



Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Raum Wiener Neustadt

B 17

**Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2
Einreichprojekt 2015**

Projektkilometer 0+486.16 - 4+792.10

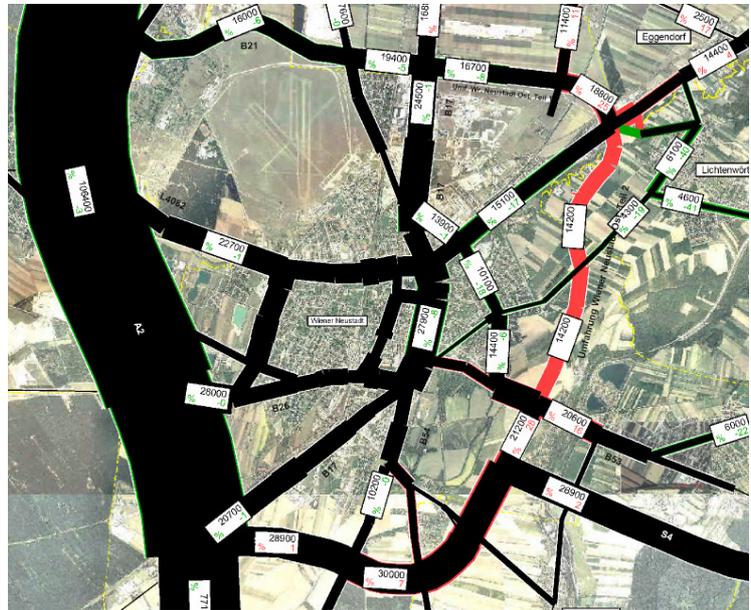
<p>PLANUNGSGRUNDLAGEN Verkehrsuntersuchungen Verkehrsuntersuchung 2014</p>	
Stand: Dezember 2014	

<p>PROJEKTSTEUERUNG</p>	<p>KOORDINATION RAUM & UMWELT</p>
<p>DI Markus Grössinger Ingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft Energieberater und Autarkiecoach, Energieausweisberechnung Lebzelterbreite 9, 3390 Melk • Mobil: 0676 / 70 577 38 office@groessinger.com • www.groessinger.com</p>	 <p>RaumUmwelt® PLANER & INGENIEURE Neubaugasse 28 A-1070 Wien Tel.+43-1-23 63 063-100 Fax. 900 office@raumumwelt.at</p>

<p>AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG</p>		
<p>ABTEILUNG ST3</p>		<p>PLANZEICHEN</p>
<p>DI Thomas Gabler e.h.</p>	<p>Ing. Wolfgang Böck e.h.</p>	<p>ST3-PL-21/2011</p>
<p>ABTEILUNGSLEITERSTELLVERTRETER</p>	<p>PROJEKTLEITER</p>	
<p>FACHPLANUNG</p>		
<p>AUSFERTIGUNG</p>	<p>ZIS+P VERKEHRSPANUNG Sammer & Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H. Leonhardstraße 12 8010 Graz</p>	<p>EINLAGE NR. TP 02.01-01</p>

Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Raum Wiener Neustadt - B 17 Ostumfahrung Wiener Neustadt

Verkehrsuntersuchung 2014



Auftraggeber und Projektleitung:

Ing. Wolfgang Böck, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung,
Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung ST3

Verfasser:

G.Sammer, o. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.

G.Röschel, Dipl.-Ing. Dr.

Ch.Gruber, Dipl.-Ing.

Ga. Sammer, Mag.a

ZIS+P *Verkehrsplanung*

Sammer&Partner

Ziviltechnikergesellschaft m.b.H.

Leonhardstraße 12

8010 Graz

Tel.: (0316) 38-20-21

e-mail: office@zis-p.at

www.zis-p.at

Projekt Nr. 2014-28

Graz, Dezember 2014

ZIS+P
VERKEHRSPLANUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Problemstellung	3
2	Systemabgrenzung und durchgeführte Erhebungen	3
2.1	Systemabgrenzung für die Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen	3
2.2	Verwendete Zählungen und Erhebungen	4
3	KFZ-Verkehrsnachfrage 2013 und Trendprognose für das Jahr 2030.....	6
3.1	Bestehendes KFZ-Verkehrsaufkommen für das Jahr 2013.....	6
3.2	Prognose des KFZ-Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030.....	6
3.3	Unterschiede zur Prognose der Verkehrsuntersuchung 2004.....	8
4	Untersuchte Planfälle und Trassenvarianten	10
5	Verkehrswegewahlmodell zur Ermittlung der KFZ-Verkehrsbelastungen am Strassennetz	14
6	Untersuchungsergebnisse	15
6.1	KFZ-Verkehrsbelastungen	15
7	Schlussbemerkungen	19
8	Literaturverzeichnis	21

1 EINLEITUNG UND PROBLEMSTELLUNG

Als Grundlage für die aktuellen Planungen für die B17 Ostumfahrung Wiener Neustadt werden in der vorliegenden Untersuchung die verkehrlichen Auswirkungen untersucht und dargestellt. Basierend auf den Untersuchungen aus dem Jahr 2004 wird die aktuelle Planung für ein neues Prognosejahr 2030 (Trendprognose 2030) untersucht. Seit 2004 wurden zusätzliche Befragungen und Verkehrszählungen durchgeführt und die Datengrundlage aktualisiert. Die ermittelten Daten der Verkehrsnachfrage sind die Grundlage für die Ermittlung der Verkehrswirksamkeit und der Umweltauswirkungen.

2 SYSTEMABGRENZUNG UND DURCHGEFÜHRTE ERHEBUNGEN

2.1 SYSTEMABGRENZUNG FÜR DIE ERMITTLUNG DER VERKEHRlichen AUSWIRKUNGEN

- **Räumliche Systemabgrenzung**

Das Planungsgebiet ist jener Bereich, in dem Maßnahmen vorgesehen sind. Es umfaßt das Hauptstraßennetz von Wiener Neustadt und den Bereich um die B17 zwischen Sollenau und Wiener Neustadt sowie Lichtenwörth und Neudörfel.

- **Zeitliche Systemabgrenzung**

Der Bestand als Vergleichsplanfall bezieht sich auf den heutigen Verkehr mit Bezugsjahr 2013. Die Prognose 2030 enthält die Auswirkungen auf die KFZ-Verkehrsbelastungen des Jahres 2030 mit einer Berücksichtigung der Trendentwicklung des KFZ-Verkehrs.

- **Sachliche Systemabgrenzung**

Die KFZ-Verkehrsnachfrage bezieht sich auf den **werktäglichen Normalverkehr im Frühjahr und Herbst**.

Die KFZ-Verkehrsnachfrage für die Trendprognose 2030 berücksichtigt den Verlagerungseffekt zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den sonstigen Verkehrsmitteln, dem öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr.

2.2 VERWENDETE ZÄHLUNGEN UND ERHEBUNGEN

Als Basis der Untersuchung wurden vorhandene Zählungen der Landesstraßenverwaltung und des Bundes, der ASFINAG sowie Zählungen der Stadt Wiener Neustadt verwendet.

Zusätzlich dazu wurden zur Aktualisierung der KFZ-Verkehrsnachfrage Verkehrsbefragungen aus dem Jahr 2008 an insgesamt 7 Erhebungsstellen verwendet. Die Lage der Erhebungsstellen 2008 ist in Abb. 2.2-1 dargestellt.

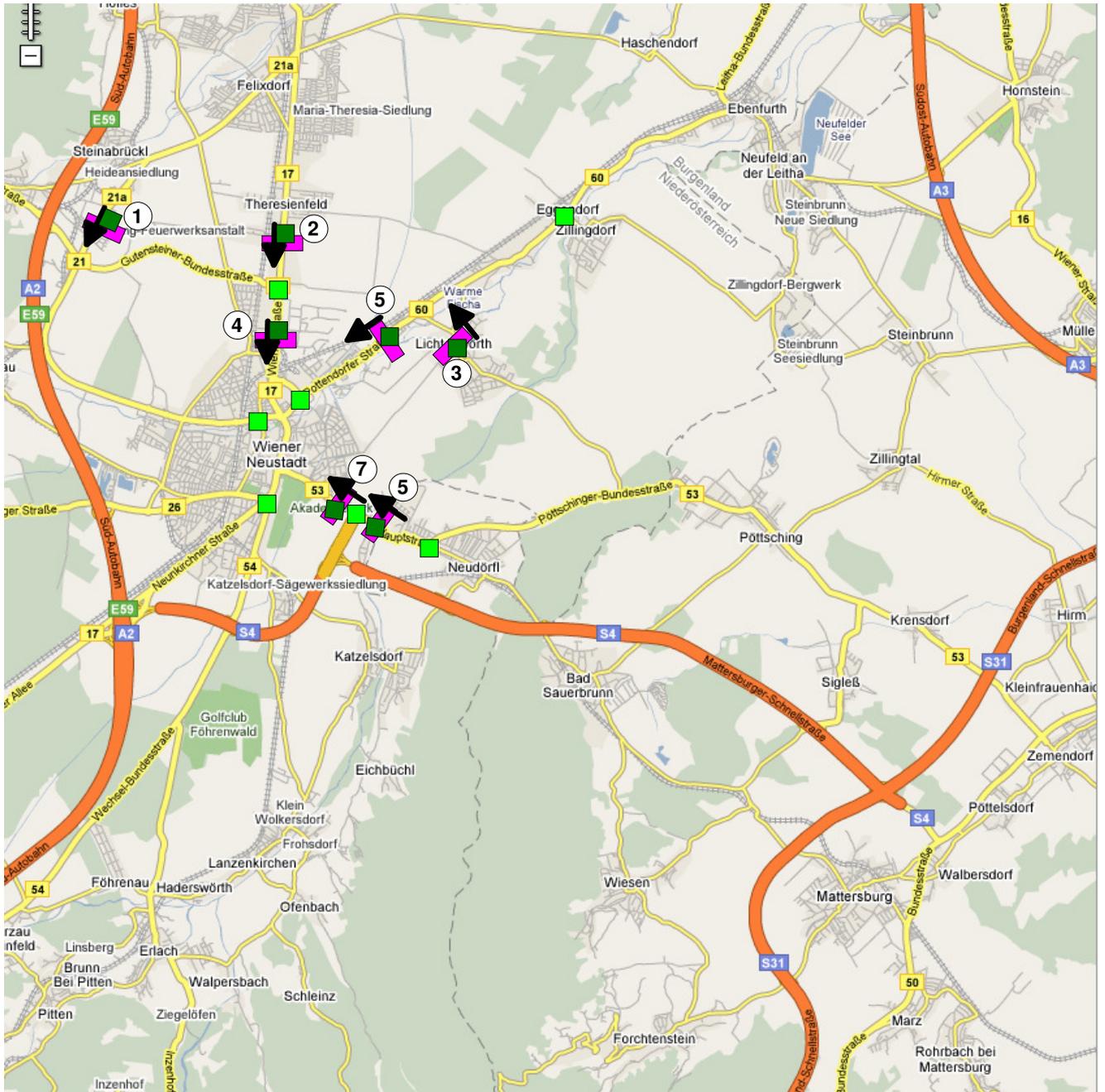
Tab. 2.2-1: Anzahl der pro Befragungsstelle befragten KFZ-Lenker (Fahrtrichtung nach Wiener Neustadt), Verkehrsbefragung 2008

Erhebungsstelle	Befragte KFZ-Lenker (Interviews)
1 LB21a vor Kreisverkehr mit der Nordspange	448
2 LB17 nach der Kreuzung mit der Theresiengasse (Theresienfeld)	526
3 Lichtenwörth – Hauptplatz	364
4 LB17 vor der Kreuzung mit der Dr. St.Koren Str.	577
5 LB60 Haltestelle Schafflerhof vor Einmündung der Niederländergasse	482
6 LB53 Neudörfler Straße vor Haus Nr. 111	465
7 LB53 Neudörfler Straße nach der Kreuzung mit der Zufahrt S4 (vor Haus Nr 71)	433
Summe	3295

Die Ergebnisse der Befragung (Stichprobe) wurde auf die an den Erhebungsstellen gezählte KFZ-Verkehrsmenge hochgerechnet (unter Berücksichtigung von Mehrfacherhebung von Routen, die über mehr als eine Erhebungsstelle fahren). Als Ergebnis steht eine aktualisierte Matrix der Verkehrsnachfrage für das Untersuchungsgebiet zur Verfügung.

Die erhobene Matrix wurde mit aktuellen Verkehrszählungen für das Jahr 2013 fortgeschrieben. Seit 2008 sind als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise (und hoher Treibstoffpreise) die KFZ-Verkehrsbelastungen an den Dauerzählstellen des Landes ungefähr konstant geblieben.

Abb. 2.2-1: Erhebungsstellen der Verkehrsbefragung 2008



- Kreuzungszählung, Durchführung ZIS+P
- Zählung, Durchführung Amt der NÖ LR
- ➔ Befragung einer Stichprobe der KFZ-Lenker mit Fahrtrichtung, in der die Befragung durchgeführt wird

3 KFZ-VERKEHRSNACHFRAGE 2013 UND TRENDPROGNOSE FÜR DAS JAHR 2030

3.1 BESTEHENDES KFZ-VERKEHRSAUFKOMMEN FÜR DAS JAHR 2013

Als Grundlage der Verkehrsuntersuchung (Bezugsplanfall Istzustand) wurde der KFZ-Verkehr des Jahres 2013 herangezogen. Die Verkehrsnachfragedaten des Jahres 2013 wurden auf der Grundlage vorhandener Befragungen (2008) und vorhandene KFZ-Verkehrszählungen 2013 ermittelt und die Matrizen der KFZ-Verkehrsnachfrage aktualisiert.

3.2 PROGNOSE DES KFZ-VERKEHRSAUFKOMMENS FÜR DAS JAHR 2030

In der Prognose des KFZ-Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 wird von einer insgesamt leicht positiven Wirtschaftsentwicklung (geringes Wachstum) ausgegangen. Die Prognose entspricht einer Trendprognose, in der die Entwicklungen der vergangenen Jahre wie die Zunahme der Motorisierung, die Dezentralisierung der Wohnnutzungen und die Zentralisierung der Versorgungseinrichtungen in der Zukunft in abgeschwächter Form fortgeschrieben werden. Vorhandene Projekte wie die Nutzung zusätzlicher Gewerbegebiete und z.B. der Ausbau der A2 werden in dieser Trendentwicklung als realisiert angenommen.

Hinweis: in den vergangenen Jahren ist auf Grund der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2008 eine Stagnation des KFZ-Verkehrs im Untersuchungsgebiet zu beobachten. Für die Prognose 2030 wird aber angenommen, dass in Zukunft wieder ein geringes Wachstum des KFZ-Verkehrs zu erwarten ist. Dies stützt sich auf folgende Prognosen und Annahmen:

In den vorhandenen kleinräumigen ÖROK-Bevölkerungsprognosen (auf Bezirksbasis, aus dem Jahr 2010) wird Wiener Neustadt Stadt ein Bevölkerungswachstum von 2013 bis 2030 um +13% geschätzt, für die Bezirke Wiener Neustadt Land und Mattersburg um ca. +10%.

Zusätzlich wird erwartet, dass in den nächsten Jahren (bis 2030) als Trendprognose auch die KFZ-Mobilität wieder leicht zunehmen wird. Für den Ziel- und Quellverkehr sowie Aussenverkehr von Wiener Neustadt wird von ca. 1% Zunahme der KFZ-Fahrten pro Person und Jahr ausgegangen, im Binnenverkehr wird keine weitere KFZ-Mobilitätszunahme pro Person angenommen (allerdings steigt auch durch die Zunahme der Wohnbevölkerung die absolute Anzahl der KFZ-Fahrten).

Für die Prognose des Verkehrsaufkommens wurden auch zusätzliche Entwicklungsgebiete entsprechend Tab. 3.2-1 berücksichtigt. Es wurde aber davon ausgegangen, dass diese Entwicklungsgebiete nicht zusätzlich zur Bevölkerungssteigerung und KFZ-Mobilitätszunahme wirksam werden, sondern einen Teil der Gesamtzunahme der Siedlungsentwicklung darstellen.

Grundsätzlich andere Entwicklungen wie eine mögliche langfristig anhaltende starke Wirtschaftskrise oder eine schnelle Verknappung der fossilen Energieträger wurden nicht als Grundlage angenommen. Die Prognose entspricht daher einem Wert, der bei zukünftig positiver Wirtschaftsentwicklung eintreten wird. Dies wurde bewusst so gewählt, um die Umweltschutzmaßnahmen „auf der sicheren Seite“, also mit relativ hohen KFZ-Verkehrsbelastungszahlen, zu bemessen. Für Untersuchungen zur gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit etc. ist zu berücksichtigen, dass bei einer Änderung der Grundannahmen zu Wirtschaftsentwicklung und Treibstoffpreisen sowie Treibstoffverfügbarkeit auch ein gegenüber den getroffenen Annahmen geringeres Wachstum des KFZ-Verkehrs möglich sein kann.

Die in Tab. 3.2-1 enthaltenen zusätzlichen Gewerbe- und Industriegebiete werden als Verkehrserreger in die Untersuchung einbezogen. Das Verkehrsaufkommen wird mit Hilfe vorhandener Daten von vergleichbaren Nutzungen übernommen. Dieses Verkehrsaufkommen der zusätzlichen Nutzungen ist naturgemäß als grobe Abschätzung zu verstehen und wird als Teil der gesamten KFZ-Verkehrszunahme auf Grund der Bevölkerungszunahme behandelt. Eine genaue Ermittlung kann nur bei Kenntnis der endgültigen Art der Nutzungen durchgeführt werden. Gegenüber der Verkehrsuntersuchung 2004 wurden die Flächen und das spezifische Verkehrsaufkommen der Gewerbegebiete etwas verringert. Auf Grund der derzeitigen wirtschaftlichen Entwicklung wird auch für die Zukunft ein geringerer Druck auf den Ausbau der Gewerbe- und Industriegebiete und etwas weniger Druck auf den Ausbau von Fachmärkten und Einkaufszentren angenommen (reduziertes spezifisches KFZ-Verkehrsaufkommen).

Andere Annahmen für die zukünftige Verkehrspolitik (z.B. starke Einschränkung des KFZ-Verkehrs, Einführung hoher genereller Mautgebühren) oder andere Wirtschaftsentwicklung (z.B. Verringerung der Wirtschaftsleistung, sehr hohe Treibstoffpreise) würden auch zu anderen Ergebnissen des KFZ-Verkehrsaufkommens und der KFZ-Verkehrsbelastungen führen. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Tab. 3.2-1: Berücksichtigte zusätzliche Nutzungen und Siedlungsentwicklungen für die Prognose 2030

Bereich der zusätzlichen Nutzung	Größe derzeit vorhandener freier Grundflächen, die im Jahr 2030 voraussichtlich genutzt sein werden	Art der Nutzung	Verkehrsaufkommen in KFZ-Fahrten pro 1000m2 Grundstücksfläche	KFZ-Verkehrsbelastung in KFZ pro 24h und Richtung
Flächen entlang der Nordumfahrung zwischen B17 und Ostumfahrung (Stadt Wiener Neustadt)	40.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	800
Flächen entlang der Nordumfahrung zwischen B17 und Ostumfahrung (Gemeinde Theresienfeld)	40.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	800
Civitas Nova mit zukünftiger Entwicklung wie z.B. LKH, Vollausbau Medauston etc.	-	Generelle Schätzung für Potential Gewerbe- und Industriegebiet bzw. Krankenhaus	-	Ca. 3.300 als Schätzung
Gewerbegebiet entlang der Fischauer Gasse (Stadt Wiener Neustadt und Bad Fischau)	50.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	1.000
Gewerbegebiet entlang der Puchberger Straße	75.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	1.500
ÖBB-Flächen entlang der B17	100.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	2000
Flächen an der Molkereistraße	75.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	1.500
Flächen an der B53	40.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	800
Flächen an der L 158 im Bereich von Sollenau (westlich Umfahrung)	15.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	300
Flächen an der L 158 im Bereich von Sollenau (östlich der Umfahrung)	50.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	1.000
Alte Fabrik	40.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	800
B60 Am Stampf	50.000m2 Gewerbe- und Industriegebiet	Gewerbe- und Industriegebiet	20	1.000
Summe	575.000m2	-	-	14.800

3.3 UNTERSCHIEDE ZUR PROGNOSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2004

In der vorhandenen Verkehrsuntersuchung 2004 (ZIS+P im Auftrag der NÖ Landesregierung) wurde eine Prognose für den Zeitraum 2000 bis 2020 erarbeitet. Auf Grund der vorangegangenen starken jährlichen

Steigerungsraten der KFZ-Verkehrsbelastungen und der sehr positiven Wirtschaftsentwicklung wurden für die Prognose der Verkehrsuntersuchung 2004 deutlich höhere Steigerungsraten für das KFZ-Verkehrsaufkommen angenommen als in der Untersuchung 2014. Auf Grund der Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise ab ca. 2008 und der Erhöhung der Treibstoffpreise zeigt sich derzeit ungefähr eine Stagnation des KFZ-Verkehrsaufkommens (von 2008 bis 2013). Aus diesem Grund wurden für die vorliegende Prognose 2030 geringere Steigerungsraten angenommen als in der "alten" Untersuchung 2004. Daraus resultieren deutlich geringere absolute KFZ-Verkehrsbelastungen für die Ostumfahrung Wiener Neustadt:

So wurden z.B. für die KFZ-Verkehrsbelastungen der Ostumfahrung Wiener Neustadt zwischen B60 und B53 in der Verkehrsuntersuchung 2004 mit stärkeren Steigerungsraten für das Jahr 2020 eine Querschnittsbelastung von 17.000 KFZ pro Werktag prognostiziert, in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung 2014 ein Prognosewert 2030 von ca. 14.200 KFZ pro Werktag.

Aus der Sicht des Jahres 2004 war die (auf Grund der Wirtschaftsentwicklung und der Treibstoffpreise) eingetretene Stagnation des KFZ-Verkehrs keineswegs vorhersehbar, daher wurde damals von höheren Steigerungsraten des KFZ-Verkehrs ausgegangen - abgeleitet aus laufenden starken Zuwächsen der Jahre vor 2000 bzw. vor 2004. *Im Bericht der Verkehrsuntersuchung 2004 wurde auf Seite 5 auch auf mögliche andere Entwicklungen hingewiesen: "Andere Annahmen für die zukünftige Verkehrspolitik (z.B. starke Einschränkung des KFZ-Verkehrs, Einführung hoher genereller Mautgebühren) oder andere Wirtschaftsentwicklung (z.B. Verringerung der Wirtschaftsleistung) würden auch zu anderen Ergebnissen des KFZ-Verkehrsaufkommens und der KFZ-Verkehrsbelastungen führen. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen."*

Auf Grund der veränderten wirtschaftlichen Situation und der 2013 beobachteten Stagnation der KFZ-Verkehrsbelastungen über mehrere Jahre wird die zukünftige Entwicklung in der aktuellen Untersuchung 2014 wesentlich weniger dynamisch eingeschätzt als im Jahr 2004. Als Trendprognose wird allerdings trotzdem mit einer wirtschaftlichen Erholung und einem (abgeschwächten) Wachstum des KFZ-Verkehrs für 2030 gerechnet. Die prognostizierten Zunahmen des KFZ-Verkehrs liegen aber wie beschrieben deutlich unter jenen der Verkehrsuntersuchung 2004.

4 UNTERSUCHTE PLANFÄLLE UND TRASSENVARIANTEN

Die Definition der Planfälle ist eine wesentliche Grundlage der Untersuchung und bestimmt naturgemäß das Ergebnis. Ein Planfall wird durch die untersuchte Trassenvariante (Straßennetz) und das Prognosejahr der Verkehrsnachfrage (Bestand 2013 bzw. Prognosejahr 2030) definiert.

• Trassenvarianten

Vom Auftraggeber wurden folgende Trassenvarianten vorgegeben (siehe auch Abb. 4-1):

- ❑ **Trassenvariante 0–2013:** Bestehendes Straßennetz Ende 2013 mit Spange B60 und mit B17 Umfahrungen Sollenau Theresienfeld
- ❑ **Trassenvariante 0–2030:** Straßennetz 2030 als Vergleichsplanfall 2030. In diesem Straßennetz 2030 sind die bis 2030 zu erwartenden Straßenbaumaßnahmen, die unabhängig von den Ostumfahrung Wiener Neustadt sind, enthalten. Dazu zählt der Ausbau der A2 nördlich von Wiener Neustadt auf 4 Fahrstreifen pro Richtung. Außerdem ist in der Trassenvariante 0-2030 auch vorausgesetzt, dass bei Überlastungen der Leistungsfähigkeit punktuell Ausbaumaßnahmen am bestehenden Straßennetz getroffen werden.

In der Trassenvariante 0-2030 ist eine Verkehrsberuhigung der "alten" B70 im Bereich der Ortsdurchfahrten Sollenau und Theresienfeld enthalten.

- ❑ **Trassenvariante 1-2030:** Zusätzlich zur Trassenvariante 0-2030 Ausbau der B17-Ostumfahrung Wiener Neustadt mit insgesamt 2 Fahrstreifen (mit Verbreiterung an Knotenpunkten). Analog zur Trassenvariante 0–2030 ist der Ausbau der A2 auf 4 Fahrstreifen pro Richtung enthalten.

Die Ortsdurchfahrt der bestehenden Landesstraße in Lichtenwörth wird bei der Trassenvariante 1-2030 als verkehrsberuhigt angenommen. Dies erfordert entsprechende Umgestaltungen und Verordnung von z.B. Tempo 30 im Innerortsbereich.

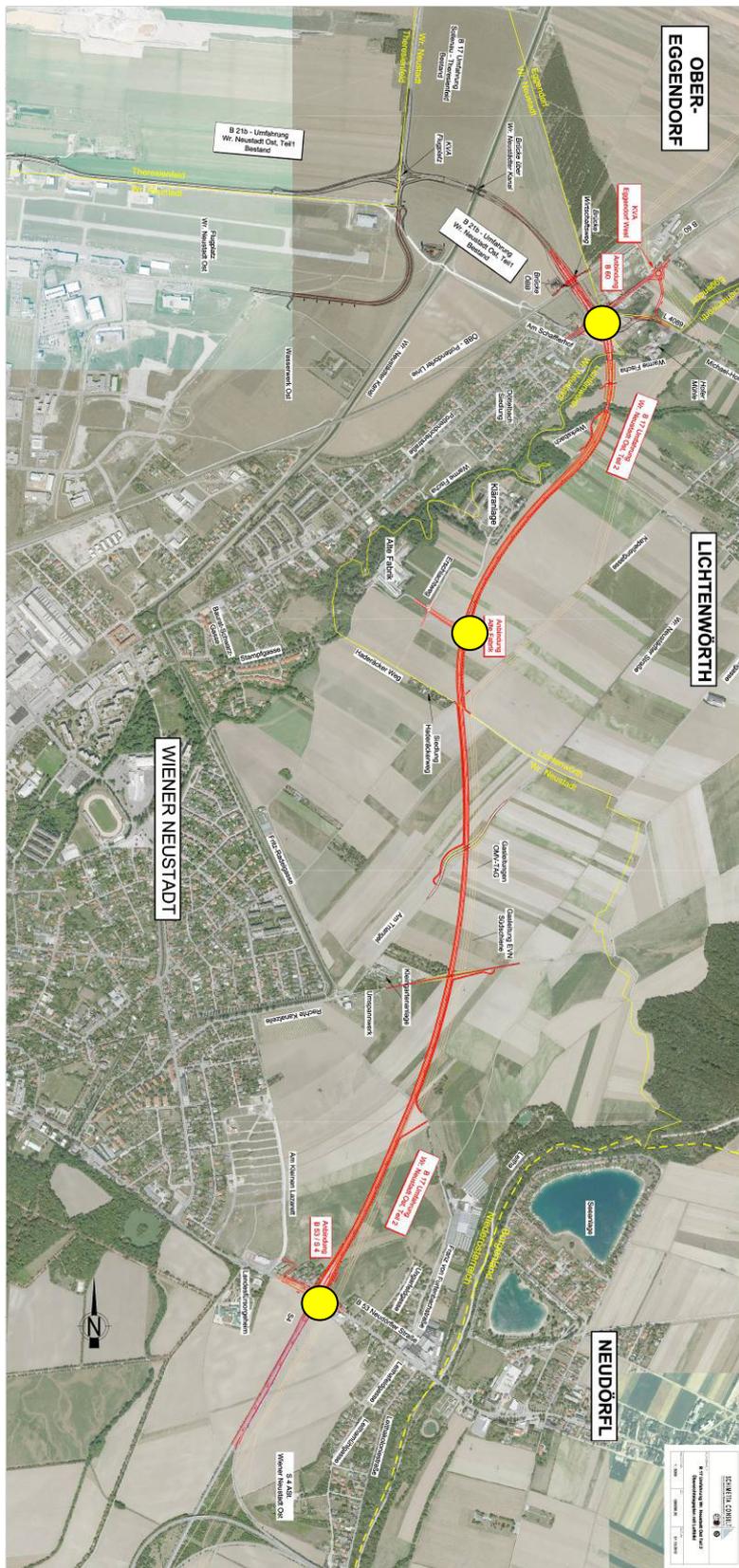
Hinweis: die B17-Ortsdurchfahrt Wiener Neustadt (Grazer Straße etc.) wird bei der Trassenvariante 1-2030 als nicht verkehrsberuhigt angenommen.

Hinweis: Die derzeit diskutierte Umfahrung Eggendorf im Bereich der B60 ist nicht in den untersuchten Trassenvarianten 0-2030 und 1-2030 enthalten, weil die Realisierung dieser Umfahrung derzeit nur diskutiert wird und keine konkreten Entscheidungen für eine Realisierung vorliegen bzw. absehbar sind. Eine Voruntersuchung der Auswirkungen einer Umfahrung Eggendorf ergab (abgesehen vom direkten Bereich der Umfahrung und der Ortsdurchfahrt Eggendorf) relativ geringe Verlagerungen im Bereich der

geplanten Ostumfahrung Wiener Neustadt. Die prognostizierten Veränderungen im Bereich der Ostumfahrung Wiener Neustadt werden für den Fall mit Umfahrung Eggendorf unter 3% der Prognose ohne Umfahrung Eggendorf abgeschätzt. Zuwächse der KFZ-Verkehrsbelastungen wären durch die Umfahrung Eggendorf auf der B60 zwischen dem Anschluss der Ostumfahrung Wiener Neustadt und Eggendorf zu erwarten (im Bereich von rund +10% gegenüber dem Planfall ohne Umfahrung Eggendorf). Im übrigen Straßennetz sind die Veränderungen durch die Umfahrung Eggendorf sehr gering.

Die zusätzliche Realisierung einer B60 Umfahrung Eggendorf hätte laut vorliegenden Vorstudien keine gravierenden Auswirkungen auf die KFZ-Verkehrsbelastungen der Ostumfahrung Wiener Neustadt (unter 3% der Gesamtbelastung). Es ist aber zu erwarten, dass mit einer Umfahrung Eggendorf die B60 östlich des Anschlusses der B17 Ostumfahrung Wiener Neustadt bis zum westlichen Beginn der Umfahrung Eggendorf bei den Planfällen 0-2030 und 1-2030 höher belastet wäre als in den untersuchten Planfällen ohne Umfahrung Eggendorf. Zusätzlich ergäben sich natürlich auch Unterschiede im Bereich der Umfahrung Eggendorf bzw. der Ortsdurchfahrt.

Abb. 4-1: Plandarstellung der untersuchten Trasse der Ostumfahrung Wiener Neustadt (Quelle Schimetta Consult 2012); Es sind Anschlüsse der Ostumfahrung Wiener Neustadt an die B60, die "Alte Fabrik" und die B53/Rampen S4 vorgesehen.



- **Planfälle**

Aus der Kombination der Trassenvarianten mit den Varianten der Verkehrsnachfrage (Verkehrsnachfrage 2013 und 2030) wurden 3 zu untersuchende Planfälle ausgewählt. (siehe Tab. 4-1):

Tab. 4-1: Untersuchte Planfälle und Trassenvarianten

Verkehrsnachfrage / Trassenvarianten	Verkehrsnachfrage 2013	Verkehrsnachfrage 2030
Bestand 2013	Planfall 0-2013	-
Trassenvariante 0-2030 mit B17-Umfahrung Sollenau, Theresienfeld (ohne Ostumfahrung Wiener Neustadt)	-	Planfall 0-2030
Trassenvariante 1-2030 Zusätzlich zu Variante 0-2030 mit Ostumfahrung Wiener Neustadt	-	Planfall 1-2030

5 VERKEHRSWEGEWahlMODELL ZUR ERMITTLUNG DER KFZ-VERKEHRBELASTUNGEN AM STRASSENNETZ

Für die Ermittlung der KFZ-Verkehrbelastungen (Motorisierter Individualverkehr und LKW-Verkehr) des Istzustandes und der Planfälle wurde ein von ZIS+P mit Hilfe der Verkehrsmodellsoftware VISUM erstelltes Verkehrsmodell verwendet (Wegwahlmodell). Als Grundlage für die Ermittlung der Verkehrbelastungen steht die Matrix der KFZ-Verkehrsbeziehungen des KFZ-Verkehrs eines mittleren Werktags des Jahres 2013 sowie für die Trendprognose 2030 für jenen KFZ-Verkehr zur Verfügung, der das Untersuchungsgebiet berührt. Der KFZ-Autobahndurchgangsverkehr wurde auf Grund der automatischen Dauerzählstellen der ASFINAG in der Matrix ergänzt.

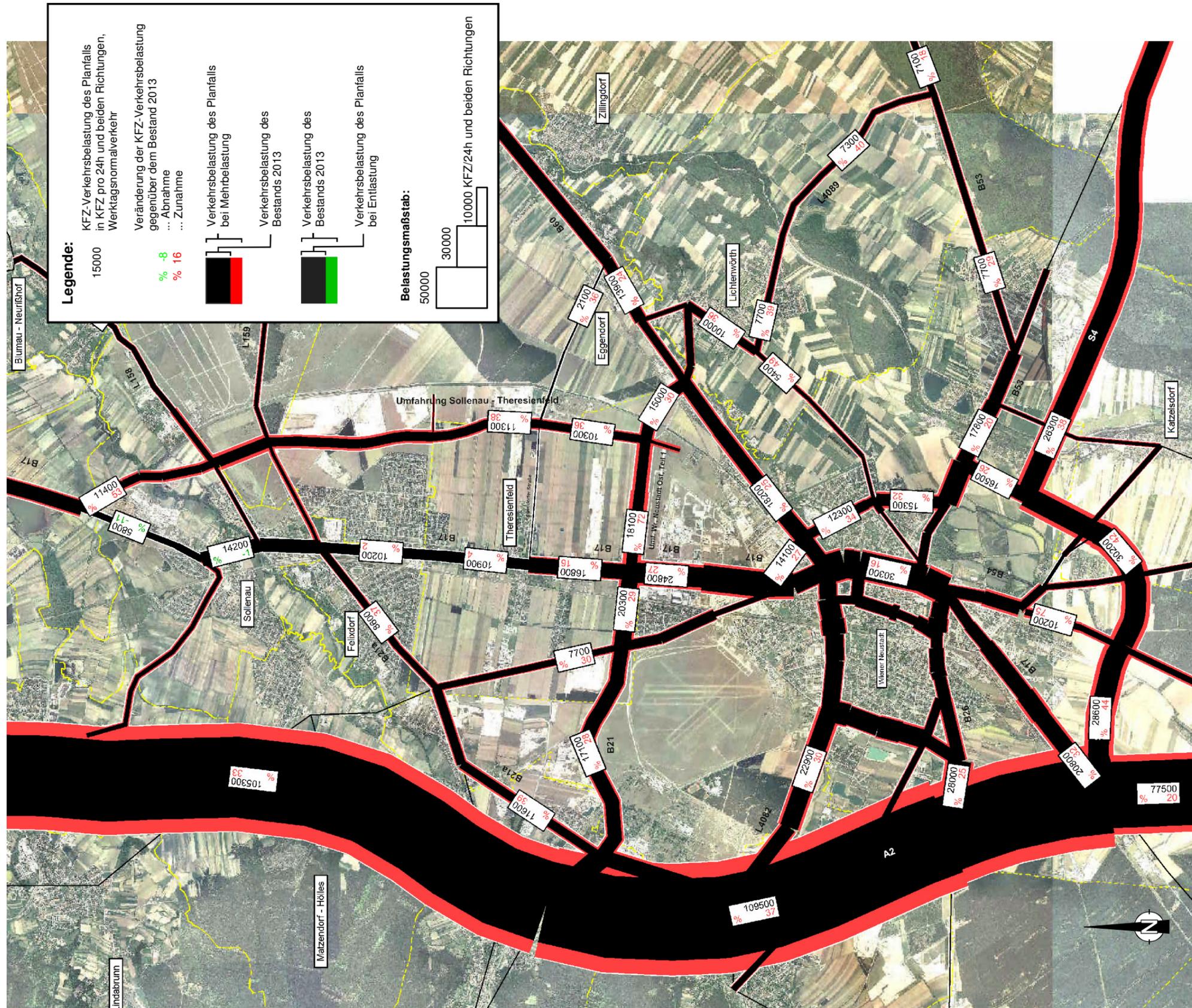
In einem Modell des Straßennetzes, dem "Straßengraphen", werden mit Hilfe der Methode der "kapazitätsabhängigen Verkehrsumlegung" die wahrscheinlichen Fahrtrouten zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken ermittelt und daraus die Belastungen der einzelnen Straßen des Netzes errechnet. Bei der Methode der "kapazitätsabhängigen Verkehrsumlegung" wird der tatsächliche Vorgang der Wegsuche simuliert, sodass ein Ausweichen von überlasteten Straßen möglich ist. Die Matrix der Verkehrsbeziehungen wird in mehreren Schritten auf den jeweils zeitmäßig "kürzesten" Weg, den "Bestweg" umgelegt. In jedem Schritt werden die Widerstände des Wegenetzes infolge zusätzlicher Teilbelastungen neu ermittelt (Mehrwegverfahren). Die Widerstände des Straßengraphen werden als Fahrzeit angegeben. Da nicht allein die echte Fahrzeit für die Routenwahl ausschlaggebend ist, beinhaltet sie neben den meßbaren Werten (Länge, Geschwindigkeit, Wartezeit an Kreuzungen und Lichtsignalanlagen) auch psychologische Streckenwiderstände. Diese werden im Istzustand geeicht: der Istzustand der beobachteten Verkehrbelastung an Zählstellen wird mit der durch das Wegwahlmodell simulierten Belastung verglichen und korrigiert, bis eine zufriedenstellende Übereinstimmung der Streckenbelastungen entsteht. Eine Genauigkeit von weniger als +/-10% der Verkehrbelastung gilt als zufriedenstellend.

Die in den Verkehrbelastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß Schätzwerte dar. Insbesondere ist es methodisch notwendig, den Verkehr an bestimmten Punkten konzentriert in das Netz "einzufüllen". Das führt im Belastungsplan zu "Belastungssprüngen", die in Wirklichkeit nicht auftreten. In Wirklichkeit erfolgt diese Einfüllung flächig über viele Grundstückszufahrten und Nebenstraßen. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist diese modellbedingte Besonderheit zu berücksichtigen. Es ist zu beachten, dass das untergeordnete Straßennetz nicht vollständig abgebildet ist.

6 UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

6.1 KFZ-VERKEHRSELASTUNGEN

In den folgenden Belastungsplänen sind die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen dargestellt. Der Planfall 0-2030 wird mit dem Planfall 0-2013 verglichen (siehe Kapitel 6.1.2), der Planfall 1-2030 mit dem Planfall 0-2030 (Kapitel 6.1.3).



Untersuchungsergebnisse
6.1.2 Planfall 0-2030:
Vergleichsplanfall 2030

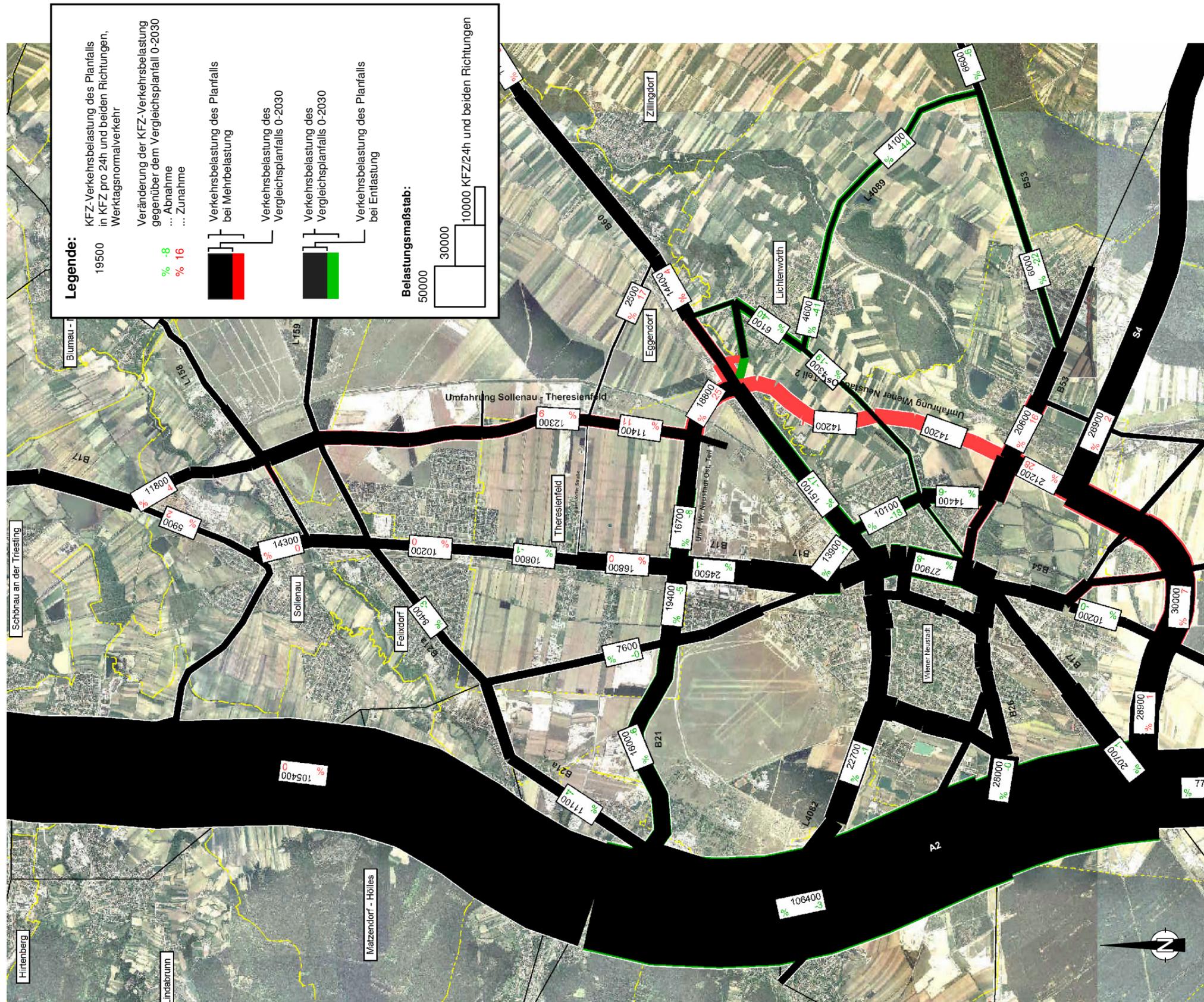
Die Trendprognose ohne Ostumfahrung Wiener Neustadt zeigt deutliche Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastungen. Das ist eine Folge der dynamischen Bevölkerungsentwicklung im Rahmen Wiener Neustadt, der in der Prognose berücksichtigten positiven Wirtschaftsentwicklung und der weiteren Zunahmen der KFZ-Mobilität.

Die Ortsdurchfahrt von Leichtenwörth wird mit ca. 36% zusätzlich gegenüber dem Bestand 2013 mit KFZ-Verkehr belastet.

Im Bereich der B60 und B53 sind Zunahmen von ca. 20 bis 30% des bestehenden KFZ-Verkehrs zu erwarten. Der Straßenzug Nestroygasse - Stadionstraße weist Zunahmen von ca. 32 bis 34% auf. Deutlich geringere Zunahmen zeigen sich auf der B17 Grazer Straße in Wiener Neustadt mit +16%.

Die geringen Zunahmen auf der "alten B17" im Bereich von Sollenau und Theresienfeld sind durch die angenommenen starken Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Ortsdurchfahrten begründet - damit kann die Verkehrswirksamkeit der Umfahrungen Sollenau und Theresienfeld deutlich erhöht werden (auf den Umfahrungen sind daher deutlich stärkere Zunahmen zu erwarten).

Hinweis: in dieser Abbildung ist der Vergleich des Planfalls 0-2030 mit dem Bestand 2013 (Planfall 0-2013) dargestellt (Vergleich der zeitlichen Entwicklung bis 2030 mit dem Bestand 2013).



Untersuchungsergebnisse
6.1.3 Planfall 1-2030

Die neue Ostumfahrung nimmt eine Verkehrsbelastung von ungefähr 14.200 KFZ pro Tag auf. Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastungen zeigen sich auf den Zulaufstrecken der Ostumfahrung: Im Bereich der Spange B60, der Umfahrung Sollenau - Theresienfeld sowie im Kreuzungsbereich B53 - Ostumfahrung sowie auf der S4.

Starke Entlastungen treten in Lichtenwörth auf (-40% zum Planfall 0-2030). Mit ca. 6.100 KFZ pro 24h liegt die KFZ-Verkehrsbelastung in Lichtenwörth auch deutlich unter dem Bestand von ca. 7.300 KFZ pro 24h. Dabei wurde aber auch eine starke Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt berücksichtigt (z.B. Straßenraumgestaltung und starke Geschwindigkeitsbeschränkung).

Deutliche Entlastungen zeigen sich auch auf der Stadionstraße (-18% zum Planfall 0-2030), der B60 westlich der Ostumfahrung (-17%) und der B17 Grazer Straße in Wiener Neustadt (-8% zum Planfall 0-2030).

Die B17 Grazer Straße wurde im Planfall 1-2030 nicht stärker verkehrsberuhigt. Mit einer Verkehrsberuhigung der Grazer Straße in Wiener Neustadt könnten auch die Reduktionen der KFZ-Verkehrsbelastungen verstärkt werden.

Hinweis: in dieser Abb. ist der Vergleich des Planfalls 0-2030 mit dem Planfall 1-2030 dargestellt (zum selben Zeitpunkt 2030).

7 SCHLUSSBEMERKUNGEN

Aufgabe der vorliegenden Untersuchung war es, die verkehrlichen Auswirkungen der aktuellen Planungen zur B17 Ostumfahrung Wiener Neustadt für das Prognosejahr 2030 abzuschätzen. Die Untersuchung zeigt folgende Ergebnisse:

- **Die Trendprognose des KFZ-Verkehrs für das Jahr 2030 ohne Ausbau der B17 Ostumfahrung Wiener Neustadt (Planfall 0-2030)** lässt deutliche Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet erwarten.

Die Trendprognose ohne Ostumfahrung Wiener Neustadt zeigt deutliche Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastungen. Das ist eine Folge der dynamischen Bevölkerungsentwicklung im Rahmen Wiener Neustadt und der in der Prognose berücksichtigten positiven Wirtschaftsentwicklung mit weiteren Zunahmen der KFZ-Mobilität.

Die Ortsdurchfahrt von Lichtenwörth wird mit ca. 36% zusätzlich gegenüber dem Bestand 2013 belastet. Im Bereich der B60 und B53 sind Zunahmen von ca. 20 bis 30% der bestehenden KFZ-Verkehrs zu erwarten. Der Straßenzug Nestroygasse - Stadionstraße weist Zunahmen von ca. 32 bis 34% auf. Deutlich geringere Zunahmen zeigen sich auf der B17 Grazer Straße in Wiener Neustadt mit +16%.

In dieser Trendprognose 2030 sind sowohl die weitere Zunahme der Wohnbevölkerung, die zunehmende dezentrale Siedlungsentwicklung, die Zentralisierung der Versorgungseinrichtung sowie die Steigerung der Motorisierung und eine weitere Zunahme der mittleren Fahrtweiten enthalten. Es wird von einer zukünftig leicht positiven Wirtschaftsentwicklung ausgegangen. Diese Annahmen liegen aus heutiger Sicht im Sinne der Überprüfung der Umweltauswirkungen und der Bemessung der Umweltschutzmaßnahmen im Rahmen der UVP eher hoch (um bezüglich der Umweltschutzmaßnahmen auf der sicheren Seite zu sein). Die tatsächliche zukünftige Entwicklung ist hinsichtlich Wirtschaftsentwicklung und Treibstoffpreisen und Treibstoffverfügbarkeit nicht exakt abschätzbar. Es sind auch andere Entwicklungen als die angenommenen möglich, die zu einer geringeren Zunahme der KFZ-Verkehrsbelastungen führen können. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.

Gegenüber den Verkehrsmodellrechnungen 2004 gehen die aktuellen Berechnungen wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise und der in den letzten Jahren beobachteten Stagnation der KFZ-Verkehrsbelastungen von deutlich geringeren zukünftigen Wachstumsraten des KFZ-Verkehrs aus.

Der Planfall 0-2030 dient als Vergleichsplanfall für den Planfall 1-2030 mit einem Ausbau der Ostumfahrung.

- **Der Planfall 1-2030** enthält den Ausbau der B17-Ostumfahrung Wiener Neustadt mit insgesamt 2 Fahrstreifen mit ergänzenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Lichtenwörth (Ortsdurchfahrt L4089). Für die geplante Ostumfahrung von Wiener Neustadt wird eine KFZ-Verkehrsbelastung von ca. 14.200 KFZ/24h prognostiziert. Stark vom KFZ-Verkehr entlastet werden dadurch die B17 Grazer Straße (-8% zum Planfall 0–2030), die Stadionstraße (bis zu -18%) und die Nestroystraße (-6%) in Wiener Neustadt sowie die Ortsdurchfahrt Lichtenwörth (-40%) und die L4089.

Die zukünftigen Wachstumsraten des KFZ-Verkehrs wurden in der vorliegenden Untersuchung auf Grund der Entwicklungen der vergangenen Jahre deutlich geringer angenommen als in der Verkehrsuntersuchung 2004 - damit ergeben sich auch geringere prognostizierte KFZ-Verkehrsbelastungen für die neue Ostumfahrung Wiener Neustadt.

8 LITERATURVERZEICHNIS

ASFINAG: Automatische Straßenverkehrszählungen

Land NÖ: Straßenverkehrszählungen im Raum Wiener Neustadt

Doubek C., Stöferle F.: Fachmarktprojekte aus verkehrlicher und stadtstruktureller Sicht, im Auftrag der Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18, Werkstattberichte, Bd. 12 der Stadtplanung Wien, Wien 1996

GIS-Daten des Landes Niederösterreich (Luftbild, Straßennetz, Ortschaften, Gemeinden etc.)

ÖROK: Regionale Bevölkerungsprognose Österreich 2010

Sammer G., Röschel G.: Verkehrswirksamkeit von Umfahrungsvarianten von Wiener Neustadt und Lichtenwörth, im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung ST7 – Straßenplanung, Gruppe Straße Abteilung Straßenplanung, Graz 1999

Sammer G., Röschel G.: Mobilitätsprognose Niederösterreich 2003 – 2020, im Auftrag der NÖ Landesregierung 2003

Sammer G., Röschel G., Gruber Ch.: Verkehrsuntersuchung B17 Umfahrungen 2004, im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung 2004

Sammer G., Röschel G., Sammer Ga.: Verkehrsuntersuchung B17 Umfahrungen 2008, im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung 2009

Sammer G., Röschel G.: Verkehrsbefragung Wiener Neustadt 2013, im Auftrag der Stadt Wiener Neustadt, Graz 2014

Schimetta Consult: Vorhandene Planungen der B17 Umfahrung 2012