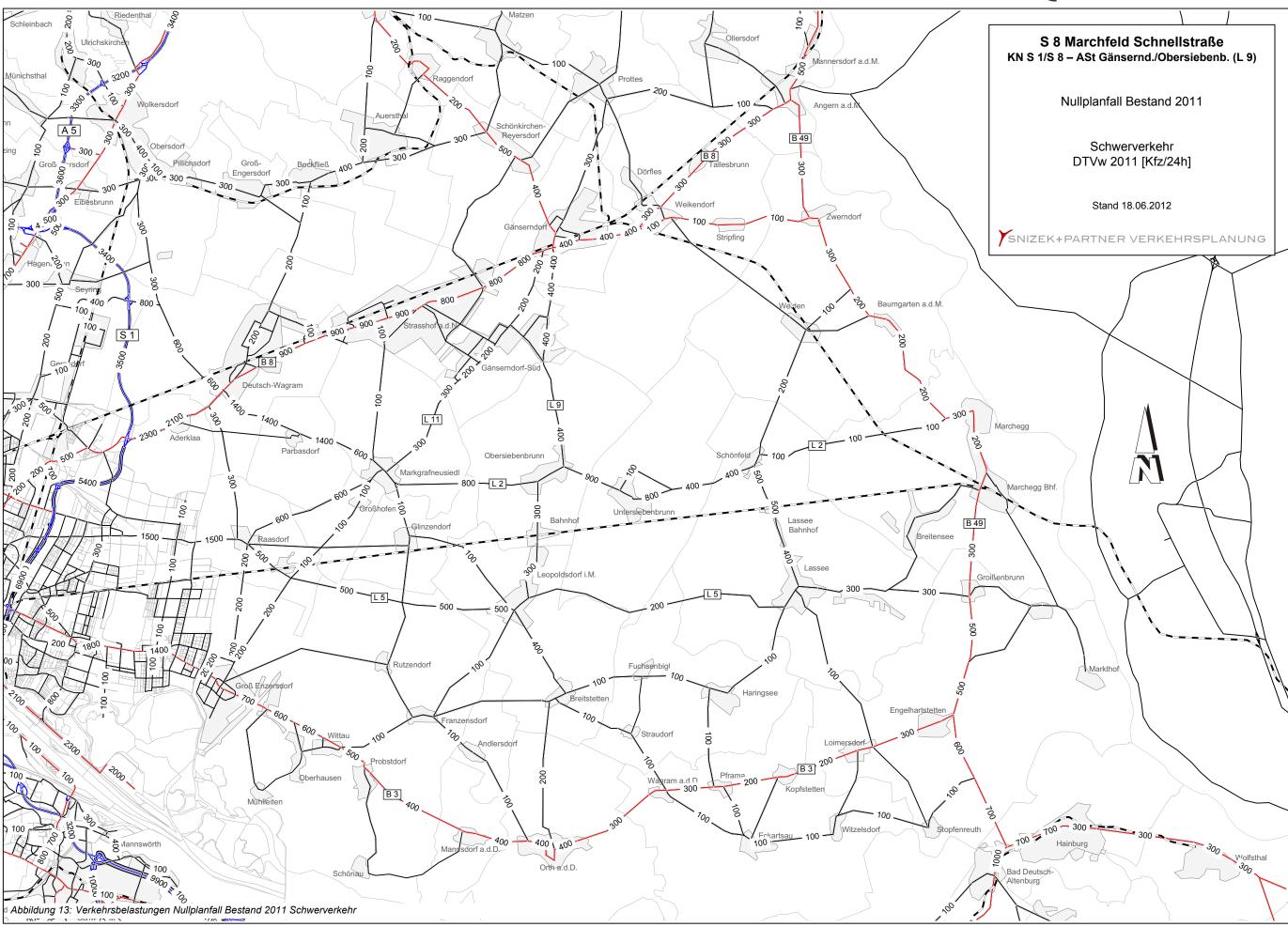
- Hohe Verkehrsbelastungen auf der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf (15.100 Kfz/24h westlich von Gänserndorf, 25.400 Kfz/24h westlich von Aderklaa) mit entsprechenden Belastungen in Süßenbrunn, Deutsch-Wagram und Strasshof
- Hohe Verkehrsbelastungen in den Wiener Stadteinfahrten aus dem Osten, z. B. auf der Breitenleer Straße (11.000 Kfz/24h an der Stadtgrenze, 15.600 Kfz/24h zwischen Telefonweg und Hausfeldstraße), auf der B 3 Esslinger Hauptstraße (17.700 Kfz/24h an der Stadtgrenze, 24.700 Kfz/24h in Essling, 29.800 Kfz/24h in Aspern)
- Hohe Verkehrsbelastungen in vielen Orten, insbesondere mit Schwerverkehr durch die regionalen Schottertransporte, z. B. in Raasdorf (13.200 Kfz/24h, 1.400 Lkw/24h), in Markgrafneusiedl (10.100 Kfz/24h, 1.300 Lkw/24h), in Obersiebenbrunn (7.400 Kfz/24h, 1.100 Lkw/24h), in Untersiebenbrunn (5.500 Kfz/24h, 900 Lkw/24h), in Leopoldsdorf i.M. (6.500 Kfz/24h, 500 Lkw/24h)
- Ausweichverkehr im untergeordneten Netz aufgrund von Überlastungen der Hauptrouten, z. B. entlang der Wiener Stadteinfahrten aus dem Osten (Marchfeld)

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsstärken im engeren Untersuchungsgebiet.











3.3 REGIONALE VERKEHRSERSCHLIEßUNG

Die Gemeinden im engeren Untersuchungsgebiet (Marchfeld) sind derzeit im MIV nur unzureichend erschlossen. Die Verkehrsbeziehungen sind zum größten Teil Richtung Wien orientiert, es existiert zwischen dem Grenzübergang Berg bzw. Kittsee und dem Grenzübergang Hohenau keine Grenzquerungsmöglichkeit Richtung Slowakische Republik außer der Rollfährenverbindung zwischen Angern a.d.M. und Záhorská Ves. Die MIV-Reiszeiten aus den einzelnen Gemeinden nach Wien sind vor allem aus dem östlichen Teilgebiet groß. Das bestehende Straßennetz führt durch viele Siedlungsgebiete, es gibt keine Ortsumfahrungen. Dementsprechend hoch ist der Zeitaufwand der Bevölkerung für die Erreichung von zentralen Einrichtungen in der Bezirkshauptstadt Gänserndorf bzw. in Wien. Die Reisezeiten im MIV für Berufspendler nach Wien sind ebenfalls hoch, da für die Relationen in die südlich der Donau gelegenen Bereiche in und um Wien lediglich die Routen der B 8, die B 3 und der L 2 zur Verfügung stehen. Für die östlichsten Gemeinden steht zusätzlich die Route über die Donaubrücke Hainburg und die B 9 bzw. die A 4 zur Verfügung.

3.4 ÜBERREGIONALE VERKEHRSERSCHLIEßUNG

Die überregionale Verkehrserschließung beschreibt die Verbindungsqualitäten im überregionalen, insbesondere im internationalen Zusammenhang. Im Untersuchungsgebiet existieren südlich der Donau bei Berg (B 9) eine niederrangige und bei Kittsee (A 6) eine hochrangige Grenzquerungsmöglichkeit im MIV Richtung Slowakei. Der Grenzübergang bei Angern a.d.M. besteht derzeit aus einer Fährverbindung, deren Betrieb bei ungünstigen Bedingungen eingestellt wird. Ein weiterer Grenzübergang besteht in Hohenau a.d.M.

Insgesamt ist die bestehende überregionale Verkehrserschließung trotz der 2009 bzw. 2010 freigegebenen Abschnitte der S 1, S 2 und der A 5 unzureichend. Die beiden nahe gelegenen Hauptstädte Wien und Bratislava sind zwar im Süden der Donau durch hochrangige Straßen verbunden. Im Norden der Donau existiert jedoch keine MIV-Verbindung. Das Angebot im Schienenverkehr zwischen Wien und Bratislava ist zwar in den letzten Jahren stetig verbessert worden, kann jedoch nicht die gesamte Verkehrsnachfrage zwischen den beiden Ballungsräumen bedienen. Dies betrifft sowohl den Personen- wie auch den Güterverkehr. Die fehlende Verbindung nach Bratislava nördlich der Donau wiegt umso schwerer, da große Stadterweiterungs- und -entwicklungsgebiete sowohl in Bratislava als auch in Wien nördlich der Donau liegen. Für diese Gebiete stellt die Route über Kittsee und die A 6 und A 4 einen beträchtlichen räumlichen und zeitlichen Umweg im Vergleich mit einer Route durch das Marchfeld dar. Zusätzlich verschlechtern die hohen Verkehrsbelastungen auf der A 4 ab der Anschlussstelle Flughafen Wien Richtung Zentrum die Erreichbarkeitsverhältnisse zwischen den beiden Städten.



4 VERKEHRSPROGNOSE

4.1 ENTWICKLUNG UND VERWENDUNG DER PLANFÄLLE

Das Projekt S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9) liegt im unmittelbaren Einflussbereich von anderen Planungsprojekten im höchstrangigen Straßennetz. Aus den unterschiedlichen Kombinationen dieser Projekte sowie der möglichen Verlängerung der S 8 bis zu Staatsgrenze mit dem gegenständlichen Projektsabschnitt der S 8 ergibt sich eine Anzahl von Netzplanfällen, die jeweils verschiedene Ausbauzustände des Autobahn- und Schnellstraßennetzes in der Ostregion beschreiben. Zusätzlich zu den oben beschriebenen Planungsprojekten wurden in früheren Untersuchungen zu hochrangigen Straßenprojekten in der Ostregion, die mit einem Prognosehorizont 2020 erstellt wurden, auch die Projekte A 24 Spange Hansson und A 23 ASt Simmering berücksichtigt. Diese Projekte wurden – so wie der Neubauabschnitt der A 22 zwischen Kaisermühlen und Kaiserebersdorf – im Frühjahr 2007 in einer Prioritätenreihung des BMVIT nach hinten gereiht und weisen derzeit keinen konkreten Realisierungshorizont auf bzw. entsprechen teilweise nicht mehr dem Bundesstraßengesetz. Sie sind daher in allen nunmehr vorliegenden Planfällen nicht enthalten.

Die Nummerierung der vorliegenden Planfälle wurde neu festgelegt, sodass eine durchgehend nummerierte Reihenfolge der einzelnen Nullplanfälle und Maßnahmenplanfälle vorliegt.

Als "Y-PPP" werden die Ende 2009 / Anfang 2010 für den Verkehr freigegebenen, als PPP realisierten Straßenabschnitte der S 1 West Korneuburg – Eibesbrunn, S 1 Ost Eibesbrunn – Süßenbrunn, S 2 Umfahrung Süßenbrunn, A 5 Süd Eibesbrunn – Schrick bezeichnet. Das Y-PPP sowie der Abschnitt der A 5 von Schrick bis Drasenhofen sind in allen Prognoseplanfällen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung enthalten. Die Bebauung und Nutzung des Wiener Stadterweiterungsgebiets Seestadt Aspern wird in allen Planfällen reduziert (Seestadt "klein") berücksichtigt, da die Spange Flugfeld Aspern in keinem dieser Planfälle enthalten ist.

Der **Vergleichsplanfall R 2025** bildet die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 ab, in der keines der hochrangigen Straßenplanungsprojekte in der Ostregion (S 1 Schwechat - Süßenbrunn, S 8 Marchfeld Schnellstraße, S 1 Spange Seestadt Aspern, etc.) umgesetzt ist. Er dient der Beurteilung der Wirkungen des Gesamtpakts an Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz. Im Vergleich der S 8 Maßnahmenplanfälle mit dem Vergleichsplanfall R 2025 gehen also auch die Wirkungen der S 1 ein.

Für die eigentliche Beurteilung der Projektwirkungen der S 8 wurden **Nullplanfälle 2025** ohne S 8 erstellt, die jedoch die S 1 Schwechat – Süßenbrunn bzw. deren Teilrealisierung Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn enthalten. Diese beiden Planfälle wurden jeweils mit bzw. ohne Realisierung der Ortsumfahrungen in NÖ



erstellt, womit sich insgesamt vier Nullplanfälle ergeben. Diese Planfälle basieren auf den entsprechenden Planfällen des S 1 Abschnitts Schwechat – Süßenbrunn, wurden jedoch im Untersuchungsgebiet wie der Vergleichsplanfall R 2025 verfeinert und aktualisiert. Sie dienen der Interpretation und Beurteilung der Wirkungen der S 8 Maßnahmenplanfälle.

Alle S 8 Maßnahmenplanfälle (siehe Kapitel 4.7 bis 4.14) enthalten die S 8 im Abschnitt West vom KN S 1/S 8 bis zur ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9). Sie variieren in den Elementen der S 1 (Vollrealisierung Schwechat – Süßenbrunn bzw. Teilrealisierung Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn) sowie der Ortsumfahrungen in Niederösterreich. Zur Entlastung der Orte Obersiebenbrunn und Untersiebenbrunn insbesondere vom Schwerverkehr ist vom Land NÖ eine Spange zwischen der L 2 und der L 9 bis zur Verkehrsfreigabe des S 8 Ostabschnitts geplant. Der Abschnitt Ost der S 8 Gänserndorf/Obersiebenbrunn und der Staatsgrenze bei Marchegg ist Gegenstand eines künftigen eigenen Einreichprojektes und ist Teil des angestrebten Zielnetzes der ASFINAG. Dieser Abschnitt wurde daher wie die Spange Seestadt Aspern in einem eigenen Planfall berücksichtigt, welcher das für 2025 zu erwartende Gesamtnetz darstellt. Insgesamt gibt es sechs Maßnahmenplanfälle.

Parallel zur Umsetzung der S 1 ist die Errichtung von Ortsumfahrungen von Raasdorf und Groß-Enzersdorf durch das Land Niederösterreich geplant. Diese sind auch in den entsprechenden Prognoseplanfällen S 1 Gesamtverkehrsfreigabe berücksichtigt.

Damit können die verkehrlichen Wirkungen der S8 für beide Zustände dargestellt werden.



	S 1				NÖ Umfahrungen				
Planfall	komplett	Teilreal.	Spange Seestadt. + Stadtstr.	S 8 West	S 8 Ost	Groß- Enzersdorf	Raasdorf	Gänsern- dorf & Gäns. Süd	Spange L 2-L 9
Bestand 2011									
PIf R									
Plf 0-A	V								
Plf 0-B (=0-E)	~					~	~		
Plf 0-C		~							
Plf 0-D		~				~	~		
Plf 0-E (=0-B)	~					~	~		
Plf 1-A	~			~					
Plf 1-B	~			~		~	~	~	/
Plf 1-C		~		~					
Plf 1-D		~		~		~	~	~	/
Plf 1-E	~			~		~	~		
Plf 1-E m. SpSStA	V		~	~		~	~		
Plf mit S 8 Ost	V		~	~	~	~	~	~	1)

in allen Prognose-Planfällen enthalten: Y-PPP (A 5 Süd, S 1 West, S 1 Ost und S 2 Umfahrung Süßenbrunn) sowie A 5 Nord A und B Die Planfälle Plf 1-E mit SpSStA sowie Plf mit S 8 Ost sind "informative Planfälle".

1) ... Die Spange L 2 – L 9 wird durch den entsprechenden Abschnitt der S 8 ersetzt.

Tabelle 14: Planfälle aus der Kombination der S 8 mit angrenzenden Planungsprojekten

Prognoseplanfälle mit dem Index A, B oder E beinhalten gem. Tabelle 14 jeweils die S 1 Schwechat – Süßenbrunn im gesamten Verlauf. Die Planfälle mit den Buchstaben C oder D berücksichtigen die S 1 nur im teilrealisierten Zustand im Abschnitt Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn.

Planfall 1-Max 2025 (s. Kap. 4.12): Sowohl für die S 8 Haupttrasse als auch für alle Rampen in Anschlussstellen und im Knoten S 1 / S 8 wurden die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen aus allen oben angeführten Planfällen 1-A bis 1-E ermittelt. Diese abschnittsweisen Maximalbelastungen wurden tabellarisch zusammengefasst und als synthetischer Maximalplanfall den Schall- und Luftschadstoff-Untersuchungen für die S 8 zu Grunde gelegt.

Der Planfall 1-C 2025 (mit S 8 West, S 1 Teilrealisierung, ohne NÖ Umfahrungen) ist jener Planfall, der den Einreichabschnitt der S 8 zwischen der S 1 und Gänserndorf/Obersiebenbrunn enthält, nicht jedoch den Ostabschnitt der S 8 und auch nicht die begleitend geplanten Umfahrungen im Landesstraßennetz von Niederösterreich. Er berücksichtigt damit nur Planungselemente, die in der Zuständigkeit der ASFINAG liegen. Mit diesem Planfall ist für das untergeordnete Netz jener Fall berücksichtigt, der die geringsten Entlastungen



aller Planfälle abbildet. Auf der Haupttrasse werden die Wirkungen gezeigt, die durch das projektgegenständliche Vorhaben hervorgerufen werden. Durch das Fehlen der Ortsumfahrungen sowie des donauquerenden Abschnitts der S 1 gibt es keine weiteren Alternativrouten zum bestehenden Straßennetz. Sowohl der Zulaufverkehr als auch der donauquerende Verkehr bleiben damit im Bestandsnetz. Dieser Planfall wird somit der Immissionsbeurteilung für Luftschadstoffe und Lärm im nachrangigen Netz und der Prüfung sensibler Nutzungen zu Grunde gelegt.

Vergleichsplanfall für den Planfall 1-C sind der Planfall 0-C, bei dem die S 8 nicht enthalten ist, sowie der Planfall R.

Auch für die Untersuchung des Trielschutzgebiets wird im nachrangigen Netz aus o.a. Gründen der Planfall 1-C verwendet. Auf der S 8 kommen für die Triel-Untersuchung die Zahlen aus dem Planfall 1-Max zur Anwendung.

Planfall 1-E 2025: Dieser Planfall beinhaltet sowohl die S 1 Schwechat – Süßenbrunn als Gesamtvorhaben als auch den Antragsgegenstand S 8 West. Bei diesem Planfall werden keine Umfahrungen an der S 8 berücksichtigt. Somit berücksichtigt dieser Planfall sämtliche bereits eingereichte Bundesstraßenprojekte mit den beinhalteten Netzergänzungen. An Hand dieses Planfalls wird folglich die Auswirkungen von Luftschadstoffen durch die S 8 im A- und S-Netz geprüft. Der Vergleich wird hier mit den Planfällen 0-B und R gezogen.

Dieser Planfall wird mit seiner Eigenschaft, das Zielnetz abzubilden, für die Bilanzierungen der Lärmbelastungen im gesamten Einflussgebiet herangezogen. Die Bilanz basiert auf einem Vergleich allein mit Planfall 0-B.

Für die beurteilungsrelevanten Maßnahmenplanfälle Plf 0-B, Plf 0-C, Plf 1-C und Plf 1-E sind zur Darstellung der verkehrlichen Wirkungen auch Belastungskarten in einem erweiterten Kartenausschnitt (mit S 1 Süd, mit A 4 und B 9) im Anhang enthalten.

Die Planfälle Plf 1-E mit SpSStA (= S 1 Spange Seestadt Aspern) sowie Plf mit S 8 Ost (= S 8 Gänserndorf/Obersiebenbrunn – Staatsgrenze bei Marchegg) sind "informative Planfälle", welche die mögliche Entwicklung mit der Spange Seestadt Aspern bzw. mit der S 8 Ost darstellen. Die verkehrlichen Wirkungen dieser beiden Planungsabschnitte selbst werden jedoch in den jeweiligen Projekten bzw. in deren UVP-Verfahren dargestellt und geprüft.



Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden für zwei Planfälle durchgeführt:

- o Plf 1-E 2025 (Zielnetz in der Zuständigkeit der ASFINAG)
- o Plf mit S 8 Ost 2025 (längerfristige Entwicklung mit S 8 Abschnitt Ost und mehr Verkehr auf der S 8)

Die Oberbaubemessung erfolgt auf Basis des Planfalls mit S 8 Ost 2025.

Die Verwendung der einzelnen Planfälle ist in der Tabelle 15 zusammengefasst.

Fachgebiet	Planfall			
Straßenplanung	Plf mit S 8 Ost 2025: Leistungsfähigkeit Haupttrasse, Knoten S 1 / S 8, alle ASt außer Gänserndorf / Obersiebenbrunn, Oberbaubemessung			
	Plf 1-E 2025: Leistungsfähigkeit ASt Gänserndorf / Obersiebenbrunn, da mit Umsetzung S 8 Ost die ASt in ihrer endgültigen Ausformung neu berechnet und dargestellt werden wird			
Schalltechnik	Plf 1-Max 2025 für die Haupttrasse und Plf 1-C 2025 sowie Plf 1-E 2025 für das untergeordnete Netz			
Luft und Klima	Plf 1-Max 2025 für die Haupttrasse und Plf 1-C 2025 sowie Plf 1-E 2025 für da untergeordnete Netz Plf 1-E 2025 für Beurteilungen des weiteren A- und S-Netzes			
Raumordnung	Plf 1-Max 2025 für die Haupttrasse und Plf 1-E 2025 für das untergeordnete Netz als Grundlage für die Bilanzierung der Be- und Entlastungen			
Differenzdarstellungen für die Ermittlung von Umweltwirkungen	Im vorliegenden Verkehrsbericht sind für die Planfälle Plf 1-C (2025) und Plf 1-E (2025) Differenzdarstellungen zur Verdeutlichung der verkehrlichen Wirkungen enthalten:			
	DIFF Plf 1-C (2025) vs. Plf 0-C (2025) DIFF Plf 1-C (2025) vs. Plf R (2025)			
	DIFF Plf 1-E (2025) vs. Plf 0-B (2025) DIFF Plf 1-E (2025) vs. Plf R (2025)			
	In anderen Fachberichten (z.B. Schalltechnik, Luft und Klima) sind weitere, fachspezifisch ermittelte Differenzdarstellungen enthalten, die zum Teil über die hier dargestellten Differenzen hinausgehen. Die Berechnungsmethoden sind in den jeweiligen Berichten dokumentiert.			

Tabelle 15: Verwendung der Planfälle



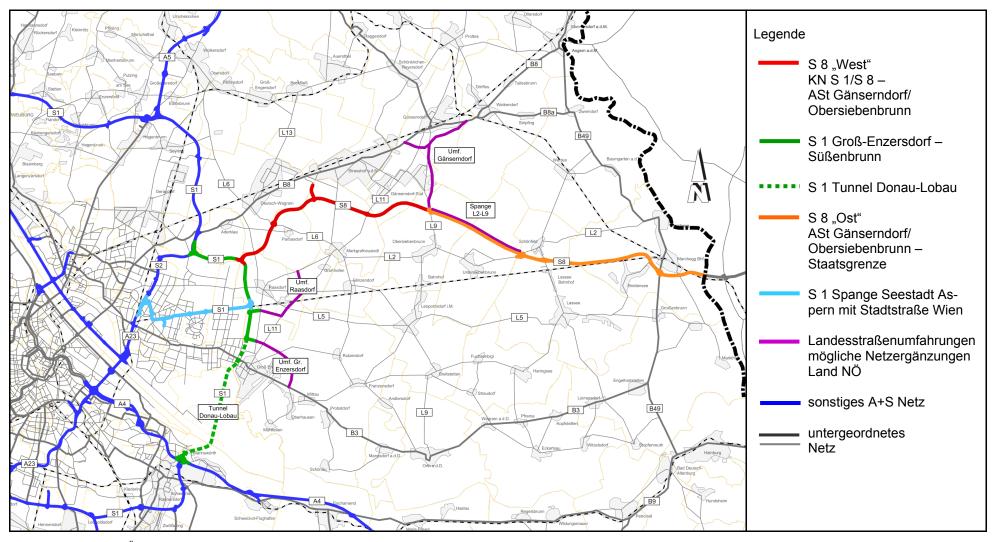


Abbildung 14: Übersicht benachbarte Projekte im Bereich der S 8



4.2 VERGLEICHSPLANFALL R 2025

Der Vergleichsplanfall R 2025 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen, jedoch ohne Realisierung der hochrangigen Straßenplanungsprojekte in der Ostregion (S 1, S 8). Er dient der Beurteilung der Wirkungen des System S 1 + S 8 gegenüber dem Zustand ohne diese beiden hochrangigen Projekte. Der Vergleichsplanfall R 2025 baut grundsätzlich auf dem Planfall R Referenz 2025 des S 1 Einreichprojekts für den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn auf, wo er der Referenzplanfall für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen war. Er wurde jedoch für das Einreichprojekt zur S 8, Abschnitt West, im Straßennetz sowie in den Grundlagen der räumlich-strukturellen Nutzung im Untersuchungsgebiet verfeinert und aktualisiert (siehe Kapitel 2.2).

Im Vergleichsplanfall R 2025 zeigen sich im Untersuchungsgebiet auf Grund der hohen Belastungen erhebliche Probleme im Verkehrsablauf:

- Verkehrszunahmen auf den radialen Zufahrtsrouten des Untersuchungsbietes Richtung Wien, z. B. auf der B 8 (33.500 Kfz/24h vor der S 1 ASt Angerner Staße/Süßenbrunn, 21.100 Kfz/24h zwischen Deutsch-Wagram und Helmahof), auf der L 2 (20.500 Kfz/24h an der Stadtgrenze, 16.800 Kfz/24h in Markgrafneusiedl, 11.200 Kfz/24h in Obersiebenbrunn), auf der B 3 (25.300 Kfz/24h an der Stadtgrenze, 16.700 Kfz/24h in Groß-Enzersdorf, 11.400 Kfz/24h östlich von Groß-Enzersdorf)
- Verkehrszunahmen auf den östlichen Wiener Stadteinfahrten, z. B. auf der B 3 (Eßling 26.900 Kfz/24h, Aspern 37.400 Kfz/24h), auf der Breitenleer Straße (20.500 Kfz/24h in Neueßling, 18.800 Kfz/24h in Breitenlee), am Biberhaufenweg (bis zu 26.100 Kfz/24h)
- o zunehmender Ausweichverkehr von den hoch belasteten Routen in das untergeordnete Netz verschärfen die Probleme in den nordöstlichen Siedlungsgebieten in Wien
- Weitere Verkehrszunahmen auf der S 2 (81.800 Kfz/24h in Hirschstetten) und auf der A 23 Südosttangente Wien (Stadlauer Tunnel, 112.600 Kfz/24h) auf Grund des Netzschlusses S 2 A 5

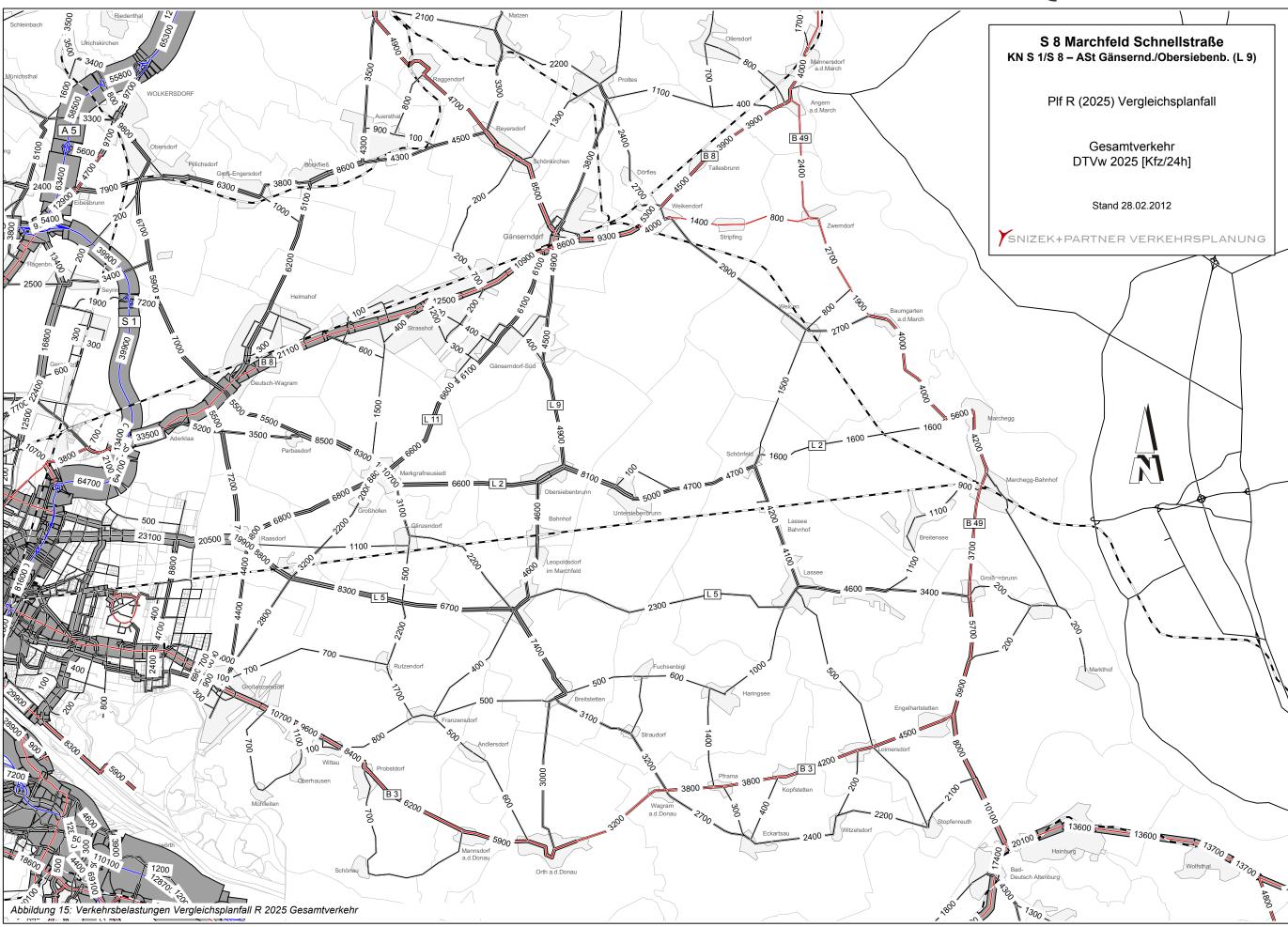
Die A 5 Nord Autobahn bringt deutlich mehr Verkehr im MIV aus dem Weinviertel Richtung Wien als bisher die B 7. Mit der S 1 Ost, der Umfahrung Süßenbrunn und der Niveaufreimachung der S 2 wird die Einfahrt aus dem Norden deutlich attraktiviert. Die S 2 – A 23 bleibt daher die zentrale Verkehrsachse in Wien auf der linken Donauseite. Die Verkehrsprobleme auf der Südosttangente werden damit verstärkt. Die Verkehrszuwächse finden in erster Linie in den Nebenverkehrszeiten statt. Damit ist verstärkt auch außerhalb der typischen Spitzenverkehrszeiten mit Schwierigkeiten und Kapazitätsengpässen im höchstrangigen Straßennetz im Raum Wien zu rechnen.



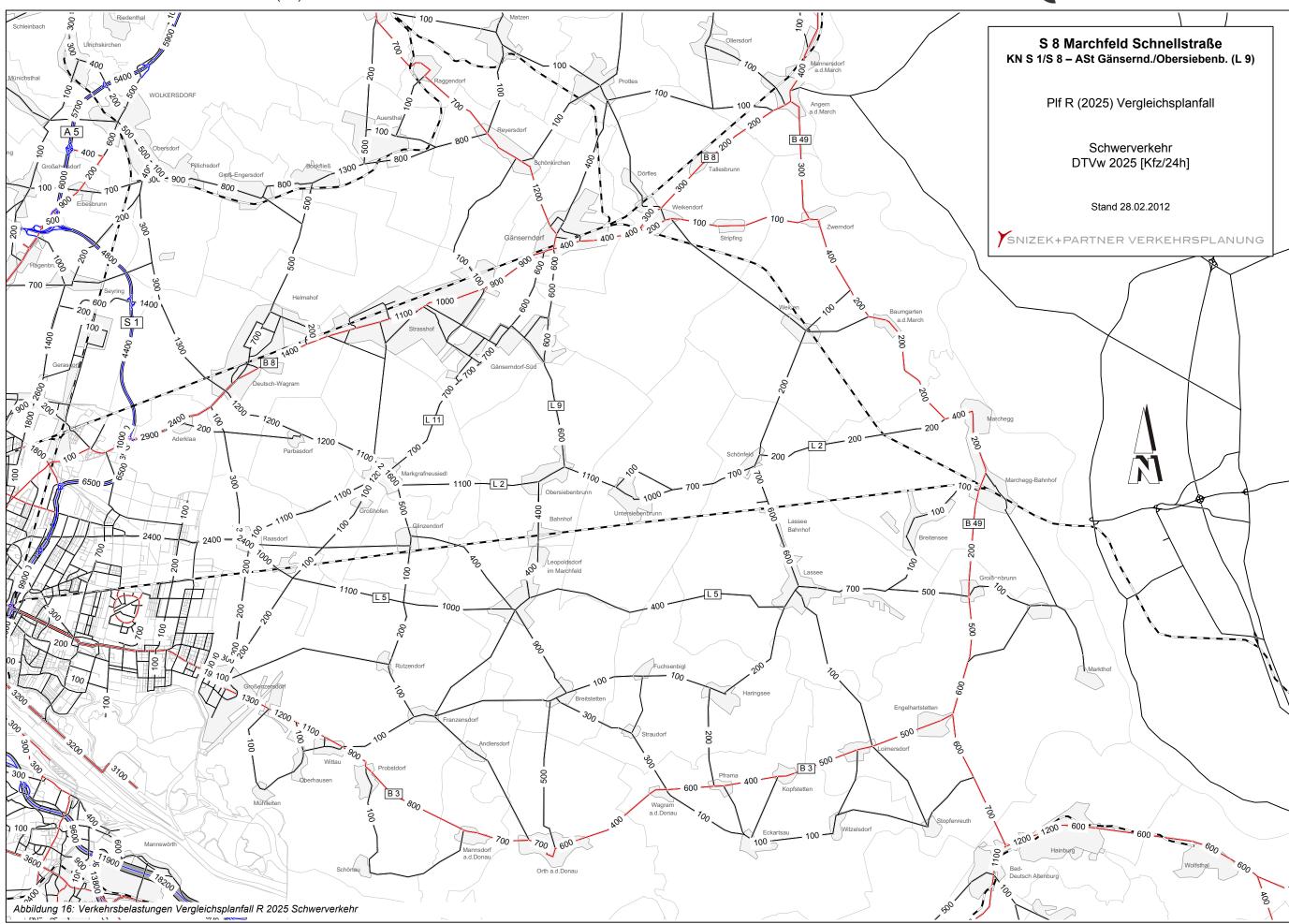
Insgesamt steigen im Vergleichsplanfall R 2025 die Belastungen der Bevölkerung – vor allem in den hoch belasteten Ortsdurchfahrten im Untersuchungsgebiet sowie im 22. Wiener Bezirk – durch den Verkehr stark an. Durch Verkehrsverlagerungen auf Grund der hohen Belastungen der Hauptrouten steigen auch an bisher weniger stark frequentierten Strecken die Verkehrsbelastungen zum Teil erheblich an.

Den Verbesserungen für Süßenbrunn durch die S 2 und für die durch die A 5 entlasteten Orte stehen weitere Steigerungen der Verkehrsbelastungen im Osten Wiens und in den betroffenen Gemeinden im östlichen und nordöstlichen Umland entgegen.











4.3 NULLPLANFALL 0-A 2025

Der Nullplanfall 0-A 2025 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen und zusätzlich mit der Realisierung der S 1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Er dient somit der Beurteilung der Wirkungen des S 8 Maßnahmenplanfalls 1-A 2025. Der Nullplanfall 0-A 2025 baut grundsätzlich auf dem Planfall M1-HR 2025 des S 1 Einreichprojekts für den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn auf, wurde jedoch im Straßennetz sowie in den Grundlagen der räumlichstrukturellen Nutzung im Untersuchungsgebiet verfeinert und aktualisiert (siehe Kapitel 2.2). Dieser Planfall beinhaltet keine der Ortsumfahrungen in Niederösterreich an der S 1 und an der S 8.

Im Nullplanfall 0-A 2025 zeigt sich im Vergleich mit dem Planfall R 2025 in erster Linie die Wirkung der S 1 Schwechat – Süßenbrunn:

- erhebliche Verlagerung des Richtung Wien gerichteten Verkehrs auf der B 8 auf die L 11 zur S 1
 Anschlussstelle Groß-Enzersdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verlagerung von Verkehrsströmen zur S 1 ASt Groß-Enzersdorf (14.000 Kfz/24h in Neueßling, 14.200 Kfz/24h in Breitenlee)
- Entlastung der B 3 in Wien (Eßling 24.300 Kfz/24h, Aspern 29.700 Kfz/24h) durch Verkehrsverlagerungen zur S 1 Anschlussstelle Eßling
- Entlastung der S 2 und der A 23 S\u00fcdosttangente Wien sowie des Biberhaufenwegs in Wien durch die S 1 Donau-Lobau-Querung

Im Vergleich mit dem Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Nullplanfall 0-A 2025 etwas andere Wirkungen als beim Vergleichsplanfall R 2025. Die hohen Verkehrszunahmen auf den radialen Stadteinfahrten aus dem Osten werden durch erhebliche Verlagerungen auf die S 1 vermieden. Ebenso wird das Problem der zunehmenden Ausweichverkehre in den Wiener Siedlungsgebieten, das im Vergleichsplanfall R 2025 zeigt, verringert.



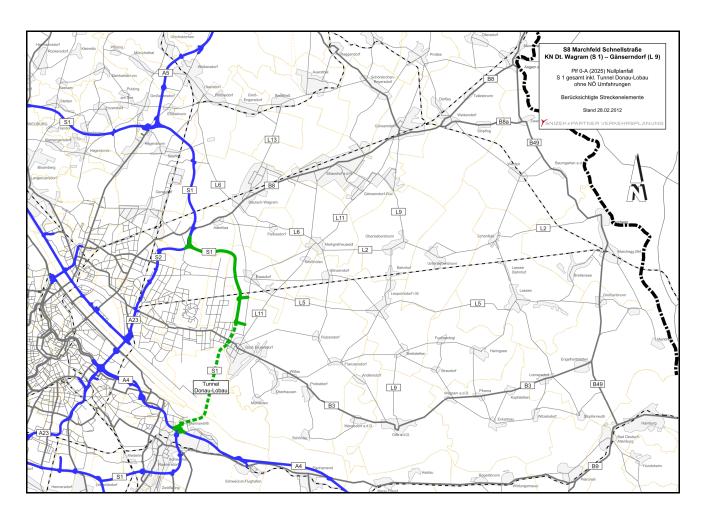
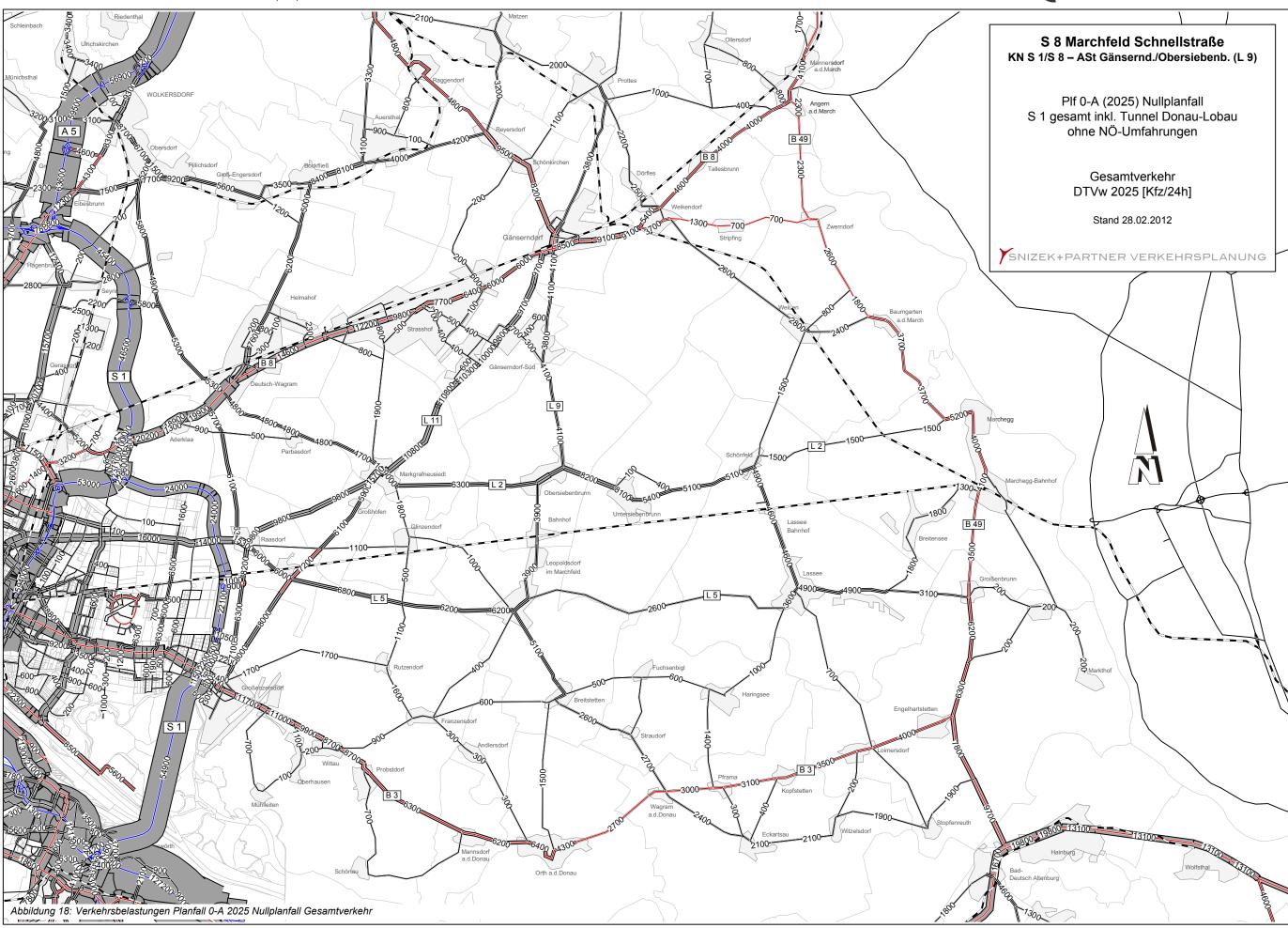
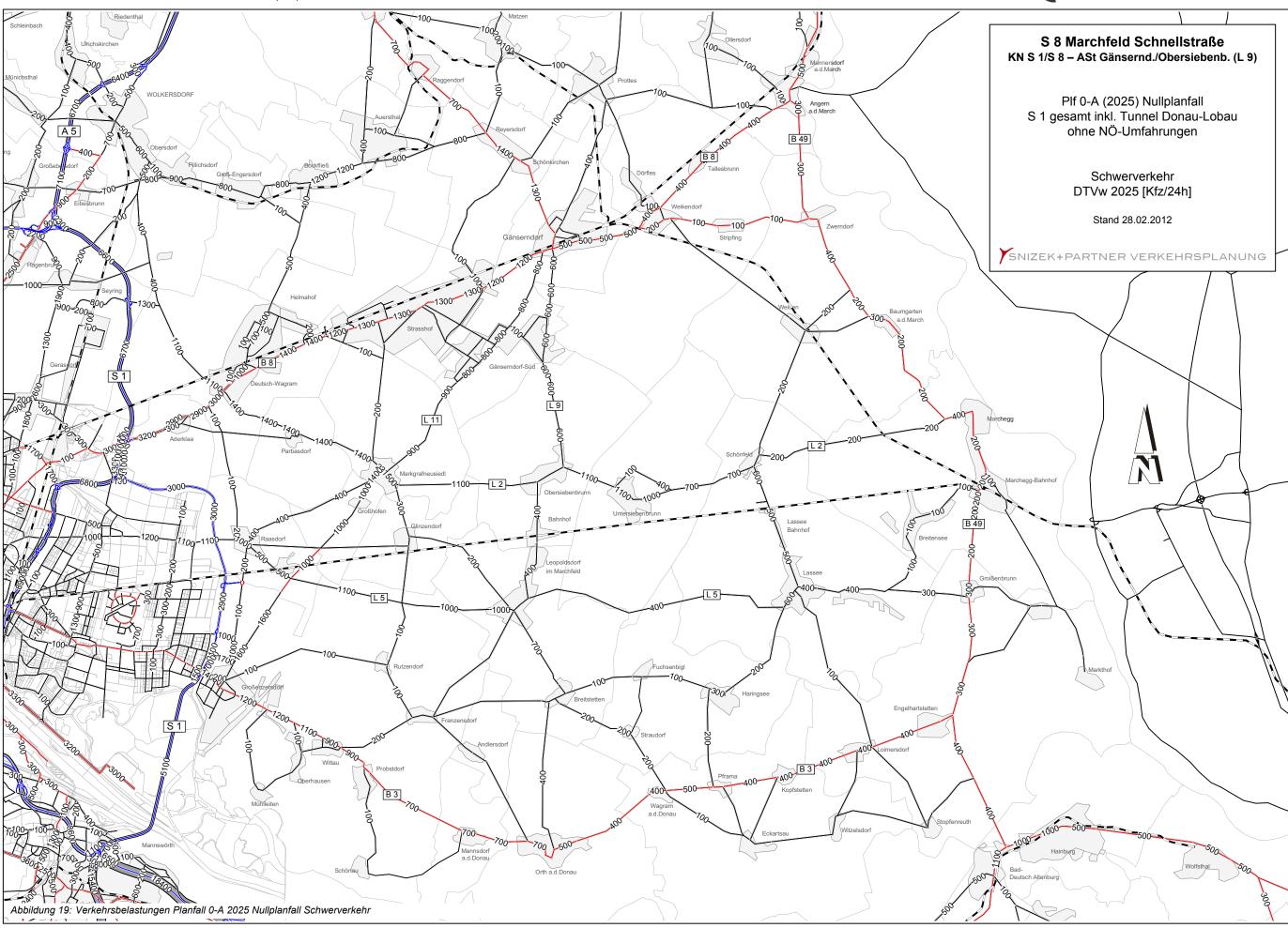


Abbildung 17: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-A 2025











4.4 NULLPLANFALL 0-B 2025

Der Nullplanfall 0-B 2025 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen und zusätzlich mit der Realisierung der S 1 im Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn und den Landesstraßenumfahrungen in Niederösterreich (Umfahrung Groß-Enzersdorf, Umf. Raasdorf, Umf. Gänserndorf, Spange L 2-L 9). Er dient somit der Beurteilung der Wirkungen des S 8 Maßnahmenplanfalls 1-B 2025. Der Nullplanfall 0-B 2025 baut grundsätzlich auf dem Planfall M1-HR 2025 des S 1 Einreichprojekts für den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn auf, wurde jedoch im Straßennetz sowie in den Grundlagen der räumlich-strukturellen Nutzung im Untersuchungsgebiet verfeinert und aktualisiert (siehe Kapitel 2.2).

Dieser Planfall würde in den berücksichtigten Streckenelementen dem Nullplanfall 0-E 2025 entsprechen und wird daher auch für den Vergleich mit dem Maßnahmenplanfall 1-E 2025 herangezogen.

Im Nullplanfall 0-B 2025 zeigt sich im Vergleich mit dem Planfall R 2025 in erster Linie die Wirkung der S 1 Schwechat – Süßenbrunn:

- erhebliche Verlagerung des Richtung Wien gerichteten Verkehrs auf der B 8 auf die L 11 zur S 1
 Anschlussstelle Groß-Enzersdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verlagerung von Verkehrsströmen zur S 1 ASt Groß-Enzersdorf (13.200 Kfz/24h in Neueßling, 13.900 Kfz/24h in Breitenlee)
- Entlastung der B 3 in Wien (Eßling 24.000 Kfz/24h, Aspern 29.300 Kfz/24h) durch Verkehrsverlagerungen zur S 1 Anschlussstelle Eßling
- Entlastung der S 2 und der A 23 S\u00fcdosttangente Wien sowie des Biberhaufenwegs in Wien durch die S 1 Donau-Lobau-Querung
- o deutliche Entlastung in Raasdorf und Groß-Enzersdorf durch Ortsumfahrungen in NÖ

Im Vergleich mit dem Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Nullplanfall 0-B 2025 etwas andere Wirkungen als beim Vergleichsplanfall R 2025. Die hohen Verkehrszunahmen auf den radialen Stadteinfahrten aus dem Osten werden durch erhebliche Verlagerungen auf die S 1 vermieden. Ebenso wird das Problem der zunehmenden Ausweichverkehre in den Wiener Siedlungsgebieten, das im Vergleichsplanfall R 2025 zeigt, verringert.



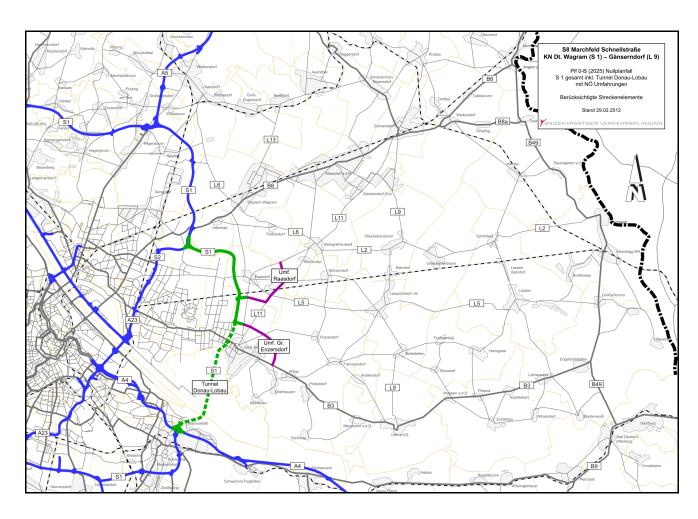
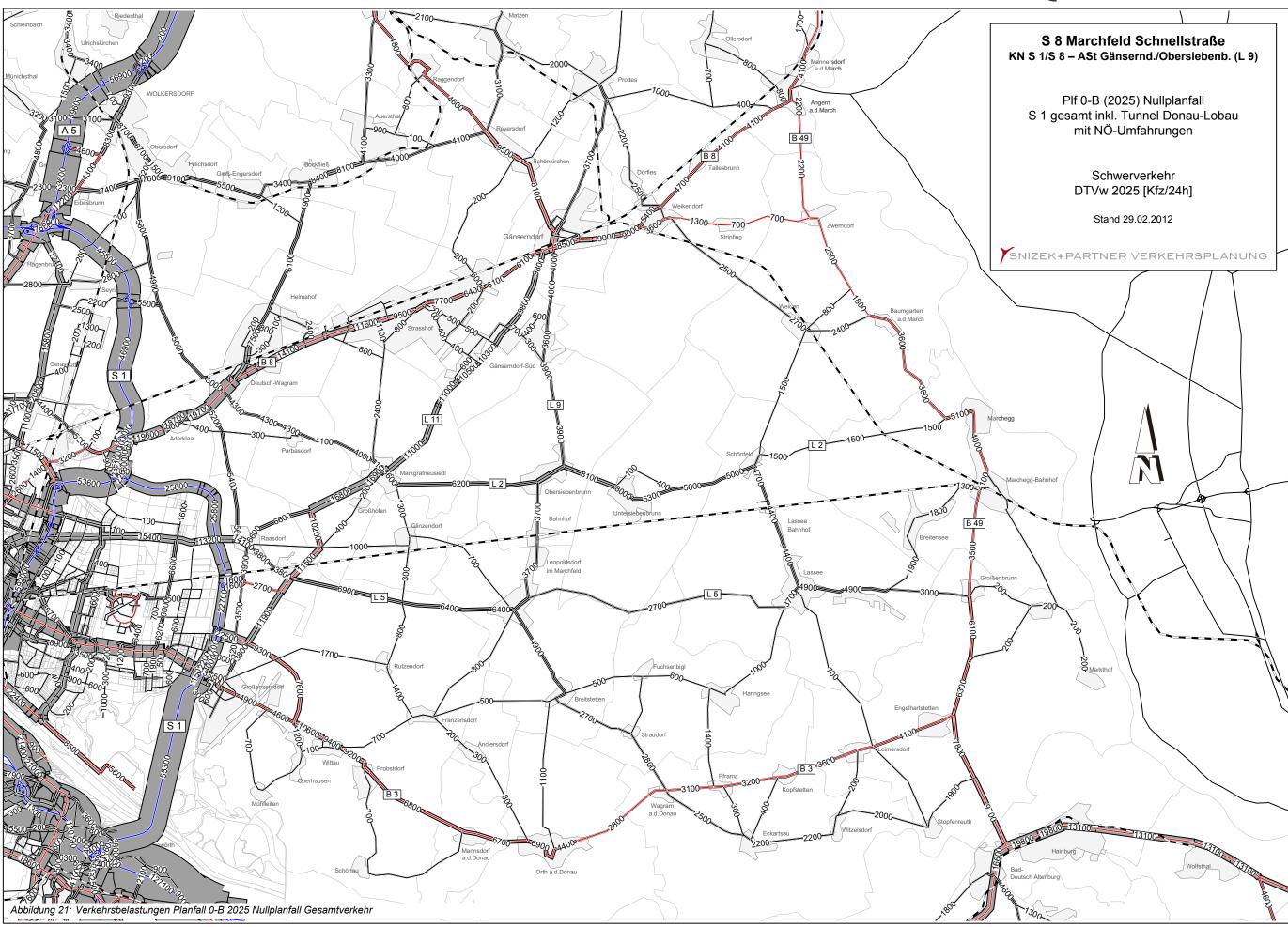
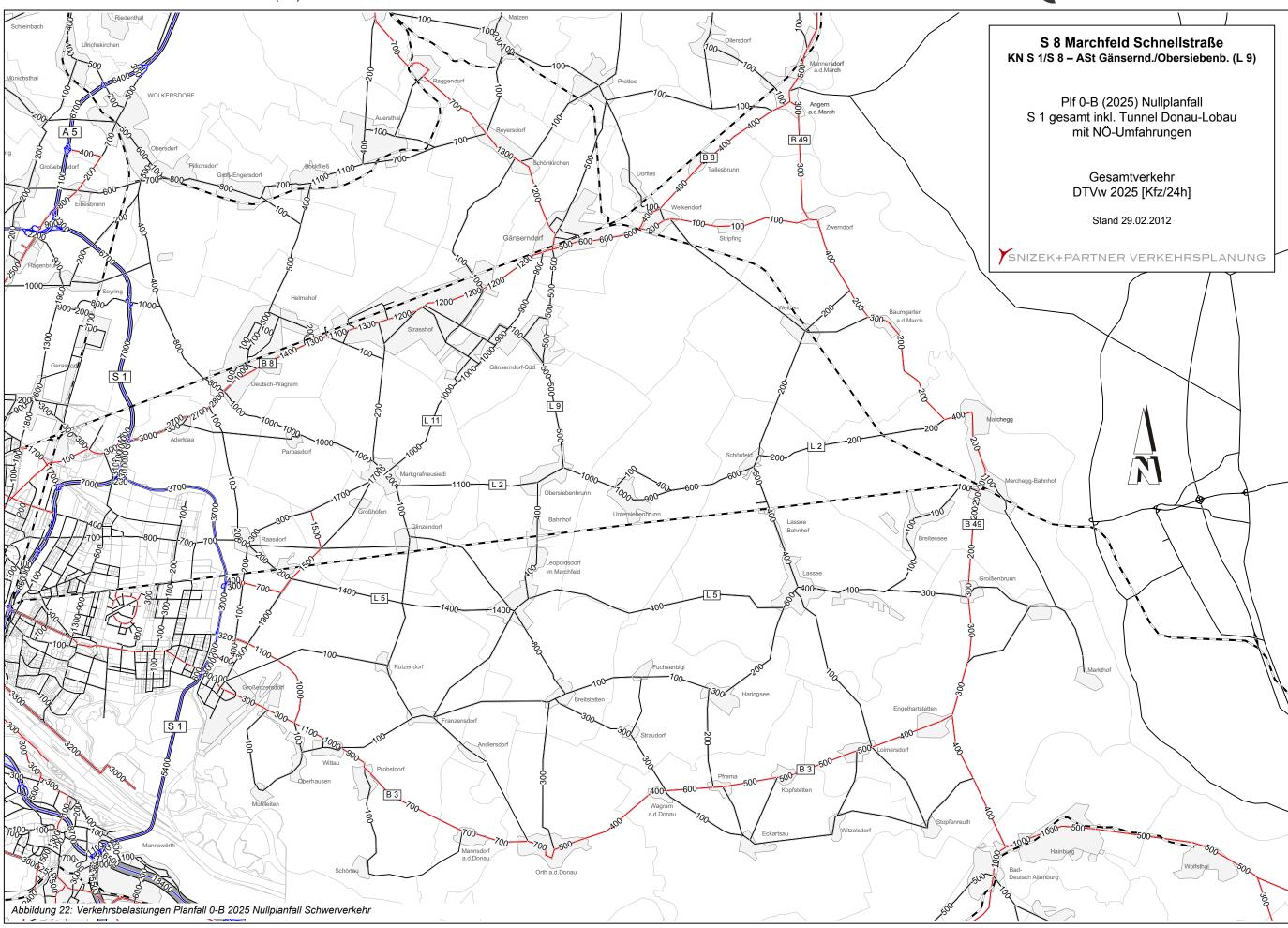


Abbildung 20: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-B 2025











4.5 NULLPLANFALL 0-C 2025

Der Nullplanfall 0-C 2025 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen und zusätzlich mit der S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn. Er dient somit der Beurteilung der Wirkungen des S 8 Maßnahmenplanfalls 1-C 2025. Der Nullplanfall 0-C 2025 baut grundsätzlich auf dem Planfall M1-HR 2025 mit S 1 Teilreal. des S 1 Einreichprojekts für den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn auf, wurde jedoch im Straßennetz sowie in den Grundlagen der räumlich-strukturellen Nutzung im Untersuchungsgebiet verfeinert und aktualisiert (siehe Kapitel 2.2).

Im Nullplanfall 0-C 2025 zeigt sich im Vergleich mit dem Planfall R 2025 in erster Linie die Wirkung der S 1 Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn:

- Verlagerung von Richtung Wien gerichteten Verkehrsströmen auf der B 8 über die L 11 zur S 1
 Halbanschlussstelle Raasdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verlagerung von Verkehrsströmen zur S 1 ASt Groß-Enzersdorf (15.600 Kfz/24h in Neueßling, 15.600 Kfz/24h in Breitenlee)
- o geringe Entlastung der B 3 in Wien (Eßling 25.100 Kfz/24h, Aspern 35.800 Kfz/24h)

Die entlastende Wirkung der S 1 auf die zentrale Nord-Süd-Verbindung in Wien im Verlauf der A 23 Südosttangente kann ohne den Tunnel Donau-Lobau nicht zum Tragen kommen. Alle Verkehrsströme aus dem Norden und Osten von Wien, welche die Donau queren wollen, müssen daher wie im Bestand über die A 23 und die Praterbrücke fahren. Dies bedeutet auch, dass die regionalen Verlagerungswirkungen der S 1 geringer ausfallen.

Im Vergleich mit dem Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Nullplanfall 0-C 2025 etwas andere Wirkungen als beim Vergleichsplanfall R 2025. Die hohen Verkehrszunahmen auf den radialen Stadteinfahrten aus dem Osten werden durch erhebliche Verlagerungen auf die S 1 vermieden. Ebenso wird das Problem der zunehmenden Ausweichverkehre in den Wiener Siedlungsgebieten, das im Vergleichsplanfall R 2025 zeigt, verringert.



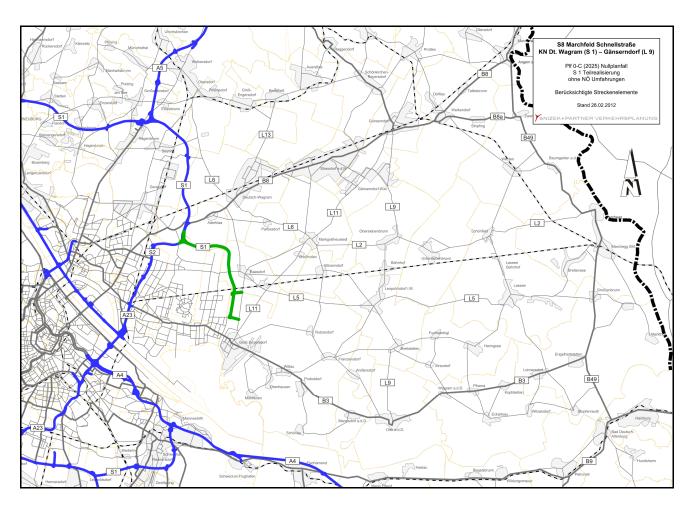
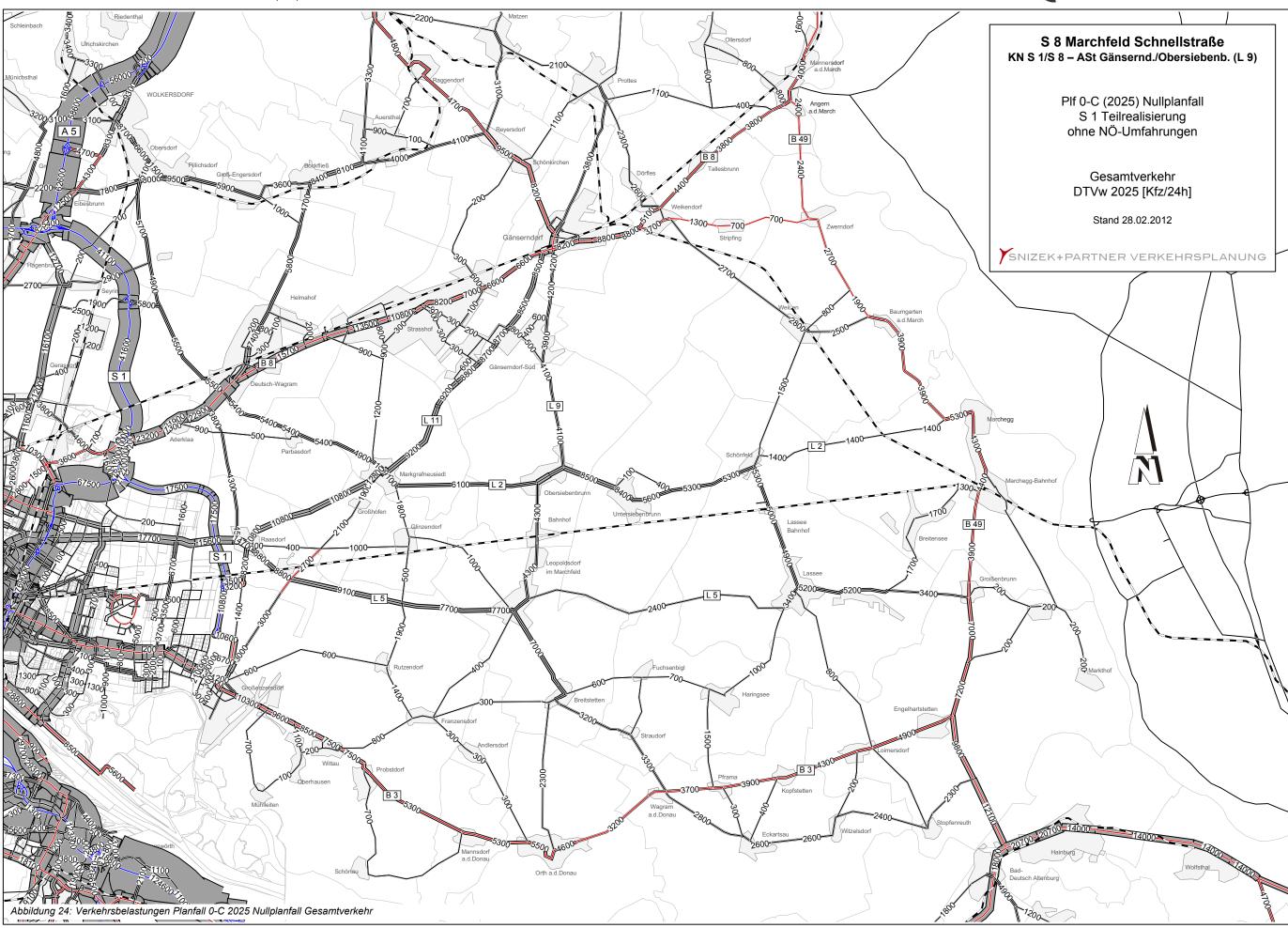
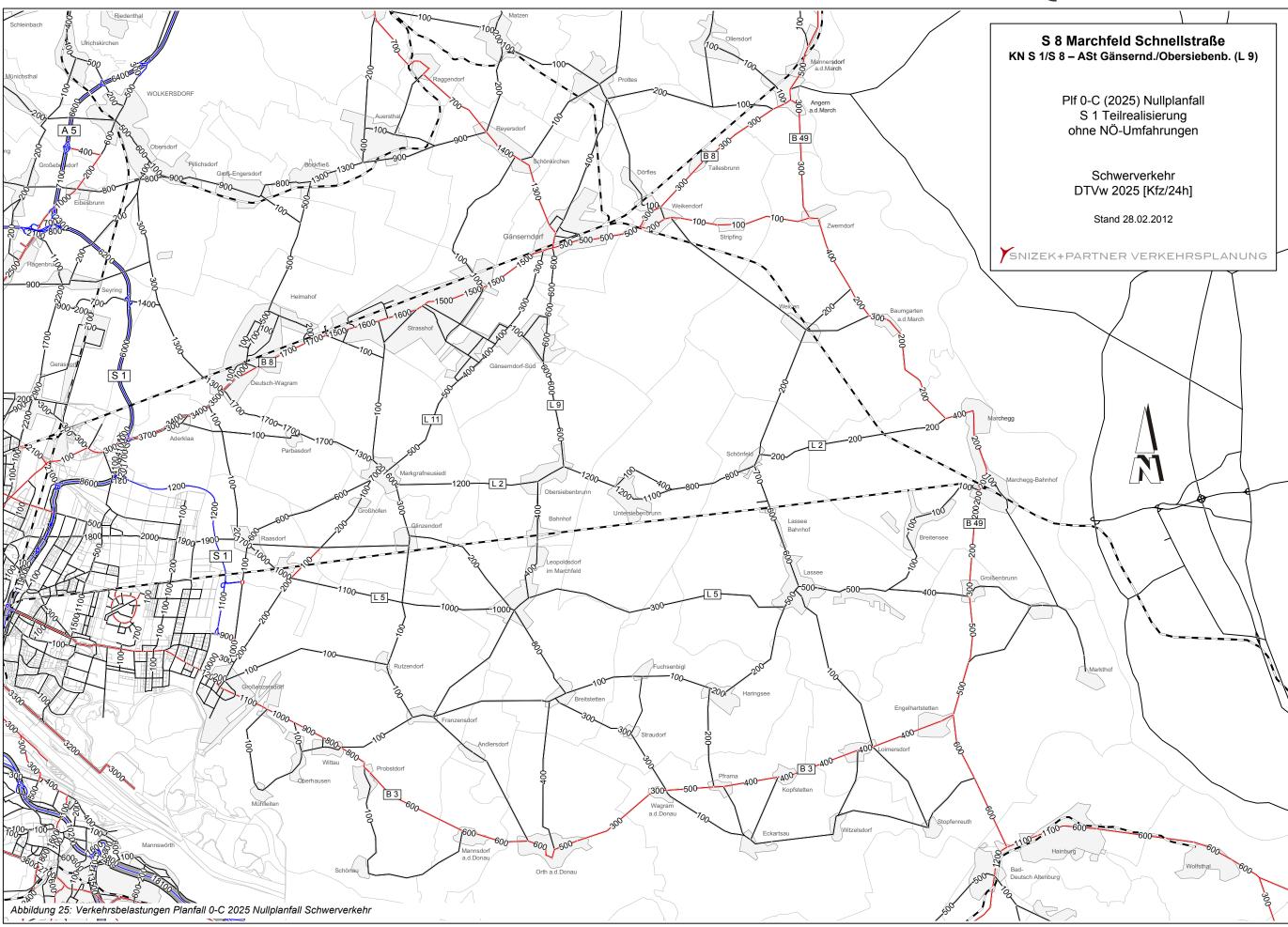


Abbildung 23: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-C 2025











4.6 NULLPLANFALL 0-D 2025

Der Nullplanfall 0-D 2025 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2025 mit dem Bestandsnetz inkl. Y-PPP (S 2 Umfahrung Süßenbrunn, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Eibesbrunn – Schrick) und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen und zusätzlich mit der S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn und den Landesstraßenumfahrungen in Niederösterreich (Umfahrung Groß-Enzersdorf, Umf. Raasdorf, Umf. Gänserndorf, Spange L 2-L 9). Er dient somit der Beurteilung der Wirkungen des S 8 Maßnahmenplanfalls 1-D 2025. Der Nullplanfall 0-D 2025 baut grundsätzlich auf dem Planfall M1-HR 2025 mit S 1 Teilreal. des S 1 Einreichprojekts für den Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn auf, wurde jedoch im Straßennetz sowie in den Grundlagen der räumlich-strukturellen Nutzung im Untersuchungsgebiet verfeinert und aktualisiert (siehe Kapitel 2.2).

Im Nullplanfall 0-D 2025 zeigt sich im Vergleich mit dem Planfall R 2025 in erster Linie die Wirkung der S 1 Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn:

- Verlagerung von Richtung Wien gerichteten Verkehrsströmen auf der B 8 über die L 11 zur S 1 Halbanschlussstelle Raasdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verlagerung von Verkehrsströmen zur S 1 ASt Groß-Enzersdorf (14.000 Kfz/24h in Neueßling, 14.500 Kfz/24h in Breitenlee)
- o geringe Entlastung der B 3 in Wien (Eßling 24.500 Kfz/24h, Aspern 35.100 Kfz/24h)
- o deutliche Entlastung in Raasdorf und Groß-Enzersdorf durch Ortsumfahrungen in NÖ

Die entlastende Wirkung der S 1 auf die zentrale Nord-Süd-Verbindung in Wien im Verlauf der A 23 Südosttangente kann ohne den Tunnel Donau-Lobau nicht zum Tragen kommen. Alle Verkehrsströme aus dem Norden und Osten von Wien, welche die Donau queren wollen, müssen daher wie im Bestand über die A 23 und die Praterbrücke fahren. Dies bedeutet auch, dass die regionalen Verlagerungswirkungen der S 1 geringer ausfallen.

Im Vergleich mit dem Nullplanfall Bestand 2011 zeigen sich im Nullplanfall 0-D 2025 etwas andere Wirkungen als beim Vergleichsplanfall R 2025. Die hohen Verkehrszunahmen auf den radialen Stadteinfahrten aus dem Osten werden durch erhebliche Verlagerungen auf die S 1 vermieden. Ebenso wird das Problem der zunehmenden Ausweichverkehre in den Wiener Siedlungsgebieten, das im Vergleichsplanfall R 2025 zeigt, verringert.



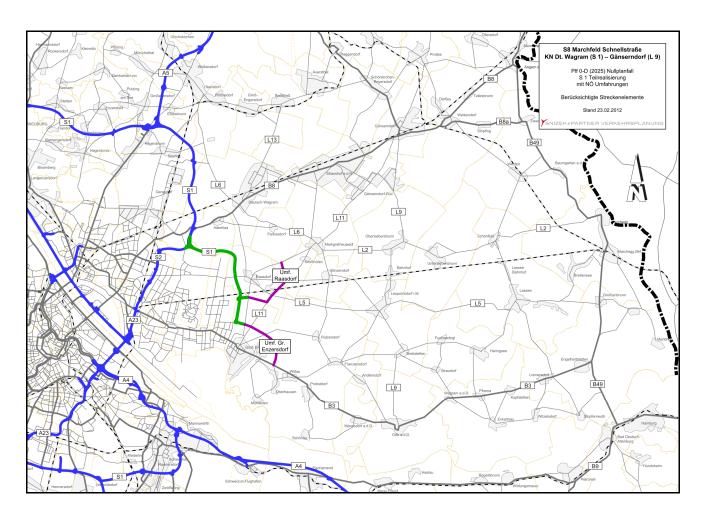
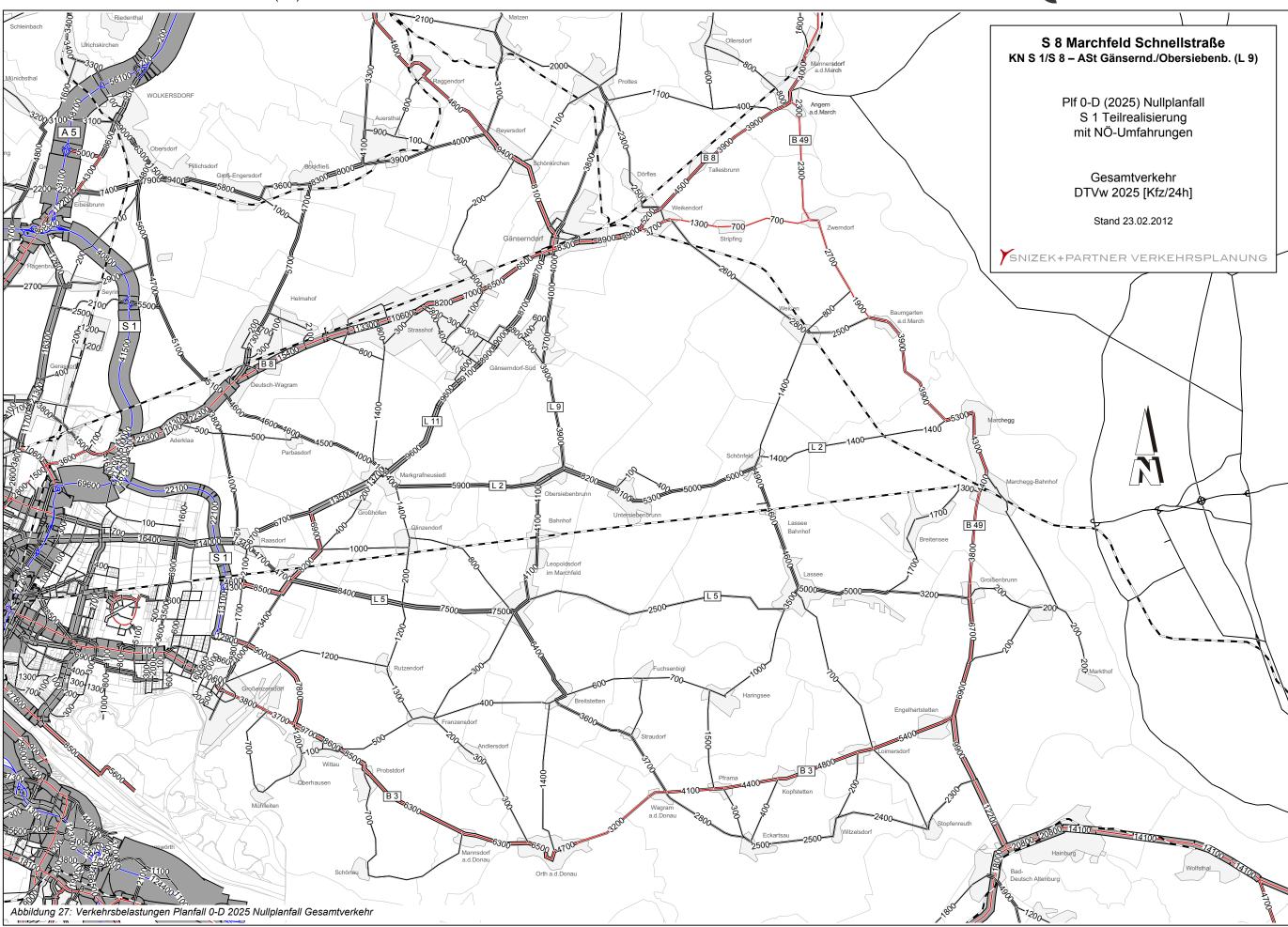
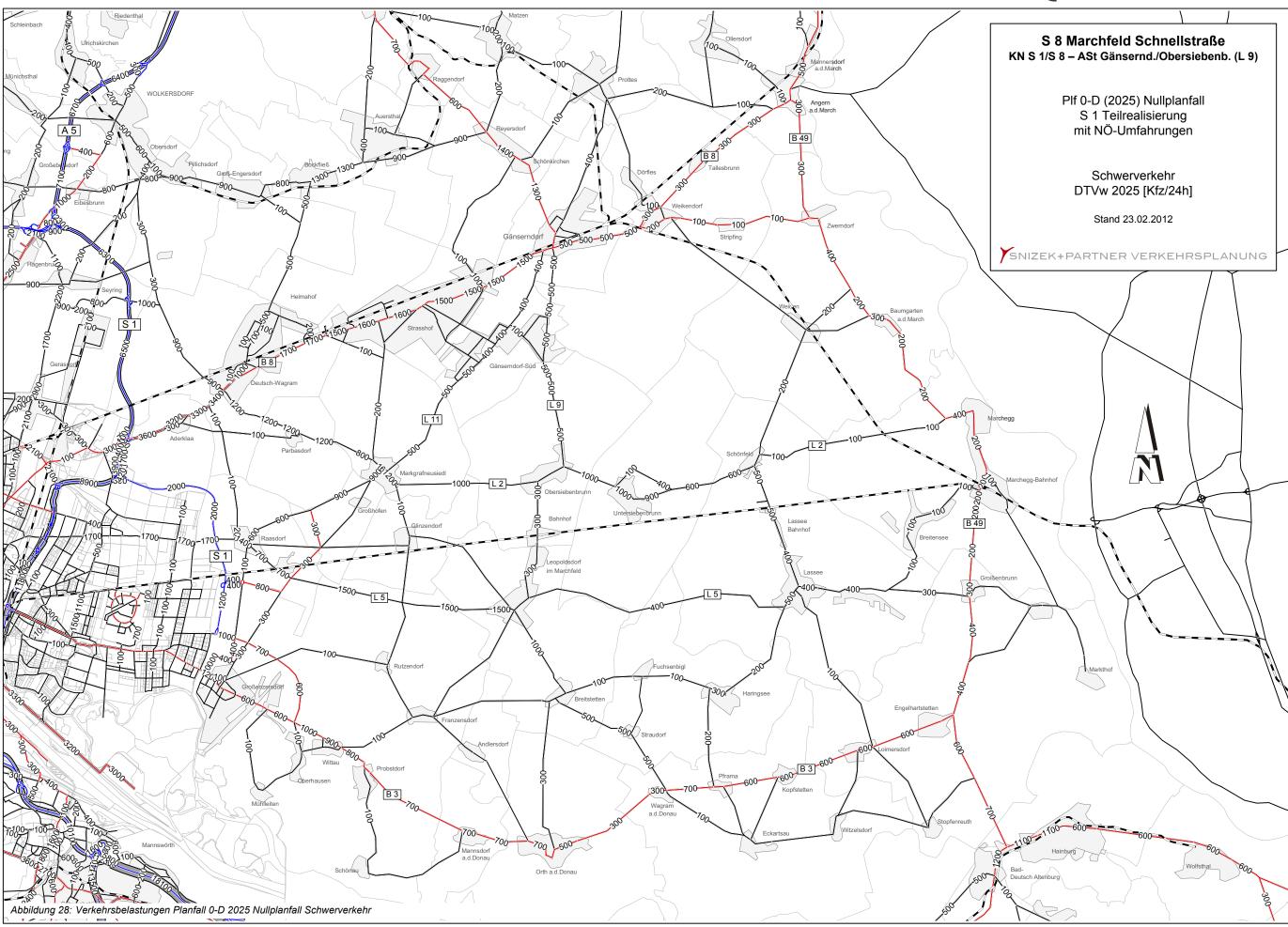


Abbildung 26: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-D 2025











4.7 PLANFALL 1-A 2025

Der Planfall 1-A 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-A auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis der zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfälle M1-HR 2025 bzw. M10 2025 erstellt und im Netz und in der räumlichstrukturellen Nutzung überarbeitet.

Dieser Planfall enthält die S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf, Groß-Enzersdorf und Gänserndorf sowie die Spange L 2-L 9 sind in diesem Planfall hingegen nicht berücksichtigt.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 9.600 bis 30.800 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 1.500 bis 4.400 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.

Der Planfall 1-A 2025 zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-A 2025 deutlich die Wirkungen der S 8:

- o starke Entlastung der B 8 zwischen Gänserndorf und der S 1
- starke Entlastung der L 2 zwischen Obersiebenbrunn und Wien
- Entlastung der L 11 zwischen Markgrafneusiedl und Groß-Enzersdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verkehrsverlagerungen auf die Hauptrouten S 8, S 1 und S 2
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z. B. auf der B 8 östlichen von Gänserndorf, auf der L 2 in Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn und in Schönfeld, auf der L 4 in Lassee
- Verkehrssteigerungen auf der L 11 und L 9 zwischen G\u00e4nserndorf und der S 8 durch Zulaufverkehr zur S 8
- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L 5 von der Donaubrücke Hainburg kommend auf Grund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt

Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B 8 (Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L 2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf) entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert. Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr.



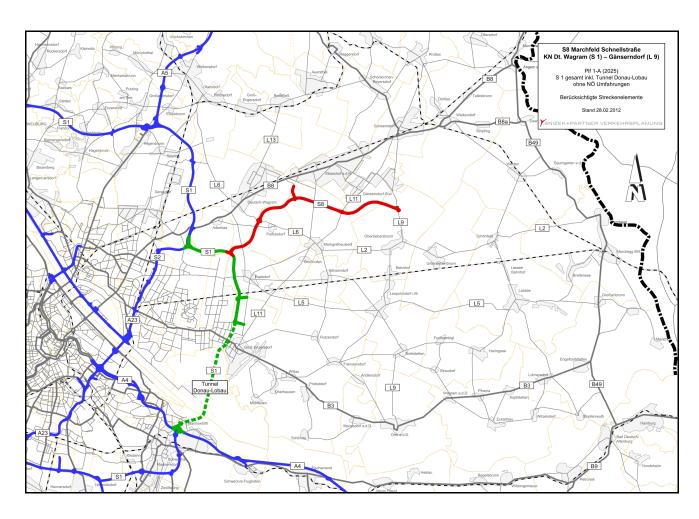
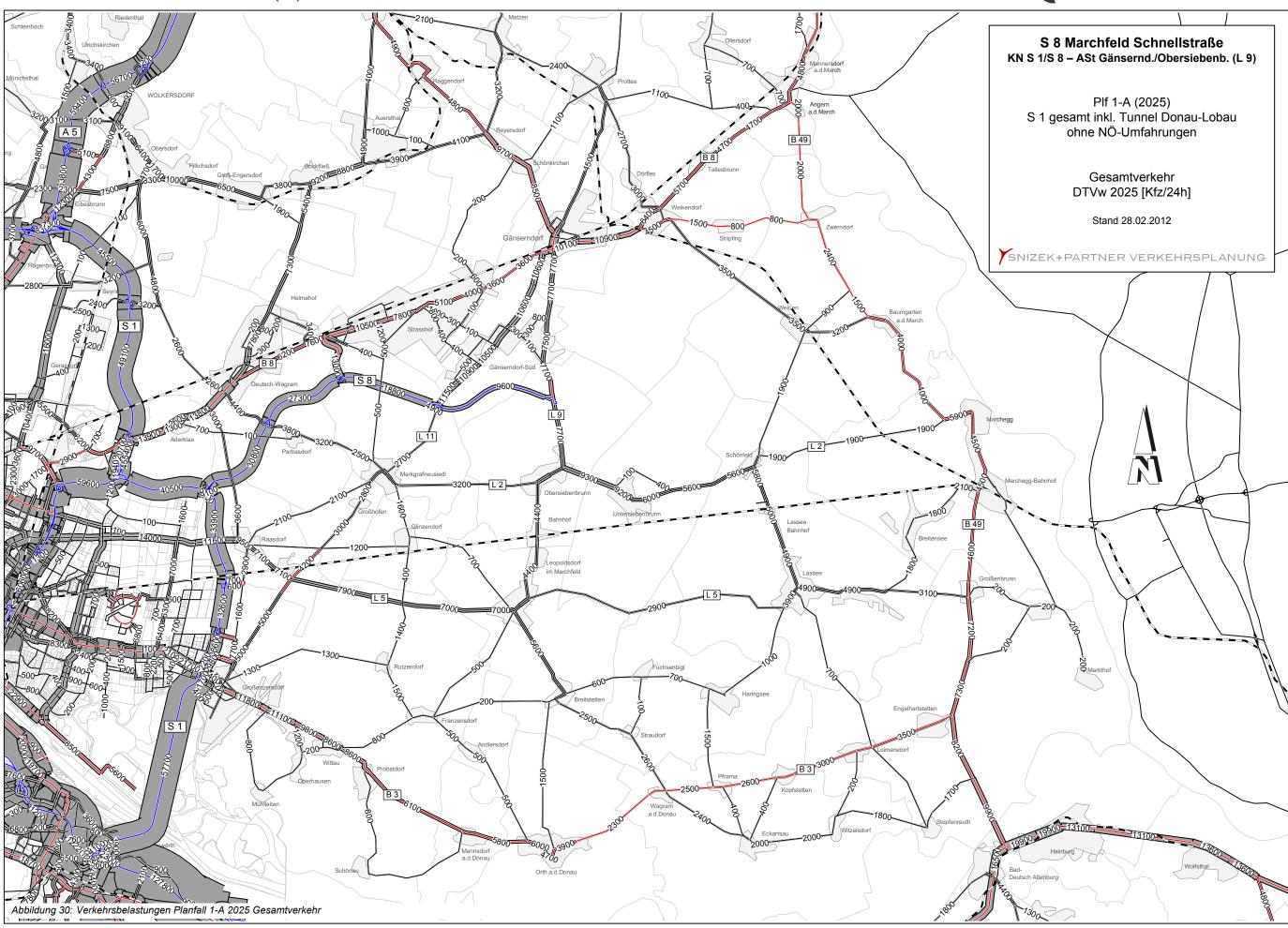
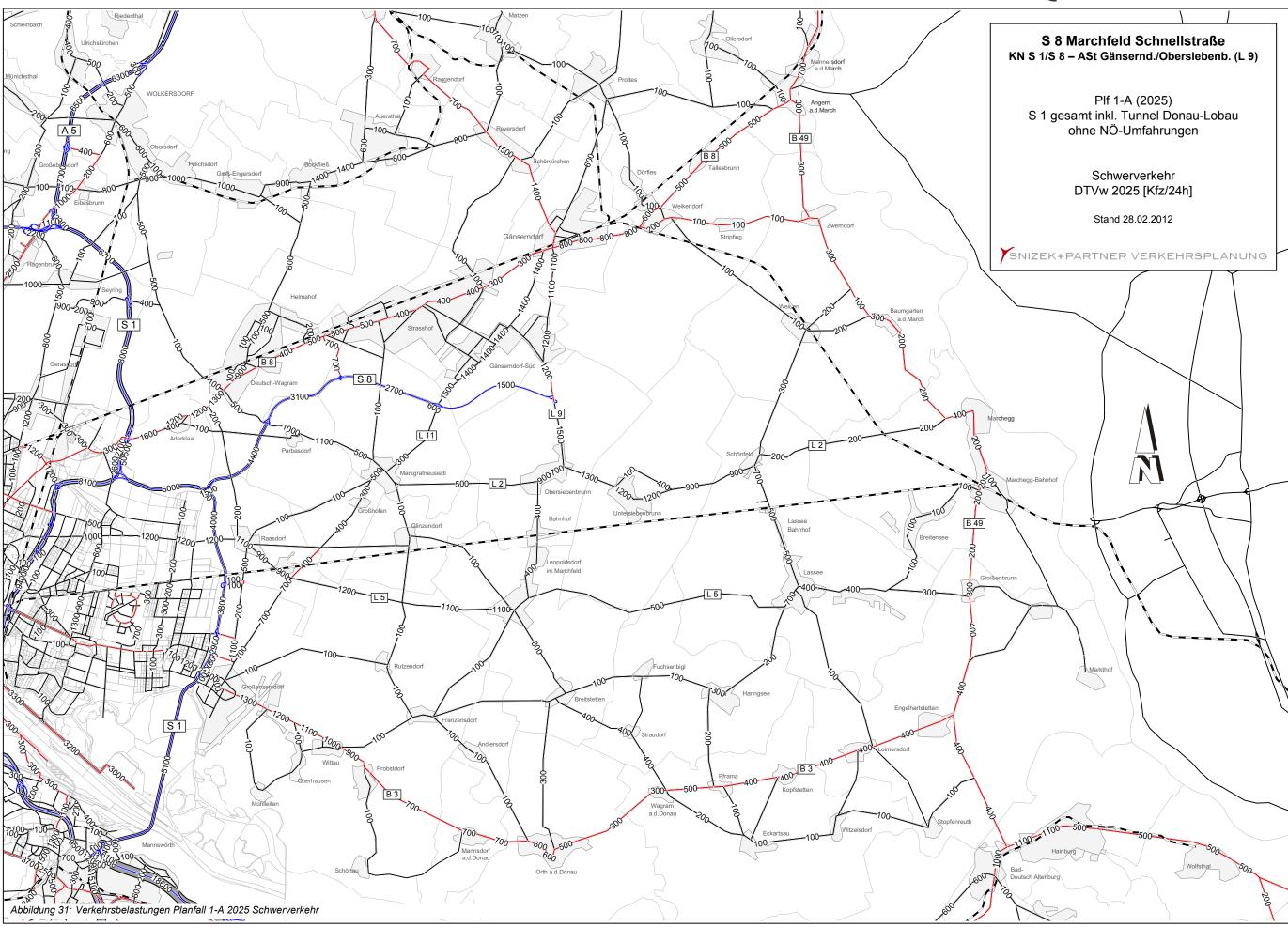


Abbildung 29: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-A 2025











4.8 PLANFALL 1-B 2025

Der Planfall 1-B 2025 entspricht dem Planfall 0-B 2025, enthält die S 8 im Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9) und zusätzlich die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf sowie die "B 8 Umfahrung Gänserndorf, L 9 Umfahrung Gänserndorf Süd" und die Spange L 2-L 9. Für diese begleitenden Planungen besteht eine Absichtserklärung zur Realisierung seitens des Landes Niederösterreich. Die S 1 ist in diesem Planfall im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn berücksichtigt.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 17.500 bis 29.100 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 3.000 bis 4.600 Kfz/24h Schwerverkehr belastet, die Spange L 2-L 9 mit 5.800 bis 6.200 Kfz/24h im Gesamtverkehr bzw. mit 1.000 bis 1.400 Kfz/24h im Schwerverkehr.

Der Planfall 1-B 2025 zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-B 2025 deutlich die Wirkungen der S 8:

- o starke Entlastung der B 8 zwischen Gänserndorf und der S 1
- o starke Entlastung der L 2 zwischen Untersiebenbrunn und Wien
- Entlastung der L 11 zwischen Gänserndorf und Groß-Enzersdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verkehrsverlagerungen auf die Hauptrouten S 8, S 1 und S 2
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z. B. auf der B 8 östlichen von Gänserndorf, auf der L 4 in Lassee und Schönfeld
- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L 5 von der Donaubrücke Hainburg kommend auf Grund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt

Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 sowie der NÖ Umfahrungen vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B 8 (Gänserndorf, Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L 2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf, Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn) sowie in Groß-Enzersdorf entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert.

Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr. Durch die frei werdenden Kapazitäten kommt es jedoch in Raasdorf und in der Breitenleer Straße in Wien zu höheren Schwerverkehrsbelastungen, die aber deutlich unter den Werten des Planfalls R 2025 liegen.



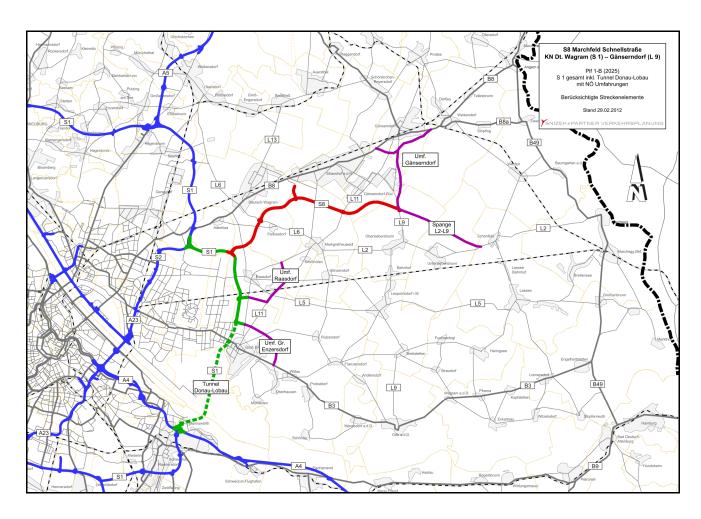
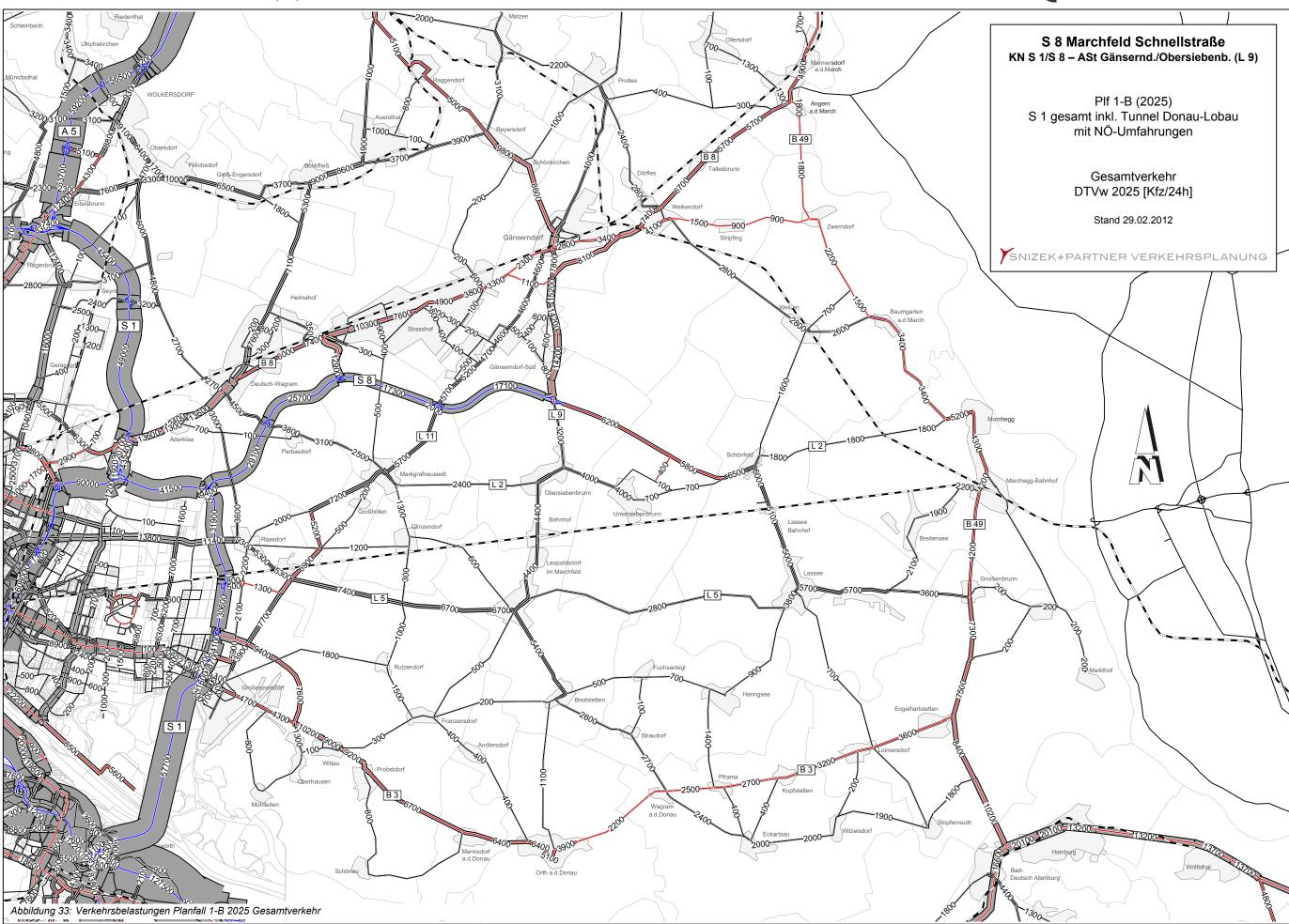
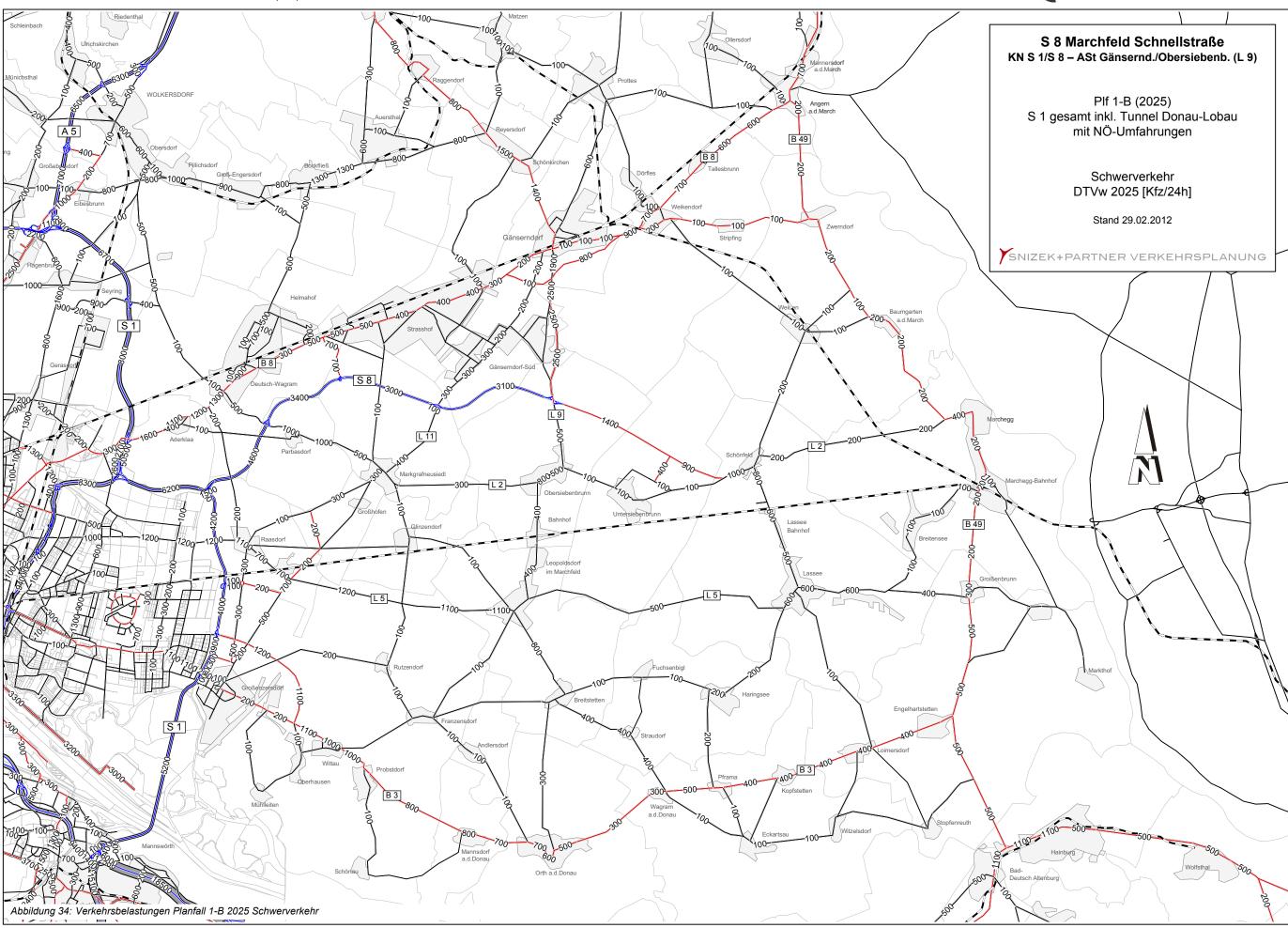


Abbildung 32: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-B 2025











4.9 PLANFALL 1-C 2025

Der Planfall 1-C 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-C auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet.

Dieser Planfall enthält die S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn. Die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf, Groß-Enzersdorf und Gänserndorf sowie die Spange L 2-L 9 sind in diesem Planfall hingegen nicht berücksichtigt.

Dieser Planfall beinhaltet damit im Straßennetz die Planungsabschnitte, die in der Zuständigkeit der ASFINAG liegen. Durch das Fehlen der Ortsumfahrungen sowie des donauquerenden Abschnitts der S 1 gibt es keine weiteren Alternativrouten zum bestehenden Straßennetz. Sowohl der Zulaufverkehr als auch der donauquerende Verkehr bleiben damit im Bestandsnetz. Dieser Planfall wird somit der Immissionsbeurteilung für Luftschadstoffe und Lärm im nachrangigen Netz und der Prüfung sensibler Nutzungen zu Grunde gelegt.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 10.500 bis 29.600 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 2.100 bis 4.100 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.

Der Planfall 1-C 2025 zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-C 2025 deutlich die Wirkungen der S 8:

- starke Entlastung der B 8 zwischen G\u00e4nserndorf und der S 1
- starke Entlastung der L 2 zwischen Obersiebenbrunn und Wien
- Entlastung der L 11 zwischen Markgrafneusiedl und Groß-Enzersdorf
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z. B. auf der B 8 östlichen von Gänserndorf, auf der L 2 in Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn und in Schönfeld, auf der L 4 in Lassee
- Verkehrssteigerungen auf der L 11 und L 9 zwischen G\u00e4nserndorf und der S 8 durch Zulaufverkehr zur S 8
- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L 5 von der Donaubrücke Hainburg kommend auf Grund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt

Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B 8 (Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L 2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf)



entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert.

Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr.

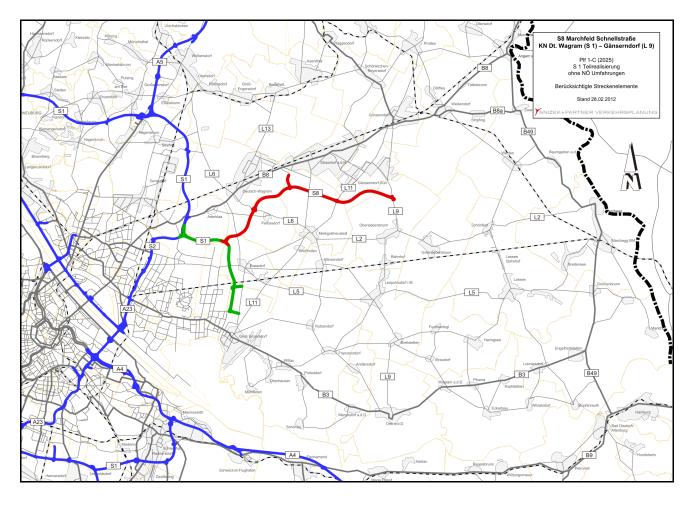
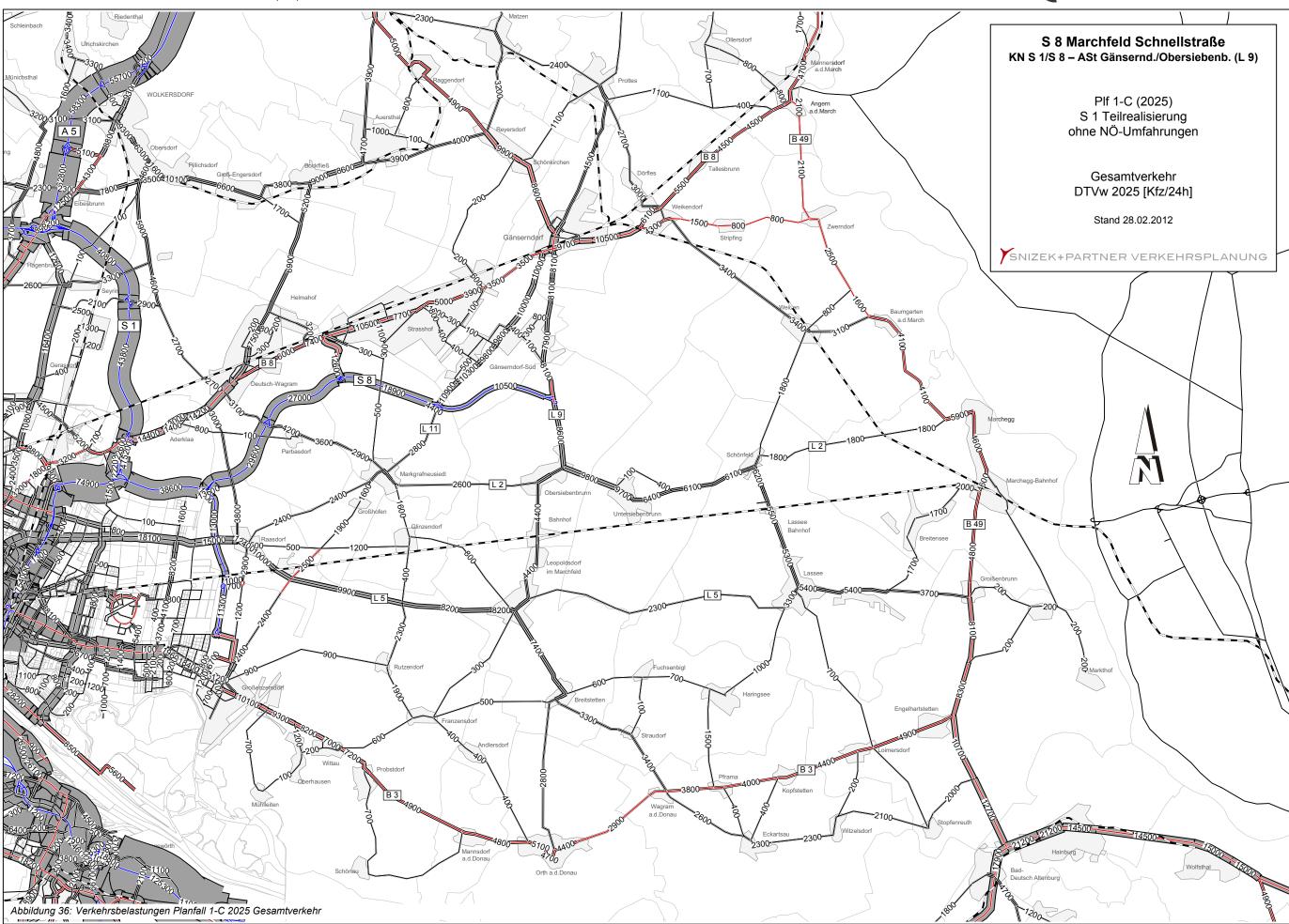
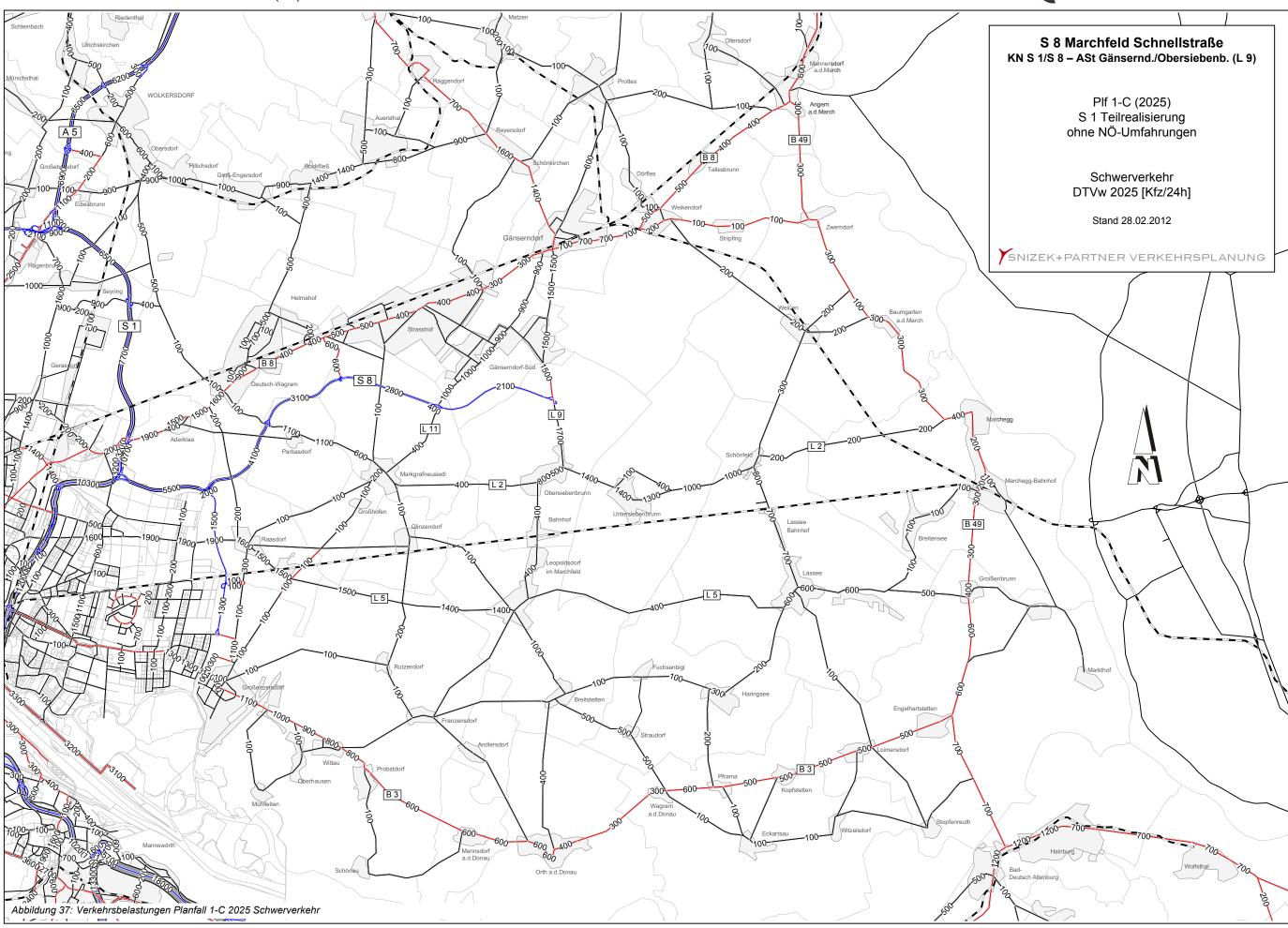


Abbildung 35: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-C 2025

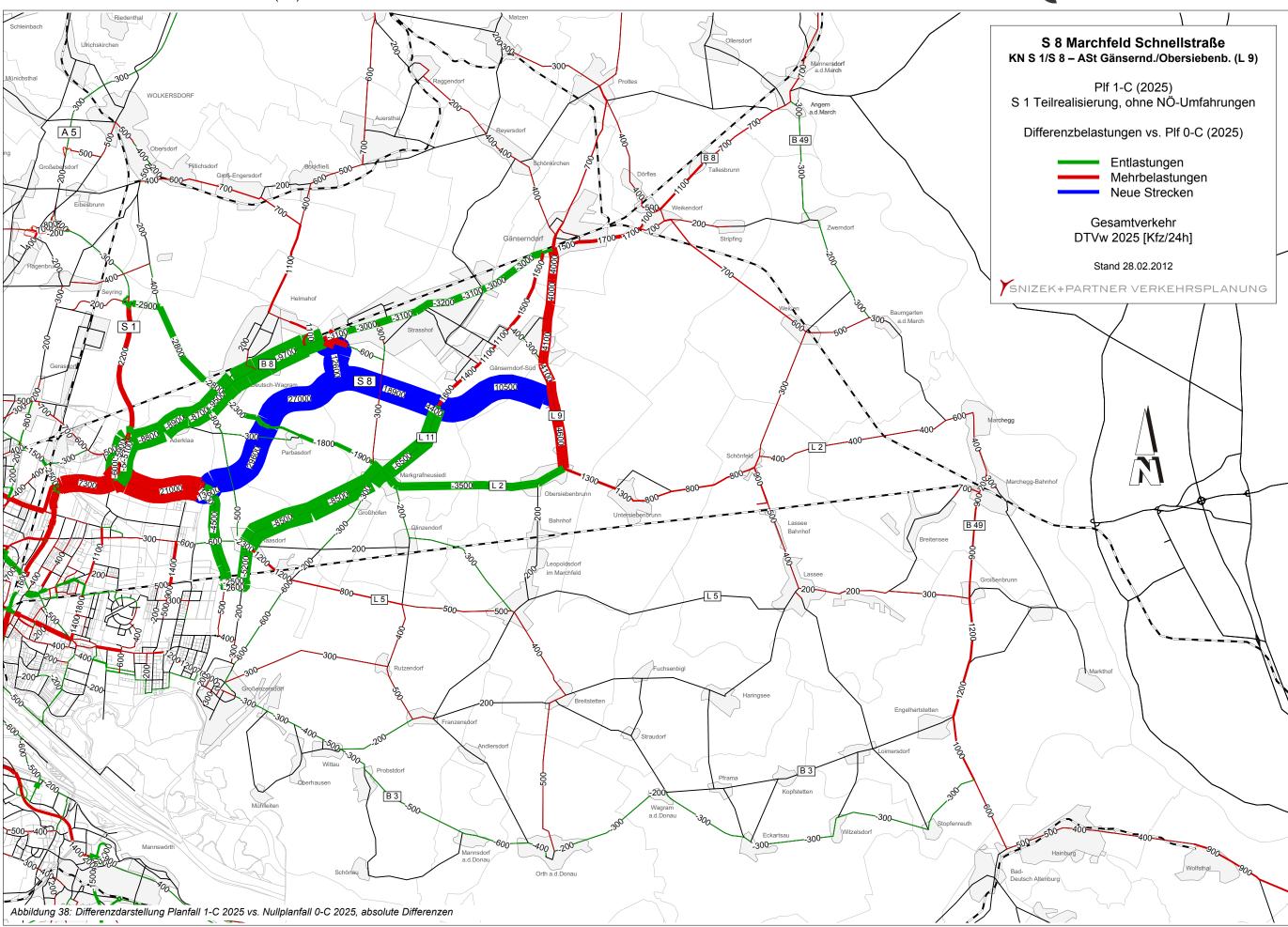




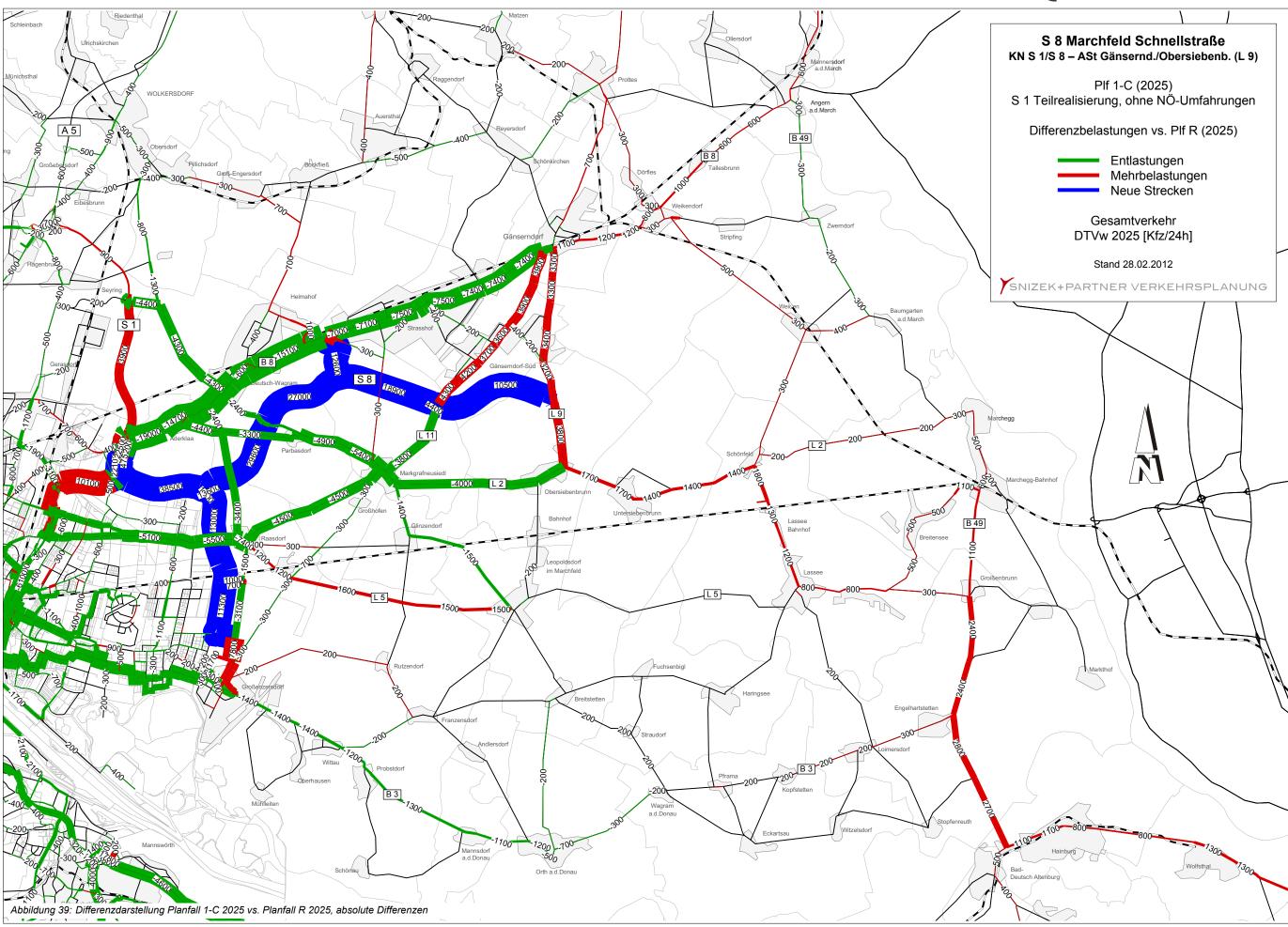














4.10 PLANFALL 1-D 2025

Der Planfall 1-D 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des Nullplanfalls 0-D auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9) und zusätzlich die begleitenden Projekte des Landes NÖ, nämlich die Ortsumfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf sowie die "B 8 Umfahrung Gänserndorf, L 9 Umfahrung Gänserndorf Süd" und die Spange L 2-L 9. Für diese begleitenden Planungen besteht eine Absichtserklärung seitens des Landes Niederösterreich. Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet. Dieser Planfall enthält die S 1 im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 17.700 bis 30.200 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 2.900 bis 4.200 Kfz/24h Schwerverkehr belastet, die Spange L 2-L 9 mit 5.900 bis 6.300 Kfz/24h im Gesamtverkehr bzw. mit 1.100 bis 1.500 Kfz/24h im Schwerverkehr.

Der Planfall 1-D 2025 zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-C 2025 deutlich die Wirkungen der S 8:

- starke Entlastung der B 8 zwischen G\u00e4nserndorf und der S 1
- o starke Entlastung der L 2 zwischen Untersiebenbrunn und Wien
- Entlastung der L 11 zwischen Gänserndorf und Groß-Enzersdorf
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z. B. auf der B 8 östlichen von Gänserndorf, auf der L 4 in Lassee und Schönfeld
- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L 5 von der Donaubrücke Hainburg kommend auf Grund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt

Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B 8 (Gänserndorf, Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L 2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf) sowie in Groß-Enzersdorf entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert. Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr. Durch die frei werdenden Kapazitäten kommt es jedoch in Raasdorf und in der Breitenleer Straße in Wien zu höheren Schwerverkehrsbelastungen, die aber deutlich unter den Werten des Planfalls R 2025 liegen.



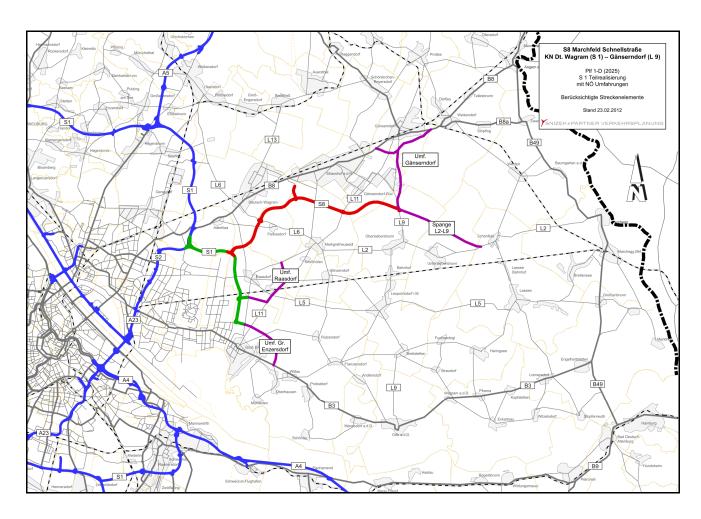
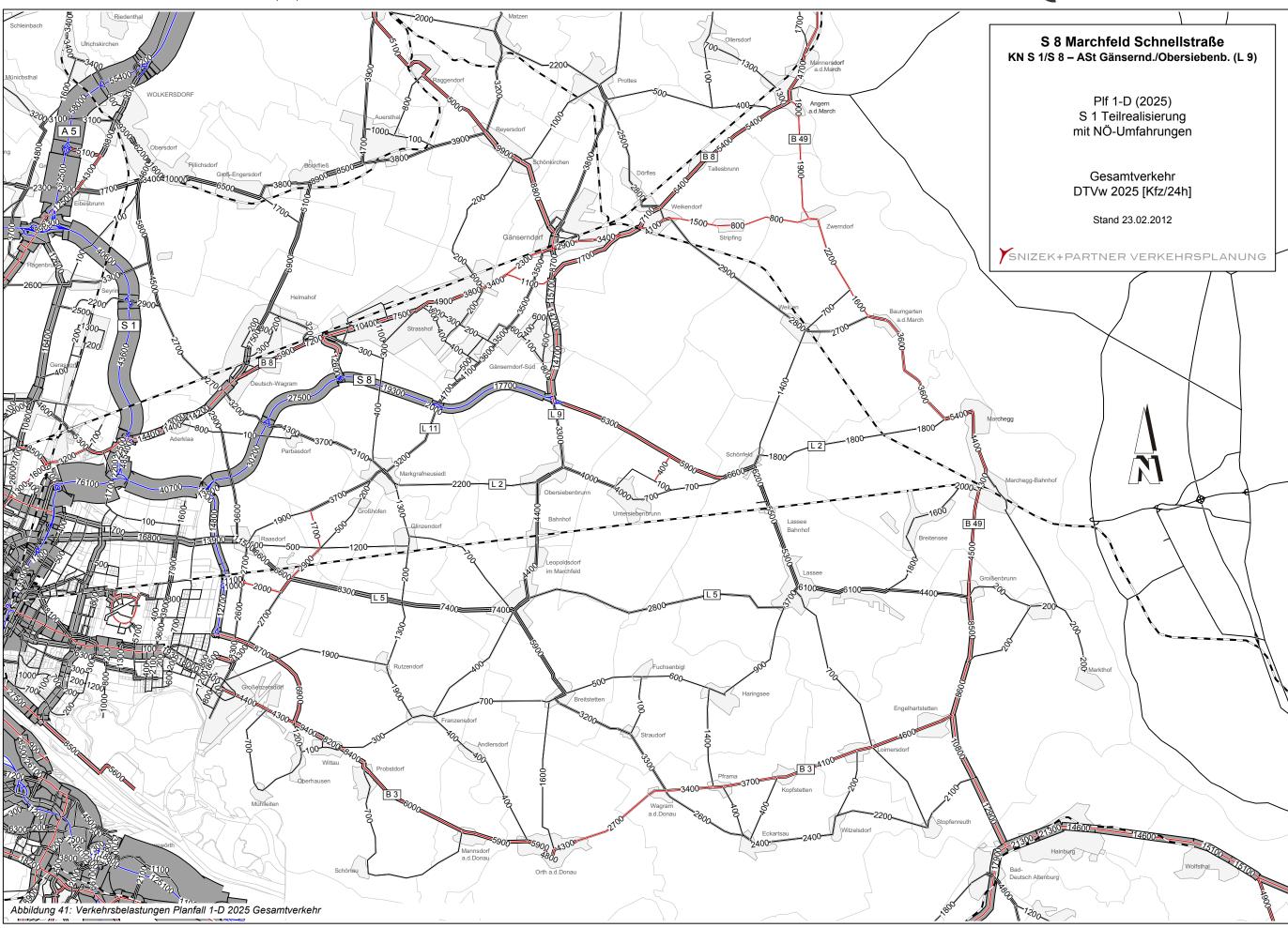
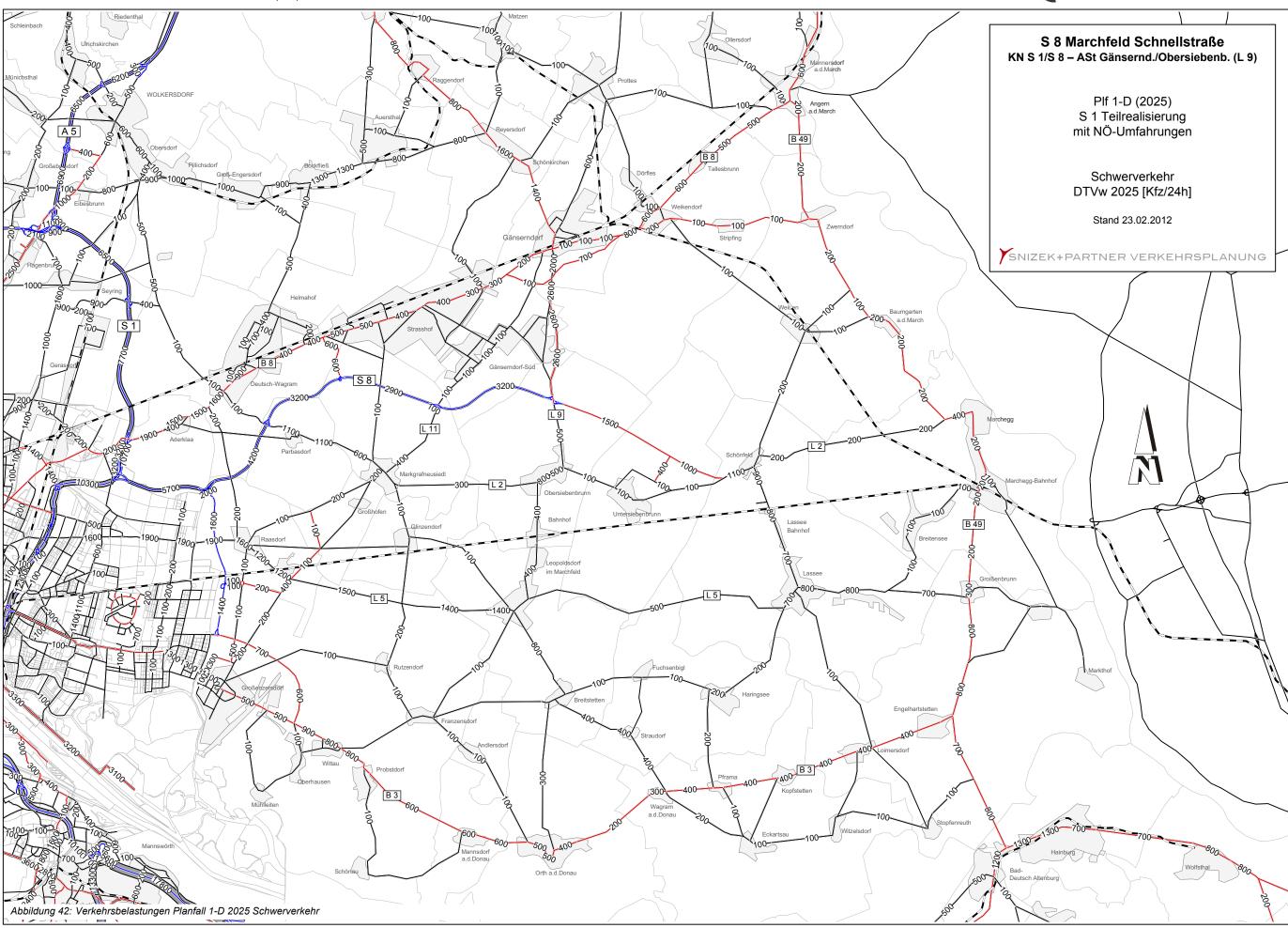


Abbildung 40: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-D 2025











4.11 PLANFALL 1-E 2025

Der Planfall 1-E 2025 berücksichtigt neben allen Netzabschnitten des entsprechenden Nullplanfalls 0-B auch den S 8 Abschnitt West zwischen dem Knoten S 1/S 8 und der ASt Gänserndorf (L 9). Er wurde auf Basis des zuletzt für die S 1 entwickelten Prognoseplanfalls M1-HR 2025 bzw. M10 2025 erstellt und im Netz und in der räumlich-strukturellen Nutzung überarbeitet.

Dieser Planfall enthält die S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Bei den begleitenden Projekten des Landes NÖ sind in diesem Planfall nur die Ortsumfahrungen an der S 1, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf berücksichtigt. Die Umfahrungen Gänserndorf und die Spange L 2-L 9 sind hingegen nicht berücksichtigt. Somit berücksichtigt dieser Planfall sämtliche bereits eingereichten Bundesstraßenprojekte mit den beinhalteten Netzergänzungen. Er wird daher für die Auswirkungen von Luftschadstoffen durch die S 8 im A- und S-Netz sowie für weitere Analysen verwendet. Dieser Planfall wird auch für die Bilanzierungen der Lärmbelastungen im gesamten Einflussgebiet herangezogen.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 9.500 bis 28.100 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 1.400 bis 4.300 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.

Der Planfall 1-E 2025 zeigt im Vergleich mit dem entsprechenden Nullplanfall 0-B 2025 deutlich die Wirkungen der S 8:

- o starke Entlastung der B 8 zwischen Gänserndorf und der S 1
- o starke Entlastung der L 2 zwischen Obersiebenbrunn und Wien
- Entlastung der L 11 zwischen Markgrafneusiedl und Groß-Enzersdorf
- Entlastung der Breitenleer Straße in Wien durch Verkehrsverlagerungen auf die Hauptrouten S 8, S 1 und S 2
- Verkehrssteigerungen auf den Zulaufstrecken zur S 8, z. B. auf der B 8 östlichen von Gänserndorf, auf der L 2 in Obersiebenbrunn, Untersiebenbrunn und in Schönfeld, auf der L 4 in Lassee
- Verkehrssteigerungen auf der L 11 und L 9 zwischen G\u00e4nserndorf und der S 8 durch Zulaufverkehr zur S 8
- Verkehrssteigerung auf der Route B 49, L 5 von der Donaubrücke Hainburg kommend auf Grund des Zulaufs zur S 8 und durch die verbesserte Situation der östlichen Wiener Stadteinfahrt



Insgesamt werden durch die Verlagerungswirkungen der S 8 vor allem die im Nullplanfall hoch belasteten Ortsdurchfahrten an der B 8 (Strasshof, Deutsch-Wagram) und an der L 2 (Markgrafneusiedl, Raasdorf) sowie in Groß-Enzersdorf entlastet. Die Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden mit der S 8 im Abschnitt KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn deutlich verbessert.

Die beschriebenen Wirkungen betreffen sowohl den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr. Durch die frei werdenden Kapazitäten kommt es jedoch in Raasdorf und in der Breitenleer Straße in Wien zu höheren Schwerverkehrsbelastungen, die aber deutlich unter den Werten des Planfalls R 2025 liegen.

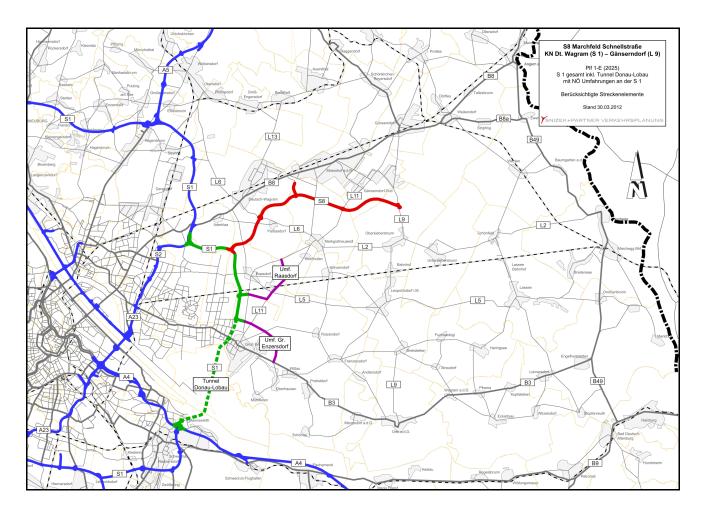
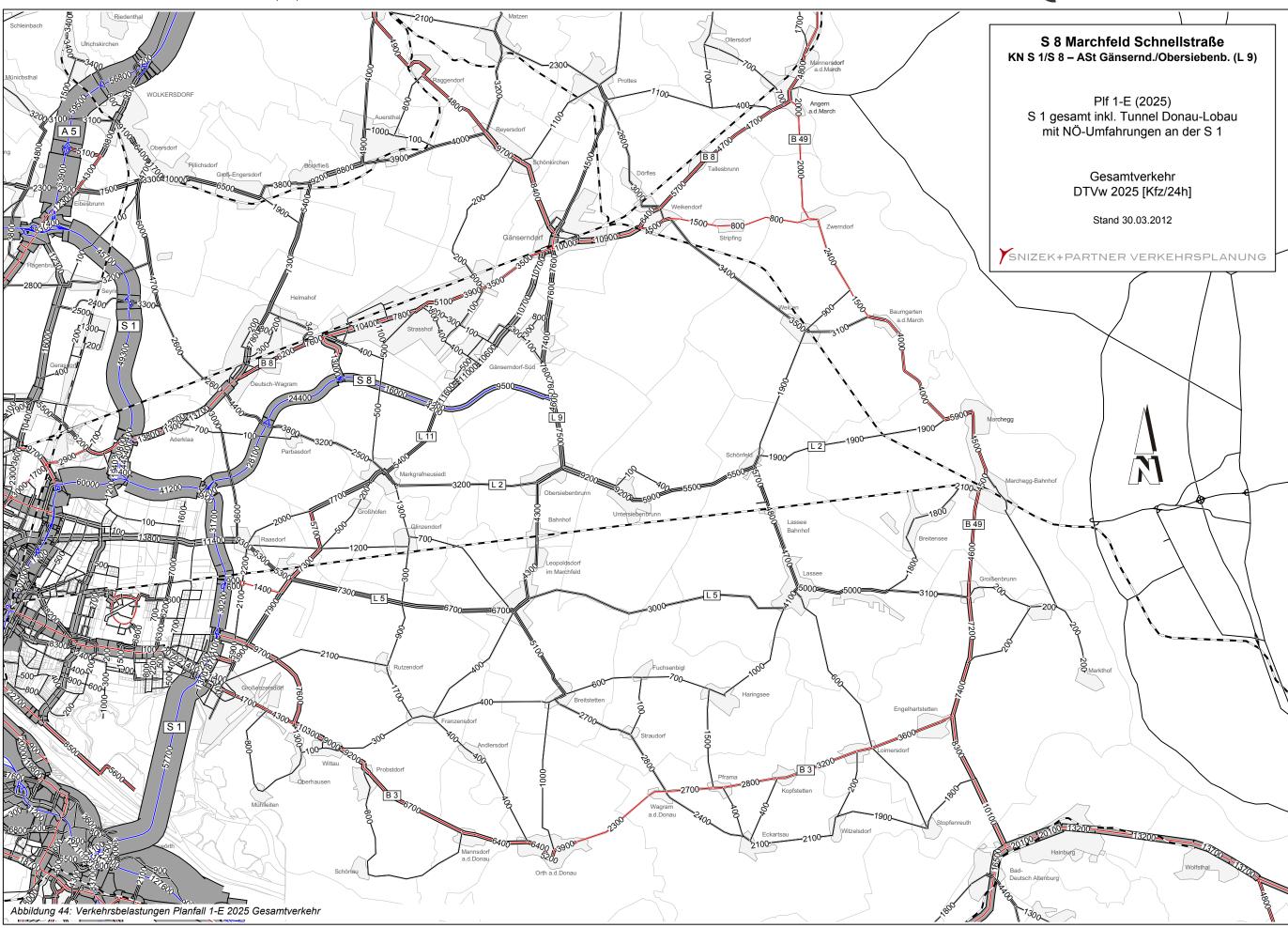
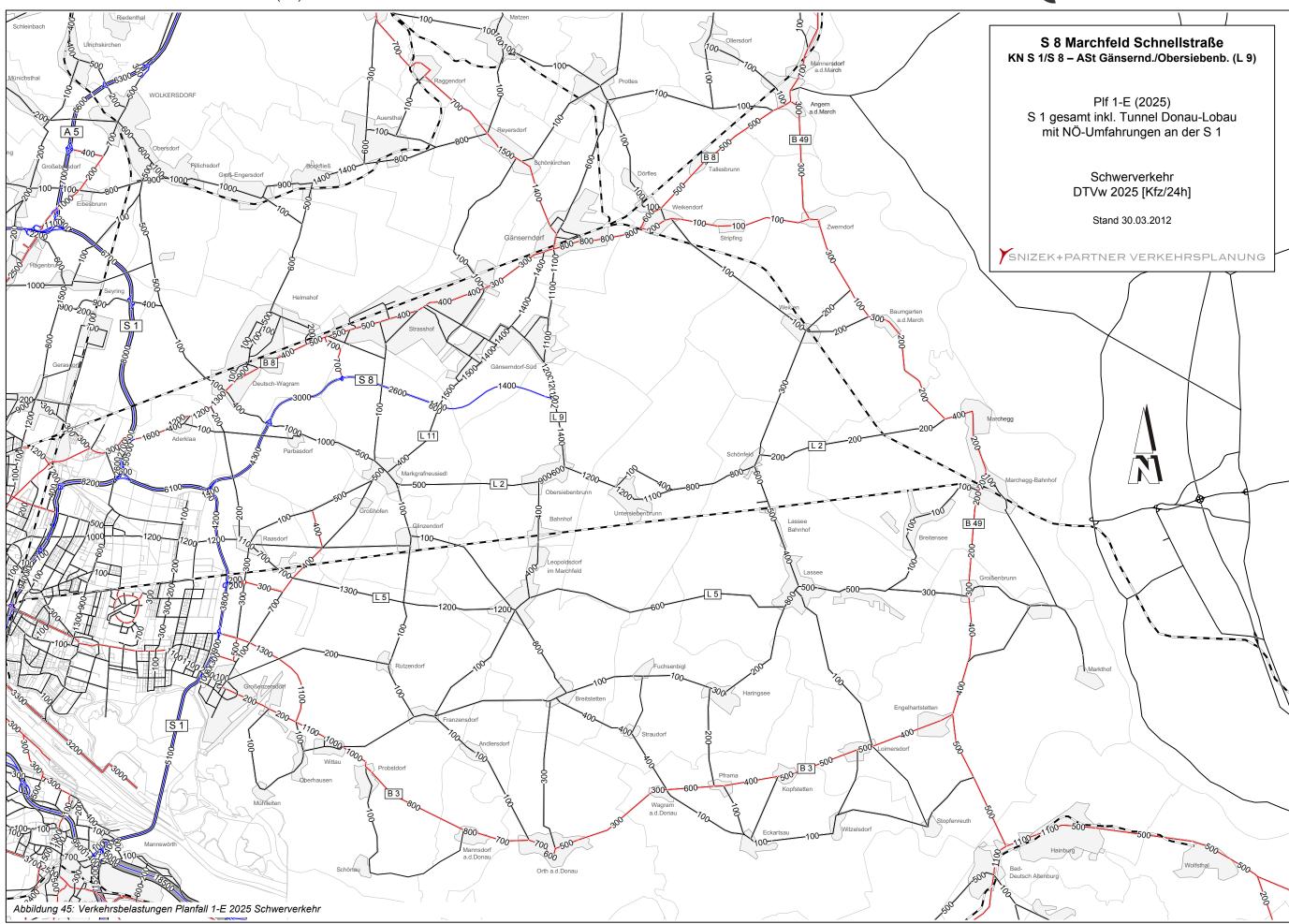


Abbildung 43: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-E 2025

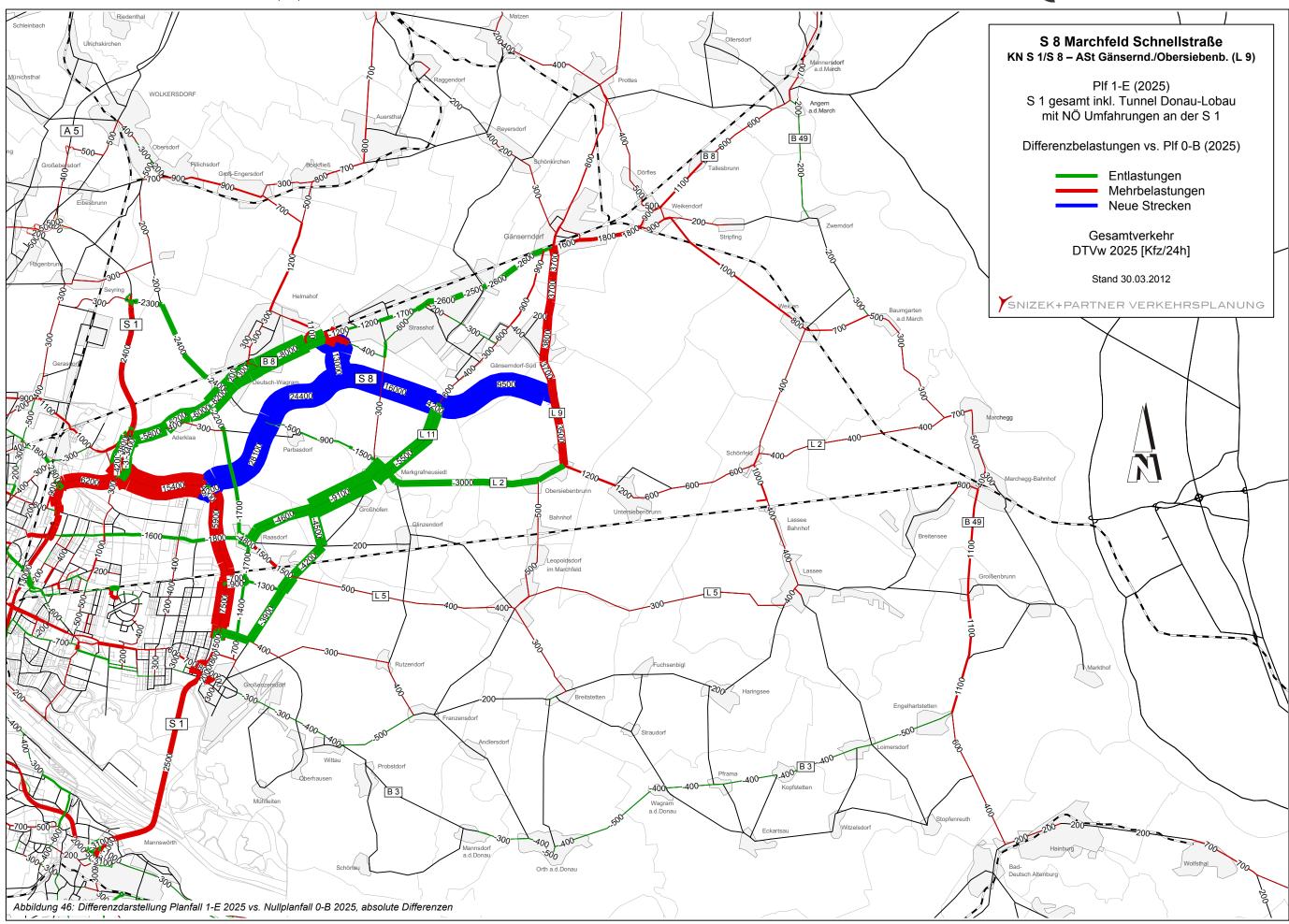




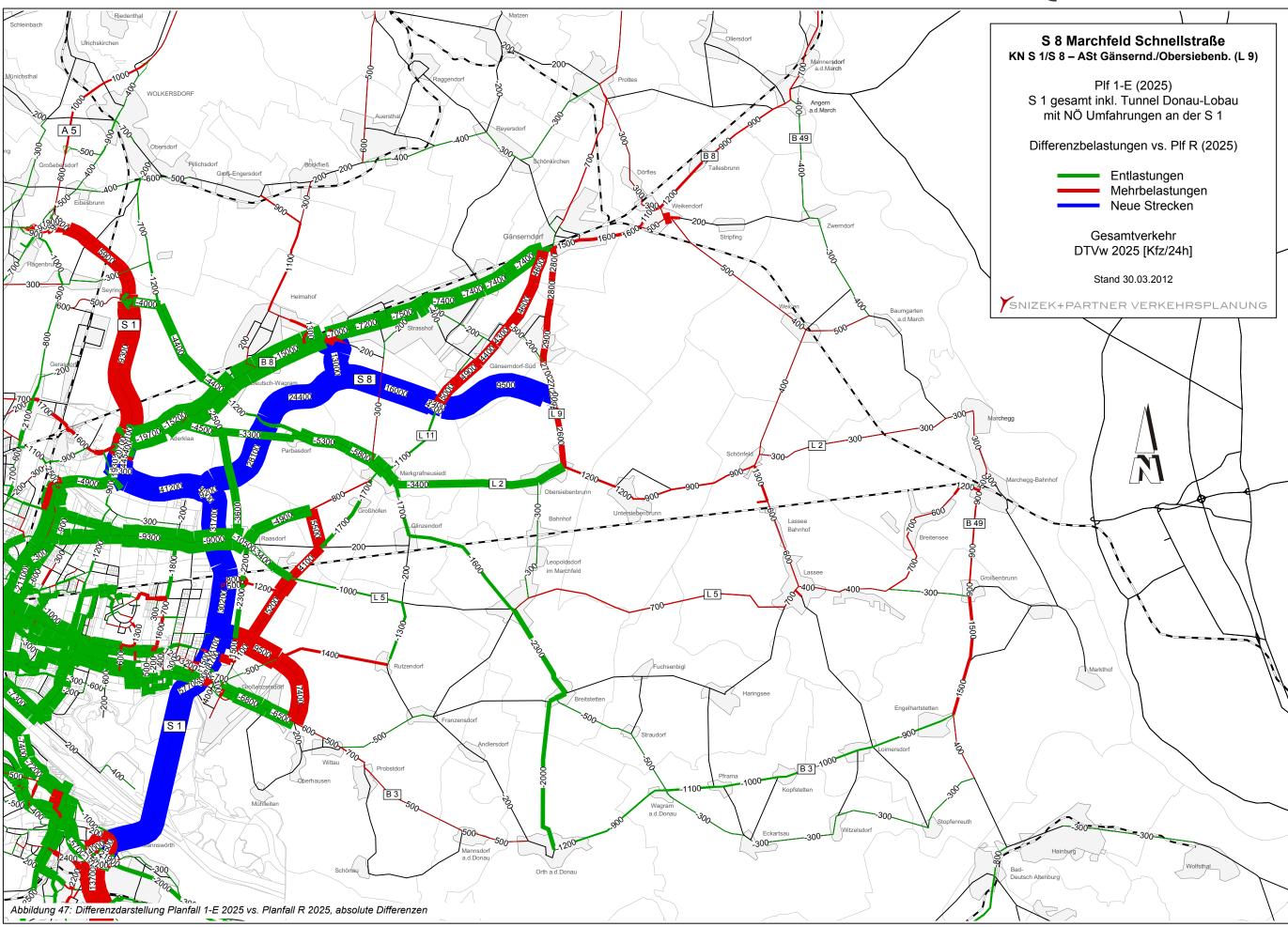














4.12 PLANFALL 1-MAX 2025

Die verschiedenen Planfälle mit S 8 ergeben unterschiedliche Verkehrsstärken auf den einzelnen S 8 Abschnitten. Für die Schall- und Luftschadstoffuntersuchungen auf der S 8 Trasse sollen jedoch unabhängig vom tatsächlich realisierten Planfall Werte zur Verfügung gestellt werden. Daher wurden sowohl für die S 8 Haupttrasse als auch für alle Rampen in Anschlussstellen und im Knoten S 1 / S 8 die jeweils höchsten Verkehrsbelastungen aus den oben angeführten Planfällen 1-A bis 1-E (Planfälle mit dem Einreichabschnitt der S 8) ermittelt. Diese abschnittsweisen Maximalbelastungen wurden tabellarisch zusammengefasst und als synthetischer Planfall den weiteren Untersuchungen zu Grunde gelegt.

Die verkehrlichen Wirkungen der beiden informativen Planfälle Plf 1-E mit Spange Seestadt Aspern sowie Plf mit S 8 Ost werden in den jeweiligen Projekten bzw. in deren UVP-Verfahren dargestellt und geprüft und sind daher im Planfall 1-Max nicht enthalten.

		Belastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]						
S 8 Ab								
von	bis	1-A	1-B	1-C	1-D	1-E	1-Max	
Knoten S 1	Dt. Wagram	30.800	29.100	29.600	30.200	28.100	30.800	
Dt. Wagram	Strasshof	27.300	25.700	27.000	27.500	24.400	27.500	
Strasshof	Markgrafneusiedl	18.800	17.300	18.900	19.300	16.000	19.300	
Markgrafneusiedl	Gänserndorf	9.600	17.100	10.500	17.700	9.500	17.700	

Tabelle 16: Verkehrsbelastungen auf der S 8 in den Planfällen und Planfall 1-Max

4.13 GRENZÜBERSCHREITENDE AUSWIRKUNGEN

Mit der Umsetzung der S 8 Marchfeld Schnellstraße im Abschnitt KN S 1/S 8 bis ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn wird im Zuge des Projekts keine Grenzquerung geschaffen. Die Errichtung der Grenzquerung bei Marchegg erfolgt erst mit Umsetzung des Abschnitts Ost der S 8. Grenzüberschreitende Auswirkungen durch die Bauphase oder das physische Vorhandensein des Vorhabens können aus diesem Grund für den Abschnitt West ausgeschlossen werden und werden allenfalls im Einreichprojekt für den Abschnitt Ost der S 8 beurteilt. In der Betriebsphase werden durch die S 8 Abschnitt West im bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrsnetz keine Verkehrszunahmen hervorgerufen.



4.14 INFORMATIVER PLANFALL 1-E 2025 MIT SPANGE SEESTADT ASPERN

Der informative Planfall 1-E 2025 mit Spange Seestadt Aspern berücksichtigt zusätzlich zum bisherigen Planfall 1-E auch weitere Planungsprojekte im 22. Bezirk in Wien und beschreibt damit einen möglichen mittelbis längerfristigen Ausbaustand des Straßennetzes. Er enthält neben dem S 8 Einreichabschnitt West auch die S 1 Spange Seestadt Aspern zwischen der S 1 (KN Raasdorf) und Am Heidjöchl sowie die Stadtstraße Aspern in Wien zwischen Am Heidjöchl und Hirschstetten.

Dieser Planfall enthält die S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn. Bei den begleitenden Projekten des Landes NÖ sind in diesem Planfall nur die Ortsumfahrungen an der S 1, nämlich die Umfahrungen für Raasdorf und Groß-Enzersdorf berücksichtigt. Die Umfahrungen Gänserndorf und die Spange L 2-L 9 sind hingegen nicht berücksichtigt.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 9.300 bis 29.700 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 1.400 bis 4.500 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.



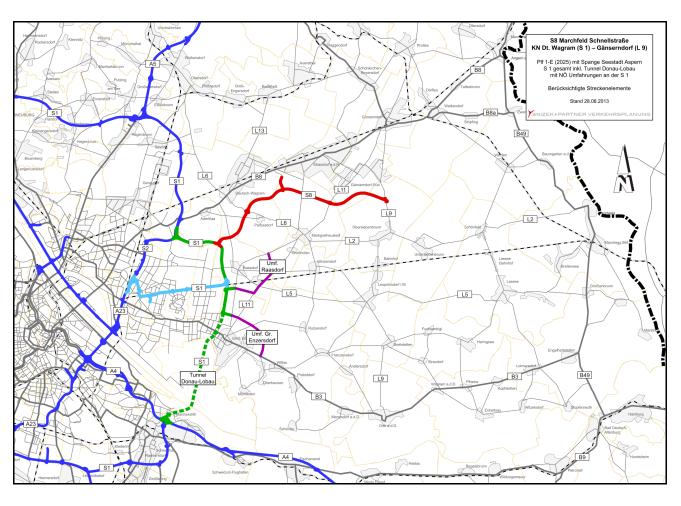
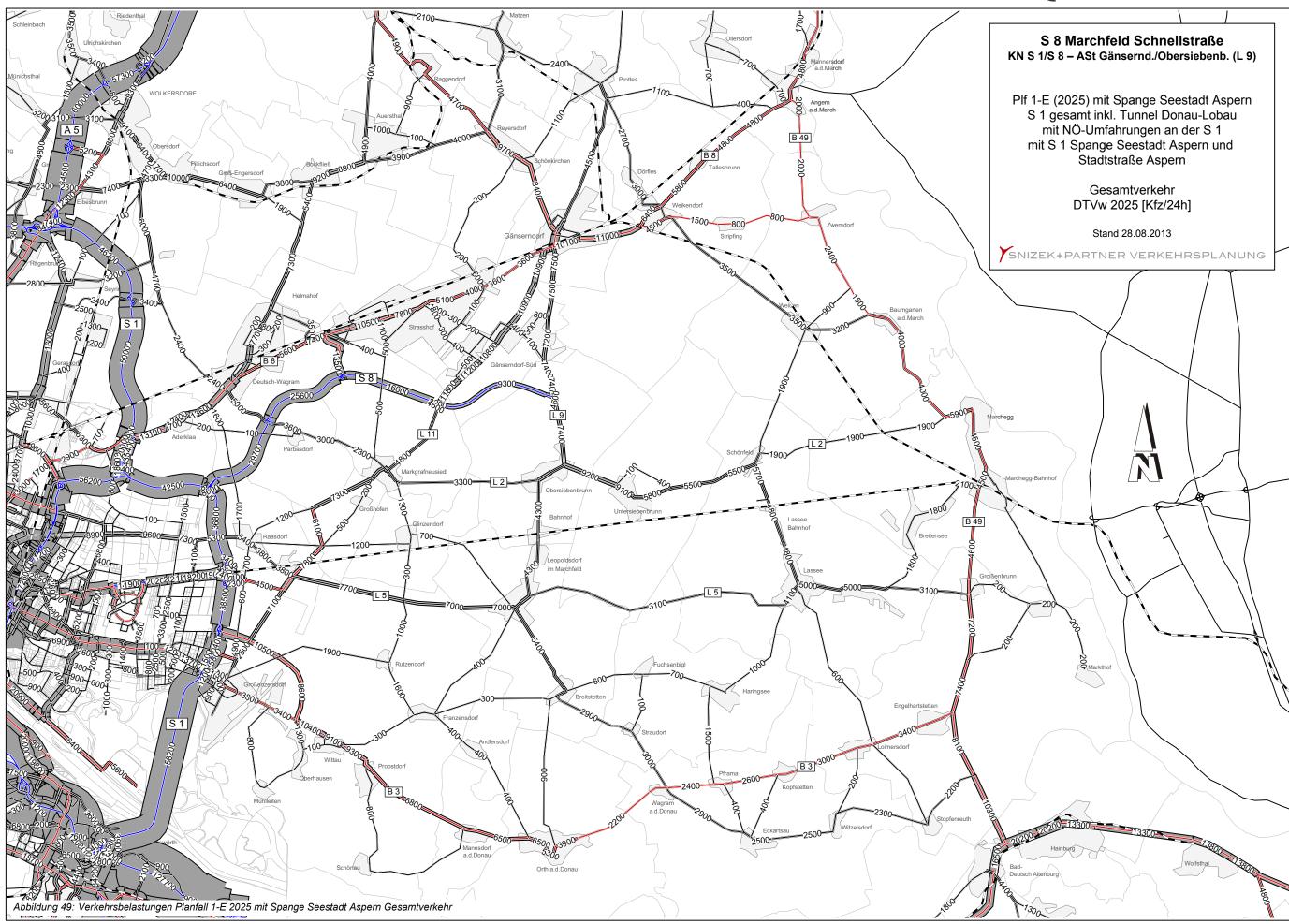
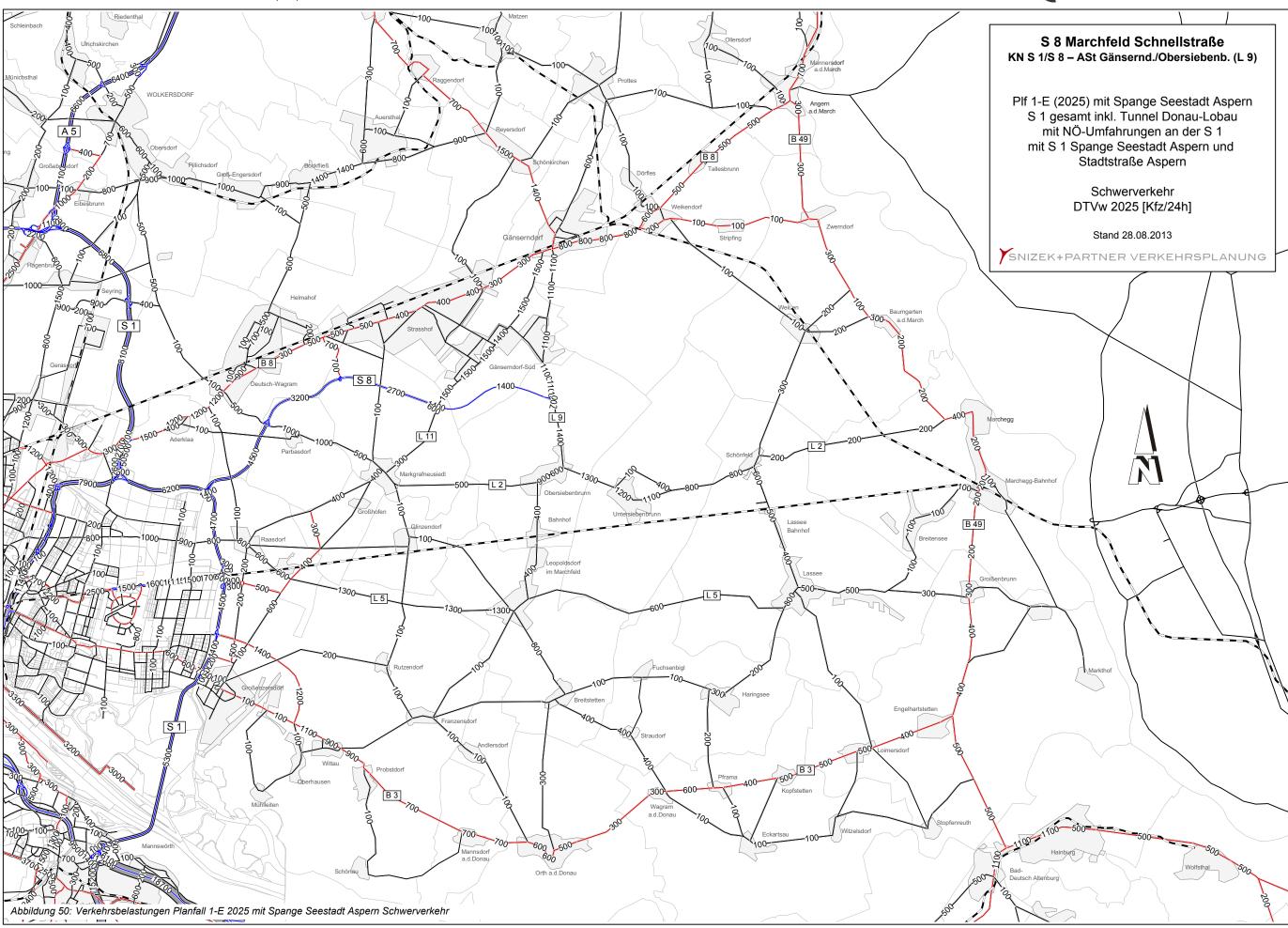


Abbildung 48: Berücksichtigte Streckenelemente im informativen Planfall 1-E 2025 mit Spange Seestadt Aspern











4.15 INFORMATIVER PLANFALL MIT S 8 OST 2025

Der informative Planfall mit S 8 Ost 2025 berücksichtigt zu den bisherigen Planfällen auch weitere Planungsprojekte in der Ostregion und beschreibt damit einen möglichen mittel- bis längerfristigen Ausbaustand des Straßennetzes. Er enthält neben dem S 8 Einreichabschnitt West auch den Ostabschnitt der S 8 von der ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn bis zur Staatsgrenze bei Marchegg. Dazu sind in diesem Planfall neben der S 1 im Vollrealisierungsabschnitt Schwechat – Süßenbrunn auch die S 1 Spange Seestadt Aspern sowie der sechsstreifigen Ausbau der A 4 im Abschnitt Schwechat – KN Prater enthalten. Er wurde auf Basis des S 1 Planfalls M13 (2025) erstellt, enthält jedoch Verbesserungen und Verfeinerungen im Verkehrsnetz im engeren Untersuchungsgebiet sowie aktualisierte Grundlagen zur räumlich-strukturellen Nutzung.

Die Ortsumfahrungen in Niederösterreich für Raasdorf und Groß-Enzersdorf sowie die "B 8 Umfahrung Gänserndorf, L 9 Umfahrung Gänserndorf Süd" sind in diesem Planfall berücksichtigt. Die Spange L 2-L 9 entfällt in diesem Planfall auf Grund der Realisierung des S 8 Ostabschnitts.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 19.700 bis 43.500 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 2.700 bis 7.500 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.



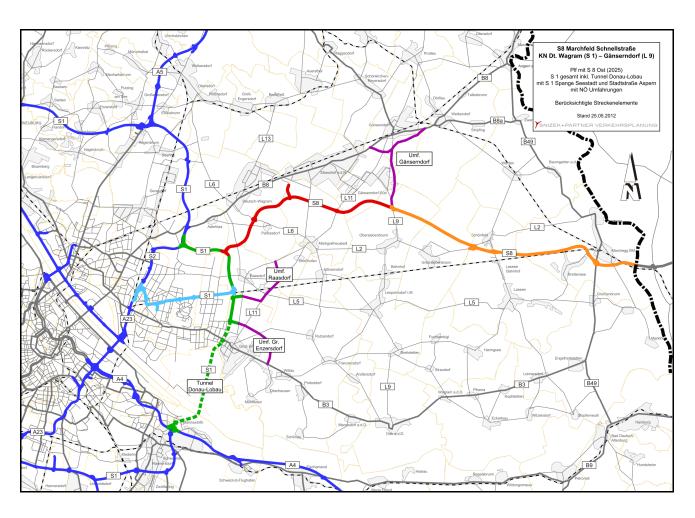
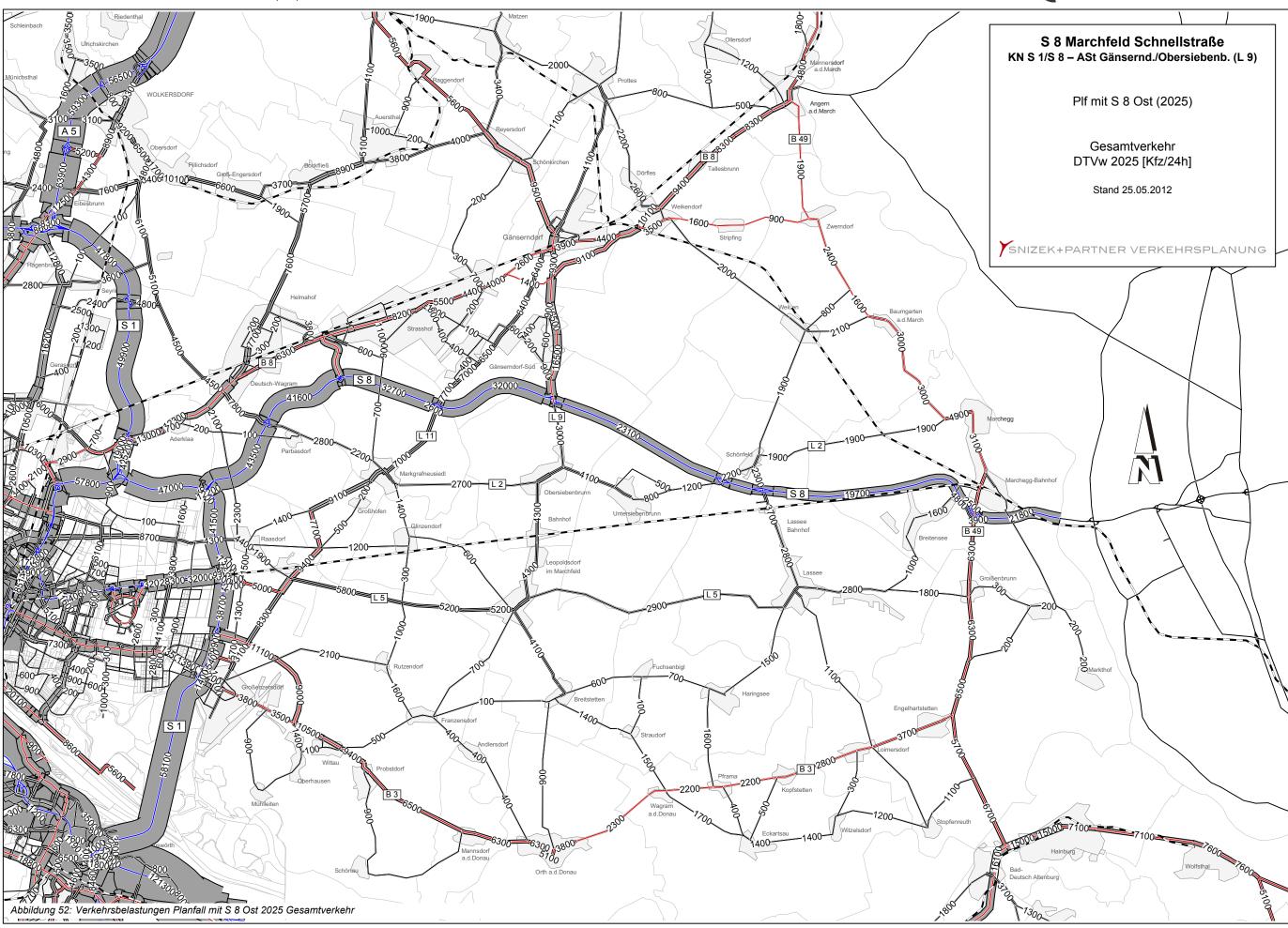
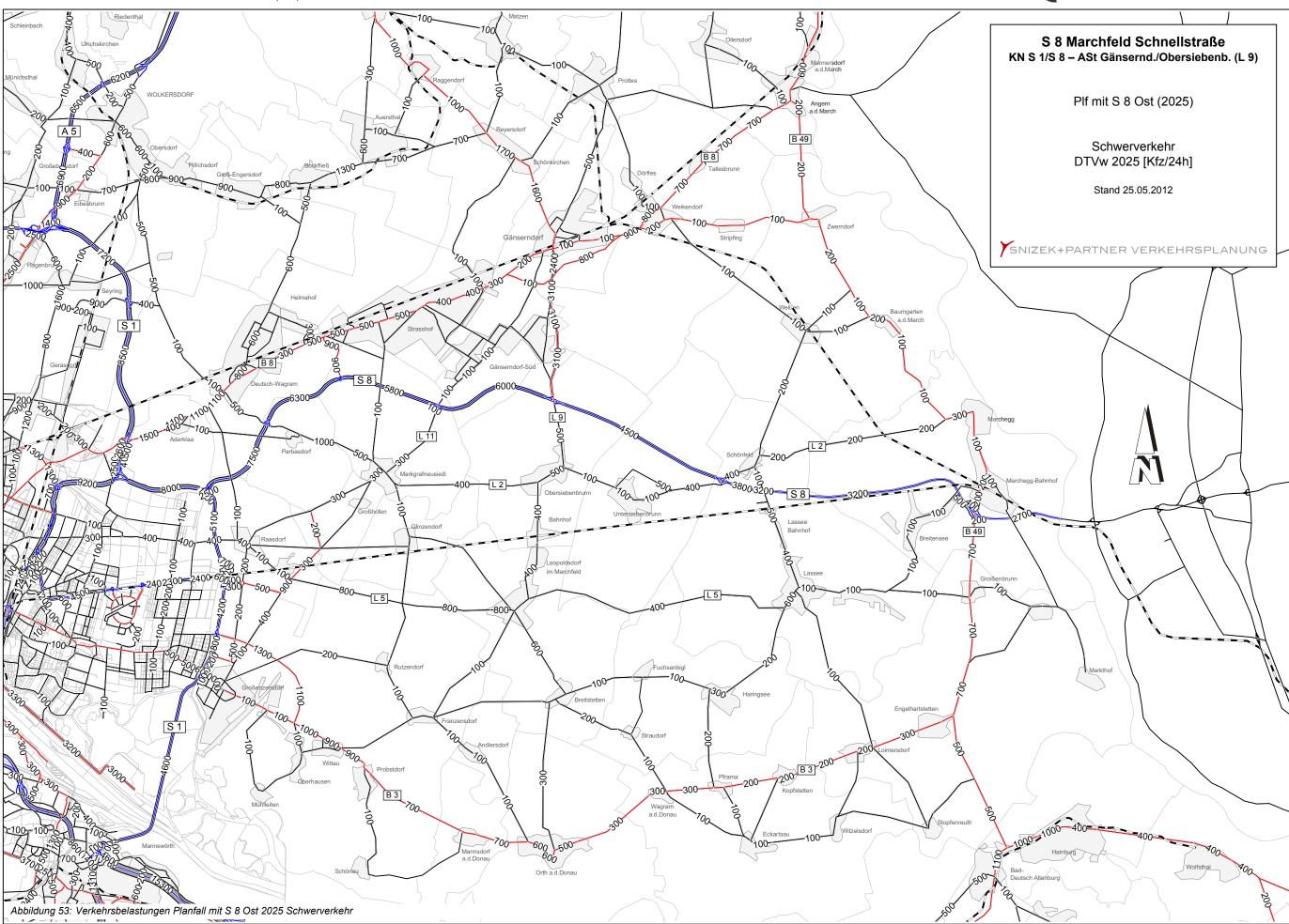


Abbildung 51: Berücksichtigte Streckenelemente im informativen Planfall mit S 8 Ost 2025











5 VERKEHRSSYSTEMATISCHE ANALYSEN

5.1 STRAßENNETZSCHNITTE

Zur übersichtlichen Darstellung der Verkehrswirksamkeit der einzelnen Planfälle werden die Verkehrsstärken an den Straßennetzschnitten

- o entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3
- westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf von der B 8 bis zur B 3

für alle Planfälle tabellarisch aufgelistet und summiert.

Die Auswertung des Straßennetzschnitts entlang der Wiener Stadtgrenze zum Untersuchungsgebiet Marchfeld zeigt, dass mit in den Prognoseplanfällen sowohl im Pkw-Verkehr als auch im Schwerverkehr das Verkehrsaufkommen deutlich steigt. Bereits in den Nullplanfällen 2025 als auch im Vergleichsplanfall R 2025 liegt die Summe der Verkehrsbelastungen entlang des Straßennetzschnitts deutlich höher als im Bestand 2011. Mit der Realisierung der S 8 Marchfeld Schnellstraße steigt die Verkehrsbelastung entlang des Straßennetzschnitts noch einmal an. Dies liegt vorwiegend an der Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet und der dadurch ermöglichten stärkeren räumlich-strukturellen Nutzung des Gebiets sowie an Verkehrsverlagerungen.

Die Auswertung des Straßennetzschnitts westlich der Linie Gänserndorf – Mannsdorf zeigt die gleichen Entwicklungen, die Steigerungen in den Nullplanfällen 2025 bzw. im Planfall R 2025 sind jedoch nicht so stark. Mit der S 8 Marchfeld Schnellstraße steigt die Verkehrsbelastung entlang des Schnitts noch einmal an, was wiederum an der Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse und der stärkeren räumlich-strukturellen Nutzung liegt. Jedoch sind diese Effekte an diesem Netzschnitt nicht so stark wie am Netzschnitt entlang der S 1, da die betreffenden Verkehrsbeziehungen auf Grund der größeren Entfernung zum Ballungsraum Wien nicht mehr im gleichen Ausmaß von der S 1 und der S 8 profitieren wie die Standorte im Nahbereich von Wien bzw. der S 1.



	Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h] Planfall											
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-A 2025	0-B 2025	0-C 2025	0-D 2025	1-A 2025	1-B 2025	1-C 2025	1-D 2025	1-E 2025	mit S 8 Ost 2025
B 8 vor ASt Süßenbrunn	25.400	33.500	20.200	19.600	23.200	22.200	13.900	13.700	14.500	14.400	13.800	13.000
S 8 vor KN Dt. Wagram	_	_	_	_	_	-	30.800	29.100	29.600	30.200	28.100	43.500
L 2 westlich Raasdorf	11.100	20.500	14.000	13.200	15.600	14.000	11.700	11.300	15.000	14.000	11.400	4.300
Zufahrt HASt Raasdorf	_	-	1.900	3.200	6.700	8.900	1.300	1.400	1.700	2.000	1.500	5.200
Zufahrt ASt Gr. Enzersd.	_	_	10.500	22.500	10.600	12.900	7.700	18.300	11.000	12.400	18.900	20.800
Umf. Gr. Enz. nördl. B 3	3.000	5.000	12.200	8.000	6.700	8.600	9.800	8.700	6.700	8.500	8.700	5.400
B 3 östlich Umf. Gr. Enz.	14.600	20.600	21.700	15.000	14.700	11.300	22.000	15.300	15.500	12.600	15.400	14.600
Summe	54.100	79.600	80.500	81.500	77.500	77.900	97.200	97.800	94.000	94.100	97.800	106.800

Tabelle 17: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3) in den Planfällen, Gesamtverkehr



		Verkehrsbelastung Pkw-Verkehr DTVw [Kfz/24h]										
		Planfall										
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-A 2025	0-B 2025	0-C 2025	0-D 2025	1-A 2025	1-B 2025	1-C 2025	1-D 2025	1-E 2025	mit S 8 Ost 2025
B 8 vor ASt Süßenbrunn	23.000	30.600	16.900	16.500	19.500	18.700	12.300	12.100	12.500	12.500	12.200	11.600
S 8 vor KN Dt. Wagram	_	-	-	_	_	_	26.400	24.400	25.500	25.900	23.800	35.900
L 2 westlich Raasdorf	9.500	18.100	12.900	12.500	13.600	12.400	10.400	10.100	13.000	12.000	10.200	3.900
Zufahrt HASt Raasdorf	_	_	1.800	2.400	6.700	8.200	1.100	1.300	1.400	1.800	1.100	4.700
Zufahrt ASt Gr. Enzersd.	_	_	9.500	19.400	9.600	11.800	6.500	16.100	10.000	11.300	16.500	18.400
Umf. Gr. Enz. nördl. B 3	2.700	4.800	10.500	7.600	6.400	8.100	9.000	8.400	6.400	8.200	8.400	5.200
B 3 östlich Umf. Gr. Enz.	13.800	18.600	20.300	14.100	13.400	10.100	20.600	14.400	14.400	11.500	14.500	14.000
Summe	49.000	72.100	71.900	72.500	69.200	69.300	86.300	86.800	83.200	83.200	86.700	93.700

Tabelle 18: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3) in den Planfällen, Pkw-Verkehr



		Verkehrsbelastung Schwerverkehr DTVw [Kfz/24h]										
		Planfall										
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-A 2025	0-B 2025	0-C 2025	0-D 2025	1-A 2025	1-B 2025	1-C 2025	1-D 2025	1-E 2025	mit S 8 Ost 2025
B 8 vor ASt Süßenbrunn	2.300	2.900	3.200	3.000	3.700	3.600	1.600	1.600	1.900	1.900	1.600	1.500
S 8 vor KN Dt. Wagram	_	_	-	_	_	_	4.400	4.600	4.100	4.300	4.300	7.500
L 2 westlich Raasdorf	1.500	2.400	1.100	700	1.900	1.700	1.200	1.200	1.900	1.900	1.300	400
Zufahrt HASt Raasdorf	_	-	100	700	100	800	200	200	300	300	400	600
Zufahrt ASt Gr. Enzersd.	_	-	1.000	3.200	1.000	1.000	1.200	2.200	1.000	1.100	2.400	2.300
Umf. Gr. Enz. nördl. B 3	300	300	1.700	400	300	400	800	300	300	300	300	200
B 3 östlich Umf. Gr. Enz.	900	2.000	1.400	900	1.300	1.200	1.400	900	1.200	1.100	900	600
Summe	5.000	7.600	8.500	8.900	8.300	8.700	10.800	11.000	10.700	10.900	11.200	13.100

Tabelle 19: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3) in den Planfällen, Schwerverkehr



		Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]										
		Planfall										
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-A 2025	0-B 2025	0-C 2025	0-D 2025	1-A 2025	1-B 2025	1-C 2025	1-D 2025	1-E 2025	mit S 8 Ost 2025
B 8 zw. Gäns. und Strassh.	15.100	10.900	6.000	6.100	6.600	6.500	3.600	3.300	3.500	3.400	3.500	4.000
L 11 zw. Gäns. und S 8	4.000	6.300	9.900	10.000	8.800	9.000	10.400	4.600	9.800	3.500	10.500	6.400
S 8 zw. Markgr. u. Gäns.	_	_	_	_	_	-	9.600	17.100	10.500	17.700	9.500	32.000
L 2 zw. Markgr. u. Obersieb.	4.100	6.600	6.300	6.200	6.200	5.900	3.200	2.400	2.600	2.200	3.200	2.700
L 6 zw. Glinz. u. Leopoldsd.	700	2.200	1.000	700	1.000	800	700	600	800	700	700	600
L 5 zw. L 3010 u. Leop.	5.100	6.700	6.200	6.400	7.700	7.500	6.900	6.700	8.200	7.400	6.700	5.200
L 3008 in Franzensdorf	1.400	2.200	2.100	2.000	1.800	1.800	1.900	1.700	2.100	2.100	2.000	2.000
B 3 zw. Probstd. u. Mannsd.	5.500	5.900	6.200	6.700	5.300	6.300	5.800	6.400	4.800	5.900	6.400	6.300
Summe	35.900	40.800	37.700	38.100	37.400	37.800	42.100	42.800	42.300	42.900	42.500	59.200

Tabelle 20: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (von der B 8 bis zur B 3 westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf), Gesamtverkehr



		Verkehrsbelastung Pkw-Verkehr DTVw [Kfz/24h]										
		Planfall										
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-A 2025	0-B 2025	0-C 2025	0-D 2025	1-A 2025	1-B 2025	1-C 2025	1-D 2025	1-E 2025	mit S 8 Ost 2025
B 8 zw. Gäns. und Strassh.	14.300	10.000	4.800	4.900	5.100	5.000	3.300	3.000	3.200	3.100	3.200	3.700
L 11 zw. Gäns. und S 8	3.800	5.600	9.100	9.100	8.400	8.600	9.000	4.400	8.900	3.400	9.100	6.300
S 8 zw. Markgr. u. Gäns.	_	_	_	_	_	-	8.100	14.000	8.400	14.500	8.100	26.000
L 2 zw. Markgr. u. Obersieb.	3.300	5.500	5.100	5.100	5.000	4.800	2.700	2.100	2.200	1.900	2.700	2.300
L 6 zw. Glinz. u. Leopoldsd.	600	1.800	800	600	800	700	600	500	700	600	600	500
L 5 zw. L 3010 u. Leop.	4.600	5.700	5.200	5.000	6.700	6.000	5.800	5.600	6.800	6.000	5.500	4.400
L 3008 in Franzensdorf	1.300	2.100	1.900	1.900	1.700	1.700	1.700	1.500	1.900	2.000	1.800	1.800
B 3 zw. Probstd. u. Mannsd.	5.100	5.200	5.500	6.000	4.700	5.600	5.100	5.700	4.200	5.300	5.700	5.600
Summe	33.000	35.900	32.400	32.600	32.400	32.400	36.300	36.800	36.300	36.800	36.700	50.600

Tabelle 21: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (von der B 8 bis zur B 3 westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf), Pkw-Verkehr



		Verkehrsbelastung Schwerverkehr DTVw [Kfz/24h]										
		Planfall										
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-A 2025	0-B 2025	0-C 2025	0-D 2025	1-A 2025	1-B 2025	1-C 2025	1-D 2025	1-E 2025	mit S 8 Ost 2025
B 8 zw. Gäns. und Strassh.	800	900	1.200	1.200	1.500	1.500	300	300	300	300	300	300
L 11 zw. Gäns. und S 8	200	700	800	900	400	400	1.400	200	900	100	1.400	100
S 8 zw. Markgr. u. Gäns.	_	_	_	_	_	_	1.500	3.100	2.100	3.200	1.400	6.000
L 2 zw. Markgr. u. Obersieb.	800	1.100	1.200	1.100	1.200	1.100	500	300	400	300	500	400
L 6 zw. Glinz. u. Leopoldsd.	100	400	200	100	200	100	100	100	100	100	100	100
L 5 zw. L 3010 u. Leop.	500	1.000	1.000	1.400	1.000	1.500	1.100	1.100	1.400	1.400	1.200	800
L 3008 in Franzensdorf	100	100	200	100	100	100	200	200	200	100	200	200
B 3 zw. Probstd. u. Mannsd.	400	700	700	700	600	700	700	700	600	600	700	700
Summe	2900	4.900	5.300	5.500	5.000	5.400	5.800	6.000	6.000	6.100	5.800	8.600

Tabelle 22: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (von der B 8 bis zur B 3 westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf), Schwerverkehr



5.2 VERKEHRSSICHERHEIT

Der Planfall 1-E 2025 mit der S 8 KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (Beurteilungsplanfall mit den bisher eingereichten Bundesstraßenprojekten inkl. der beinhalteten Netzergänzungen) führt mit der Verlagerung von Verkehrsströmen vom untergeordneten Netz auf hochrangige Abschnitte des Straßennetzes zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Untersuchungsgebiet gegenüber dem Nullplanfall 0-B 2025. Die Darstellung des Unfallrisikos erfolgt über das Unfallpotenzial, das sich aus den Fahrleistungen in den einzelnen Planfällen errechnet. Dafür wurde ein eigenes Gebiet definiert, in welchem die Wirkungen der S 8 zu relevanten Änderungen der Verkehrsbelastungen und damit der Fahrleistungen führen. Dieses Gebiet wird im Westen umgrenzt von der S 1, im Norden von der L 12 und der L 19, im Osten von der Staatsgrenze zur Slowakischen Republik, und im Süden von der A 6 und der A 4.

Die Fahrleistungen im eigens abgegrenzten Untersuchungsgebiet werden getrennt nach Straßenkategorie ausgewertet. Für jede Straßenkategorie wird eine spezifische Unfallrate angesetzt. Das höchstrangige Netz (A und S) weist die niedrigsten Unfallraten auf, Straßen im Ortsgebiet dagegen die höchsten. Daraus lässt sich je Straßenkategorie das Unfallpotenzial (Anzahl an Personenschadenunfällen) errechnen und die Wirkung der S 8 im 1-E 2025 ableiten.

	Fahrleis	tungen (DTVw) je Straßen	kategorie und Fahrzeugka	ategorie [Kfz-km]						
Di (F 1/ 1	Straßenkategorie								
Planfall	FzgKat.	Autobahn + Schnellstraße	Landesstraße B + L außerorts	Ortsgebiet	Summe					
	Pkw	2.430.471	1.462.942	666.596	4.560.009					
Bestand 2011	Schwerverkehr	388.105	125.413	46.843	560.360					
	Gesamt	2.818.576	1.588.355	713.439	5.120.369					
	Pkw	3.703.655	1.892.566	770.616	6.366.836					
0-B 2025	Schwerverkehr	803.923	208.886	81.264	1.094.073					
	Gesamt	4.507.578	2.101.452	851.880	7.460.910					
	Pkw	4.110.938	1.833.877	763.427	6.708.243					
1-E 2025	Schwerverkehr	820.734	196.721	78.512	1.095.967					
	Gesamt	4.931.673	2.030.598	841.939	7.804.210					

Tabelle 23: Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet



Die Berechnungen zeigen, dass im Nullplanfall 0-B 2025 das Unfallpotenzial gegenüber dem Bestand stark ansteigt. Dies liegt an den stark steigenden Verkehrsstärken im gesamten betrachteten Straßennetz des Untersuchungsgebiets. Im Planfall 1-E 2025 liegt das Unfallpotenzial in der gleichen Größe wie im Planfall 0-B 2025. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen im Planfall 1-E 2025 höher, womit sich auch ein höheres Unfallpotenzial ergibt. Die S 8 führt überdies zu Zulaufverkehr, wodurch sich auf manchen Routen im Untersuchungsgebiet höhere Verkehrsleistungen und höhere Unfallpotenziale ergeben. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Entlastung der Ortsgebiete wird also durch andere Effekte kompensiert.

Unfallpotenzial je Straßenkategorie [PSU pro Jahr]									
	Straßenkategorie								
Planfall	Autobahn + Schnellstraße	Ortenahiat I Summa							
Bestand 2011	102	288	340	730					
0-B 2025	163 381 406 950								
1-E 2025	178	368	401	948					

Tabelle 24: Unfallpotenzial im Untersuchungsgebiet

5.3 MODAL SPLIT

Als Teil der Rahmenbedingungen gilt der bis zum Prognosezeitpunkt erwartete Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, wie er im GVP-Ö, im Masterplan Verkehr für Wien und im Landesverkehrskonzept Niederösterreich enthalten ist. Dazu zählt auch die Verlängerung der Wiener U 2 sowie zweier Straßenbahnlinien in das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern. Weiters wurde die Realisierung des S-Bahnkonzeptes in der Ostregion bzw. darüber hinaus zahlreiche Eisenbahndurchbindungen in Wien, insbesondere zum Flughafen Wien, vorausgesetzt. Die unter diesen Voraussetzungen gerechnete Verkehrsprognose führt zu Änderungen im Modal Split, die vom jeweiligen Planfall abhängig sind. Die folgende Tabelle zeigt den Modal Split als Aufteilung der Wege zwischen MIV und ÖV im engeren Untersuchungsgebiet in aggregierter Form für die maßgeblichen Planfälle Bestand 2011, 0-B 2025 und 1-E 2025. Dabei sind konstante Anteile der Verkehrsmittel "zu Fuß" und "Fahrrad" zugrunde gelegt.



		Aufteilung der Verkehrsmittel MIV und ÖV [%, gerundet]								
	Wien Niederösterreich Burgenland				enland	engeres UG				
Planfall	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV		
Bestand 2011	52	48	87	13	87	13	58	42		
0-B 2025	53	47	88	12	87	13	59	41		
1-E 2025	53	47	88	12	87	13	59	41		

Tabelle 25: Verkehrsmittelanteile (Modal Split) MIV und ÖV

Die Tabelle 25 zeigt die Aufteilung der beiden Verkehrsmittel MIV und ÖV zueinander. Werden die Anteile des Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs mit berücksichtigt, dann liegen die Werte entsprechend niedriger. Der Fußgängerverkehr und der Radverkehr werden jedoch im Verkehrsmodell nicht behandelt.

Im Nullplanfall 0-B 2025 (mit S 1 Schwechat – Süßenbrunn, jedoch ohne Realisierung der S 8) steigt im Vergleich zum Planfall Bestand 2011 der Anteil des MIV in allen betrachteten Teilbereichen um rund einen Prozentpunkt. Dies liegt am Trend der künftig weiter steigenden Mobilität und an der vermehrten Nutzung von Privat-Pkw. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs geht um denselben Anteil zurück.

Im Planfall 1-E 2025 bleiben im Vergleich zum Planfall 0-B 2025 die Werte im Wesentlichen gleich. Veränderungen finden im Bereich von jeweils unter 1% statt. Nur bei den auf Wien bezogenen Verkehrsbeziehungen ergibt sich gerundet eine Änderung um einen Prozentpunkt. Die Realisierung der S 8 allein hat also nur eine sehr kleine Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl in der Prognose.

Im engeren Untersuchungsgebiet liegen im Prognosefall auch verbesserte Angebote im ÖV – insbesondere für die radialen Beziehungen nach und in Wien – vor. Der Anteil des MIV steigt daher im Maßnahmenfall nur gering, in gerundeten Prozentpunkten ist keine Änderung zu verzeichnen.

5.4 VERKEHRSAUFWAND

Der im System anfallende Wegaufwand bietet einen Überblick über die Wirksamkeit des Vorhabens und ist für die Planfälle Bestand 2011 sowie 0-B und 1-E zum Prognosezeitpunkt 2025 in Tabelle 26 dargestellt. Der Zusammenstellung liegt dabei eine Gebietsabgrenzung durch die Bundesländer Niederösterreich, Wien und Burgenland (Ostregion) zugrunde.

Der Wegaufwand (Fahrleistung) ist das Produkt Belastung * Streckenlänge je Streckenabschnitt und stellt den Verkehrsaufwand in Kfz-Kilometer (Kfz-km) dar.



	Fahrleistung [Mio. Kfz-km je Tag]					
Planfall	Pkw	Pkw Schwerverkehr Si				
Bestand 2011	71,136	8,085	79,221			
0-B 2025	84,828	14,796	99,804			
1-E 2025	84,874	15,046	99,920			

Tabelle 26: Verkehrsaufwand in der Ostregion

Die Fahrleistung steigt vom Bestand 2011 zum Nullplanfall 0-B 2025 (Prognose ohne S 8) deutlich an. Dies liegt – wie bereits im Kapitel 5.2 dargestellt – am Trend der künftig weiter steigenden Mobilität und an der vermehrten Nutzung von Privat-Pkw einerseits sowie am künftig stark steigenden Straßengüterverkehr. Die Gesamtfahrleistung im Nullplanfall liegt um ca. 26 % höher als im Bestand. Im Maßnahmenplanfall 1-E 2025 (Prognose mit S 8 Abschnitt West) liegt die Gesamtfahrleistung um 0,12 % über dem Wert des Nullplanfalls. Die S 8 führt in diesem Planfall auf Grund der raumstrukturellen Wirkungen zu geringfügig höheren Kfz-Fahrleistungen.

5.5 FAHRTWEITEN

5.5.1 Fahrtweitenverteilungen im Netz

Fahrtweitenverteilungen geben Auskunft über einige wichtige Aspekte der Verkehrsstruktur und werden im Folgenden dargestellt für

- o das MIV-Gesamtsystem innerhalb Österreichs und
- o den Straßennetzschnitt entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3,

unterschieden nach Pkw und Schwerverkehr für die Planfälle Bestand 2011, 0-B 2025 und 1-E 2025.

Die Mittelwerte zu den Fahrtweiten zeigen im Vergleich der Maßnahmenplanfälle zum Nullplanfall Zunahmen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 für Pkw und Lkw, die auf die Strukturentwicklung und die Umwegfahrten zurückgehen. Im Gesamtsystem sind ebenfalls Zunahmen der Fahrtweiten zwischen Bestand und Prognose, insbesondere im Schwerverkehr, festzustellen. Die Weiträumigkeit des Straßengüterverkehrs ist demnach weiter im Anwachsen.



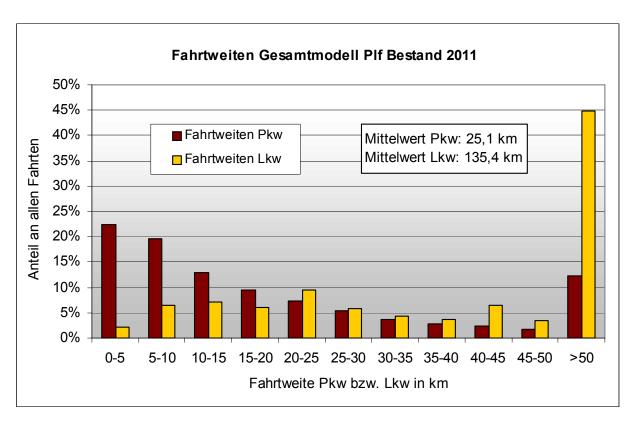


Abbildung 54: Fahrtweitenverteilungen im Gesamtsystem im Planfall Bestand 2011

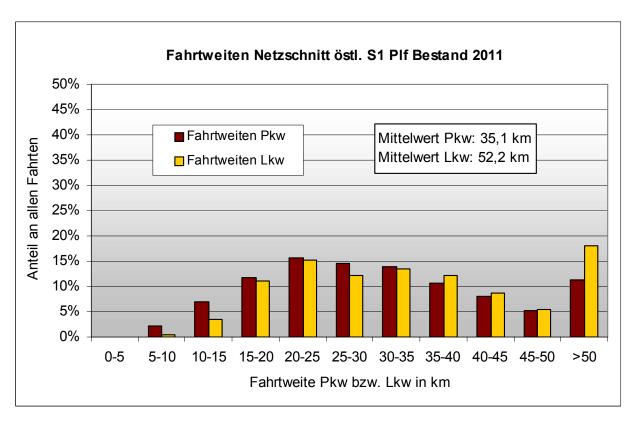


Abbildung 55: Fahrtweitenverteilungen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 im Planfall Bestand 2011



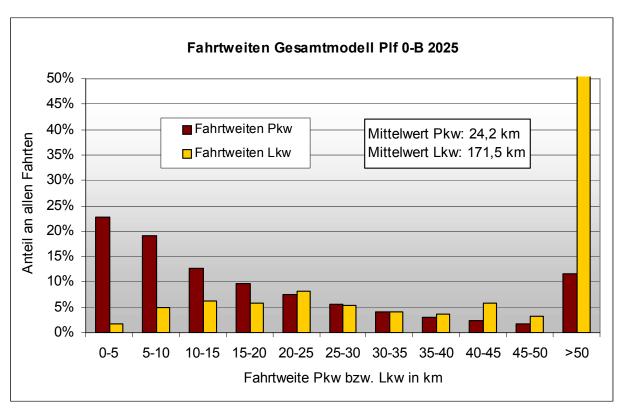


Abbildung 56: Fahrtweitenverteilungen im Gesamtsystem im Planfall 0-B 2025

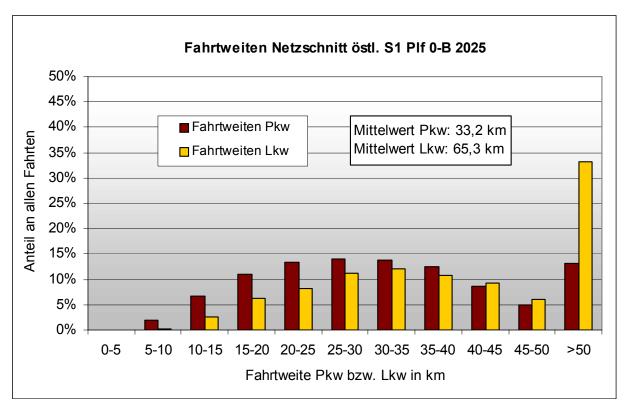


Abbildung 57: Fahrtweitenverteilungen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 im Planfall 0-B 2025



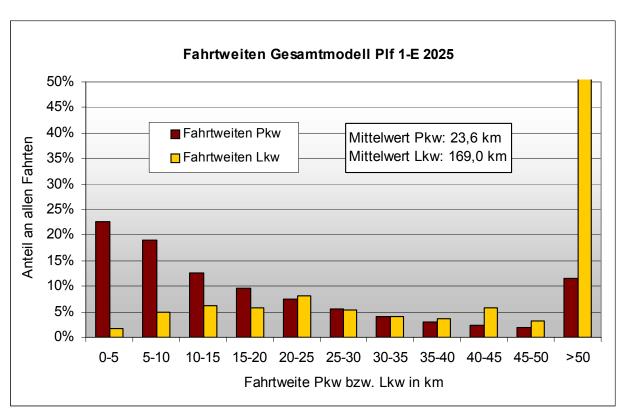


Abbildung 58: Fahrtweitenverteilungen im Gesamtsystem im Planfall 1-E 2025

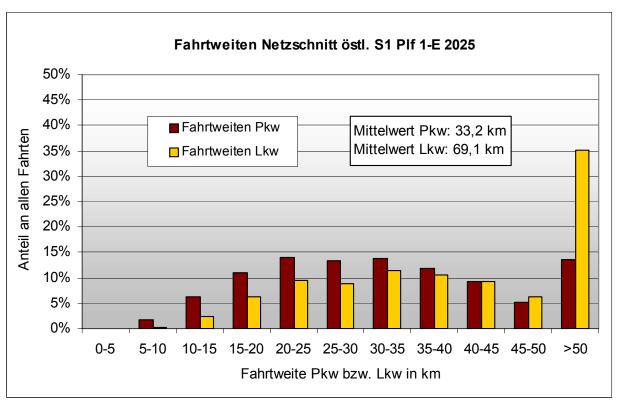


Abbildung 59: Fahrtweitenverteilungen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 im Planfall 1-E 2025



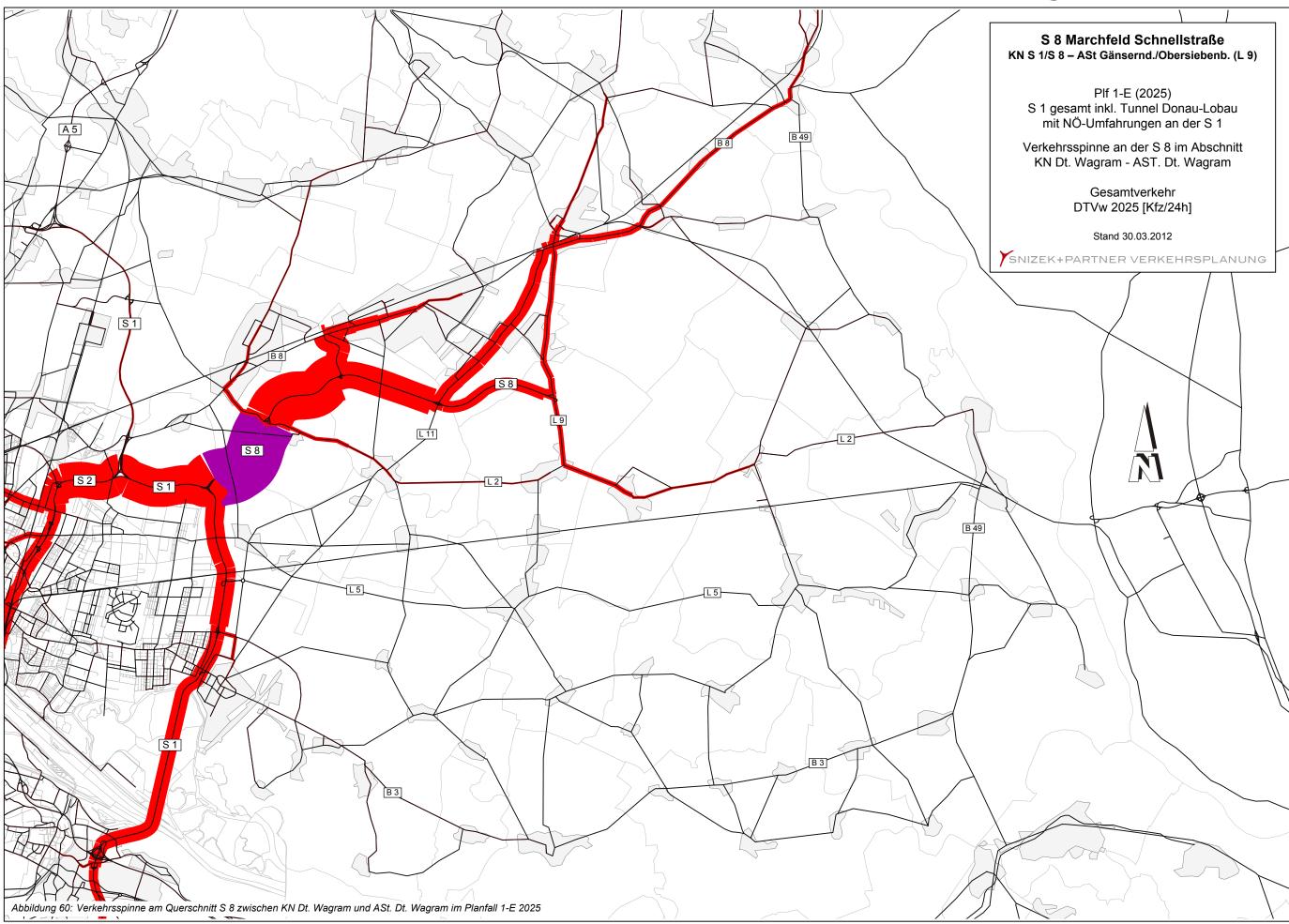
5.5.2 Fahrtweitenverteilung auf der S 8

Die im betrachteten Abschnitt der S 8 gegebene Verkehrsstruktur kann anhand der im Folgenden dargestellten Analyse von Routen und Weglängen beschrieben werden, die im ersten S 8-Abschnitt zwischen KN Deutsch-Wagram und ASt Deutsch-Wagram erfasst sind. Die Routen und Weglängen werden im Planfall 1-E 2025 dargestellt, da dieser Planfall das derzeit gültige Ausbaunetz aller eingereichten Bundesstraßenprojekte in der Ostregion darstellt.

Die Verkehrsspinne der am westlichsten Abschnitt erfassten Fahrten auf der S 8 zeigt, dass ein Großteil des Verkehrs auf diesem Abschnitt Quell- oder Zielverkehr bzw. Binnenverkehr bezogen auf die österreichische Ostregion ist. Die S 8 im Realisierungsabschnitt West dient – wie die Verkehrsspinne deutlich zeigt – in erster Linie der Verbesserung der lokalen und regionalen Erreichbarkeit. Der S 8 Abschnitt West hat für den Transitverkehr (internationaler Durchgangsverkehr) keine Bedeutung.

Die Fahrtweitenverteilung wird anhand der Verkehrsspinne am westlichsten Abschnitt der S 8, getrennt nach Pkw- und Lkw-Verkehr, dargestellt. Der Personenverkehr (Pkw) weist deutlich kürzere Routen auf als der Güterverkehr (Lkw). Im Lkw-Verkehr sind z. B. für lokale Versorgungsfahrten auch kurze Wege enthalten. Insgesamt jedoch werden im Güterverkehr deutlich längere Wege zurückgelegt.







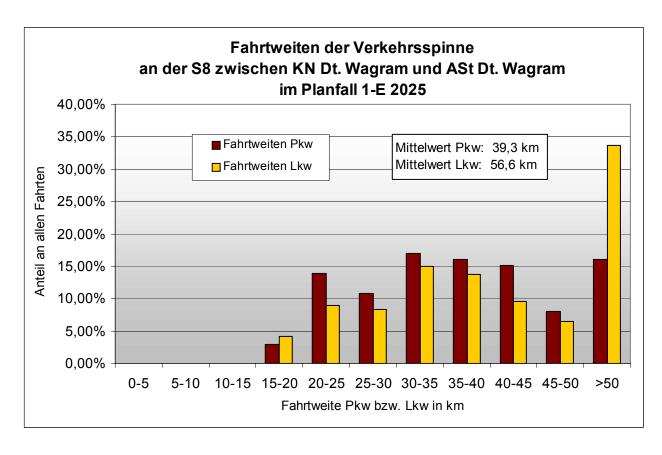


Abbildung 61: Fahrtweitenverteilung der Verkehrsspinne S 8 zwischen KN Dt. Wagram und ASt Dt. Wagram im Planfall 1-E 2025



5.6 GEBIETSBEZOGENE VERKEHRSANTEILE

Weitere Aussagen zur Verkehrsstruktur im Untersuchungsgebiet bringt eine Darstellung der gebietsbezogenen Fahrtenanteile im Binnen-, Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Transitverkehr. Die folgende Tabelle enthält die Fahrtenanteile des Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs, jeweils bezogen auf die österreichische Ostregion (Niederösterreich, Wien, Burgenland) sowie des Transitverkehrs bezogen auf das Staatsgebiet von Österreich.

Plf 1-E 2025	Fahrtenanteile am Personen- bzw.	Güterverkehr in der Ostregion [%]
FII 1-E 2023	Personenverkehr	Güterverkehr
Binnenverkehr (Ostregion)	94,8	84,8
Quell- und Zielverkehr (Ostregion)	4,9	13,0
Durchgangsverkehr (Ostregion)	0,24	0,8
Transitverkehr (Österreich)	0,06	1,4
	100,0	100,0

Tabelle 27: Verkehrsanteile in der Ostregion im Planfall 1-E 2025

Im Planfall 1-E 2025 liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs – bezogen auf die österreichische Ostregion – sehr niedrig. Er ist im Güterverkehr höher als im Personenverkehr. Der größte Teil des Verkehrsaufkommens im MIV ist Binnenverkehr innerhalb der Ostregion. Der Fahrtenanteil des Binnenverkehrs ist im Güterverkehr niedriger als im Personenverkehr, da hier mehr weiträumige Verkehrsbeziehungen vorliegen.

Betrachtet man die gebietsbezogenen Verkehrsanteile auf der S 8 am westlichsten Abschnitt zwischen KN Dt. Wagram und ASt Dt. Wagram, so zeigt sich auch an dieser Stelle die hohe regionale Bedeutung des S 8 Abschnitts West. Tabelle 28 enthält die auf Österreich bezogenen Verkehrsanteile des Verkehrs an der S 8 im westlichsten Abschnitt im Planfall 1-E 2025.

Planfall 1-E 2025	zwischen KN Dt. Wagra	bzw. Güterverkehr auf der S 8 am und ASt Dt. Wagram %]
	Personenverkehr	Güterverkehr
Binnenverkehr (Österreich)	97,9	98,2
Quell- und Zielverkehr (Österreich)	2,1	1,8
Transitverkehr (Österreich)	0,0	0,0
	100,0	100,0

Tabelle 28: Verkehrsanteile auf der S 8 im Abschnitt zwischen KN Dt. Wagram und ASt Dt. Wagram im Planfall 1-E 2025



5.7 NEUVERKEHR

Die mit der Benützung neuer Straßenabschnitte verbundenen Zeitersparnisse führen dazu, dass mehr oder längere Fahrten mit dem Kfz unternommen werden. Das bedeutet, dass diese Zeitersparnisse in bisher nicht vorhandene Fahrleistung reinvestiert werden. Das Ausmaß dieses **Induzierten Verkehrs** hängt ab vom Ausmaß der Zeitersparnisse im Gesamtsystem und von der Neigung der Verkehrsteilnehmer, die gewonnene Zeit wieder in Mobilität umzusetzen.

Tabelle 29 enthält die Grundlagen und Ergebnisse der Berechnung des Induzierten Verkehrs für den Planfall 1-E 2025 im vom Verkehrsmodell beschriebenen Gesamtsystem.

		PIf 0-B 2025	Plf 1-E 2025
Fahrleistung Prognoseverkehr auf Referenznetz	Mio Kfz-km/24h	253,496	-
Reisezeitsumme Prognoseverkehr auf Referenznetz	Mio Kfz-h/24h	3,581	ı
Reisezeitsumme Prognoseverkehr auf Prognosenetz	Mio Kfz-h/24h	_	3,564
Fahrleistung Induzierter Verkehr	Mio Kfz-km/24h	_	0,311

Tabelle 29: Induzierter Verkehr im Gesamtmodell

Zu unterscheiden ist dieser Verkehrsanteil vom **strukturbedingten Neuverkehr**. Darunter sind jene Fahrten zu verstehen, die sich aufgrund einer Strukturveränderung, wie einem Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachs, ergeben. Im vorliegenden Fall wurden zwischen dem Nullplanfall 0-B 2025 und den Maßnahmenplanfällen 1-E 2025 Neuverkehrsanteile sowohl aus dem Angebot an neuen Straßen als auch aus dem Wachstum der Raumstruktur, in der Form von unterschiedlich starken Einwohner- und Arbeitsplatzzunahmen, ermittelt.

In Tabelle 30 sind die Fahrleistungen im Gesamtsystem für die maßgeblichen Planfälle 0-B 2025 und 1-E 2025, insgesamt und differenziert nach den beiden Neuverkehrsanteilen dargestellt.



		Plf 0-B 2025	Plf 1-E 2025
Fahrleistung ohne Neuverkehr	Mio Kfz-km/24h	253,496	253,575
Fahrleistung Induzierter Verkehr	Mio Kfz-km/24h	_	0,311
Fahrleistung strukturbedingter Neuverkehr	Mio Kfz-km/24h	_	0,529
Gesamtfahrleistung	Mio Kfz-km/24h	253,496	254,414

Tabelle 30: Gesamtfahrleistung und Neuverkehr im Gesamtmodell

5.8 VERGLEICH MIT DEM VORPROJEKT

Ein Vergleich der Prognoseverkehrsstärken zwischen dem Vorprojekt und dem Einreichprojekt wird für vergleichbare Planfälle an einigen ausgewählten Querschnitten vorgenommen. Annähernd vergleichbar in der Netzkonfiguration ist der Planfall mit der Variante "S 8 Variante Nord 2025" aus dem Vorprojekt mit dem Planfall mit S 8 Ost 2025 des S 8 Einreichprojektes, die beide die umfangreichste Netzentwicklung mit S 8 und der S 1 Spange Seestadt Aspern beschreiben.

	Prognoseverkehrsstä	ärke DTVw [Kfz/24h]
	S 8 Vorprojekt	Einreichprojekt S 8 Abschnitt West
S 8 KN Dt. Wagram – ASt Dt. Wagram	43.900	43.500
S 8 ASt Dt. Wagram – ASt Strasshof	44.800	41.600
S 8 ASt Strasshof – ASt Markgrafneusiedl	33.200	32.700
S 8 ASt Markgrafneusiedl – ASt Gänserndorf	32.000	32.000
S 8 ASt Gänserndorf – ASt Untersiebenbrunn	23.400	23.100
S 8 ASt Untersiebenbrunn – ASt Lassee	21.600	21.400
S 8 ASt Lassee – ASt Marchegg	19.600	19.700
S 8 ASt Marchegg Staatsgrenze bei Marchegg	21.700	21.800
S 1 KN Dt. Wagram – KN Raasdorf	42.300	41.500
S 1 Donau- und Lobauquerung	59.500	58.100
B 8 ASt Süßenbrunn – Aderklaa	14.100	13.000
B 8 Tallesbrunn – Angern a.d.M.	8.400	8.300
L 2 Obersiebenbrunn – Untersiebenbrunn	4.300	4.100
L 2 Schönfeld – Marchegg	1.600	1.900
L 5 westlich von Leopoldsdorf	5.300	5.200
L 5 östlich von Lassee	2.800	2.800
B 3 Umfahrung Groß Enzersdorf – Wittau	10.000	10.500
B 3 Loimersdorf – Engelhartstetten	3.600	3.700

Tabelle 31: Vergleich Verkehrsstärken Vorprojekt – Einreichprojekt



Es zeigt sich, dass die Prognoseverkehrsstärken der betrachteten Querschnitte im Einreichprojekt der S 8 mit jenen aus dem Vorprojekt gut vergleichbar sind. Darüber hinaus sind jedoch auch Unterschiede festzustellen. In erster Linie sind dafür Verfeinerungen im Modell (mehr Strecken, mehr Einfüllpunkte) maßgeblich, die vor allem im Bereich Strasshof und Gänserndorf-Süd vorgenommen wurden. Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit der Abt. ST3 Landesstraßen der NÖ Landesregierung die Umfahrung Helmahof nicht mehr berücksichtigt, da für dieses Projekt kein Realisierungszeitpunkt vorliegt.

Der Knoten Raasdorf (S 1 Schwechat-Süßenbrunn – S 1 Spange Seestadt Aspern) wurde seit dem S 8 Vorprojekt im Zuge der Planungen zur S 1 weiter entwickelt. Die Umfahrung Raasdorf mündet nicht mehr in den KN Raasdorf, sondern in Form einer Halbanschlussstelle in die S 1. Durch die HASt Raasdorf besteht nun keine Relation von der Umfahrung Raasdorf auf die S 1 Richtung Süden mehr. Die Relation wird nun über die L 11 und die ASt Groß Enzersdorf an der S 1 ermöglicht.

Die zu Grunde gelegten räumlich-strukturellen Grundlagen wurden für das S 8 Einreichprojekt ebenfalls nachgeführt. Die Raumstrukturdaten wurden dabei insbesondere für das große Betriebsgebiet Markgrafneusiedl-Strasshof-Dt.-Wagram in Abstimmung mit der Raumplanung des Landes NÖ abweichend vom S 8 Vorprojekt festgelegt.



6 LEISTUNGSFÄHIGKEITSNACHWEISE

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung waren auch die Leistungsfähigkeiten aller Anschlussstellen und Knoten der S 8 nachzuweisen.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt anhand des "Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS 2001) der deutschen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird dabei anhand der Beurteilung aller Teilknotenpunkte im gesamten Knoten vorgenommen. Diese Teilknotenpunkte können sein:

- o Einfädelung eines Verkehrsstroms in die Hauptfahrbahn
- Ausfädelung eines Verkehrsstroms aus der Hauptfahrbahn
- o Verflechtung zweier Verkehrsströme

Für jeden Vorgang in einem Teilknotenpunkt wird der Auslastungsgrad mit den relevanten Verkehrsströmen errechnet. Daraus ergibt sich eine "Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)".

QSV	Auslastungsgrad
А	≤ 0,30
В	≤ 0,55
С	≤ 0,75
D	≤ 0,90
E	≤ 1,0
F	> 1,0

Tabelle 32: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs auf Grund des Auslastungsgrades gemäß HBS 2001

Die Nachweise der Leistungsfähigkeit von Einfahrten nach RVS 03.05.13 Gemischte und Planfreie Knoten ist mit den Nachweisen nach HBS 2001 erbracht, da in beiden Berechnungsverfahren die selben Beurteilungsgrößen gelten.

Alle Berechnungen werden mit einem maßgeblichen stündlichen Verkehr ("MSV") erstellt. Damit sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen nur für die Spitzenstunden repräsentativ. In den Neben- und Schwachverkehrszeiten treten niedrigere Auslastungszustände auf.



Die Berechnungen für die Verknüpfungen der S 8 mit dem untergeordneten Netz wurden anhand der jeweiligen RVS durchgeführt.

In der Folge sind die Berechnungen für die Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten an der S 8 in den beiden Planfällen 1-E 2025 und Plf mit S 8 Ost 2025 für alle Anschlussstellen und Knoten der S 8 sowie die Berechnungen für die Verknüpfungen mit dem untergeordneten Netz im Planfall 1-E 2025 dargestellt.



Leistungsfähigkeit KN Dt. Wagram (Knoten It. Einreichprojekt S8, Stand April 2010) Planfall 1-E 2025 (Stand 30.03.2012)

				Teilknotenpun	kte und Ein- bzw	. Ausfahrtstyp g	em. HBS 2001		
			s	8	s	1	s	1	
				n Richtung Wagram		n Richtung enbrunn	Relationen Richtung KN Raasdorf		
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E3*	A4*	
	q _H [DTVw]		9.200	14.100	11.100	20.400	11.300	15.900	
	q _H [Kfz/h]		828		999		1.017		
	q _H [Pkw-E/h]		952		1.149		1.170		
	q _E [DTVw]		4.800		9.600		4.500		
	q _E [Kfz/h]		432		864		405		
۱.,	q _E [Pkw-E/h]		497		994		466		
2025	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	*	9.600	15.150	9.200	10.150	4.800	
1-E;	q _{M-R} [Fz/h]				1.364		914		
<u>=</u>	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	*	864	1.568	828	1.051	432	
Planfall	a _M	a _A	*	0,48	0,71	0,55	0,48	0,29	
풉	QSV _M	QSV _A	*	В	С	С	В	Α	
	q _{Hu} [DTVw]	q _{HU} [DTVw]	14.000	4.500	20.700	11.200	15.800	11.100	
	q _{ни} [Кfz/h] q _{ни} [Кfz/h]		1.260	405	1.863	1.008	1.422	999	
	a _{Hu} a _{HU}	0,32	0,23	0,48	0,26	0,36	0,26		
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	В	Α	В	Α	В	Α	
	QSV g	esamt	В	В	С	С	В	А	

Einfahrt: $q_{H\text{-H}}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt

q_E ... Verkehrsstärke in der Einfahrt

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

q_{Hu} ... Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

a_M bzw. a_A: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

ани: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

Abbildung 62: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten am Knoten S 1/S 8 im Planfall 1-E 2025



				Teilkno	otenpunkte ı	und Ein- bzw	/. Ausfahrtst	yp gem. HB	S 2001		
				ASt Dt.	Wagram			ASt Strasshof			
			Relatio S1, V			nen Ri. hegg		ionen Ri. Relationen Ri Wien Marchegg			
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E3*	A4*	E3*	A4*	
	q _H [DTVw]		12.000	14.000	11.600	12.400	6.900	12.000	6.800	8.000	
	q _н [Kfz/h]		1.080		1.044		621		612		
	q _H [Pkw-E/h]		1.242		1.201		745		734		
	q _E [DTVw]		2.100		400		5.500		1.100		
	q _E [Kfz/h]		189		36		495		99		
۱.,	q _E [Pkw-E/h]		227		41		545		109		
2025	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	8.100	2.300	6.200	400	8.950	5.200	4.500	1.100	
Ψ̈́	q _{M-R} [Fz/h]		729		558		806		405		
Planfall 1-E	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	848	207	642	36	917	468	476	99	
anfa	a _M	a _A	0,39	0,14	0,29	0,02	0,42	0,31	0,22	0,07	
Ĕ	QSV _M QSV _A q _{Hu} [DTVw] q _{HU} [DTVw] q _{Hu} [Kfz/h] q _{HU} [Kfz/h] a _{Hu} a _{HU}		В	Α	Α	Α	В	В	Α	Α	
			14.100	11.700	12.000	12.000	12.400	6.800	7.900	6.900	
			1.269	1.053	1.080	1.080	1.116	612	711	621	
			0,37	0,31	0,31	0,31	0,32	0,17	0,21	0,18	
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	В	В	В	В	В	Α	Α	Α	
	QSV g	esamt	В	В	В	В	В	В	Α	Α	

Einfahrt: $q_{\text{H-H}} \dots \text{Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt}$

 $q_E \dots Verkehrsstärke in der Einfahrt$

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

 q_{Hu} ... Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

a_M bzw. a_A: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

ани: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

Abbildung 63: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Dt. Wagram und ASt Strasshof im Planfall 1-E 2025



				Teilkno	otenpunkte u	ınd Ein- bzw	v. Ausfahrtst	typ gem. HB	S 2001	
				ASt Markg	rafneusiedl			ASt Gän	serndorf	
				nen Ri. ien		nen Ri. hegg		onen Ri. ien	Relationen Ri. Marchegg	
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E1	A1	E1	A1
	q _H [DTVw]		4.500	7.900	3.700	4.900	4.900	4.600		
	q _H [Kfz/h]		405		333		441			
	q _H [Pkw-E/h] q _E [DTVw]		466		400		529			
			3.500		900		0			
	q _E [Kfz/h]		315		81		0			
١.,	q _E [Pkw-E/h]		362		89		0			
2025	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	5.750	4.200	2.750	500	*	0		
<u>4</u>	q _{M-R} [Fz/h]		518		248		*			
	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	595	378	289	45	*	*		
Planfall	a _M	\mathbf{a}_{A}	0,27	0,25	0,13	0,03	*	*		
l E	QSV _M QSV _A q _{Hu} [DTVw] q _{HU} [DTVw]		Α	Α	Α	Α	*	*		
			8.000	3.700	4.600	4.400	4.900	4.600		
	q _{Hu} [Kfz/h]	q _{HU} [Kfz/h]	720	333	414	396	441	414		
	a _{Hu}	a _{HU}	0,21	0,10	0,12	0,11	0,13	0,23		
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	Α	Α	Α	А	Α	Α		
	QSV g	esamt	Α	Α	Α	Α	Α	А		

Einfahrt: $q_{H-H} \dots Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt$

q_E ... Verkehrsstärke in der Einfahrt

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

 $q_{Hu} \dots V$ erkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

a_M bzw. a_A: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

ано: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

Abbildung 64: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Markgrafneusiedl und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn im Planfall 1-E 2025



Leistungsfähigkeit KN Dt. Wagram (Knoten lt. Einreichprojekt S8, Stand April 2010) Planfall mit S 8 Ost (Stand 25.05.2012)

				Teilknotenpun	kte und Ein- bzw	v. Ausfahrtstyp g	em. HBS 2001	
			s	8	s	1	s	1
				Relationen Richtung ASt Dt. Wagram		n Richtung enbrunn		n Richtung asdorf
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E3*	A4*
	q _H [DTVw]		12.200	21.700	11.100	23.600	11.400	20.700
	q _H [Kfz/h]		1.098		999		1.026	
	q _H [Pkw-E/h]		1.318		1.149		1.180	
	q _E [DTVw]		9.600		12.300		9.400	
	q _E [Kfz/h]		864		1.107		846	
Ost	q _E [Pkw-E/h]		994		1.328		931	
8 0	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	*	12.300	17.850	12.200	15.100	9.600
t S	q _{M-R} [Fz/h]	0.12	*		1.607		1.359	
Planfall mit	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	*	1.107	1.903	1.098	1.521	864
ıfall	a _M	a _A	*	0,62	0,86	0,73	0,69	0,58
Plaı	QSV_M	QSV _A	*	С	D	С	С	С
	q _{Hu} [DTVw]	q _{HU} [DTVw]	21.800	9.400	23.400	11.400	20.800	11.100
	q _{Hu} [Kfz/h] q _{HU} [Kfz/h]		1.962	846	2.106	1.026	1.872	999
	a _{Hu}	a _{HU}	0,50	0,47	0,54	0,26	0,48	0,26
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	В	В	В	Α	В	Α
	QSV g	esamt	В	С	D	С	С	С

Einfahrt: $q_{H\text{-}H} \dots Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt$

 $q_E \dots \ \ Verkehrsstärke in der Einfahrt$

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

q_{Hu} ... Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

 $a_{\rm M}$ bzw. $a_{\rm A}$: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

a_{HU}: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

Abbildung 65: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten am Knoten S 1/S 8 im Planfall mit S 8 Ost 2025



			Teilknotenpunkte und Ein- bzw. Ausfahrtstyp gem. HBS 2001								
				ASt Dt.	Wagram			ASt Strasshof			
				nen Ri. Vien		nen Ri. hegg		nen Ri. ien	Relationen Ri. Marchegg		
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E3*	A4*	E3*	A4*	
	q _H [DTVw]		19.100	21.800	19.500	20.700	14.700	20.900	15.000	16.200	
	q _H [Kfz/h] q _H [Pkw-E/h] q _E [DTVw]		1.719		1.755		1.323		1.350		
			1.977		2.106		1.588		1.620		
			2.600		1.500		6.000		1.500		
	q _E [Kfz/h]		234		135		540		135		
st	q _E [Pkw-E/h]		281		144		578		144		
8 0	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	12.150	2.300	11.250	1.600	13.350	5.900	9.000	1.500	
it S	q _{M-R} [Fz/h]		1.094		1.013		1.202		810		
Planfall mit	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	1.269	207	1.197	144	1.372	531	954	135	
ıfal	a _M	a_{A}	0,58	0,14	0,54	0,10	0,62	0,35	0,43	0,09	
Plai	QSV _M	QSV _A	С	Α	В	Α	С	В	В	Α	
	q _{ни} [DTVw]		21.700	19.500	21.000	19.100	20.700	15.000	16.500	14.700	
			1.953	1.755	1.890	1.719	1.863	1.350	1.485	1.323	
			0,57	0,51	0,55	0,50	0,54	0,39	0,43	0,38	
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	С	В	В	В	В	В	В	В	
	QSV g	esamt	С	В	В	В	С	В	В	В	

Einfahrt: q_{H-H} ... Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt

q_E ... Verkehrsstärke in der Einfahrt

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

 $q_{Hu} \dots V$ erkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

a_M bzw. a_A: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

ано: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001

Abbildung 66: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Dt. Wagram und ASt Strasshof im Planfall mit S 8 Ost 2025



				Teilkno	otenpunkte u	ınd Ein- bzw	v. Ausfahrtst	yp gem. HB	S 2001		
				ASt Markg	rafneusiedl			ASt Gänserndorf			
				nen Ri. en		nen Ri. hegg		Relationen Ri. Relatione Wien Marche			
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E3*	A4*	E3*	A4*	
	q _H [DTVw]		13.700	16.600	14.000	15.500	9.300	16.500	9.700	11.300	
	q _н [Kfz/h]		1.233		1.260		837		873		
	q _H [Pkw-E/h]		1.418		1.512		1.004		1.048		
	q _E [DTVw]		2.400		2.600		6.200		2.200		
	q _E [Kfz/h]		216		234		558		198		
Ost	q _E [Pkw-E/h]		259		250		670		238		
8 0	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	9.250	2.600	9.600	1.800	10.850	6.800	7.050	2.000	
t S	q _{M-R} [Fz/h]		833		864		977		635		
Planfall mit	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	968	234	1.006	162	1.172	612	761	180	
ıfal	a _M	a _A	0,44	0,16	0,46	0,11	0,53	0,41	0,35	0,12	
Plar	QSV _M	QSV _A	В	Α	В	Α	В	В	В	Α	
	q _{ни} [DTVw] q _{ни} [DTVw] q _{ни} [Kfz/h] q _{ни} [Kfz/h] а _{ни} а _{ни}		16.100	14.000	16.600	13.700	15.500	9.700	11.900	9.300	
			1.449	1.260	1.494	1.233	1.395	873	1.071	837	
			0,42	0,37	0,44	0,36	0,41	0,26	0,32	0,25	
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	В	В	В	В	В	Α	В	Α	
	QSV g	esamt	В	В	В	В	В	В	В	А	

Einfahrt: $q_{\text{H-H}}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt

 $q_E \dots Verkehrsstärke in der Einfahrt$

 $q_{\text{M-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{\text{M-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{\text{Hu}}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

 $q_{Hu} \dots V$ erkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

a_M bzw. a_A: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

ано: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

Abbildung 67: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Markgrafneusiedl und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn im Planfall mit S 8
Ost 2025



				Teilkno	otenpunkte u	ınd Ein- bzw	/. Ausfahrtst	yp gem. HB	S 2001	
				ASt Unters	iebenbrunr	1		ASt L	assee	
				nen Ri. ien		nen Ri. hegg		nen Ri. ien	Relationen Ri. Marchegg	
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1	E3*	A4*	E3*	A4*
	q _H [DTVw]		10.100	11.900	10.600	10.400	9.000	11.000	9.600	9.500
	q _H [Kfz/h]		909		954		810		864	
	q _H [Pkw-E/h]		1.045		1.145		932		1.037	
	q _E [DTVw]		1.200		400		1.400		700	
	q _∈ [Kfz/h]		108		36		126		63	
0st	q _E [Pkw-E/h]		130		40		151		72	
∞	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	6.250	1.300	5.700	400	5.900	1.400	5.500	500
it S	q _{M-R} [Fz/h]		563		513		531		495	
Planfall mit	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	652	117	612	36	617	126	591	45
ıfal	a _M	a_{A}	0,30	0,08	0,28	0,02	0,28	0,08	0,27	0,03
Plai	QSV _M	QSV _A	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α
	q _{Hu} [DTVw]	11.300	10.600	11.000	10.000	10.400	9.600	10.300	9.000	
	q _{ни} [Kfz/h]		1.017	954	990	900	936	864	927	810
			0,30	0,28	0,29	0,26	0,28	0,25	0,27	0,23
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α
	QSV g	esamt	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α

Einfahrt: $q_{H-H} \dots Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt$

q_E ... Verkehrsstärke in der Einfahrt

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

 q_{Hu} ... Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

 $a_{\rm M}$ bzw. $a_{\rm A}$: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

а_{но}: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001

Abbildung 68: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Untersiebenbrunn und ASt Lassee im Planfall mit S 8 Ost 2025



				knotenpunkt Isfahrtstyp g					
			ASt Marchegg						
				nen Ri. ien		nen Ri. grenze			
	Belastun	gsgrößen	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt			
	Einfahrt	Ausfahrt	E1	A1	E1	A1			
	q _H [DTVw] q _H [Kfz/h]		7.000	10.200	7.700	10.200			
	2		630		693				
	q _H [Pkw-E/h]		725		797				
	q _E [DTVw]		2.500		3.900				
	q _E [Kfz/h]		225		351				
st	q _E [Pkw-E/h]		259		386				
Planfall mit S 8 Ost	q _M [DTVw]	q _A [DTVw]	6.000	2.500	7.750	3.200			
it S	q _{M-R} [Fz/h]		540		698				
<u>n</u>	q _{M-H} [Pkw-E/h]	q _A [Kfz/h]	621	225	785	288			
nfal	a _M	a _A	0,28	0,15	0,36	0,19			
Plaı	QSV _M	QSV _A	Α	Α	В	Α			
	q _{Hu} [DTVw]	q _{HU} [DTVw]	9.500	7.700	11.600	7.000			
	q _{Hu} [Kfz/h]	q _{HU} [Kfz/h]	855	693	1.044	630			
	a _{Hu}	a _{HU}	0,25	0,20	0,30	0,18			
	QSV _{Hu}	QSV _{HU}	Α	Α	В	Α			
	QSV g	jesamt	Α	Α	В	Α			

 $\hbox{Einfahrt:} \ \ \, q_{\text{H-H}} \ldots \ \, \hbox{Verkehrsst\"{a}rke der Hauptfahrbahn vor der Einfahrt / Ausfahrt} \\$

 $q_E \dots V$ erkehrsstärke in der Einfahrt

 $q_{M\text{-H}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. HBS 2001 $q_{M\text{-R}}\dots$ Maßgebliche Einfädelungsverkehrsstärke gem. RVS $q_{Hu}\dots$ Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

Ausfahrt: q_A ... Verkehrsstärke in der Ausfahrt

q_{Hu} ... Verkehrsstärke der Hauptfahrbahn nach der Einfahrt

a_M bzw. a_A: Auslastung der Einfahrt bzw. Ausfahrt gem. HBS 2001

a_{H∪}: Auslastung der Hauptfahrbahn nach der Ein- oder Ausfahrt gem. HBS 2001

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001

Abbildung 69: Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Marchegg im Planfall mit S 8 Ost 2025



ASt Deutsch-Wagram

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. RVS 03.05.12

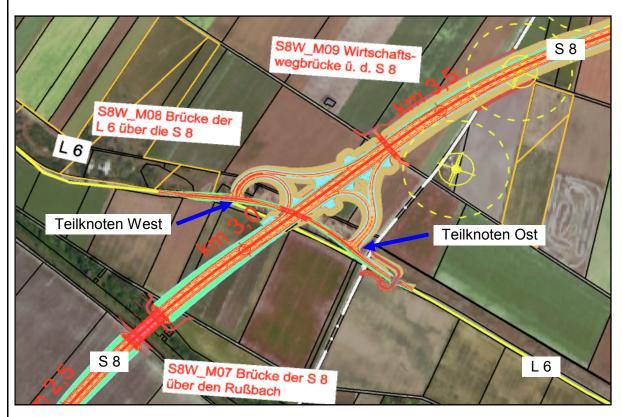


Abbildung: ASt Deutsch-Wagram, Stand 19.05.2010

Teilknoten West

Geradeaus von der L 6 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend Ri. Westen: Verkehrsstrom 2
Rechtsabbieger von der L 6 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend: Verkehrsstrom 3
Linksabbieger von der ASt aus Ri. Marchegg kommend: Verkehrsstrom 4
Rechtsabbieger von der ASt aus Ri. Marchegg kommend: Verkehrsstrom 6
Linksabbieger von der L 6 aus Ri. Dt. Wagram kommend: Verkehrsstrom 7
Geradeaus von der L 6 aus Ri. Dt. Wagram kommend Ri. Osten: Verkehrsstrom 8

Teilknoten Ost

Geradeaus von der L 6 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend Ri. Westen: Verkehrsstrom 2
Rechtsabbieger von der L 6 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend: Verkehrsstrom 3
Linksabbieger von der ASt aus Ri. Wien kommend: Verkehrsstrom 4
Rechtsabbieger von der ASt aus Ri. Wien kommend: Verkehrsstrom 6
Linksabbieger von der L 6 aus Ri. Dt. Wagram kommend: Verkehrsstrom 7
Geradeaus von der L 6 aus Ri. Dt. Wagram kommend Ri. Osten: Verkehrsstrom 8

Abbildung 70: ASt Deutsch-Wagram Lageplan und Verkehrsströme für die Leistungsfähigkeitsberechnungen



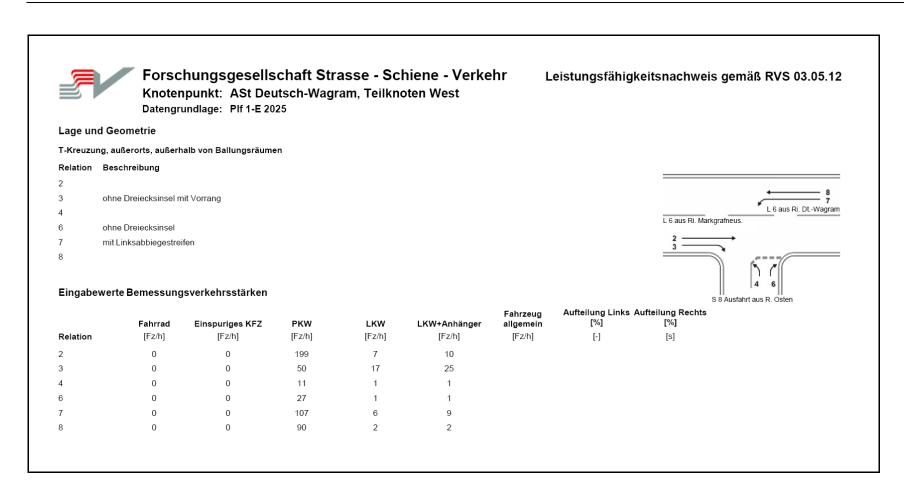


Abbildung 71: ASt Deutsch-Wagram Teilknoten West Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Deutsch-Wagram, Teilknoten West

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Ergebnisse Einzelströme

		Bemessungs- verkehrsstärke	Hauptstrom- belastung	Grundleistungs- fähigkeit	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Wahrsch. staufrei	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	q _i	Qį	q_p	Gi	Li	g i	P ₀	Rį	w _i	QS i	L _{St}
Relation	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
2	216	230		1800	1800	0,13	0,8722	1570	-	-	
3	92	126		1800	1800	0,07	0,9300	1674	-	-	
4	13	14	478	497	426	0,03		412	-	-	
6	29	30	262	764	764	0,04	0,9607	734	-	-	
7	122	134	308	934	934	0,14	0,8565	800	4	gut	3,01
8	94	97		1800	1800	0.05	0,9461	1703	-	-	

Ergebnisse Mischströme

	Bemessungs- verkehrsstärke	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	Qi	Li	g į	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
4+6	44	610	0,07	566	6	gut	1,40
7+8							

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q _{g,vorh} [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLL [m]	
7	Ja	82	94	Ja	6,0	20,0	

Abbildung 72: ASt Deutsch-Wagram Teilknoten West Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Deutsch-Wagram, Teilknoten West

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Qį	g i	Wi	QS
Relation		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
2	geradeaus überg. Str.	230	0,13	-	-
3	Rechtsabbieger	126	0,07	-	-
7	Linksabbieger	134	0,14	0,8565	gut
8	geradeaus überg. Str.	97	0,05	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	44	0,07	6	gut
7+8	Mischstrom übera Str				

Linksabbiegestreifen

	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q g,vorh [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLL [m]	
7	Ja	82	94	Ja	6,0	20,0	

Abbildung 73: ASt Deutsch-Wagram Teilknoten West Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung



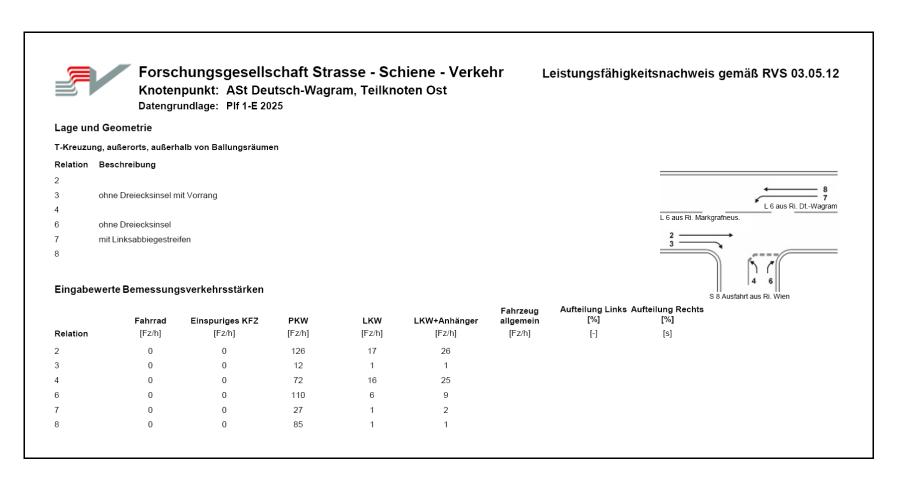


Abbildung 74: ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Deutsch-Wagram, Teilknoten Ost

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Ergebnisse Einzelströme

		Bemessungs- verkehrsstärke	Hauptstrom- belastung	Grundleistungs- fähigkeit	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Wahrsch. staufrei	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	qį	Qi	q_p	Gi	Li	g _i	p ₀	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
2	169	204		1800	1800	0,11	0,8867	1596	-	-	
3	14	16		1800	1800	0,01	0,9911	1784	-	-	
4	113	146	293	666	647	0,23		501	-	-	
6	125	137	176	877	877	0,16	0,8438	740	-	-	
7	30	32	183	1096	1096	0,03	0,9708	1064	3	gut	0,54
8	87	88		1800	1800	0,05	0,9511	1712	-	-	

Ergebnisse Mischströme

	Bemessungs- verkehrsstärke	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	Qį	Lį	g į	R _i	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
4+6	283	741	0,38	458	8	gut	11,03
7±0							

Ergehnisse Linksahhiegestreifer

Ergebnisse Linksabbiegestreifen										
	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung			
	vorgesehen	q _{g,max}	q _{g,vorh}	erforderlich	L_{AL}	L _{AL,SOLL}				
Relation		[Fz/h]	[Fz/h]		[m]	[m]				
7	Ja	107	87	Nein						

Abbildung 75: ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Deutsch-Wagram, Teilknoten Ost

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Qį	g i	Wi	QS _i
Relation		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
2	geradeaus überg. Str.	204	0,11	-	-
3	Rechtsabbieger	16	0,01	=	=
7	Linksabbieger	32	0,03	0,9708	gut
8	geradeaus überg. Str.	88	0,05	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	283	0,38	8	gut
7+8	Mischstrom überg, Str.				

Linksabbiegestreifen

	egestrenen						
	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q g,vorh [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLL [m]	-
7	Ja	107	87	Nein			

Abbildung 76: ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung



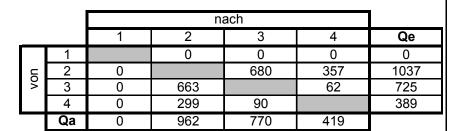
Planfall 1-E 2025 (Stand 30.03.2012)

Kreisverkehr Spange Strasshof - B 8

Kreisverkehr mit prognostizierter Belastung 2025 (MSV früh)

Leistungsfähigkeitsberechnung It. RVS 03.05.14

			Kreisverkehrszufahrt				
Arm			1	2	3	4	
Grundleistungsfähigkeit	L_0	Pkw-E/h	1500	1500	1500	1500	
Verkehrsstärke Einfahrt	Q _e	Pkw-E/h	0	1037	725	389	
Verkehrsstärke Kreis	Q_k	Pkw-E/h	1099	62	299	680	
Verkehrsstärke Ausfahrt	Qa	Pkw-E/h	0	962	770	419	
Distanz Ausfahrer-Einfahrer	b	m	20,0	24,0	19,4	24,0	
Abminderungsfaktor	α	-	0,14	0,10	0,17	0,10	
Leistungsfähigkeit	L _e	Pkw-E/h	523	1.359	1.120	858	
Auslastungsgrad	$a = Q_e/L_e$	%	0,0%	76,3%	64,8%	45,3%	
Leistungsreserve	$R = L_e - Q_e$	Pkw-E/h	523	322	395	469	
mittlere Wartezeit	t _w	sec	0	10	9	8	
Länge Fahrzeug	l _{Fz}	m	6	6	6	6	
Rückstaulänge	I	m	0,0	17,3	10,9	5,2	



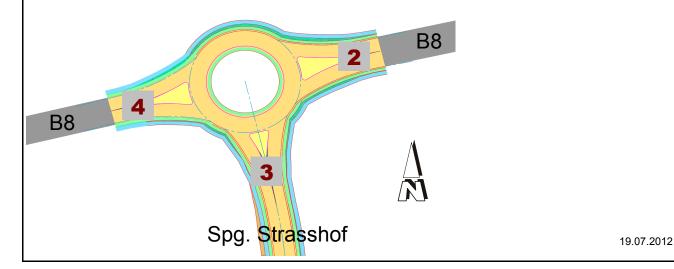


Abbildung 77: Kreisverkehr Kreuzung Spange Strasshof – B 8 Plf 1-E 2025 Leistungsfähigkeitsberechnung Frühspitze



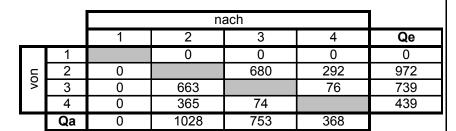
Planfall 1-E 2025 (Stand 30.03.2012)

Kreisverkehr Spange Strasshof - B 8

Kreisverkehr mit prognostizierter Belastung 2025 (MSV spät)

Leistungsfähigkeitsberechnung lt. RVS 03.05.14

				Kreisverke	ehrszufahrt	
Arm			1	2	3	4
Grundleistungsfähigkeit	L_0	Pkw-E/h	1500	1500	1500	1500
Verkehrsstärke Einfahrt	Q_{e}	Pkw-E/h	0	972	739	439
Verkehrsstärke Kreis	Q_k	Pkw-E/h	1048	76	365	680
Verkehrsstärke Ausfahrt	Q_a	Pkw-E/h	0	1028	753	368
Distanz Ausfahrer-Einfahrer	b	m	20,0	24,0	19,4	24,0
Abminderungsfaktor	α	-	0,14	0,10	0,17	0,10
Leistungsfähigkeit	L _e	Pkw-E/h	568	1.341	1.064	863
Auslastungsgrad	$a = Q_e/L_e$	%	0,0%	72,5%	69,5%	50,9%
Leistungsreserve	$R = L_e - Q_e$	Pkw-E/h	568	369	324	424
mittlere Wartezeit	t_w	sec	0	9	11	8
Länge Fahrzeug	l _{Fz}	m	6	6	6	6
Rückstaulänge	I	m	0,0	14,6	13,6	5,9



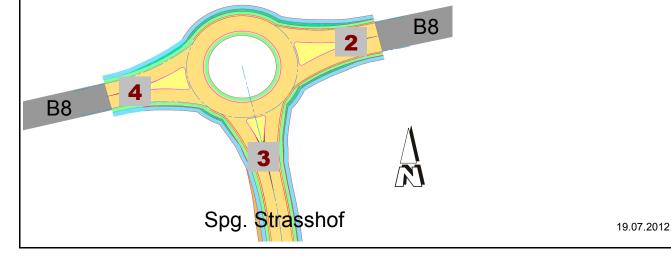


Abbildung 78: Kreisverkehr Kreuzung Spange Strasshof – B 8 Plf 1-E 2025 Leistungsfähigkeitsberechnung Abendspitze



ASt Markgrafneusiedl

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. RVS 03.05.12

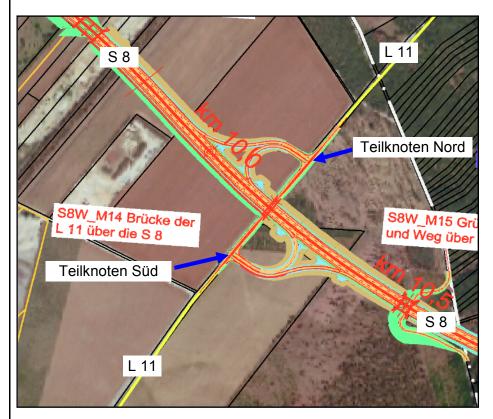


Abbildung: ASt Markgrafneusiedl, Stand 19.05.2010

Teilknoten Nord

Geradeaus von der L 11 aus Ri. Gänserndorf kommend Ri. Süden: Verkehrsstrom 2
Rechtsabbieger von der L 11 aus Ri. Gänserndorf kommend: Verkehrsstrom 3
Linksabbieger von der ASt aus Ri. Marchegg kommend: Verkehrsstrom 4
Rechtsabbieger von der ASt aus Ri. Marchegg kommend: Verkehrsstrom 6
Linksabbieger von der L 11 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend: Verkehrsstrom 7
Geradeaus von der L 11 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend Ri. Norden: Verkehrsstrom 8

Teilknoten Süd

Geradeaus von der L 11 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend Ri. Norden: Verkehrsstrom 2
Rechtsabbieger von der L 11 aus Ri. Markgrafneusiedl kommend: Verkehrsstrom 3
Linksabbieger von der ASt aus Ri. Wien kommend: Verkehrsstrom 4
Rechtsabbieger von der ASt aus Ri. Wien kommend: Verkehrsstrom 6
Linksabbieger von der L 11 aus Ri. Gänserndorf kommend: Verkehrsstrom 7
Geradeaus von der L 11 aus Ri. Gänserndorf kommend Ri. Süden: Verkehrsstrom 8

Abbildung 79: ASt Markgrafneusiedl Lageplan und Verkehrsströme für die Leistungsfähigkeitsberechnungen



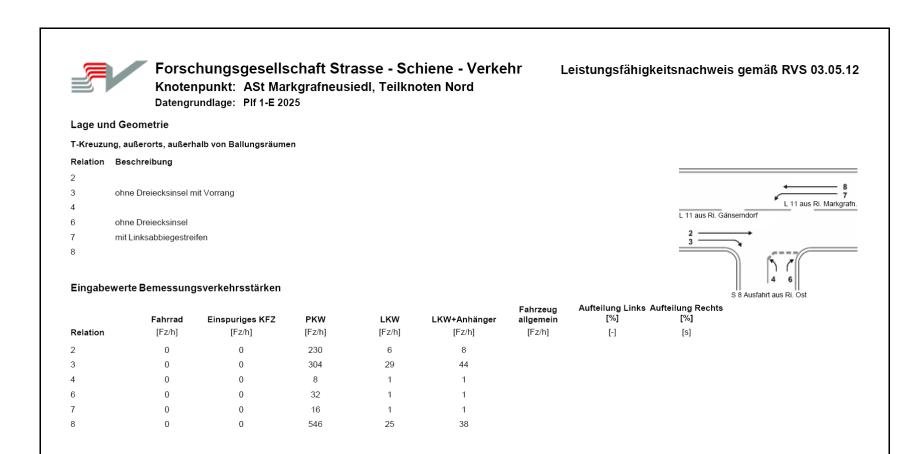


Abbildung 80: ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Nord Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Markgrafneusiedl, Teilknoten Nord

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Ergebnisse Einzelströme

		Bemessungs- verkehrsstärke	Hauptstrom- belastung	Grundleistungs- fähigkeit	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Wahrsch. staufrei	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	q _i	Qį	q_p	Gi	Li	g _i	p ₀	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
2	244	255		1800	1800	0,14	0,8583	1545	-	-	
3	377	436		1800	1800	0,24	0,7578	1364	-	-	
4	10	12	1060	198	192	0,06		180	-	-	
6	34	36	432	582	582	0,06	0,9381	546	-	-	
7	18	20	621	626	626	0,03	0,9681	606	6	gut	0,59
8	609	660		1800	1800	0.37	0.6333	1140	-	-	

Ergebnisse Mischströme

	Bemessungs- verkehrsstärke	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	Qį	Lį	gį	R _i	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
4+6	48	386	0,12	338	11	gut	2,55
7.0							

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q _{g,vorh} [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLL [m]	
7	Ja	342	609	Ja	6,0	20,0	

Abbildung 81: ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Markgrafneusiedl, Teilknoten Nord

- -

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Qį	g i	wi	QS _i
Relation		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
2	geradeaus überg. Str.	255	0,14	-	-
3	Rechtsabbieger	436	0,24	-	-
7	Linksabbieger	20	0,03	0,9681	gut
8	geradeaus überg. Str.	660	0,37	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	48	0,12	11	gut
7+8	Mischstrom überg. Str.				

Linksabbiegestreifen

	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q g,vorh [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLI [m]	-
7	Ja	342	609	Ja	6,0	20,0	

Abbildung 82: ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung



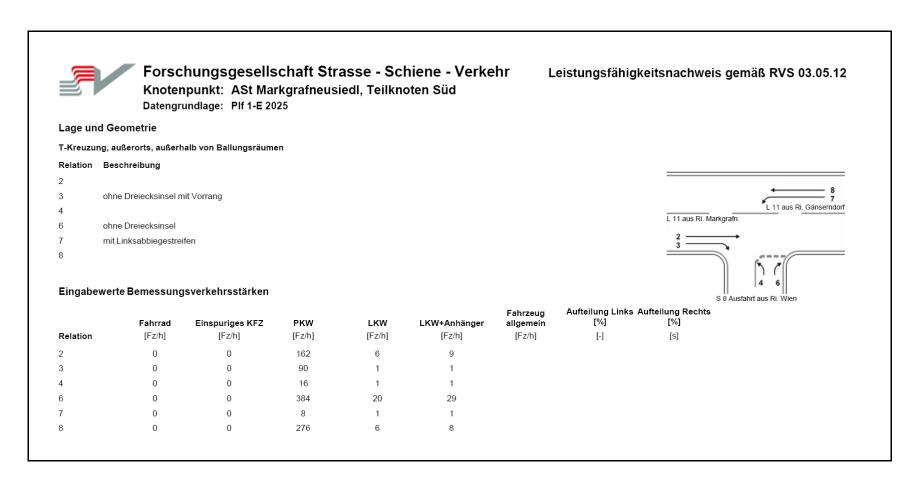


Abbildung 83: ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Süd Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Markgrafneusiedl, Teilknoten Süd

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Ergebnisse Einzelströme

		Bemessungs- verkehrsstärke	Hauptstrom- belastung	Grundleistungs- fähigkeit	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Wahrsch. staufrei	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	qį	Qį	q_p	Gi	Lį	g i	p ₀	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
2	177	189		1800	1800	0,11	0,8950	1611	-	-	
3	92	94		1800	1800	0,05	0,9478	1706	-	-	
4	18	20	523	463	457	0,04		437	-	-	
6	433	472	223	813	813	0,58	0,4194	341	-	-	
7	10	12	269	982	982	0,01	0,9878	970	4	gut	0,22
8	290	301		1800	1800	0,17	0,8328	1499	-	-	

_			
Frae	hnisse	Mische	ströme

	Bemessungs- verkehrsstärke	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	Qį	Lį	g į	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
4+6	492	788	0,62	296	12	gut	28,97
7.0							

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Ergeniliss	e Elliksabblegesti	CIICII					
	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
	vorgesehen	q _{g,max}	q _{g,vorh}	erforderlich	L_{AL}	L _{AL,SOLI}	
Relation		[Fz/h]	[Fz/h]		[m]	[m]	
7	Ja	449	290	Nein			

Abbildung 84: ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Markgrafneusiedl, Teilknoten Süd

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Qį	g į	Wi	QS _i
Relation		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
2	geradeaus überg. Str.	189	0,11	-	-
3	Rechtsabbieger	94	0,05	-	-
7	Linksabbieger	12	0,01	0,9878	gut
8	geradeaus überg. Str.	301	0,17	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	492	0,62	12	gut
7+8	Mischstrom überg. Str.				

Linksabbiegestreifen

LIIIKSabbi	egestrenen						
	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q g,vorh [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLI [m]	-
7	Ja	449	290	Nein			

Abbildung 85: ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung



ASt Gänserndorf-Obersiebenbrunn

Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. RVS 03.05.12

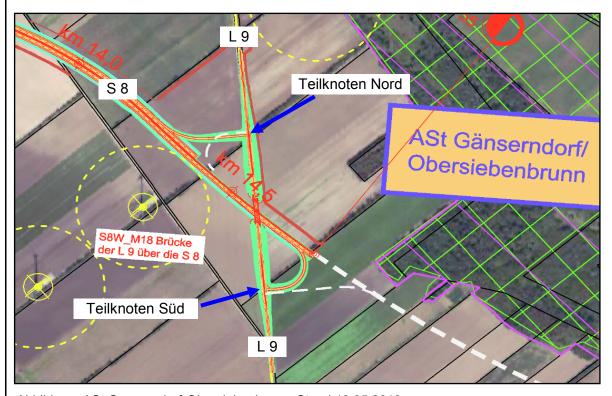


Abbildung: ASt Gänserndorf-Obersiebenbrunn, Stand 19.05.2010

Teilknoten Nord

Geradeaus von der L 9 aus Ri. Gänserndorf kommend Ri. Süden: Verkehrsstrom 2
Rechtsabbieger von der L 9 aus Ri. Gänserndorf kommend: Verkehrsstrom 3
Linksabbieger von der ASt aus Ri. Marchegg kommend: Verkehrsstrom 4
Rechtsabbieger von der ASt aus Ri. Marchegg kommend: Verkehrsstrom 6
Linksabbieger von der L 9 aus Ri. Obersiebenbrunn kommend: Verkehrsstrom 7
Geradeaus von der L 9 aus Ri. Obersiebenbrunn kommend Ri. Norden: Verkehrsstrom 8

Teilknoten Süd

Geradeaus von der L 9 aus Ri. Obersiebenbrunn kommend Ri. Norden: Verkehrsstrom 2
Rechtsabbieger von der L 9 aus Ri. Obersiebenbrunn kommend: Verkehrsstrom 3
Linksabbieger von der ASt aus Ri. Wien kommend: Verkehrsstrom 4
Rechtsabbieger von der ASt aus Ri. Wien kommend: Verkehrsstrom 6
Linksabbieger von der L 9 aus Ri. Gänserndorf kommend: Verkehrsstrom 7
Geradeaus von der L 9 aus Ri. Gänserndorf kommend Ri. Süden: Verkehrsstrom 8

Abbildung 86: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Lageplan und Verkehrsströme für die Leistungsfähigkeitsberechnungen



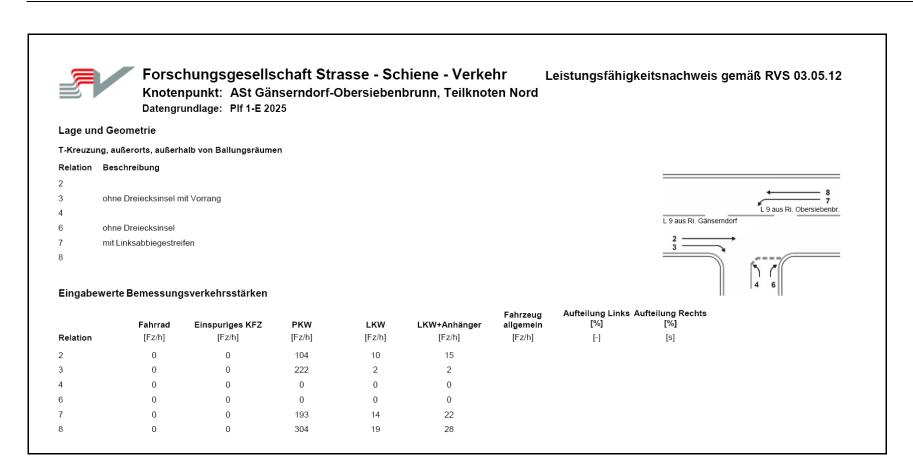


Abbildung 87: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Nord Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen





Forschungsgesellschaft Strasse - Schiene - Verkehr Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Gänserndorf-Obersiebenbrunn, Teilknoten Nord

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Ergebnisse Einzelströme

		Bemessungs- verkehrsstärke	Hauptstrom- belastung	Grundleistungs- fähigkeit	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Wahrsch. staufrei	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	qį	Qį	q_p	Gi	Li	g i	P ₀	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
2	129	149		1800	1800	0,08	0,9172	1651	-	-	
3	226	229		1800	1800	0,13	0,8728	1571	-	-	
4	0	0	822	288	204	0,00		204	-	-	
6	0	0	242	789	789	0,00	1,0000	789	-	-	
7	229	258	355	880	880	0,29	0,7068	622	6	gut	7,44
8	351	388		1800	1800	0,22	0,7844	1412	-	-	

Ergebnisse Mischströme

	Bemessungs- verkehrsstärke	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	Qi	Li	g į	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
4+6	0	0	n. def.	0	-	-	
7.0							

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Linksabbiege- streifen				Linksabbiege- streifen	rechn. erf.	Sollwert Aufstellstrecke	Anmarkung
	vorgesehen	q _{g,max}	q g,vorh	erforderlich	L _{AL}	L _{AL,SOLL}	•
Relation	1	[Fz/h]	[Fz/h]		[m]	[m]	
7	Ja	66	351	Ja	7,4	20,0	

Abbildung 88: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Gänserndorf-Obersiebenbrunn, Teilknoten Nord

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Qį	g i	Wi	QS _i
Relation		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
2	geradeaus überg. Str.	149	0,08	-	-
3	Rechtsabbieger	229	0,13	-	-
7	Linksabbieger	258	0,29	0,7068	gut
8	geradeaus überg. Str.	388	0,22	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	0	n. def.	-	-
7+8	Mischetrom überg Str				

Linksabbiegestreifen

	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q g,vorh [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	L _{AL,} SOLL [m]	
7	Ja	66	351	Ja	7,4	20,0	

Abbildung 89: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung



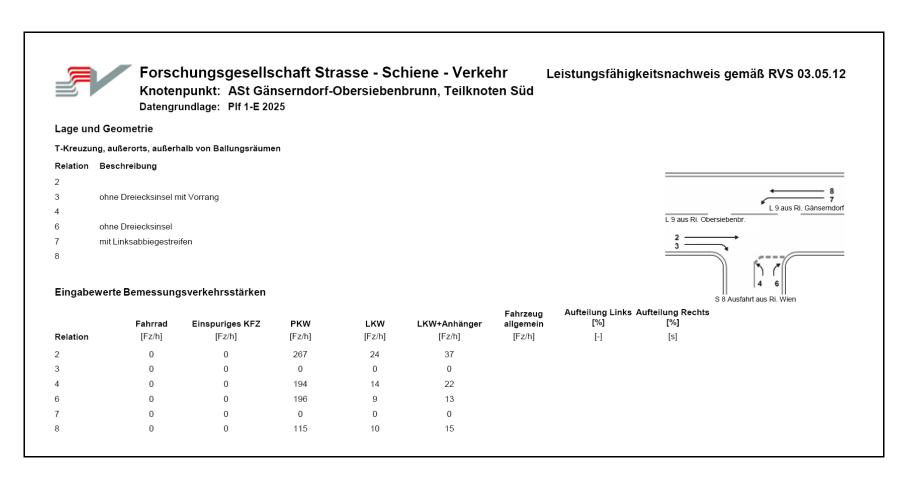


Abbildung 90: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Süd Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen





Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Knotenpunkt: ASt Gänserndorf-Obersiebenbrunn, Teilknoten Süd

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Ergebnisse Einzelströme

		Bemessungs- verkehrsstärke	Hauptstrom- belastung	Grundleistungs- fähigkeit	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Wahrsch. staufrei	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	qį	Qį	q_p	Gi	Lį	g _i	p ₀	Ri	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
2	328	377		1800	1800	0,21	0,7906	1423	-	-	
3	0	0		1800	1800	0,00	1,0000	1800	-	-	
4	230	259	468	505	505	0,51		246	-	-	
6	218	236	328	688	688	0,34	0,6570	452	-	-	
7	0	0	328	911	911	0,00	1,0000	911	0	gut	
8	140	160		1800	1800	0,09	0,9111	1640	-	-	

bnisse		

	Bemessungs- verkehrsstärke	Leistungs- fähigkeit	Sättigungs- grad	Leistungsfähig- keitsreserve	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	95%- Staulänge
	Qi	Li	g i	Rį	Wi	QS _i	L _{St}
Relation	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[s]	[-]	[m]
4+6	495	802	0,62	307	12	gut	28,16
7+8							

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

_ gobinoo	- IIII.	011011					
	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q _{g,vorh} [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLL [m]	
7	Ja	851	140	Nein			

Abbildung 91: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme





Forschungsgesellschaft Strasse - Schiene - Verkehr Knotenpunkt: ASt Gänserndorf-Obersiebenbrunn, Teilknoten Süd

Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12

Datengrundlage: Plf 1-E 2025

Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Qį	g i	Wi	QSį
Relation		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
2	geradeaus überg. Str.	377	0,21	-	-
3	Rechtsabbieger	0	0,00	-	-
7	Linksabbieger	0	0,00	1,0000	gut
8	geradeaus überg. Str.	160	0,09	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	495	0,62	12	gut
7+8	Mischstrom übera Str				

Linksabbiegestreifen

LIIKSabbi	egestrenen						
	Linksabbiege- streifen			Linksabbiege- streifen	rechn. erf. Aufstellstrecke	Sollwert Aufstellstrecke	Anmerkung
Relation	vorgesehen	q _{g,max} [Fz/h]	q g,vorh [Fz/h]	erforderlich	L _{AL} [m]	^L AL,SOLI [m]	-
7	Ja	851	140	Nein			

Abbildung 92: ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung



7 QUELLENVERZEICHNIS

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNG:

S 8 Marchfeld Schnellstraße KN Dt. Wagram – Staatsgrenze bei Marchegg. Vorprojekt 2008. Verkehrsuntersuchung.

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNG:

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn. Einreichprojekt 2009. Verkehrsuntersuchung.

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNG:

A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Spange Flugfeld Aspern. Vorprojekt 2008. Verkehrsuntersuchung.

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNG:

B 8 Umfahrung Gänserndorf, L 9 Umfahrung Gänserndorf Süd. Vorprojekt 2009. Verkehrsuntersuchung.

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (FSV):

RVS 03.05.11 Knoten – Planungsgrundsätze

RVS 03.05.12 Knoten – Plangleiche Knoten, Kreuzungen, T-Kreuzungen

RVS 03.05.13 Knoten – Gemischte und planfreie Knoten

RVS 03.05.14 Knoten – Plangleiche Knoten, Kreisverkehr

RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:

HBS 2001. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln, 2001.

HERRY, SNIZEK:

Güterverkehrsprognose für Niederösterreich 2020, Amt der NÖ Landesregierung, Wien 2003.

Magistrat der Stadt Wien – Projektteam Flugfeld Aspern:

Masterplan Flugfeld Aspern. 2007.

SNIZEK, KOCH, PREM:

Handbuch Entscheidungshilfen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen in der Bundesstraßenplanung, Straßenforschung Heft 514, 2001.



Amt der NÖ Landesregierung; NÖ Landesakademie:

Mobilität in Niederösterreich. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003. Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept. Heft 21.

Amt der NÖ Landesregierung; NÖ Landesakademie:

Mobilität in Niederösterreich. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008. Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept. Heft 26.

Institut für Höhere Studien (IHS):

Ökonomische Begleitszenarien der Verkehrsprognose Österreich 2025+. Wien. 2009.

Planungsgemeinschaft Ost (PGO):

Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010. Wien. 2011.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT):

Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien. 2012.

SAMMER, G., RÖSCHEL, G., GRUBER, C., (BMVIT):

Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen. Schriftenreihe Straßenforschung des BMVIT. Heft 604. Wien. 2012.

HARTUNG, Joachim:

Statistik. Lehr- und Handbuch der angewandten Statistik. Oldenbourg Verlag. München. 1993.



8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Streckengrafik S 8	5
Abbildung 2: Verkehrsbezirke in der Ostregion im Verkehrsmodell	12
Abbildung 3: Straßengraph im Verkehrsmodell in der Ostregion am Beispiel des Planfalls 1-B	13
Abbildung 4: Straßengraph im Verkehrsmodell im engeren Untersuchungsgebiet am Beispiel des Planfalls 1-B	14
Abbildung 5: ÖV-Graph im Verkehrsmodell in der Ostregion für die Prognoseplanfälle	15
Abbildung 6: ÖV-Graph im Verkehrsmodell im engeren Untersuchungsgebiet für die Prognoseplanfälle	16
Abbildung 7: Übersicht Verkehrsbezirke, Einfüllpunkte und Kalibrierungszählungen im Planungsgebiet der S 8 West	17
Abbildung 8: Widerstandsfunktionen im Verkehrsmodell	32
Abbildung 9: Vergleich Verkehrsbelastungen Rechnung (Verkehrsumlegung) vs. Zählung	36
Abbildung 10: Relative Verteilung der relativen Abweichungen Verkehrsmodell Umlegung vs. Zählung	36
Abbildung 11: Relatives und Absolutes Konfidenzintervall der Verkehrsstärkeklassen	37
Abbildung 12: Verkehrsbelastungen Nullplanfall Bestand 2011 Gesamtverkehr	44
Abbildung 13: Verkehrsbelastungen Nullplanfall Bestand 2011 Schwerverkehr	45
Abbildung 14: Übersicht benachbarte Projekte im Bereich der S 8	52
Abbildung 15: Verkehrsbelastungen Vergleichsplanfall R 2025 Gesamtverkehr	55
Abbildung 16: Verkehrsbelastungen Vergleichsplanfall R 2025 Schwerverkehr	56
Abbildung 17: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-A 2025	58
Abbildung 18: Verkehrsbelastungen Planfall 0-A 2025 Nullplanfall Gesamtverkehr	59
Abbildung 19: Verkehrsbelastungen Planfall 0-A 2025 Nullplanfall Schwerverkehr	60
Abbildung 20: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-B 2025	62
Abbildung 21: Verkehrsbelastungen Planfall 0-B 2025 Nullplanfall Gesamtverkehr	63
Abbildung 22: Verkehrsbelastungen Planfall 0-B 2025 Nullplanfall Schwerverkehr	64
Abbildung 23: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-C 2025	66
Abbildung 24: Verkehrsbelastungen Planfall 0-C 2025 Nullplanfall Gesamtverkehr	67
Abbildung 25: Verkehrsbelastungen Planfall 0-C 2025 Nullplanfall Schwerverkehr	68
Abbildung 26: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-D 2025	70



Abbildung 27: Verkehrsbelastungen Planfall 0-D 2025 Nullplanfall Gesamtverkehr	71
Abbildung 28: Verkehrsbelastungen Planfall 0-D 2025 Nullplanfall Schwerverkehr	72
Abbildung 29: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-A 2025	74
Abbildung 30: Verkehrsbelastungen Planfall 1-A 2025 Gesamtverkehr	75
Abbildung 31: Verkehrsbelastungen Planfall 1-A 2025 Schwerverkehr	76
Abbildung 32: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-B 2025	78
Abbildung 33: Verkehrsbelastungen Planfall 1-B 2025 Gesamtverkehr	79
Abbildung 34: Verkehrsbelastungen Planfall 1-B 2025 Schwerverkehr	80
Abbildung 35: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-C 2025	82
Abbildung 36: Verkehrsbelastungen Planfall 1-C 2025 Gesamtverkehr	83
Abbildung 37: Verkehrsbelastungen Planfall 1-C 2025 Schwerverkehr	84
Abbildung 38: Differenzdarstellung Planfall 1-C 2025 vs. Nullplanfall 0-C 2025, absolute Differenzen	85
Abbildung 39: Differenzdarstellung Planfall 1-C 2025 vs. Planfall R 2025, absolute Differenzen	86
Abbildung 40: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-D 2025	88
Abbildung 41: Verkehrsbelastungen Planfall 1-D 2025 Gesamtverkehr	89
Abbildung 42: Verkehrsbelastungen Planfall 1-D 2025 Schwerverkehr	90
Abbildung 43: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-E 2025	92
Abbildung 44: Verkehrsbelastungen Planfall 1-E 2025 Gesamtverkehr	93
Abbildung 45: Verkehrsbelastungen Planfall 1-E 2025 Schwerverkehr	94
Abbildung 46: Differenzdarstellung Planfall 1-E 2025 vs. Nullplanfall 0-B 2025, absolute Differenzen	95
Abbildung 47: Differenzdarstellung Planfall 1-E 2025 vs. Planfall R 2025, absolute Differenzen	96
Abbildung 48: Berücksichtigte Streckenelemente im informativen Planfall 1-E 2025 mit Spange Seestadt Aspern	
Abbildung 49: Verkehrsbelastungen Planfall 1-E 2025 mit Spange Seestadt Aspern Gesamtverkehr	100
Abbildung 50: Verkehrsbelastungen Planfall 1-E 2025 mit Spange Seestadt Aspern Schwerverkehr	101
Abbildung 51: Berücksichtigte Streckenelemente im informativen Planfall mit S 8 Ost 2025	103
Abbildung 52: Verkehrsbelastungen Planfall mit S 8 Ost 2025 Gesamtverkehr	104
Abbildung 53: Verkehrsbelastungen Planfall mit S 8 Ost 2025 Schwerverkehr	105
Abbildung 54: Fahrtweitenverteilungen im Gesamtsystem im Planfall Bestand 2011	117
Abbildung 55: Fahrtweitenverteilungen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 im Planfall Bestand 2011	117



Abbildung 56:	Fahrtweitenverteilungen im Gesamtsystem im Planfall 0-B 2025	.118
Abbildung 57:	Fahrtweitenverteilungen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 im Planfall 0-B 2025	.118
Abbildung 58:	Fahrtweitenverteilungen im Gesamtsystem im Planfall 1-E 2025	.119
Abbildung 59:	Fahrtweitenverteilungen am Straßennetzschnitt östlich der S 1 im Planfall 1-E 2025	.119
Abbildung 60:	Verkehrsspinne am Querschnitt S 8 zwischen KN Dt. Wagram und ASt Dt. Wagram im Planfall 1-E 2025	.121
Abbildung 61:	Fahrtweitenverteilung der Verkehrsspinne S 8 zwischen KN Dt. Wagram und ASt Dt. Wagram im Planfall 1-E 2025	.122
Abbildung 62:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten am Knoten S 1/S 8 im Planfall 1-E 2025	.129
Abbildung 63:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Dt. Wagram und ASt Strasshof im Planfall 1-E 2025	.130
Abbildung 64:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Markgrafneusiedl und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn im Planfall 1-E 2025	.131
Abbildung 65:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten am Knoten S 1/S 8 im Planfall mit S 8 Ost 2025.	.132
Abbildung 66:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Dt. Wagram und ASt Strasshof im Planfall mit S 8 Ost 2025	.133
Abbildung 67:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Markgrafneusiedl und ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn im Planfall mit S 8 Ost 2025	.134
Abbildung 68:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Untersiebenbrunn und ASt Lassee im Planfall mit S 8 Ost 2025	.135
Abbildung 69:	Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrten ASt Marchegg im Planfall mit S 8 Ost 2025	.136
Abbildung 70:	ASt Deutsch-Wagram Lageplan und Verkehrsströme für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	.137
Abbildung 71:	ASt Deutsch-Wagram Teilknoten West Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	.138
Abbildung 72:	ASt Deutsch-Wagram Teilknoten West Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme	.139
Abbildung 73:	ASt Deutsch-Wagram Teilknoten West Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung	.140
Abbildung 74:	ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	.141
Abbildung 75:	ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme	.142



Abbildung 76: /	ASt Deutsch-Wagram Teilknoten Ost Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung	143
Abbildung 77: I	Kreisverkehr Kreuzung Spange Strasshof – B 8 Plf 1-E 2025 Leistungsfähigkeitsberechnung Frühspitze	144
Abbildung 78: I	Kreisverkehr Kreuzung Spange Strasshof – B 8 Plf 1-E 2025 Leistungsfähigkeitsberechnung Abendspitze	145
Abbildung 79: A	ASt Markgrafneusiedl Lageplan und Verkehrsströme für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	146
Abbildung 80: A	ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Nord Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	147
Abbildung 81: /	ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme	148
Abbildung 82: /	ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung	149
Abbildung 83: /	ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Süd Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	150
Abbildung 84: /	ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme	151
Abbildung 85: /	ASt Markgrafneusiedl Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung	152
Abbildung 86: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Lageplan und Verkehrsströme für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	153
Abbildung 87: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Nord Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	154
Abbildung 88: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Ergebnisse Einzelströme	155
Abbildung 89: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Nord Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1-E 2025 Zusammenfassung	156
Abbildung 90: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Süd Bemessungsverkehr Plf 1-E 2025 für die Leistungsfähigkeitsberechnungen	157
Abbildung 91: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1- E 2025 Ergebnisse Einzelströme	158
Abbildung 92: /	ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn Teilknoten Süd Leistungsfähigkeitsberechnungen Plf 1- E 2025 Zusammenfassung	159



9 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Strukturelle Grundlagen (Auswahl) Niederösterreich, Wien und Burgenland Bestand und Prognose	8
Tabelle 2: Strukturelle Grundlagen (Auswahl) Bestand und Prognose in Planfällen	ç
Tabelle 3: Parameter im Personenverkehrsmodell Ostregion	23
Tabelle 4: Parameter Personenverkehrsmodell Ostregion Erklärungen	24
Tabelle 5: Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Prognoseplanfall durch Änderung der Reisezeiten	25
Tabelle 6: Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Einzugsbereich der U 2	25
Tabelle 7: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall Bestand (2011)	26
Tabelle 8: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Nullplanfälle (2025)	27
Tabelle 9: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfälle mit S 8 Abschnitt West (2025)	27
Tabelle 10: Wege, Fahrten und Verkehrsmittelanteile Planfall mit S 8 Ost (2025)	28
Tabelle 11: Datengrundlage für die Ableitung des Faktors JDTV zu DTVw	33
Tabelle 12: Datengrundlage für den Zusammenhang DTV6Mo zu DTVw	34
Tabelle 13: Vergleich von Verkehrserhebungen und Modellierungsergebnissen an Strecken im Projektgebiet der S 8 West	39
Tabelle 14: Planfälle aus der Kombination der S 8 mit angrenzenden Planungsprojekten	49
Tabelle 15: Verwendung der Planfälle	51
Tabelle 16: Verkehrsbelastungen auf der S 8 in den Planfällen und Planfall 1-Max	97
Tabelle 17: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3) in den Planfällen, Gesamtverkehr	
Tabelle 18: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3) in den Planfällen, Pkw-Verkehr	
Tabelle 19: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (entlang der Wiener Stadtgrenze östlich der S 1 von der B 8 bis zur B 3) in den Planfällen, Schwerverkehr	
Tabelle 20: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (von der B 8 bis zur B 3 westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf). Gesamtverkehr	110



Tabelle 21: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (von der B 8 bis zur B 3 westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf), Pkw-Verkehr	111
Tabelle 22: Vergleich der modellierten Verkehrsstärken der angeführten Straßennetzschnitte (von der B 8 bis zur B 3 westlich von Gänserndorf bzw. Mannsdorf), Schwerverkehr	112
Tabelle 23: Fahrleistungen im Untersuchungsgebiet	113
Tabelle 24: Unfallpotenzial im Untersuchungsgebiet	114
Tabelle 25: Verkehrsmittelanteile (Modal Split) MIV und ÖV	115
Tabelle 26: Verkehrsaufwand in der Ostregion	116
Tabelle 27: Verkehrsanteile in der Ostregion im Planfall 1-E 2025	123
Tabelle 28: Verkehrsanteile auf der S 8 im Abschnitt zwischen KN Dt. Wagram und ASt Dt. Wagram im	
Planfall 1-E 2025	123
Tabelle 29: Induzierter Verkehr im Gesamtmodell	124
Tabelle 30: Gesamtfahrleistung und Neuverkehr im Gesamtmodell	125
Tabelle 31: Vergleich Verkehrsstärken Vorprojekt – Einreichprojekt	125
Tabelle 32: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs auf Grund des Auslastungsgrades gemäß HBS 2001	127



ANHANG

Anhang 1: Vergleich der Verkehrsstärken an relevanten Zulaufstrecken

Für eine bessere Vergleichbarkeit der Planfälle werden in der nachfolgenden Tabelle die Verkehrsstärken der relevanten Zulaufstrecken zur S 8 für den Bestandsplanfall 2011 sowie für die beurteilungsrelevanten Prognosepanfälle Plf R, Plf 0-B, Plf 0-C, Plf 1-C und Plf 1-E angeführt.

	Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]					
	Planfall					
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-B 2025	0-C 2025	1-C 2025	1-E 2025
S 1 Hagenbrunn – KN Eibesbrunn	14.800	44.700	43.500	42.800	43.300	44.000
S 1 KN Eibesbrunn – Seyring	23.200	39.900	45.600	41.100	40.800	45.700
S 1 Seyring – Angerner Str.	23.500	39.900	46.900	41.600	43.800	49.300
S 1 Angerner Str. – KN Süßenbrunn	-	_	64.400	60.600	51.300	57.900
S 1 KN Süßenbrunn – KN Dt. Wagram	-	-			38.600	41.200
S 1 KN Dt. Wagram – KN Raasdorf	-	_	25.800	17.500	12 000	24 700
S 1 KN Raasdorf – HASt Raasdorf					13.000	31.700
S 1 HASt Raasdorf – Groß-Enzersdorf	_	-	22.700	10.800	11.300	30.200
S 1 Groß-Enzersdorf – Essling	-	_	32.700	_	_	34.100
S 1 Essling – KN Schwechat	-	_	55.300	_	_	57.700
S 1 KN Schwechat – Mannswörth	71.900	76.600	95.700	73.400	73.800	97.600
S 1 Mannswörth – Schwechat Ost	67.900	69.100	82.500	66.500	66.700	83.700
S 1 Schwechat Ost – Schwechat Süd	68.100	73.300	84.000	71.300	71.500	84.500
S 1 Schwechat Süd – Rannersdorf	60.800	52.300	61.300	51.500	51.300	60.200
S 1 Rannersdorf – Rustenfeld	66.800	69.100	75.500	67.400	66.600	74.600
S 1 Rustenfeld – Rothneusiedl	71.000	73.200	75.600	70.800	70.200	74.400
S 1 Rothneusiedl – Güterterminal	70.400	73.500	76.500	71.800	72.100	77.300
S 1 Güterterminal – Laxenburger Str.	72.400	74.500	77.500	72.800	73.000	78.200
S 1 Laxenburger Str. – Vorarlberger A.	70.500	76.800	78.900	74.300	74.900	79.600
S 1 Vorarlberger Allee – KN Vösendorf	60.400	67.900	69.700	65.600	66.100	70.500
S 2 KN Süßenbrunn – HGebauer-Str.	42.000	64.700	53.600	67.500	74.900	60.000
S 2 HGebauer-Str. – Rautenweg	44.700	70.200	53.000	70.100	73.500	57.900



	Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]					
	Planfall					
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-B 2025	0-C 2025	1-C 2025	1-E 2025
S 2 Rautenweg – Breitenleer Straße	62.000	79.600	61.900	77.200	80.800	65.300
L 6 zw. L 12 und L 3114	2.800	6.900	6.000	6.000	6.000	6.100
L 6 zw. L 3114 und Reuhof	1.700	6.700	5.800	5.700	5.900	6.000
L 6 zw. Reuhof und Zufahrt S1	2.200	5.900	4.900	4.900	4.600	4.700
L 6 zw. Zufahrt S1 und B 8	3.700	7.000	5.000	5.500	2.700	2.600
L 6 zw. B 8 und S 8	3.700	5.500	4.300	5.400	3.100	4.400
L 6 zw. S 8 und Parbasdorf	3.700	5.500	4.300	5.400	4.200	3.800
L 6 zw. Parbasdorf und Zuf. Kieswerk	4.400	8.500	4.100	5.400	3.600	3.200
L 6 zw. Zuf. Kieswerk und Auerth. Weg	3.600	8.300	4.000	4.900	2.900	2.500
L 6 zw. Auersth. Weg und Altes Dorf	4.200	9.200	6.200	5.800	3.300	2.900
L 6 zw. Altes Dorf und Gänsernd. Str.	10.100	16.800	19.200	17.800	7.000	10.300
L 6 zw. Gänsernd. Str. u. Siebenb. Str.	6.100	10.700	8.600	9.100	5.500	6.000
L 6 zw. Siebenb. Str. und Glinzendorf	1.100	3.100	1.300	1.800	1.600	1.300
L 6 zw. Glinzendorf und Leopoldsdorf	700	2.200	700	1.000	800	700
Zubringer Strasshof	-	-	1	1	12.600	13.000
L 11 zw. B 8 und Fuchsenwaldstraße	3.900	6.100	9.800	8.500	10.000	10.700
L 11 zw. Fuchsenwstr. u. Silberwstr.	4.400	6.900	10.500	9.300	10.400	11.100
L 11 zw. Silberwstr. u. Oed Aigenstr.	4.000	6.300	10.000	8.700	9.800	10.500
L 11 zw. Oed Aigenstr. u. Siedichfürstr.	3.800	6.100	10.300	8.700	9.800	10.600
L 11 zw. Siedichfürstr. u. Hochwaldstr.	3.800	6.100	10.500	8.800	10.300	11.000
L 11 zw. Hochwaldstr. und S 8	4.200	6.600	11.000	9.200	10.900	11.600
L 11 zw. S 8 und Markgrafneusiedl	4.200	0.000	11.000	9.200	2.800	5.400
L 11 zw. Markgrafn. und Großhofen	1.400	2.000	200	1.900	1.600	200
L 11 zw. Großhofen und L 3018	1.900	2.200	400	2.100	1.900	500
L 11 zw. L 3018 und L 5	1.600	3.200	11.500	2.700	2.500	7.300
L 11 zw. L 5 und Umf. Raasdorf	2.800	2.800	14.600	3 000	2.400	9.300
L 11 zw. L 5 und Groß-Enzersdorf	2.000	2.000	11.900	3.000	2.400	7.900
L 9 zw. B 8 und Strasshofer Straße	4.800	4.900	4.000	4.200	8.100	7.600
L 9 zw. Strassh. Str. u. Fuchsenwaldstr.	4.200	4.500	3.600	3.900	7.900	7.400
L 9 zw. Fuchsenwaldstr. und S 8	4.400	4.000	2.000	4 400	8.100	7.600
L 9 zw. S 8 und Obersiebenbrunn	4.100	4.900	3.900	4.100	8.600	7.500
L 9 zw. Obersiebenbr. und Leopoldsdorf	3.400	4.600	3.700	4.300	4.400	4.300
L 9 zw. Leopoldsdorf und Breitstetten	2.600	7.400	4.900	7.000	7.400	5.100



	Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]					
	Planfall					
Querschnitt	Bestand 2011 Modell	R 2025	0-B 2025	0-C 2025	1-C 2025	1-E 2025
L 9 Ortsdurchfahrt Breitstetten	2.500	7.200	4.600	6.700	7.100	4.800
L 9 zw. Breitstetten und Orth a.d.D.	900	3.000	1.100	2.300	2.800	1.000
B 8 zw. Angern und Tallesbrunn	5.300	3.900	4.100	3.800	4.500	4.700
B 8 zw. Tallesbrunn und Weikendorf	5.800	4.500	4.700	4.400	5.500	5.700
B 8 zw. Dörfleser Str. u. Obere Hauptstr.	6.400	5.300	5.400	5.100	6.100	6.400
B 8 zw. Weikend. u. Gänsernd. Schillerg.	9.200	9.300	9.000	8.800	10.500	10.900
B 8 zw. Gäns. Schillerg. u. Strasserg.	9.200	9.300	9.000	8.800	10.500	10.900
B 8 zw. Gäns. Strasserg. u. L 9	8.800	8.600	8.500	8.200	9.700	10.000
B 8 zw. L 9 und L 11	18.600	17.400	16.300	15.500	14.100	14.900
B 8 zw. L 11 und Strasshof Bahngasse	15.100	10.900	6.100	6.600	3.500	3.500
B 8 zw. Bahngasse und Parkstraße	15.200	11.300	6.400	7.000	3.900	3.900
B 8 zw. Parkstr. und Flugfeldstraße	15.800	12.500	7.700	8.200	5.000	5.100
B 8 zw. Flugfeldstraße und Waldstraße	16.900	13.700	8.400	9.200	6.000	6.100
B 8 zw. Waldstraße und Antoniusstr.	17.400	14.500	9.000	9.900	6.600	6.600
B 8 zw. Antoniusstr. u. Arbeiterheimstr.	17.500	15.300	9.500	10.800	7.700	7.800
B 8 zw. Arbeiterheimstr. u. Heinestr.	17.800	16.000	10.400	11.800	8.600	8.700
B 8 zw. Heinestr. u. Universalestr.	18.400	17.600	11.600	13.500	10.500	10.400
B 8 zw. Universalestr. u. DWagr. Str.	18.800	19.000	13.000	14.800	11.900	11.800
B 8 zw. DWagr. Str. u. Gewerbestr.	18.500	17.900	12.100	14.000	10.900	10.900
B 8 zw. Gewerbestr. u. Zubringer S 8	10,000	20,600	12,000	15 000	17.400	17.700
B 8 zw. Zubringer S 8 u. Im Föhrenhölzl	19.000	20.600	13.900	15.800	7.400	7.600
B 8 zw. Im Föhrenhölzl u. Dammstr.	18.900	21.100	14.100	15.700	6.000	6.200
B 8 zw. Dammstr. u. Dr. K. Renner-Str.	19.600	22.500	15.400	17.000	7.300	7.500
B 8 zw. Dr. K. Renner-Str. u. Mozartg.	18.400	21.900	14.700	16.400	6.300	6.500
B 8 zw. Mozartg. u. L 13	19.000	23.200	15.900	17.500	7.500	7.700
B 8 zw. L 13 und Bahnhofstraße	26.400	34.000	26.300	27.700	17.700	18.400
B 8 zw. Bahnhofstraße und L 6	28.000	36.800	28.900	30.300	20.600	21.500
B 8 zw. L 6 und L 3019	25.900	33.300	24.900	26.700	17.200	16.700
B 8 zw. L 3019 und Abzw. Aderklaa	24.100	28.700	19.700	22.900	14.200	13.700
B 8 zw. Abzw. Aderklaa West und Ost	22.100	27.800	18.700	21.900	13.000	12.500
B 8 zw. Abzw. Aderklaa und S 1	25.400	33.500	19.600	23.200	14.400	13.800



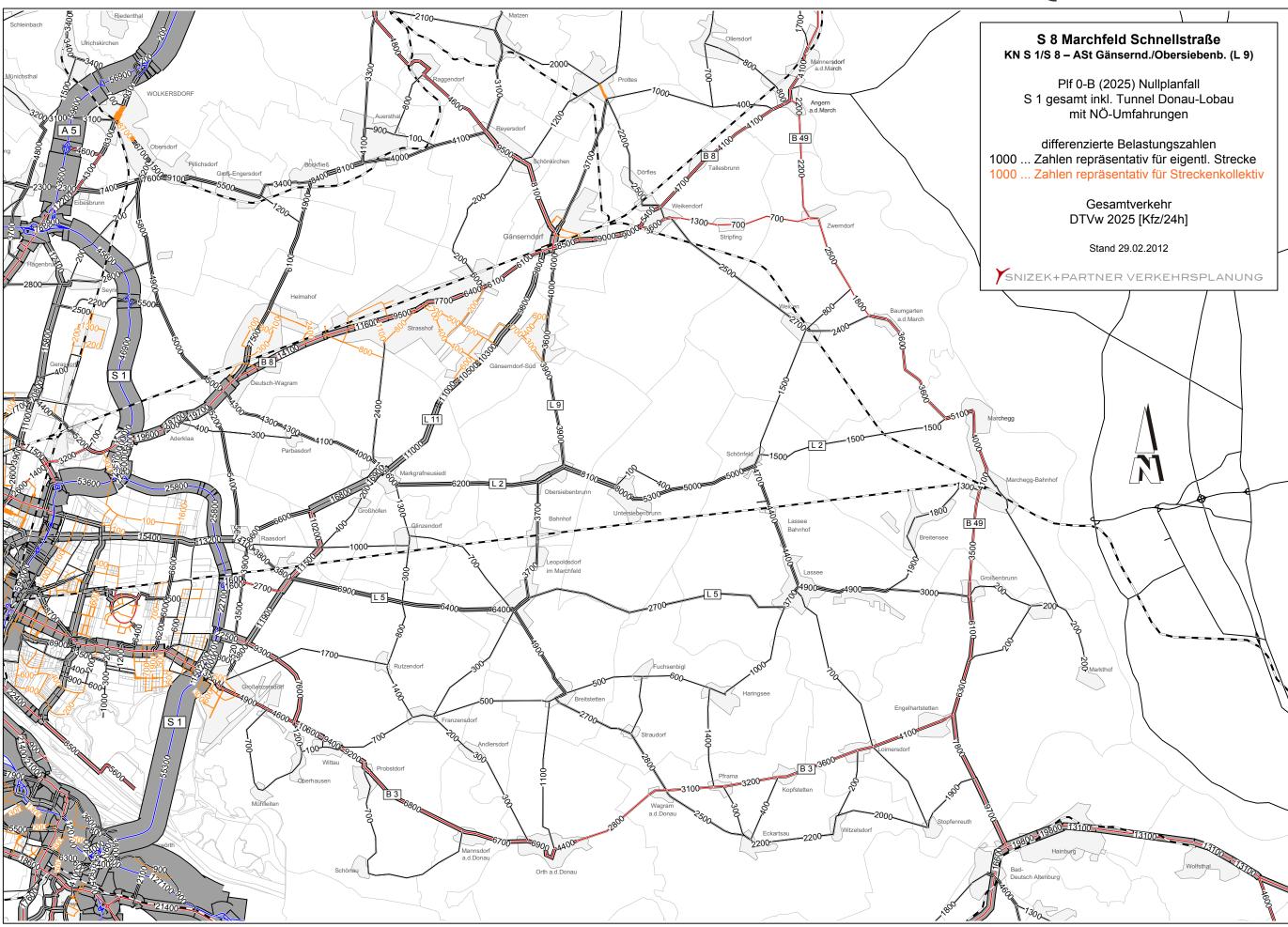
Anhang 2: Verkehrsbelastungskarten mit differenzierter Darstellung der Verkehrsbelastungen in den beurteilungsrelevanten Planfällen

Die folgenden Verkehrsbelastungskarten enthalten eine differenzierte Darstellung der Verkehrsbelastungen in den beurteilungsrelevanten Planfällen

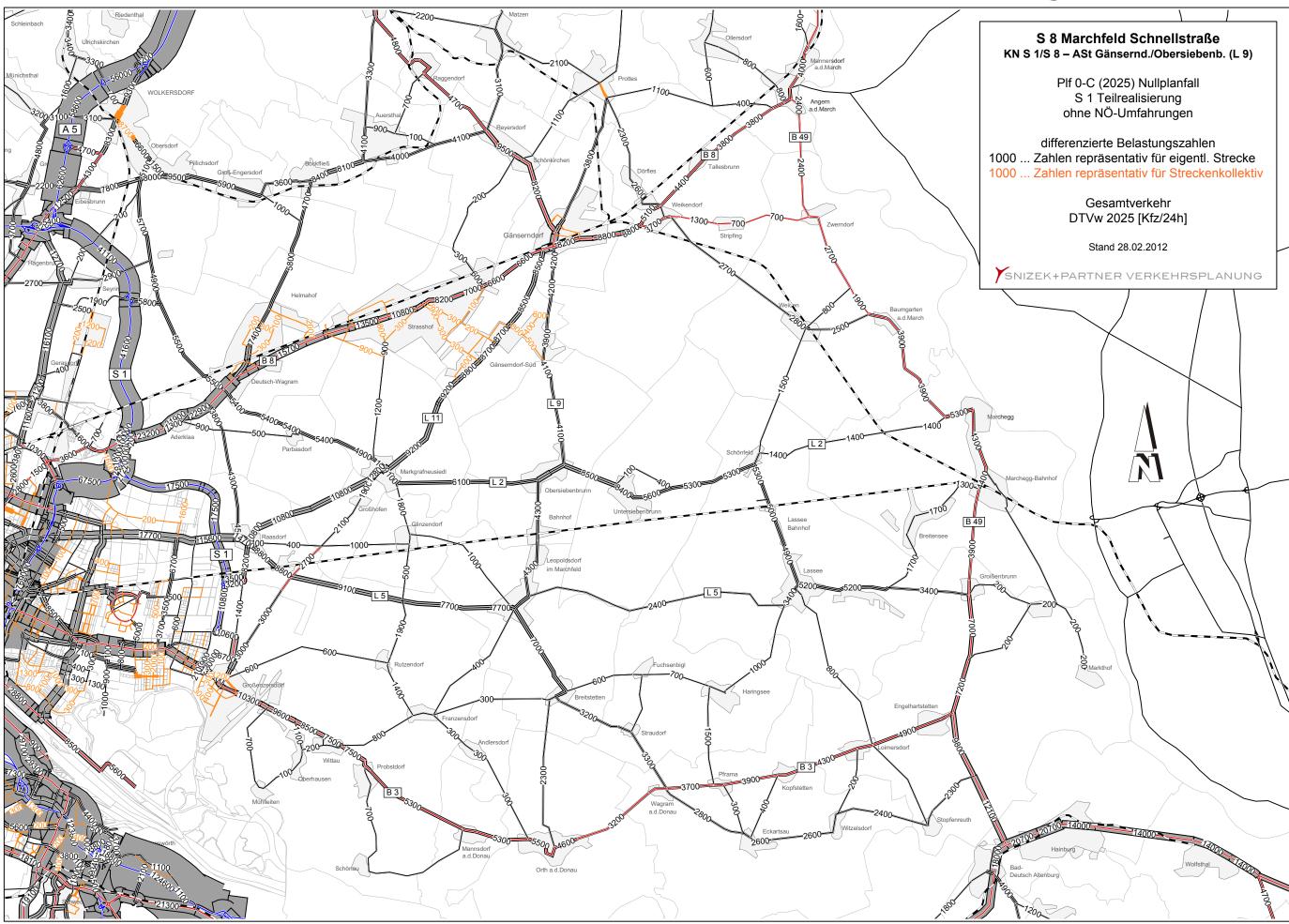
- o Plf 0-B 2025
- o Plf 0-C 2025
- o Plf 1-C 2025
- o Plf 1-E 2025

Die Differenzierung erlaubt eine Unterscheidung der Verkehrsbelastungen auf Strecken, welche die Verkehrsnachfrage auf dem konkreten Abschnitt repräsentieren, und auf Strecken, welche im Verkehrmodell ein Kollektiv an Nebenstrecken und daher die Verkehrsnachfrage des konkreten Abschnitts wie auch anderer, benachbarter Strecken darstellen.

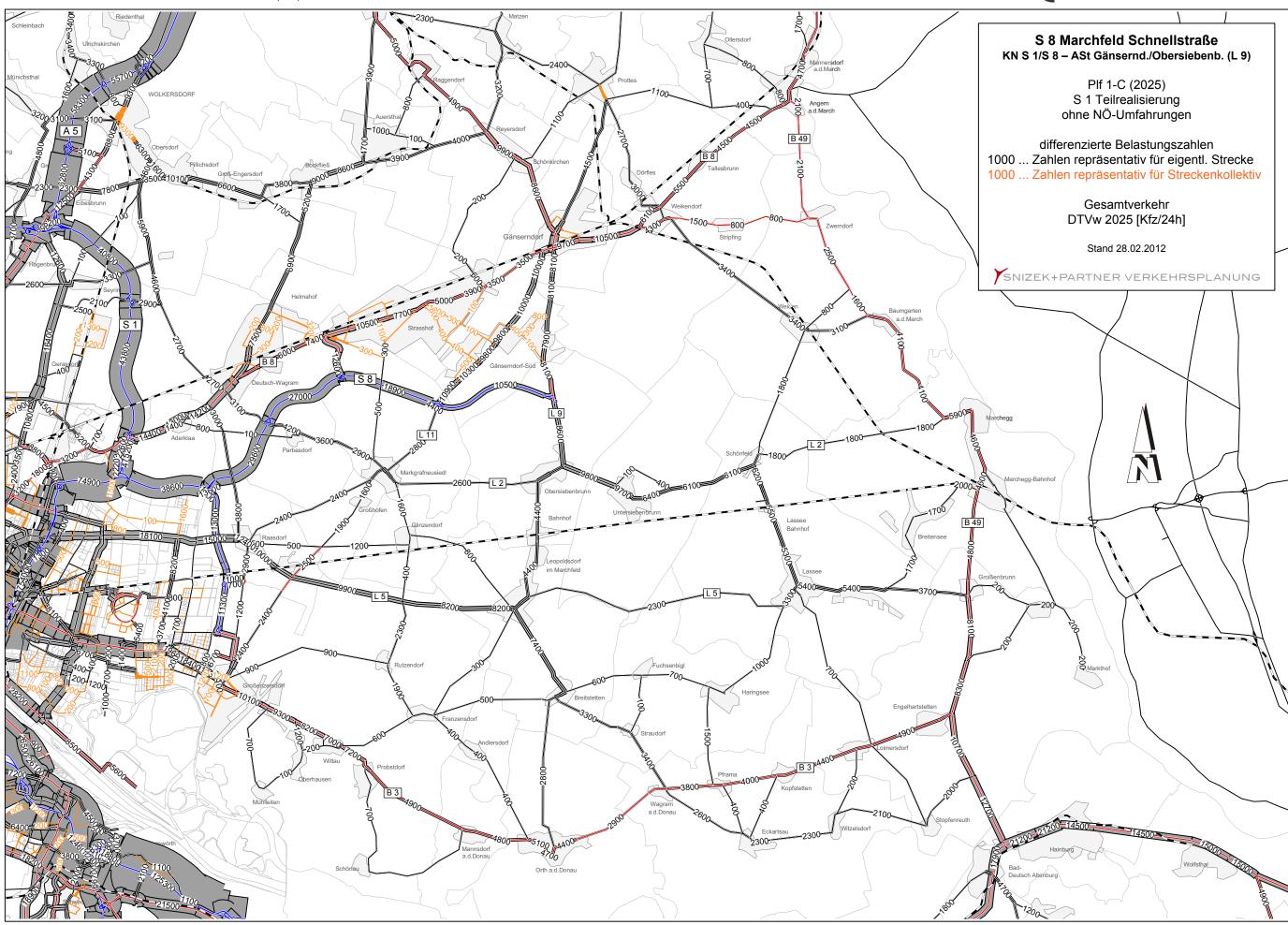




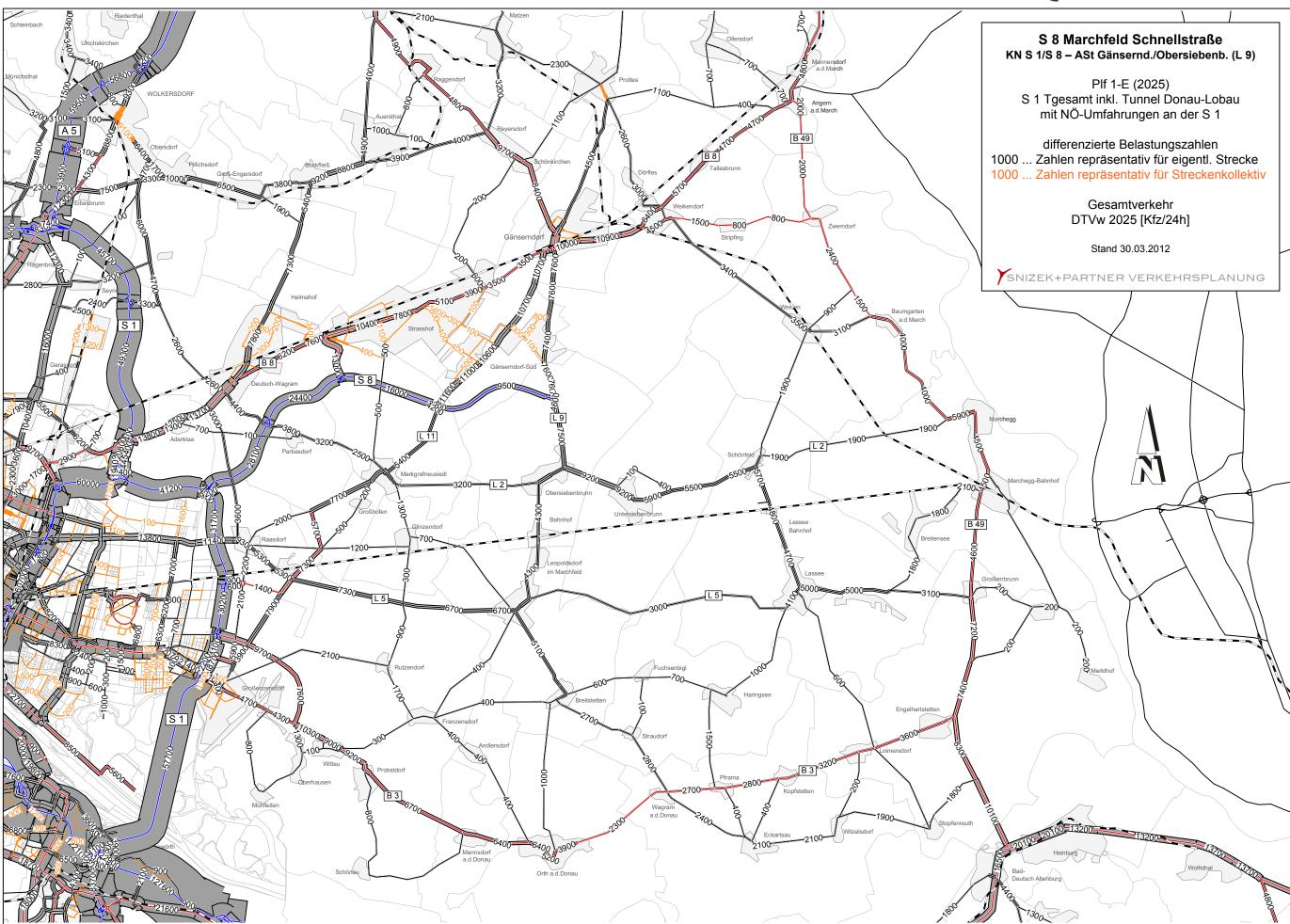














Anhang 3: Verkehrsbelastungskarten mit erweitertem Ausschnitt in den beurteilungsrelevanten Planfällen

Die folgenden Verkehrsbelastungskarten enthalten einen erweiterten Darstellungsausschnitt in den beurteilungsrelevanten Planfällen

- o Plf 0-B 2025
- o Plf 0-C 2025
- o Plf 1-C 2025
- o Plf 1-E 2025



