

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
Projektlänge = 14.755,00m

EINREICHPROJEKT 2010

PLANTITEL

Auskunft gem. § 24c Abs. 8 UVP-G idgF
WEITERFÜHRENDE UNTERLAGE
Verkehrliche Ergänzungen

	C	-		
	B	-		
Änderung	A	-		
PROJEKTSTEUERUNG			PROJEKTANT	
 <p>ziviltechnikergmbh, leithastrasse 10, 1200 wien tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800</p>			 <p>VERKEHRSPLANUNGS GMBH A - 1130 WIEN, BERGENSTAMMGASSE 7 • WWW.SNIZEK.AT T +43 1 876 68 11 • F +43 1 876 68 14 • E OFFICE@SNIZEK.AT</p>	
KOORDINATION UMWELT			ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH	
 <p>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</p>			<p>A-1030 WIEN, MODECENTERSTRASSE 16</p> <p>Projektleiter Schröfelbauer eh.</p> <p>Leiter Planung Grünstäudl eh.</p>	
			Plannummer: 3083117/1500-1/0-408/Sni E Plannummer: ASFINAG	
Gezeichnet: Datum:	Schachenhofer Juni 2015	MASSTAB	AUSFERTIGUNG	EINLAGE
Geprüft: Datum:	Stocker Juni 2015	-		WU 4
Fläche:	- m ²	-		

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	2
2	Verkehrliche Wirkungen im Jahr der Verkehrsfreigabe 2019	2
2.1	Grundlagen	2
2.2	Verkehrliche Planfälle und Wirkungen	3
2.2.1	Referenzplanfall R 2019	3
2.2.2	Nullplanfall 0-C 2019	6
2.2.3	Planfall 1-C 2019	9
3	Erweiterter verkehrlicher Betrachtungsraum	13
3.1	Raum B 49, Groißenbrunn, Deutsch-Altenburg, Hainburg	13
3.2	Verkehrsstärken an den Grenzübergängen südlich der Donau	15
3.3	Verkehrserhebung BRAWISIMO	25
4	Marchfeldkogel	36
5	Quellenverzeichnis	40
6	Abbildungsverzeichnis	43
7	Tabellenverzeichnis	43

1 EINLEITUNG

Im Protokoll der Sachverständigen Besprechung der UVP-Genehmigungsbehörde (10.11.2014) wurde die Projektwerberin aufgefordert, zu einzelnen Aspekten der Einreichunterlagen des ggst. Projektes aufklärende Aussagen zu treffen.

Der gegenständliche Bericht geht als weiterführende Unterlage auf die Themenkomplexe „Verkehrliche Wirkungen im Jahr der Verkehrsfreigabe 2019“ sowie „Erweiterter verkehrlicher Betrachtungsraum“ ein.

2 VERKEHRliche WIRKUNGEN IM JAHR DER VERKEHRsfREIGABE 2019

2.1 GRUNDLAGEN

Die verkehrlichen Wirkungen des S 8 Abschnitts West (Knoten S 1 / S 8 – Gänserndorf/Obersiebenbrunn) wurden in der UVE für das Prognosejahr 2025 ermittelt und dargestellt. Im Rahmen der Behandlung der Beeinträchtigung des Triels im Bereich Deutsch-Wagram, Markgrafneusiedl wurde die Frage aufgeworfen, ob der Kommunikationsraum des Triels in diesem Bereich im Jahr der Verkehrsfreigabe möglicherweise noch stärker beeinträchtigt ist als im Prognosejahr 2025. Die Verkehrsfreigabe des S 8 Abschnitts West ist nach dem aktuellen Stand der Planungen im Jahr 2019 vorgesehen.

Basis für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen der S 8 im Jahr der Verkehrsfreigabe 2019 sind die verkehrlichen Planfälle in der UVE für das Jahr 2025. Zur Darstellung der verkehrlichen Wirkungen 2019 wurden drei zusätzliche Planfälle erstellt:

- Plf R 2019 Referenzplanfall ohne S 8, ohne S 1
- Plf 0-C 2019 ohne S 8, mit S 1 Teilrealisierung, ohne NÖ Umfahrungen
- Plf 1-C 2019 mit S 8, mit S 1 Teilrealisierung, ohne NÖ Umfahrungen

Die Planfälle 0-C 2019 und 1-C 2019 berücksichtigen die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Teilrealisierungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn. Die ergänzenden Umfahrungsprojekte in Niederösterreich sind jedoch nicht enthalten, da deren Wirkungen grundsätzlich in den entsprechenden Planungsprojekten ermittelt und dargestellt werden.

In allen Planfällen sind – wie auch in den Einreichplanfällen 2025 – die Kiesabbautätigkeiten in der Region sowie nachfolgende Nutzungen nach dem Kiesabbau berücksichtigt (vgl. EZ 1-4.1, Verkehrsuntersuchung).

2.2 VERKEHRLICHE PLANFÄLLE UND WIRKUNGEN

2.2.1 Referenzplanfall R 2019

Der Referenzplanfall R 2019 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2019 mit dem Bestandsnetz und dem A 5-Abschnitt Schrick – Drasenhofen, jedoch ohne S 1 und ohne S 8. Er dient ebenso wie der Nullplanfall 0-C 2019 der Beurteilung der Wirkungen des S 8 Maßnahmenplanfalls 1-C 2019.

Im Planfall R 2019 zeigen sich in erster Linie die Veränderungen auf Grund der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung. Die raumstrukturelle Entwicklung in der Region wie auch in Wien führen ebenso wie das Mobilitätsverhalten zu einer geänderten Verkehrsnachfrage.

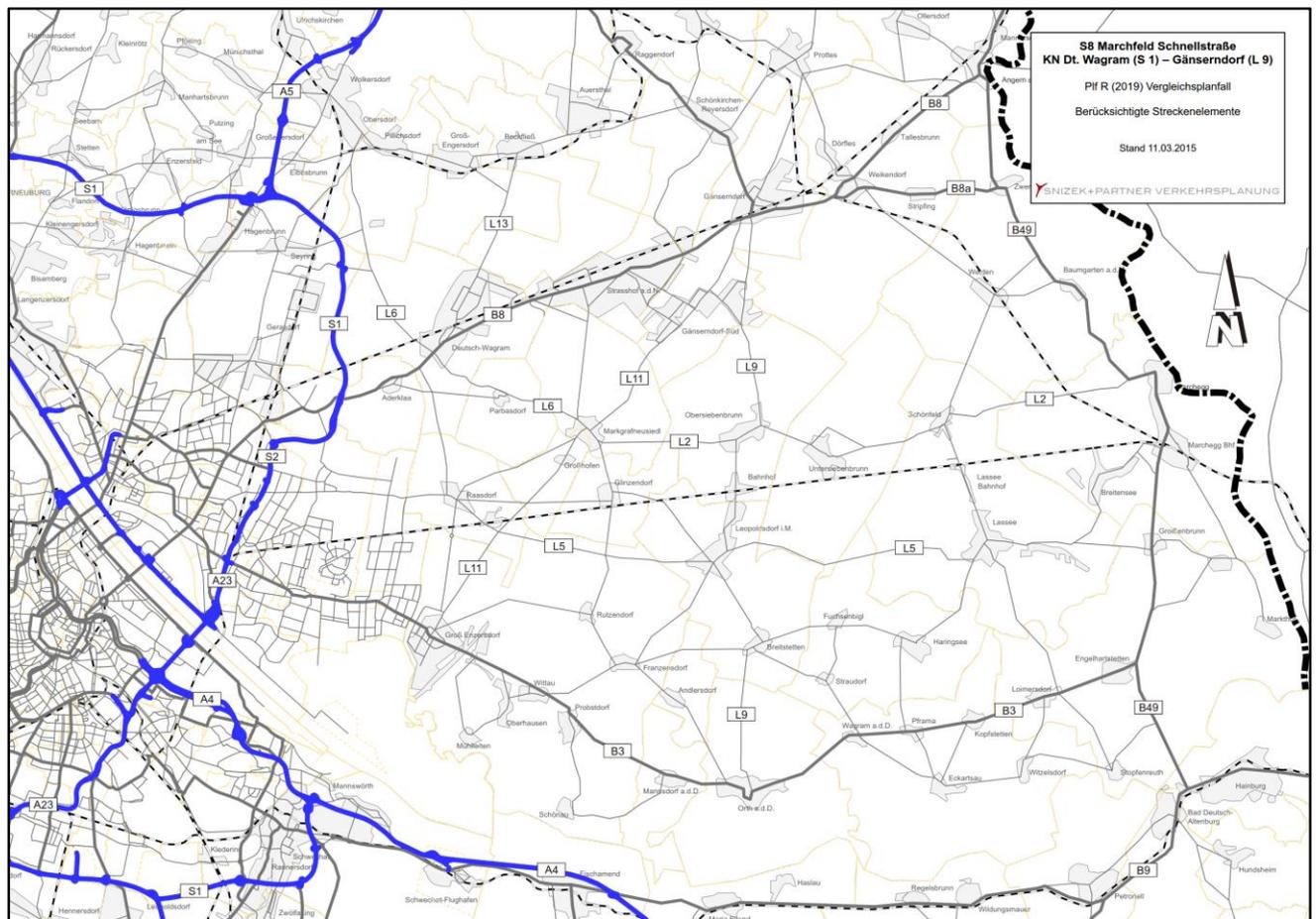


Abbildung 1: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall R 2019

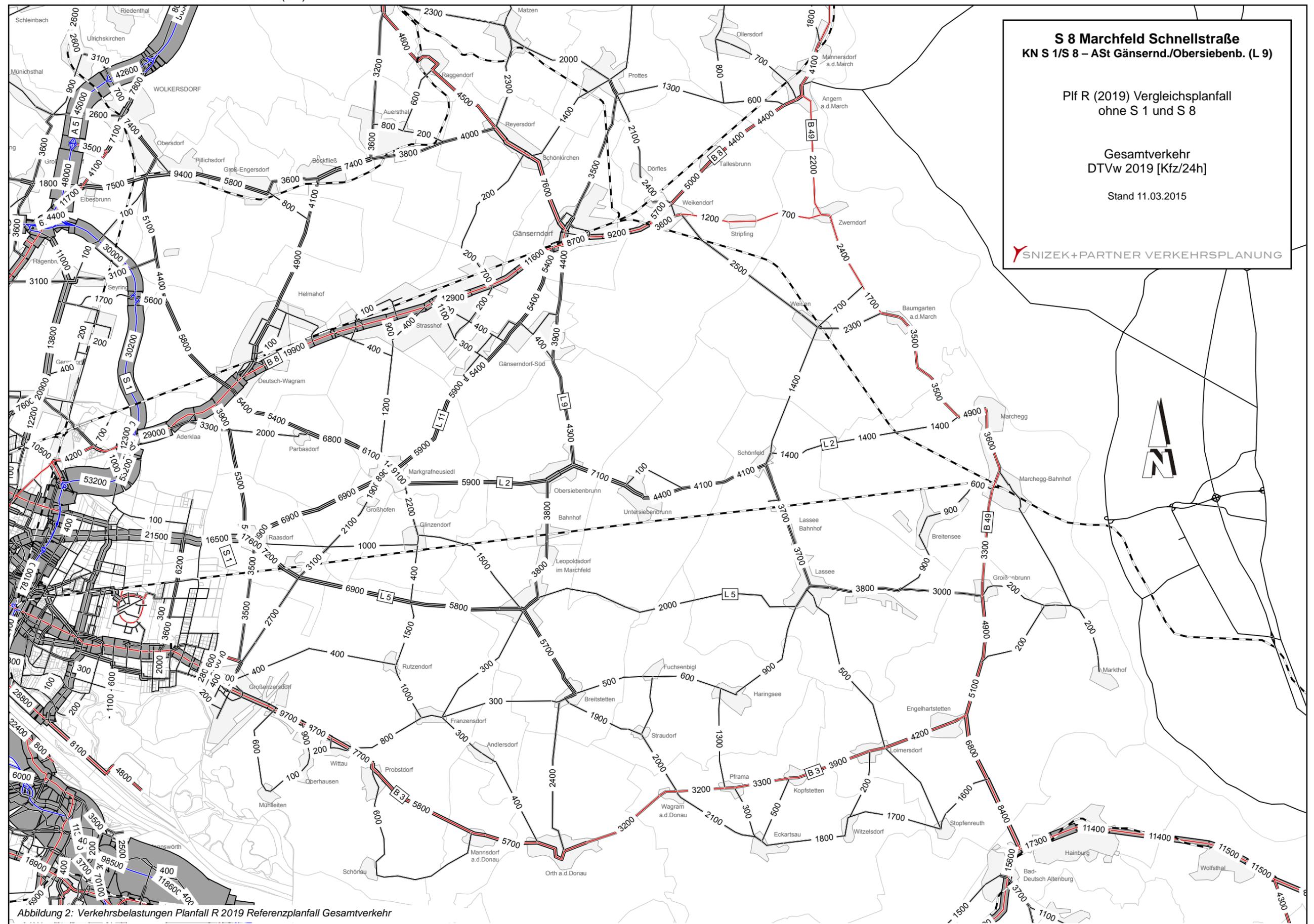
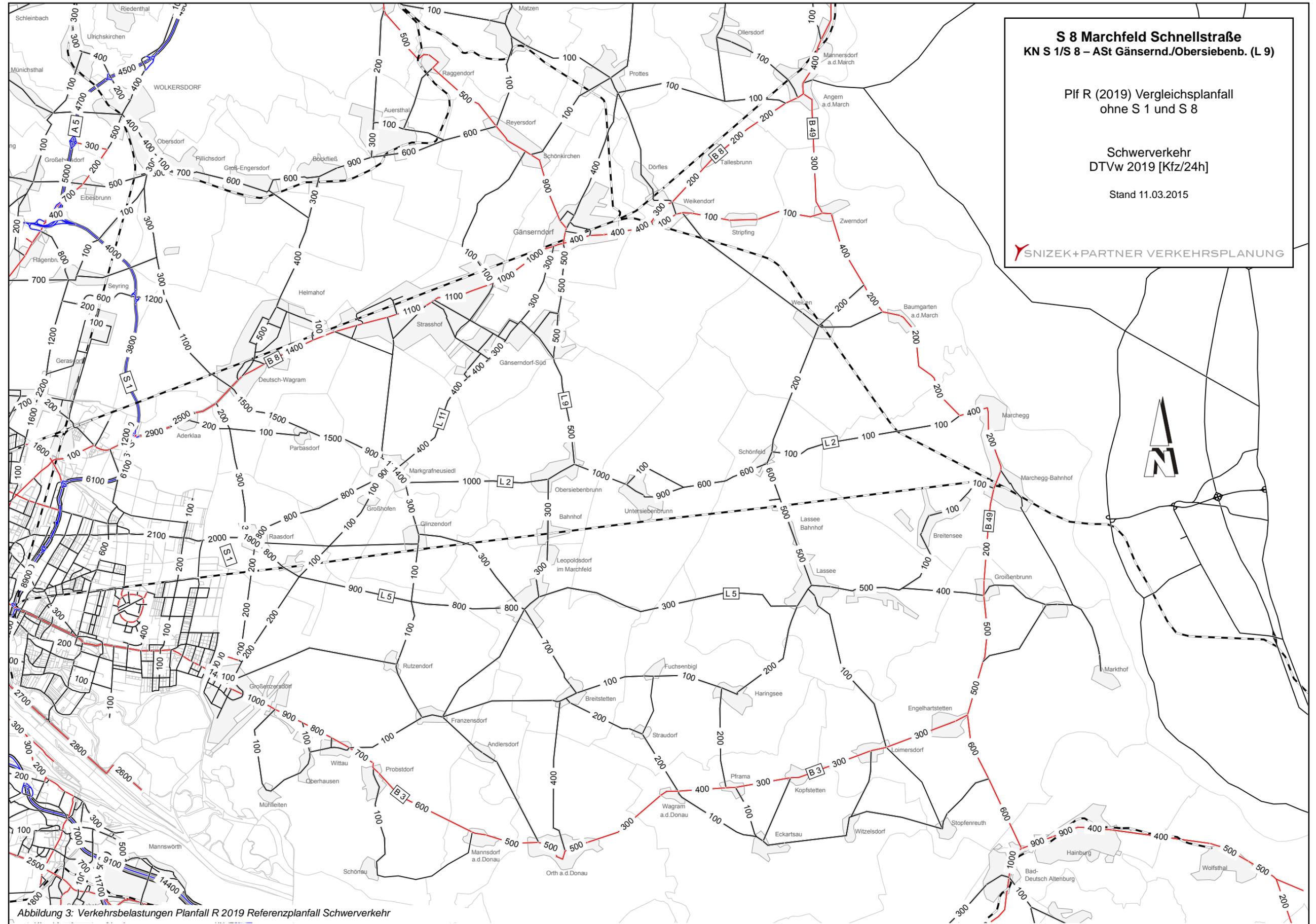


Abbildung 2: Verkehrsbelastungen Planfall R 2019 Referenzplanfall Gesamtverkehr



S 8 Marchfeld Schnellstraße
KN S 1/S 8 – ASt Gänsernd./Obersiebenb. (L 9)

Plf R (2019) Vergleichsplanfall
ohne S 1 und S 8

Schwerverkehr
DTVw 2019 [Kfz/24h]

Stand 11.03.2015

SNIZEK+PARTNER VERKEHRSPANUNG

Abbildung 3: Verkehrsbelastungen Planfall R 2019 Referenzplanfall Schwerverkehr

2.2.2 Nullplanfall 0-C 2019

Der Nullplanfall 0-C 2019 beschreibt die verkehrliche Situation zum Prognosezeitpunkt 2019 mit dem Bestandsnetz 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 2019.

Im Nullplanfall 0-C 2019 zeigt sich in erster Linie die Wirkung der S 1 Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn. 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 als im Falle mit durchgehender S 1 inklusive Tunnel Donau-Lobau.

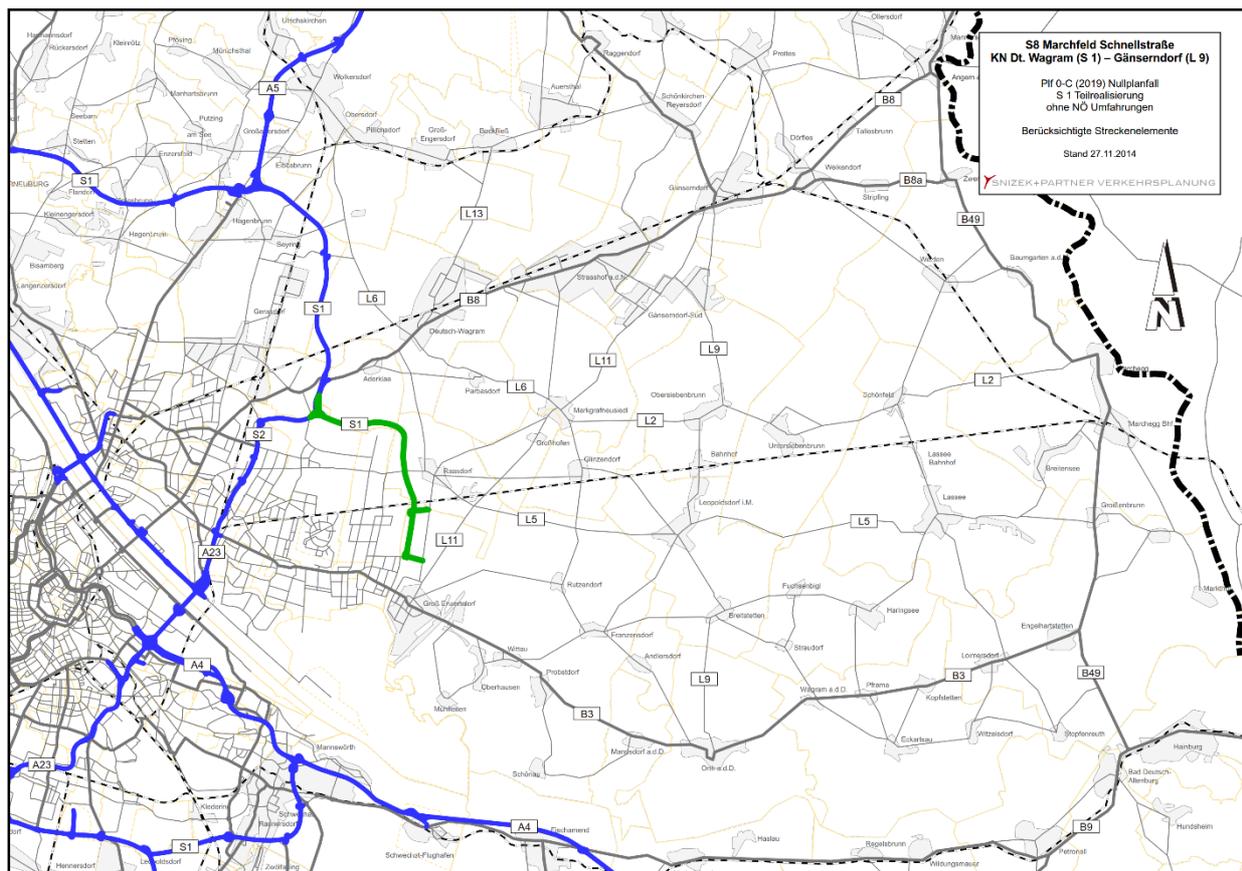


Abbildung 4: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-C 2019

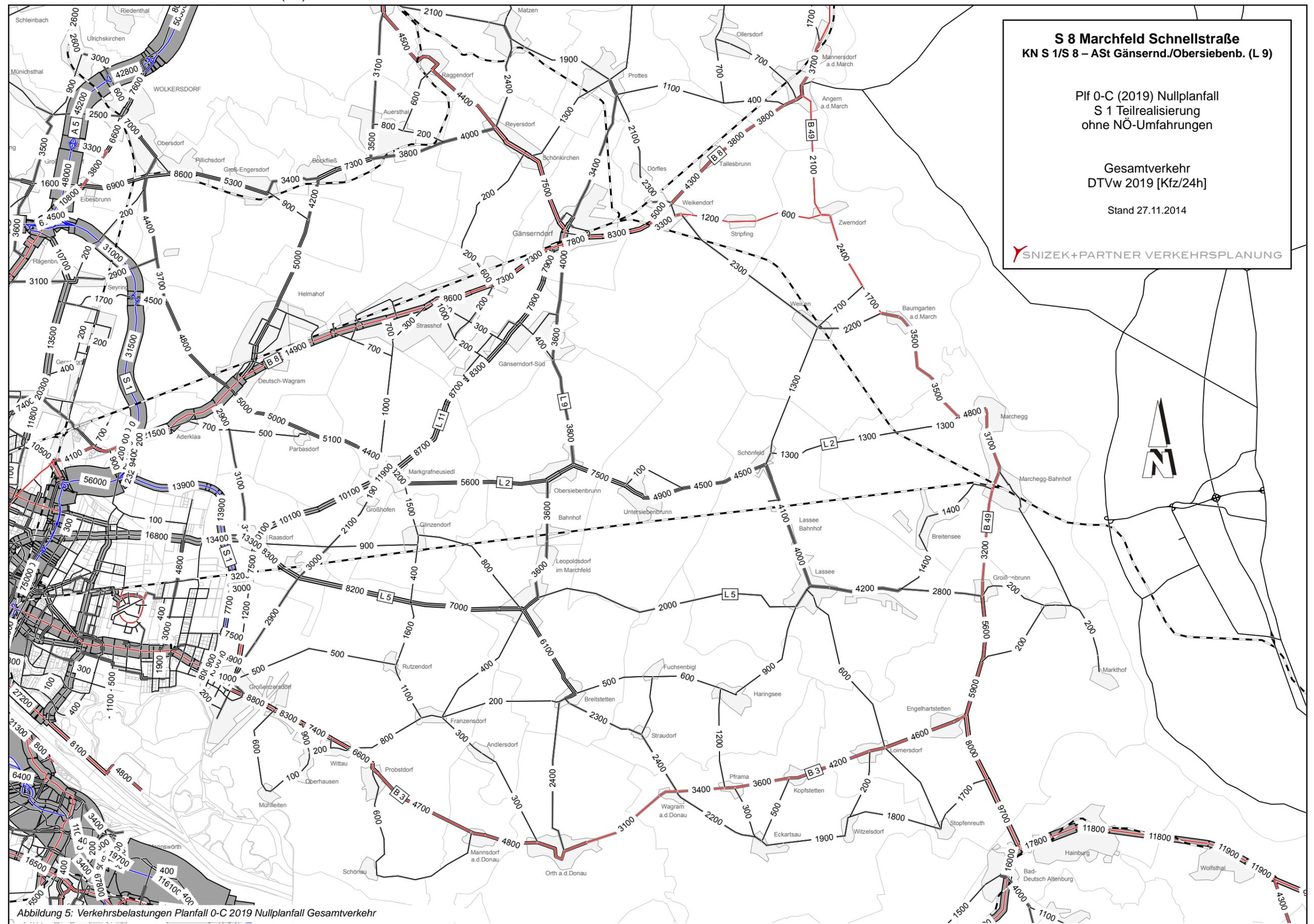


Abbildung 5: Verkehrsbelastungen Planfall 0-C 2019 Nullplanfall Gesamtverkehr

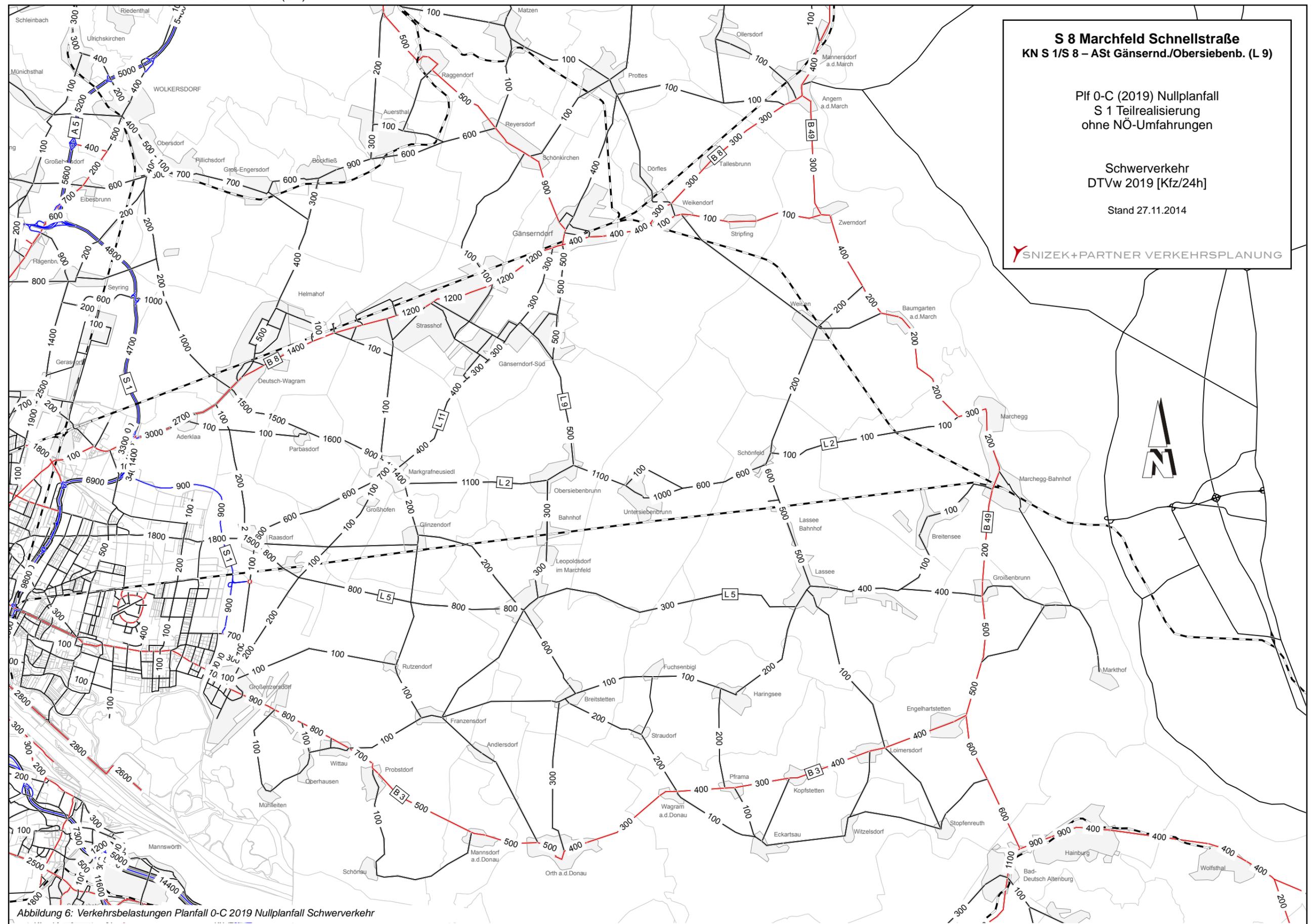


Abbildung 6: Verkehrsbelastungen Planfall 0-C 2019 Nullplanfall Schwerverkehr

2.2.3 Planfall 1-C 2019

Der Planfall 1-C 2019 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). Dieser Planfall enthält so wie der Plf 0-C 2025 auch 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.

Durch das Fehlen der Ortsumfahrungen in NÖ sowie des donauquerenden Abschnitts der S 1 gibt es keine weiteren Alternativrouten zum bestehenden Straßennetz. Sowohl der Zulaufverkehr zum hochrangigen Netz als auch der donauquerende Verkehr bleiben damit im Bestandsnetz. Dieser Planfall wurde daher in der UVE für die S 8 der Immissionsbeurteilung für Luftschadstoffe und Lärm im nachrangigen Netz und der Prüfung sensibler Nutzungen zu Grunde gelegt. Dementsprechend wird dieser Planfall auch in der Prognose zum Zeitpunkt der Freigabe 2019 für die Beurteilungen hinsichtlich der Kommunikationsräume des Triel herangezogen.

Die S 8 ist in diesem Planfall mit 8.800 bis 26.200 Kfz/24h Gesamtverkehr bzw. 1.500 bis 3.500 Kfz/24h Schwerverkehr belastet.

Der Planfall 1-C 2019 zeigt im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-C 2019 deutlich die Wirkungen der S 8:

- 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
- 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 Lasse
- Verkehrssteigerungen auf der L 11 und L 9 zwischen Gänserndorf 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.

Im Vergleich mit dem UVE-Einreichplanfall 1-C 2025 zeigen sich im Plf 1-C 2019 an allen relevanten Streckenabschnitten im Bereich der S 8 West geringere Verkehrsbelastungen. Dies liegt am früheren Prognosehorizont 2019 und dem entsprechend noch etwas geringeren regionalen und lokalen Verkehrsaufkommen. Auf Basis der verkehrlichen Wirkungen kann daher im Jahr der Verkehrsfreigabe 2019 nicht von einer Beeinträchtigung des Kommunikationsraums für den Triel – verglichen mit den Wirkungen in der Prognose 2025 – ausgegangen werden.

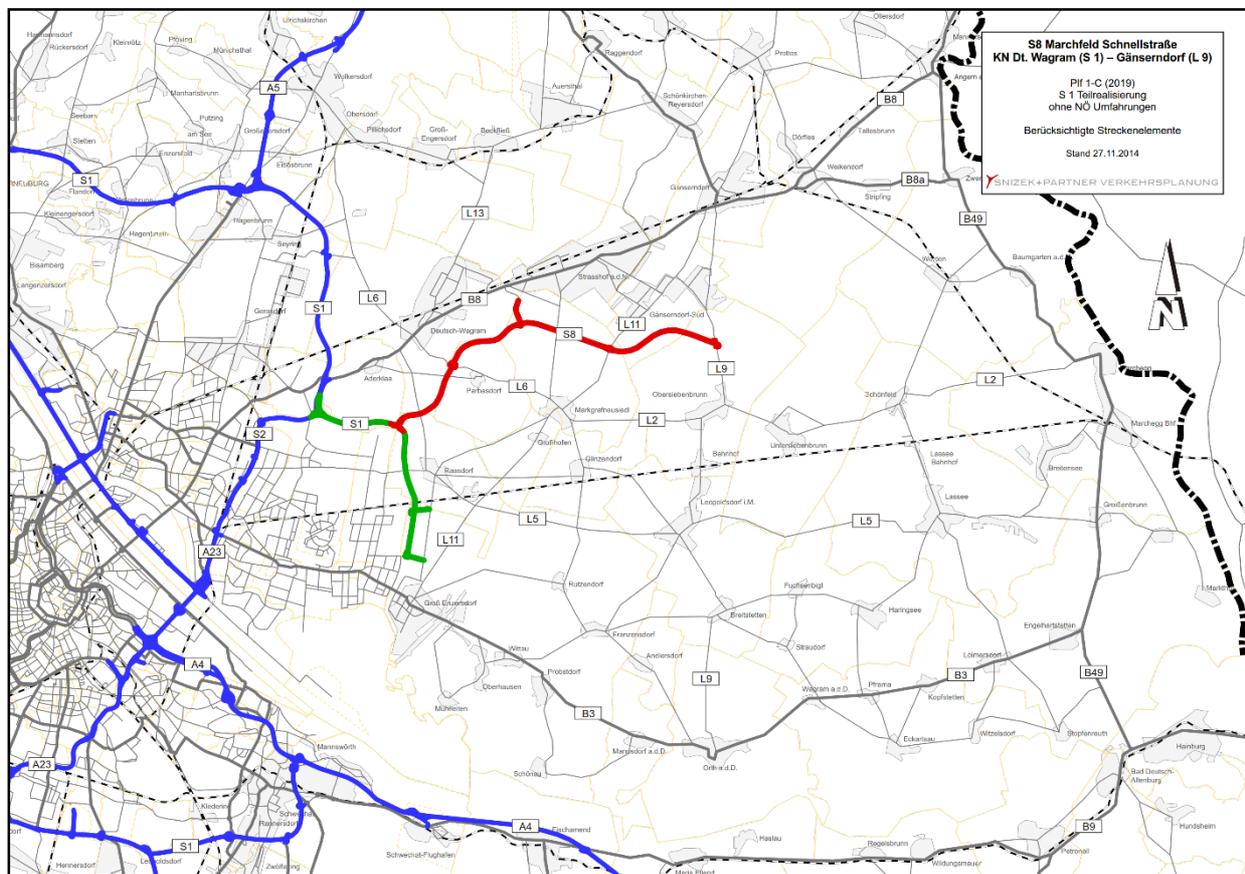


Abbildung 7: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-C 2019

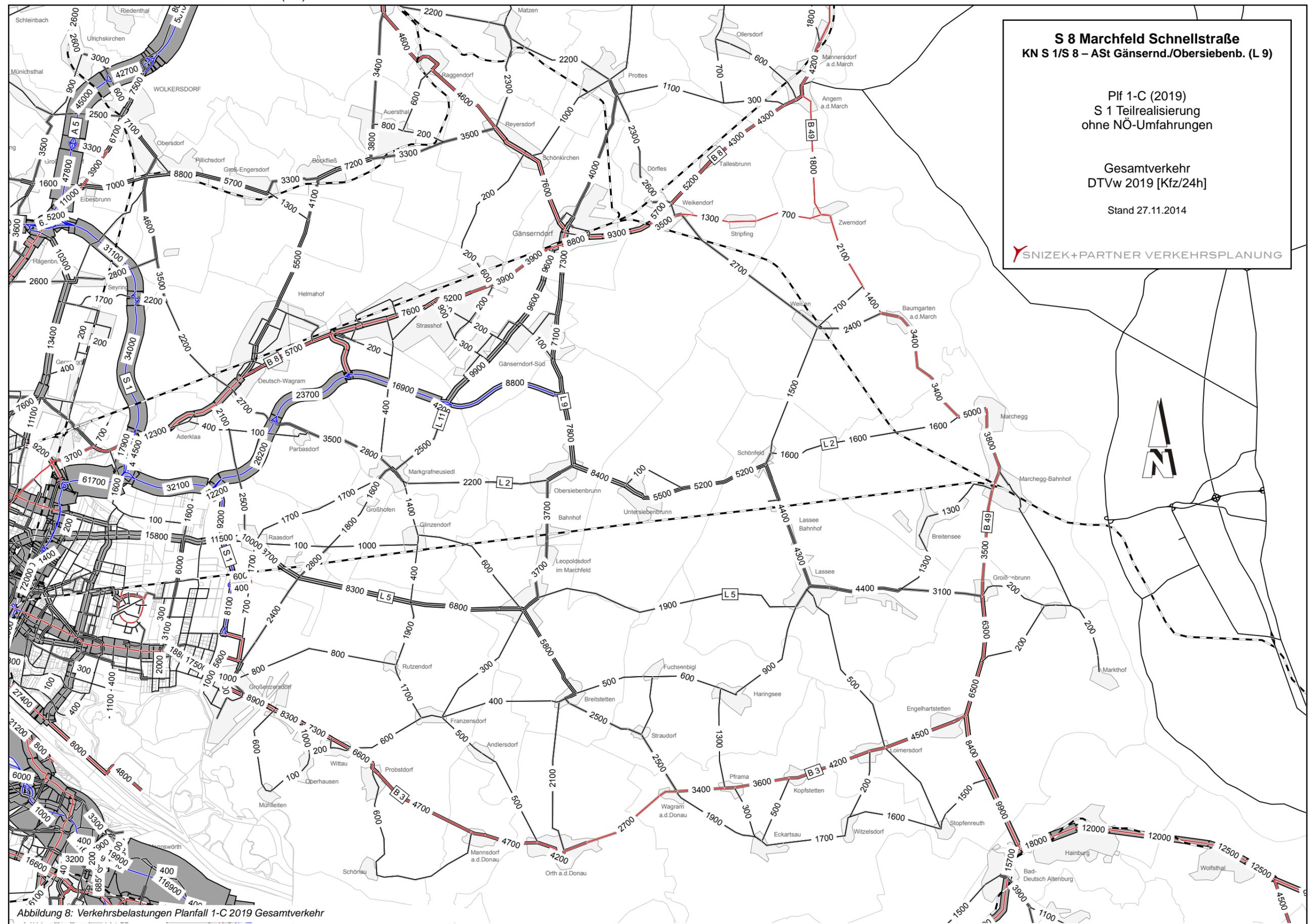


Abbildung 8: Verkehrsbelastungen Planfall 1-C 2019 Gesamtverkehr

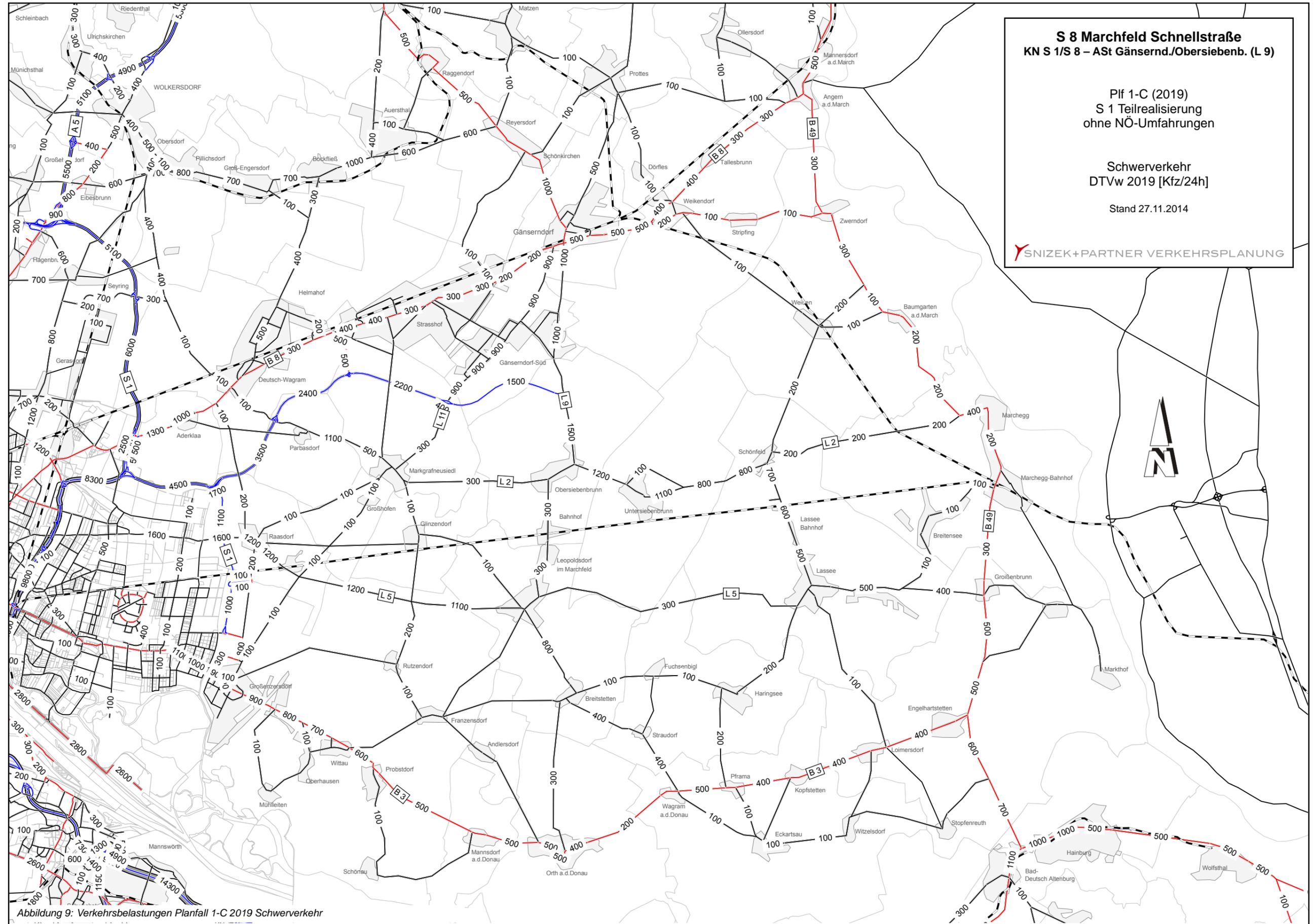


Abbildung 9: Verkehrsbelastungen Planfall 1-C 2019 Schwerverkehr

3 ERWEITERTER VERKEHRLICHER BETRACHTUNGSRAUM

3.1 RAUM B 49, GROIßENBRUNN, DEUTSCH-ALTENBURG, HAINBURG

In den verkehrlichen Planfällen zum S 8 Abschnitt West zeigen sich im südlichen Bereich der B 49 (Raum Groißenbrunn, Bad Deutsch-Altenburg und Hainburg) höhere Verkehrszahlen im Planfall 0-C 2025 im Vergleich mit dem Planfall R 2025. Im Planfall 1-C 2025 liegen die Werte noch etwas höher als im Pif 0-C 2025. Diese Verkehrssteigerungen ergeben sich durch die Netzveränderungen in den entsprechenden Planfällen. Mit dem für das Projekt S 8 zu Grunde zu legenden Untersuchungsgebiet werden die verkehrlichen Wirkungen im südlichen Bereich der südlichen B 49 in der Verkehrsuntersuchung für die S 8 dargestellt, sowie in weiterer Folge die Auswirkungen in den Bereichen Lärm und Luftschadstoffe ermittelt. In der Tabelle 1 sind dafür zur Übersicht die beurteilungsrelevanten Planfälle mit ihren jeweiligen Netzelementen angeführt. Die genaue Darstellung der berücksichtigten Grundlagen und Netzelemente ist in der EZ 1-4.1 (Verkehrsuntersuchung) enthalten.

Planfall	S 1			S 8 West	S 8 Ost	NÖ Umfahrungen			
	Schwechat-Süßenbr.	Gr.-Enz.-Süßenbr.	Spange Seestadt. + Stadtstr.			Groß-Enzersdorf	Raasdorf	Gänserndorf & Gänss. Süd	Spange L 2-L 9
Pif R 2025									
Pif 0-B 2025 (= 0-E 2025)	✓					✓	✓		
Pif 0-C 2025		✓							
Pif 1-C 2025		✓		✓					
Pif 1-E 2025	✓			✓		✓	✓		

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

Tabelle 1: Relevante Planfälle aus der Kombination der S 8 mit angrenzenden Planungsprojekten

In der Tabelle 2 sind Verkehrsbelastungen für die beurteilungsrelevanten Planfälle an den für diese Fragestellung maßgeblichen Netzabschnitten angeführt (vgl. Abbildung 10 bis Abbildung 18). Dabei zeigt sich, dass die Verkehrsbelastungen über die Donaubrücke Hainburg im Planfall 0-C 2025 höher sind als im Pif R 2025. Dies betrifft auch die anschließenden Netzabschnitte.

Im ersten beurteilungsrelevanten Betrachtungsfall (Pif 1-C 2025 und Nullplanfall Pif 0-C 2025) ist die S 1 im ersten Verwirklichungsabschnitt Groß-Enzersdorf – Süßenbrunn berücksichtigt. Bestimmte Verkehrsströme aus Bereichen südlich der Donau und aus dem benachbarten Ausland, welche Richtung Wien oder zu Zielen im

Norden von Wien fahren, haben über die Route B 49-Donaubrücke – Marchfeld – S 1 eine attraktive Verbindung zur Verfügung.

Auf der Donaubrücke Hainburg steigt der Verkehr im Plf 0-C 2025 im Vergleich mit dem Referenzplanfall R 2025 um 20 % an, auf der B 49 zwischen Engelhartstetten und Groißenbrunn um 22 %. Im Planfall 1-C 2025 wird dieser Effekt noch einmal verstärkt. Zusätzlich kommen im Plf 1-C 2025 die raumstrukturellen Wirkungen der S 8 im Marchfeld zum Tragen, wodurch mehr lokales und regionales Verkehrsaufkommen auf dem Netz liegt. Auf der Donaubrücke Hainburg steigt daher der Verkehr im Plf 1-C 2025 im Vergleich mit dem Nullplanfall 0-C 2025 um 5 % an, auf der B 49 zwischen Engelhartstetten und Groißenbrunn um 15 %. Auch auf den Zulaufwegen zur S 8 steigt der Verkehr im Vergleich mit dem Zustand ohne S 8 an, z.B. auf der L 2 zwischen Schönfeld und Untersiebenbrunn um 15 %.

Im zweiten beurteilungsrelevanten Betrachtungsfall (Plf 1-E 2025 und Nullplanfall Plf 0-B 2025, jeweils mit Realisierung der gesamten S 1 mit Tunnel Donau-Lobau) sind die Verkehrsbelastungen im Bereich der südlichen B 49, ausgenommen im Abschnitt nördlich von Engelhartstetten, in etwa so hoch wie im Plf R 2025. Dies begründet sich mit dem Tunnel Donau-Lobau, der für viele regionale Nord-Süd-Beziehungen eine neue hochrangige Verbindung darstellt.

Abschnitt	Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]								
	Bestand 2011	R 2019	0-C 2019	1-C 2019	R 2025	0-C 2025	1-C 2025	0-B 2025	1-E 2025
B 9 östlich der B 49	14.000	17.300	17.800	18.000	20.200	20.800	21.200	19.800	20.100
B 9 westlich der B 49	13.300	15.600	16.000	15.700	17.300	18.000	17.900	16.600	16.600
B 49 Donaubrücke Hainburg	6.600	8.400	9.700	9.900	10.100	12.000	12.700	9.700	10.100
B 49 zw. Engelhartstetten und Groißenbrunn	3.500	5.100	5.900	6.500	6.000	7.200	8.300	6.300	7.300

Tabelle 2: Verkehrsbelastungen im Bereich B 49, Bad Deutsch-Altenburg und Groißenbrunn

3.2 VERKEHRSSTÄRKEN AN DEN GRENZÜBERGÄNGEN SÜDLICH DER DONAU

In den verkehrlichen Planfällen zum S 8 Abschnitt West zeigen sich unterschiedlich hohe Verkehrsstärken an den Grenzübergängen Richtung Osten, die südlich der Donau liegen. Um mögliche grenzüberschreitende Wirkungen abschätzen zu können, werden daher die Verkehrsstärken an den zwei dem Projektgebiet nächstgelegenen Grenzübergängen südlich der Donau

- B 9 (Berg)
- A 6 (Kittsee)

in den beurteilungsrelevanten Planfällen dargestellt.

In der untenstehenden Tabelle sind die Verkehrsbelastungen an den beiden Grenzquerungen angeführt (vgl. Abbildung 10 bis Abbildung 18). Dabei zeigt sich, dass die Verkehrsbelastung am GÜ Berg (B 9) im Planfall 1-C 2025 höher ist als in den zu vergleichenden Planfällen R 2025 und 0-C 2025. Dies liegt an den Verlagerungswirkungen der neuen hochrangigen Streckenabschnitte im Raum östlich von Wien, wodurch sich bestimmte Verkehrsströme auf eine Route über die B 9, Donaubrücke Hainburg und die S 8 verlagern. Die maximale Steigerung beträgt +11,2 % (GÜ Berg, Plf 1-C 2025 vs. Plf R 2025), jedoch liegt diese Mehrbelastung auf der slowakischen Seite vorwiegend auf dem höchstrangigen Netz (D1, D2) mit relativen Steigerungen von deutlich unter 10 %.

Abschnitt	Verkehrsbelastung Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]								
	Bestand 2011	R 2019	0-C 2019	1-C 2019	R 2025	0-C 2025	1-C 2025	0-B 2025	1-E 2025
B 9 GÜ Berg	6.900	8.800	9.100	9.600	10.700	10.900	11.900	10.100	10.500
A 6 GÜ Kittsee	14.700	19.300	19.300	19.000	22.900	22.500	21.800	23.200	21.900

Tabelle 3: Verkehrsbelastungen Gesamtverkehr an den Ost-Grenzübergängen südlich der Donau

Auf Basis der dargestellten verkehrlichen Veränderungen an den Grenzübergängen sind im Straßennetz auf der slowakischen Seite keine relevanten Wirkungen zu erwarten.

Auf den folgenden Darstellungen der Verkehrsbelastungen in Pkw-Verkehr, Schwerverkehr und Gesamtverkehr können gegenüber den Darstellungen nur des Gesamtverkehrs rundungsbedingt Abweichungen von 100 Kfz/24h auftreten.

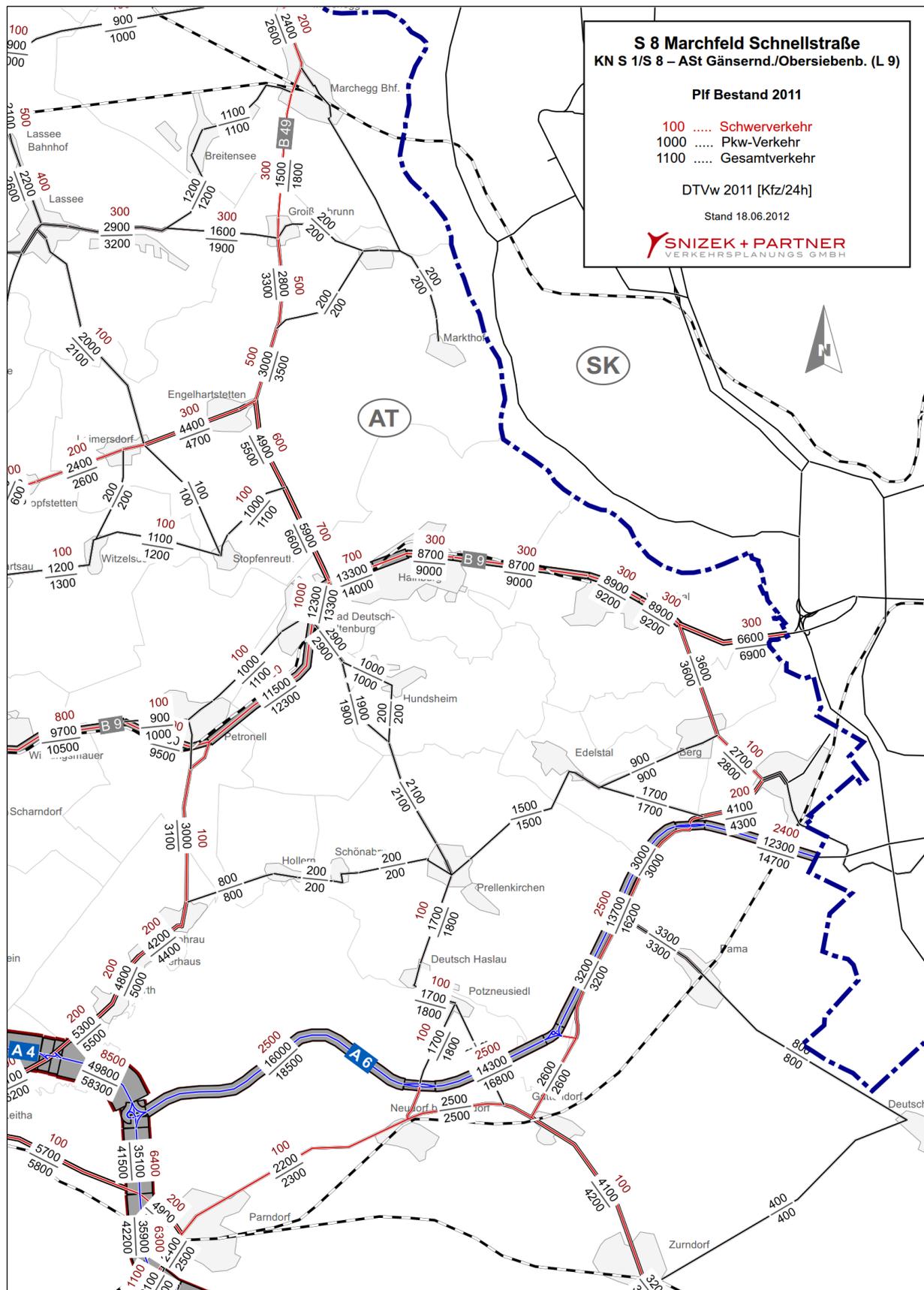


Abbildung 10: Planfall Bestand 2011 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

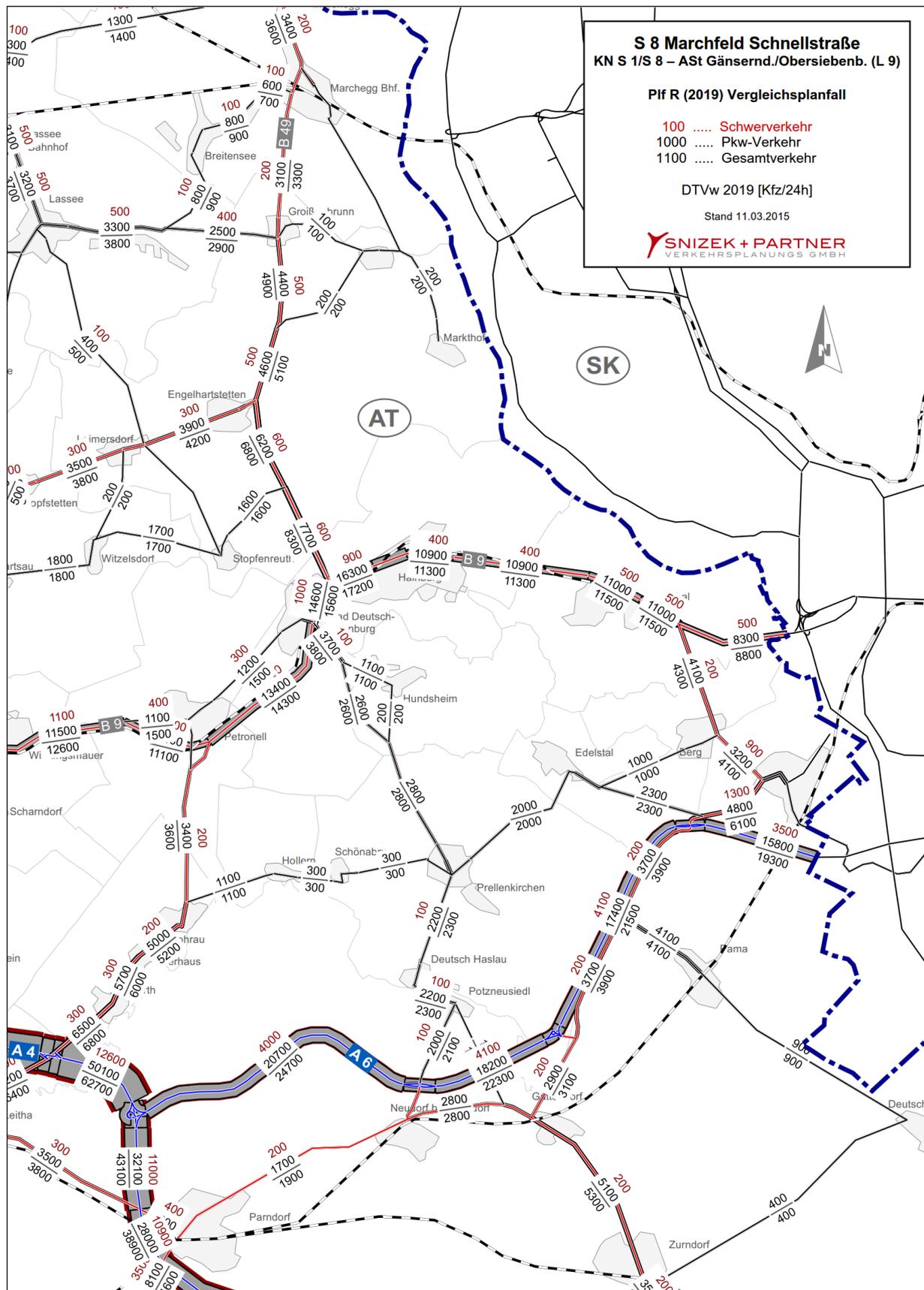


Abbildung 11: Planfall R 2019 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

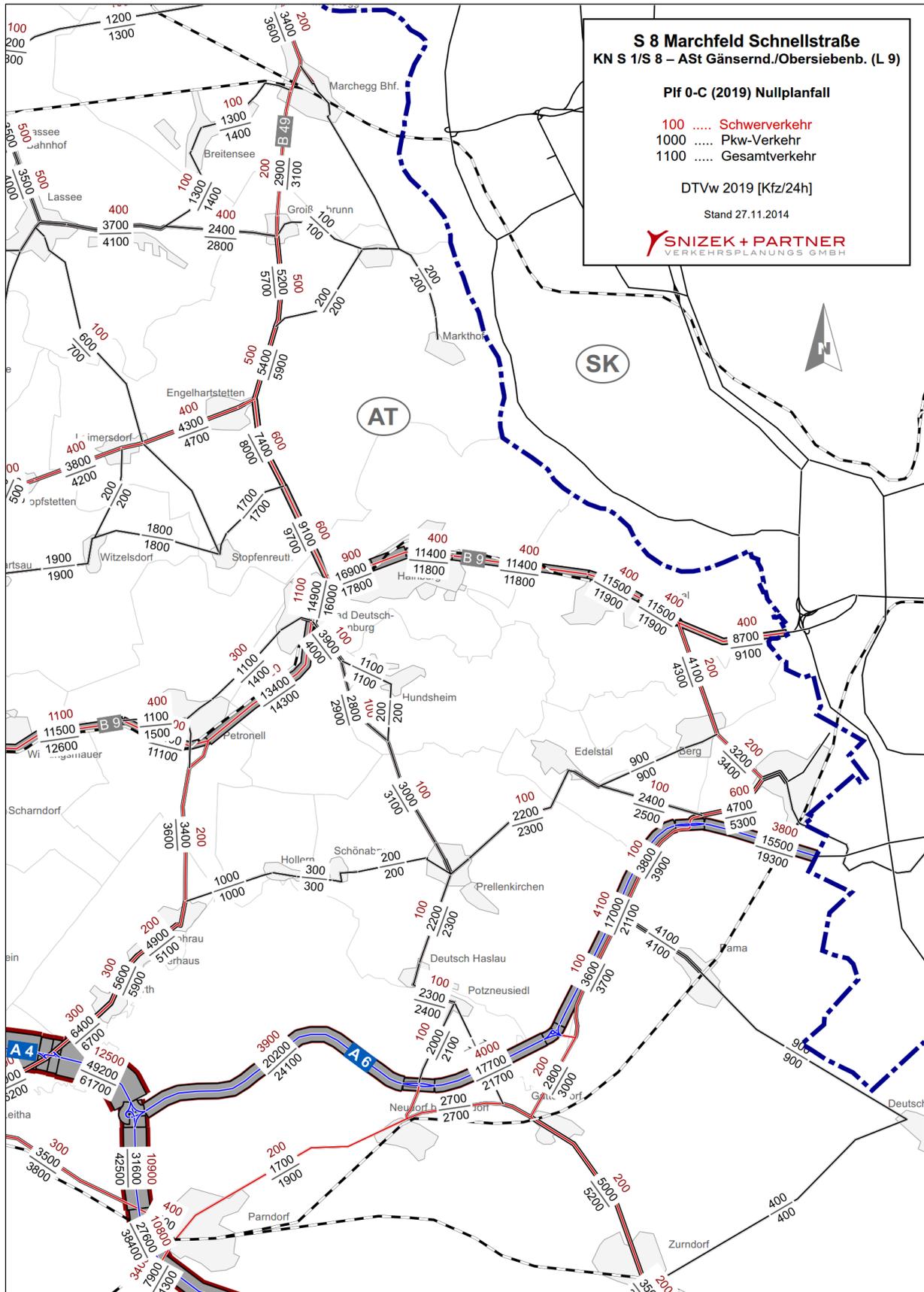


Abbildung 12: Planfall 0-C 2019 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

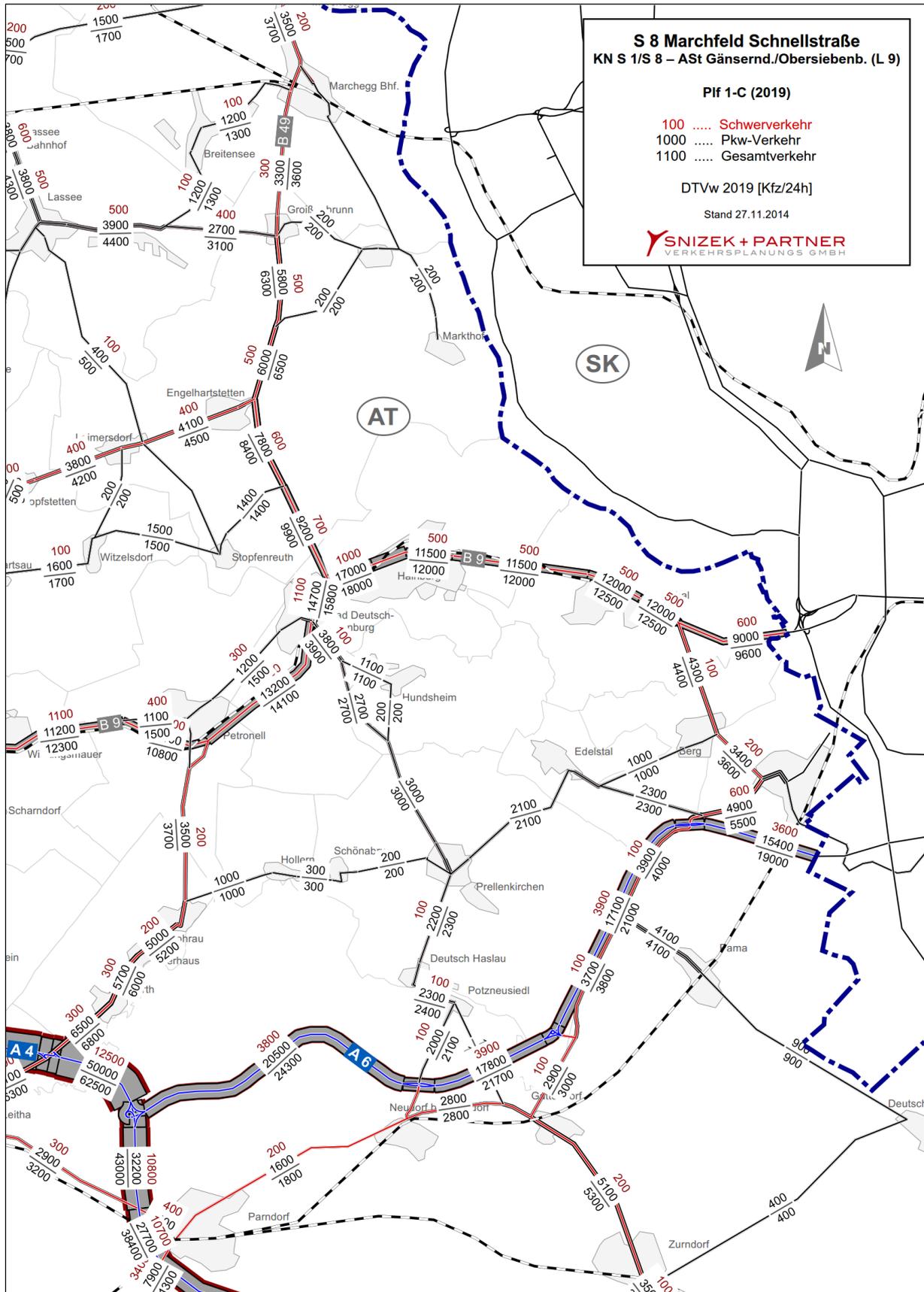


Abbildung 13: Planfall 1-C 2019 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

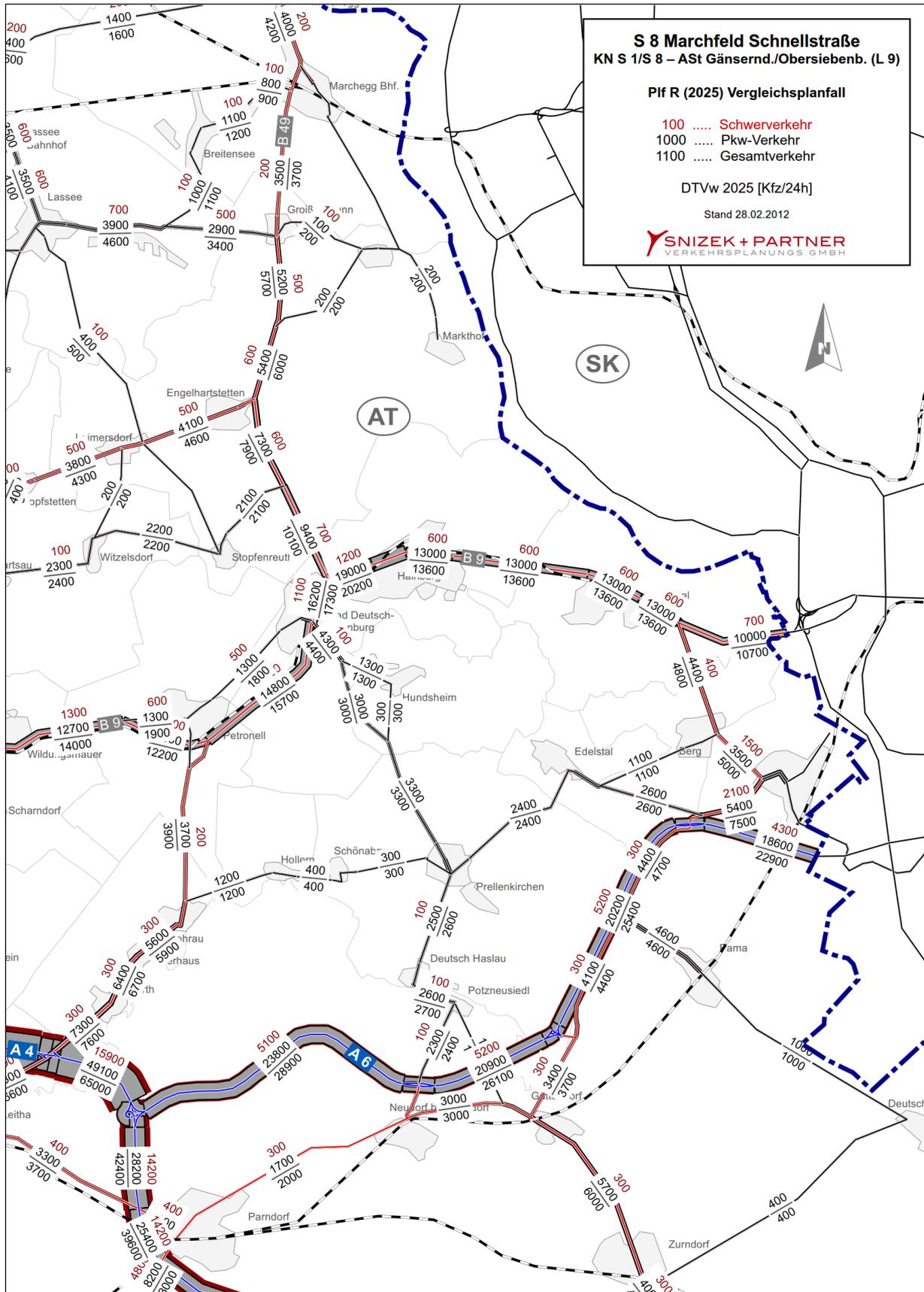


Abbildung 14: Planfall R 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

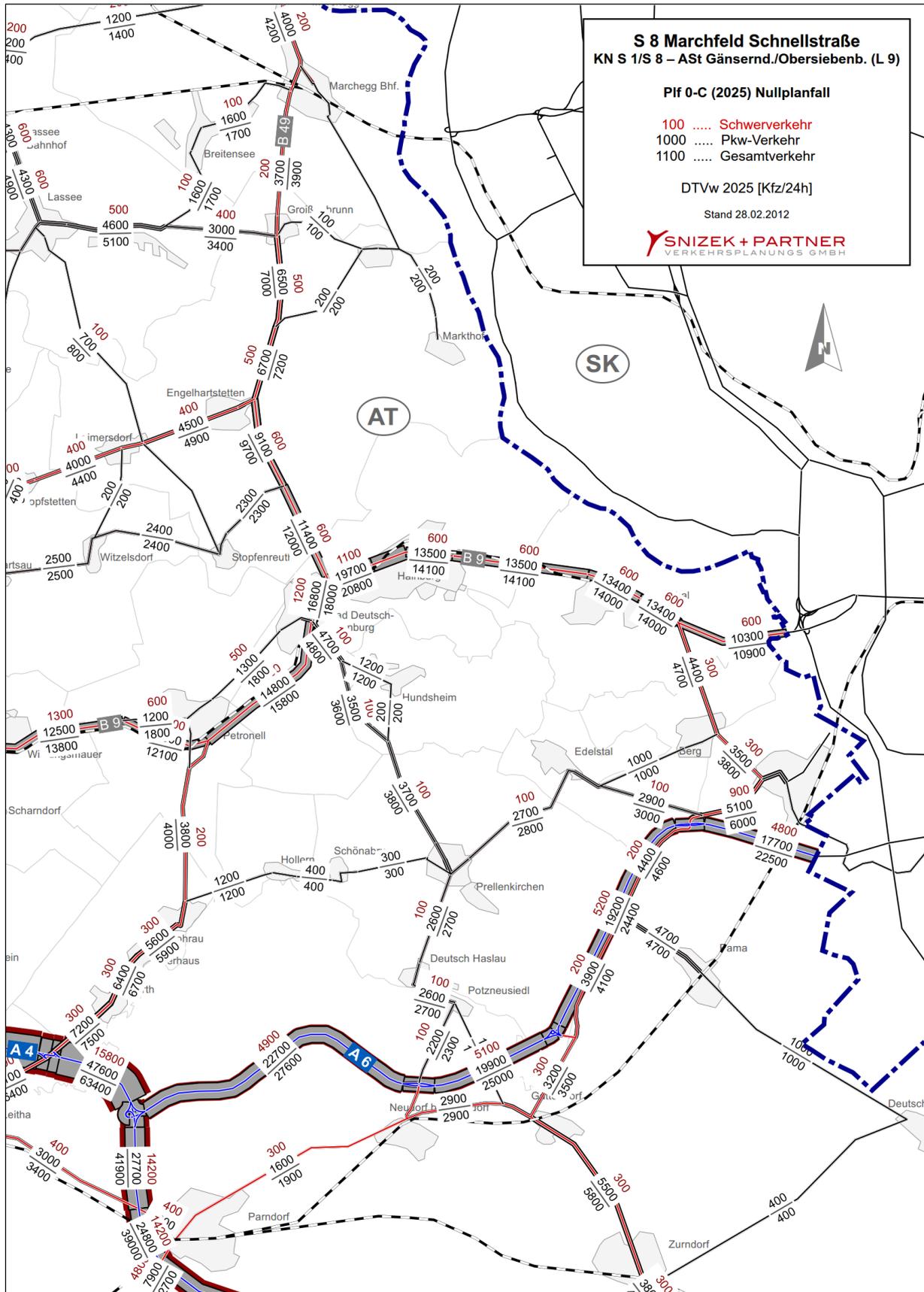


Abbildung 15: Planfall 0-C 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

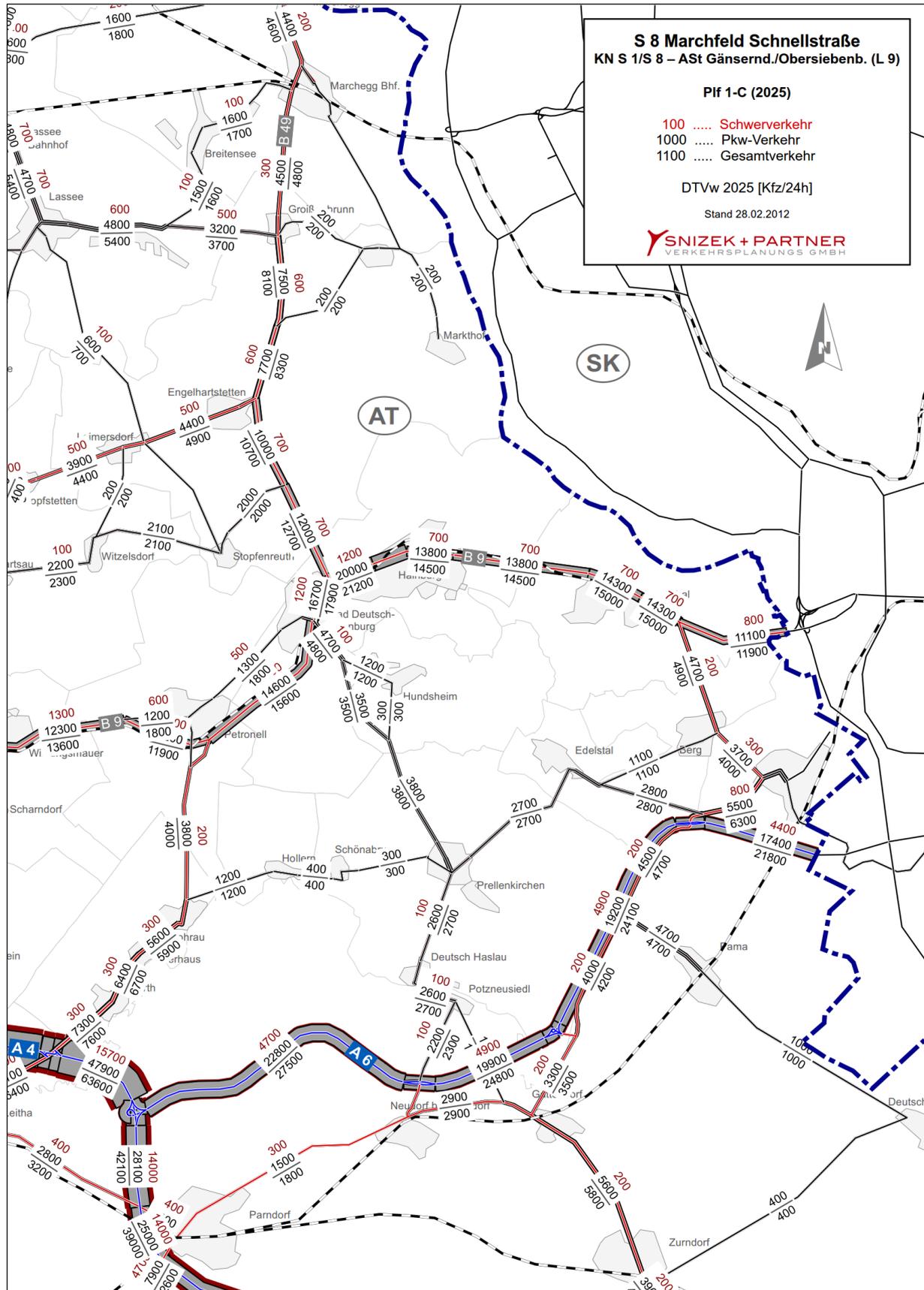


Abbildung 16: Planfall 1-C 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

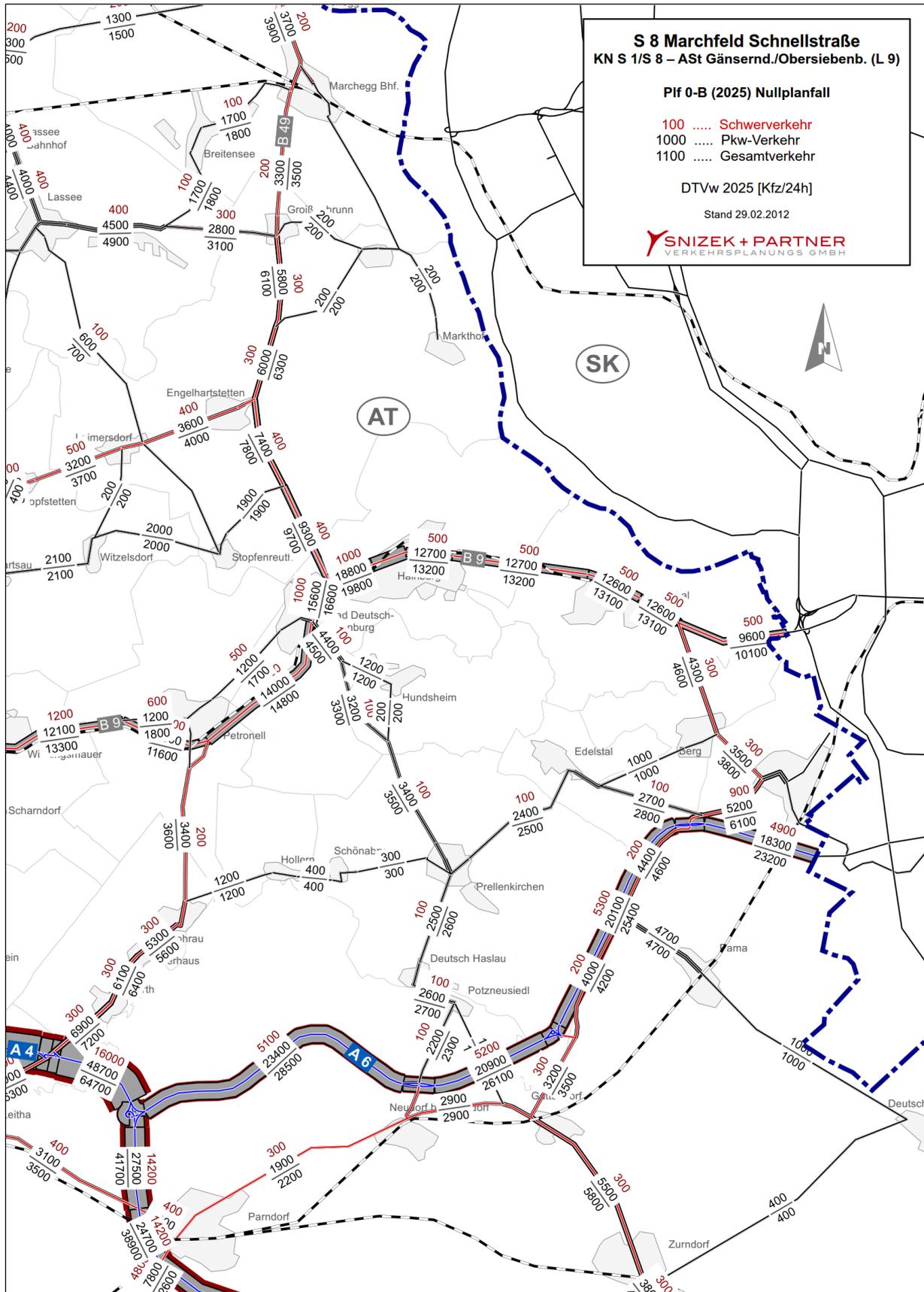


Abbildung 17: Planfall 0-B 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

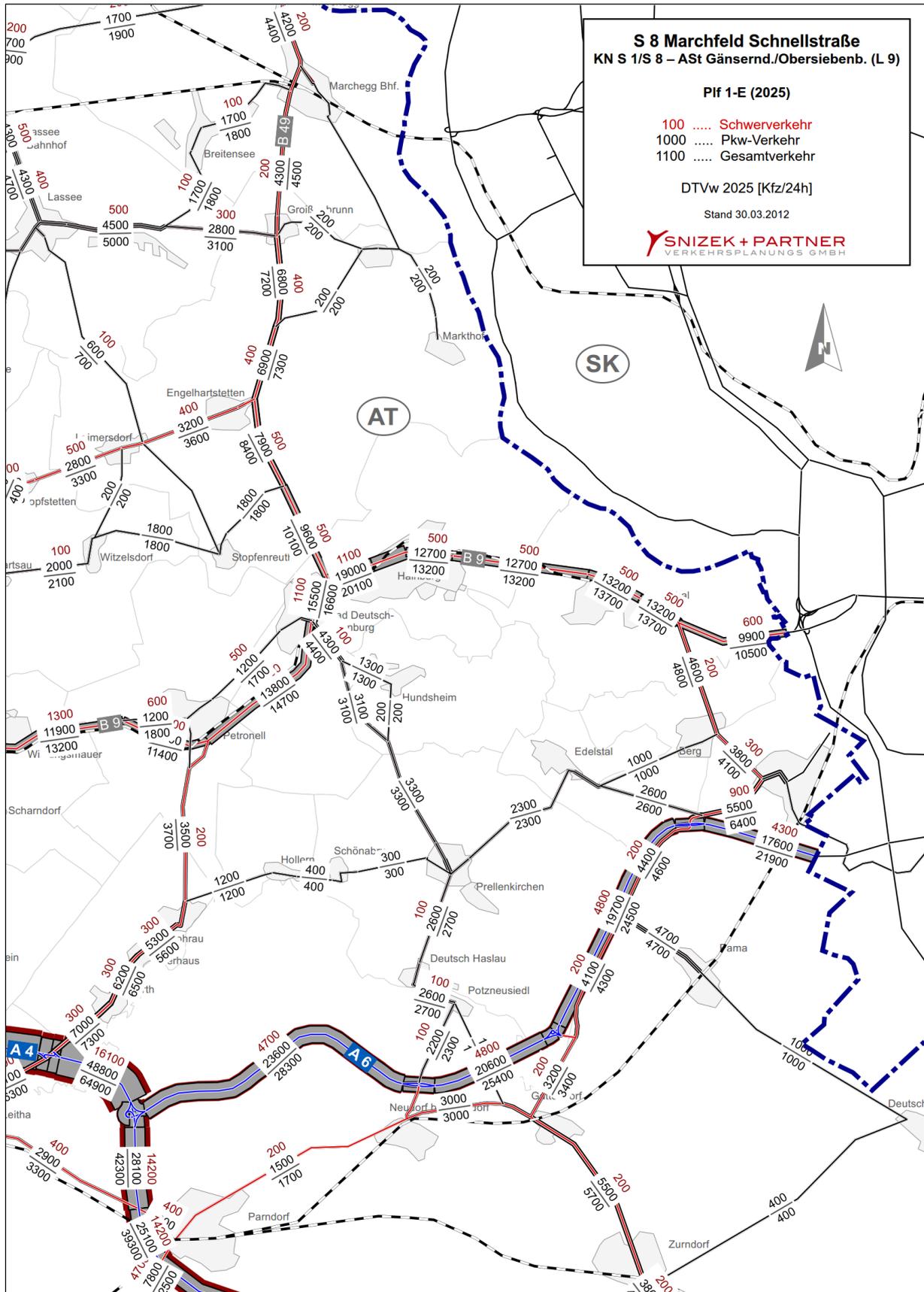


Abbildung 18: Planfall 1-E 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum

3.3 VERKEHRSERHEBUNG BRAWISIMO

Das internationale Projekt „BRAWISIMO“ (Region BRAtislava WIen: Studie zum MOBilitätsverhalten) hatte zum Ziel, für die gesamte Twin-City Region in Österreich und der Slowakischen Republik (Wien, Niederösterreich, Burgenland, Bratislava, Trnava) aktuelle und kompatible Mobilitäts- und Verkehrsdaten zu erheben, aufzubereiten und für ein breites Feld an Anwendungen zur Verfügung zu stellen. Die Ergebnisse sollen als Grundlage für verschiedene Anwendungen dienen. Im Rahmen dieses Projekts fanden neben Haushaltsbefragungen auch Erhebungen des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Österreich und der Slowakei im Oktober 2013 statt.

Die Erstellung der Verkehrsuntersuchung zur S 8 Marchfeld Schnellstraße und der entsprechenden verkehrlichen Planfälle erfolgte deutlich vor der Fertigstellung des Projekts BRAWISIMO im Jänner 2015. Mit dem nunmehrigen Vorliegen dieser grenzüberschreitenden Verkehrserhebungen können deren Ergebnisse mit den Ergebnissen der verkehrlichen Planfallberechnungen im Projekt S 8 verglichen werden.

In der Verkehrserhebung BRAWISIMO wurde der Personenverkehr an allen Grenzverbindungen zwischen Österreich und der Slowakei erhoben. Der Straßenverkehr im Bereich südlich der Donau wurde an den Grenzübergängen Berg – Petržalka, Kittsee – Jarovce (Landesstraße) und Kittsee – Jarovce (Autobahn) für einen Werktag und einen Sonntag jeweils im Oktober gezählt. Dabei wurden folgende Verkehrsmengen erhoben.

Grenzübergang	Personen/24h Di-Do Okt. 2013	Gesamt-Kfz/24h Di-Do Okt. 2013
Berg – Petržalka (B 9)	18.420	13.400
Kittsee – Jarovce (L 208)	3.420	2.400
Kittsee – Jarovce (A 6)	17.930	16.100

Tabelle 4: Erhobene Verkehrsmengen im Rahmen von BRAWISIMO an den Ost-Grenzübergängen südlich der Donau für Oktober 2013, Dienstag-Donnerstag

In der Erstellung der Verkehrsuntersuchung zur S 8 standen für den Grenzbereich südlich der Donau mehrere Zählstellen im Autobahn- und Landesstraßennetz für die Kalibrierung zur Verfügung. In der folgenden Tabelle sind die Zählwerte 2011 und die Ergebnisse aus dem Planfall Bestand 2011 gegenübergestellt. Zusätzlich sind auch die Zählstellen an der B 49, die zwischen Groißenbrunn und der Donaubrücke Hainburg liegen, angeführt.

Zählstelle	Pf Bestand 2011 Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]	Zählwert 2011 Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]	Zählwert 2013 Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]
A 6 Nordost Autobahn, KN Bruckneudorf – ASt Potzneusiedl	18.500	18.900	19.300
A 6 Nordost Autobahn, ASt Kittsee – Staatsgrenze Kittsee	14.700	15.300	k.A.
B 9 Wolfsthal, bei km 46, zw. Wolfsthal und B 50a	9.200	10.000	11.400
B 9 Berg, bei km 47, zw. B 50a und Staatsgrenze	6.900	10.100	13.000
B 49 Groißenbrunn, bei km 9, südlich von Groißenbrunn	3.300	3.100	k.A.
B 49 Engelhartstetten, bei km 3,5, zw. Engelhartst. und L 8	5.500	5.200	5.300

Tabelle 5: Verkehrsstärkenvergleich zwischen den Zählungen und dem Pf Bestand 2011 im Grenzbereich südlich der Donau sowie im Bereich der südlichen B 49

Bei den Landesstraßen-Zählstellen ist einerseits festzustellen, dass an der Dauerzählstelle B 9 Berg praktisch die gleiche Verkehrsstärke wie an der Dauerzählstelle B 9 Wolfsthal ermittelt wurde, obwohl zwischen den beiden Stellen die Einmündung der B 50a liegt. Die B 50a bietet eine direkte Verbindung vom lokalen Grenzübergang Kittsee bzw. von den Orten Kittsee und Berg zur B 9 Richtung Hainburg, Bad Deutsch-Altenburg und Wien sowie zur Donaubrücke Hainburg. Andererseits ergibt die Auswertung der Dauerzählstellen an der Stelle B 49 Berg für 2013 eine starke Steigerung des Verkehrs von 10.100 auf 13.000 Kfz/24h (+29%). Die Zählstelle B 9 Wolfsthal ist zwischen 2011 und 2013 von 10.000 auf 11.400 Kfz/24h (+14%) gestiegen. Im Jahr 2010 betragen die Verkehrsstärken an der Zählstelle B 9 Berg 9.000 Kfz/24h und an der Zählstelle B 9 Wolfsthal 9.300 Kfz/24h. Das bedeutet, dass sich der Verkehr auf der B 9 im Bereich des Grenzübergangs in den letzten Jahren sehr stark verändert hat und immense jährliche Steigerungen zu verzeichnen sind. Auch das Verhältnis der Verkehrsstärken zwischen den beiden, sehr nahe gelegenen Dauerzählstellen auf der B 9 hat sich deutlich verändert.

Im Vergleich der BRAWISIMO-Ergebnisse mit den Zählstellen im Landesstraßennetz zeigt sich, dass in der BRAWISIMO-Erhebung (Oktober 2013) am Grenzübergang Berg-Petržalka mit 13.500 Kfz/24h ein sehr ähnlicher Wert erhoben wurde wie an der Dauerzählstelle B 9 Berg im Jahr 2013 (13.000 Kfz/24h). Dies ist jedoch deutlich mehr Verkehr, als an dieser Dauerzählstelle im Jahr 2011 ermittelt wurde (10.100 Kfz/24h).

Die modellierte Verkehrsstärke am GÜ Berg (6.900 Kfz/24h im Pf Bestand 2011) weicht vom gemessenen Wert (10.100 Kfz/24h an der Dauerzählstelle B 9 Berg, 2011) stark ab. Dieser Unterschied ergibt sich nicht zuletzt aus den beschriebenen veränderlichen verkehrlichen Grundlagen. Im Bereich der südlichen B 49 und der Donaubrücke Hainburg hingegen ergibt sich eine gute Übereinstimmung der gezählten und gerechneten Werte.

Im Bereich der beiden Grenzübergänge Kittsee wurde im Projekt BRAWISIMO ein Grenzverkehr von insgesamt 21.350 Personen ermittelt. Dies entspricht umgerechnet einem Pkw-Verkehr von 13.600 Pkw/24h. Am Grenzübergang A 6 Kittsee wurden an der Dauerzählstelle für das Jahr 2011 rund 15.300 Kfz/24h, davon 12.900 Pkw/24h gezählt. Für den lokalen Grenzübergang Kittsee (nur Kfz bis 3,5t) stehen keine aktuellen Erhebungsdaten zur Verfügung. Durch die Eröffnung der A 6 hat dieser Grenzübergang jedoch stark an Bedeutung verloren. An der Dauerzählstelle A 6 Grenzübergang Kittsee wurde für das Jahr 2013 eine starke Steigerung des Schwerverkehrs (+12,5%) gegenüber 2011 ermittelt, für den Pkw-Verkehr stehen keine aktuellen Zahlen zur Verfügung. Die Zählstelle A 6 Potzneusiedl zeigt bei den aktuellsten Zahlen jedoch auch im Pkw-Verkehr erhebliche Steigerungen. Das bedeutet, dass der Verkehr auf der A 6 in den letzten Jahren stark gestiegen ist und noch immer deutlich wächst.

Die modellierte Verkehrsstärke am GÜ A 6 Kittsee (14.700 Kfz/24h im Plf Bestand 2011, davon 12.300 Pkw/24h) ist gut vergleichbar mit dem gemessenen Wert (15.300 Kfz/24h an der Dauerzählstelle A 6 Kittsee, 2011). Der lokale Grenzübergang Kittsee ist hingegen im Modell auf Grund der Situierung der Einfüllpunkte in der Slowakei nicht belastet. Wird für die Pkw-Verkehrsstärke am Grenzübergang A 6 Kittsee aus dem Planfall Bestand 2011 eine ähnliche Steigerung wie im Schwerverkehr in der Dauerzählstelle unterstellt, dann ergeben sich für 2013 hochgerechnet 13.800 Pkw/24h. Dieser Wert weicht nur geringfügig von den in BRAWISIMO ermittelten 13.600 Pkw/24h ab, womit gut vergleichbare Zahlen für die Grenzquerungen im Bereich Kittsee vorliegen.

Die stärksten Abweichungen der modellierten Werte von den an Dauerzählstellen gemessenen oder in BRAWISIMO erhobenen Werten des Grenzverkehrs bestehen im Grenzübergang B 9 Berg. Dies liegt in erster Linie daran, dass u.a. aufgrund der veränderlichen verkehrlichen Verhältnisse bei den Grenzquerungen südlich der Donau bestimmte Verkehrsarten nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten. Vor allem der grenznahe, lokale und kleinregionale, grenzüberschreitende Verkehr ist davon betroffen. Auf die Darstellung der verkehrlichen Wirkungen der S 8 hat dies jedoch kaum einen Einfluss.

Im Rahmen von BRAWISIMO wurden auch die Quellen und Ziele im grenzquerenden Personenverkehr erhoben und in aggregierter Form dargestellt. Die folgenden Tabellen enthalten eine Gegenüberstellung der Quellen und Ziele am Grenzübergang B 9 Berg-Petržalka aus dem Projekt BRAWISIMO und der entsprechenden Mengen aus dem Planfall Bestand 2011. Darüber hinaus sind auch die grenzquerenden Personenströme aus den Prognoseplanfällen für 2019 und 2025 in der gleichen Form angeführt.

Grenzübergang B 9 Berg, grenzquerender Personenverkehr				
Ziel bzw. Quelle in Österreich	BRAWISIMO Di-Do Okt. 2013		UVE S 8 Planfall Bestand 2011	
	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h
Eisenstadt (Stadt) + Rust (Stadt)	24	43	10	10
Eisenstadt (Umgebung)	0	0	0	0
Mattersburg	0	13	0	0
Neusiedl am See	1.682	1.638	605	615
Bruck an der Leitha	2.753	2.771	1.156	1.185
Gänserndorf	227	197	241	214
Korneuburg	34	43	10	11
Mistelbach	14	16	24	21
Mödling	20	28	10	10
Wien Umgebung 1 (nördlich der Donau)	0	0	6	3
Wien Umgebung 2 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 3 (südlich der Donau)	10	14	0	0
Wien Umgebung 4 (südlich der Donau)	345	337	262	258
Wien	932	977	910	934
Rest Österreich	44	89	34	37
Sonstiges Ausland	58	65	40	34

Wien Umgebung 1: Gerasdorf bei Wien

Wien Umgebung 2: Klosterneuburg, Klosterneuburg Kierling, Weidling, Klosterneuburg Kritzensdorf

Wien Umgebung 3: Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach, Wolfsgraben

Wien Umgebung 4: Ebergassing, Fischamend, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing, Schwechat Stadt, Schwechat Flughafen

Tabelle 6: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg aus BRAWISIMO und im Planfall Bestand 2011, nach Bezirken

Grenzübergang B 9 Berg, grenzquerender Personenverkehr				
Ziel bzw. Quelle in Österreich	UVE S 8 Planfall R (2019)		UVE S 8 Planfall R (2025)	
	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h
Eisenstadt (Stadt) + Rust (Stadt)	20	20	20	20
Eisenstadt (Umgebung)	10	10	10	10
Mattersburg	0	10	0	10
Neusiedl am See	692	696	746	753
Bruck an der Leitha	1.437	1.440	1.717	1.723
Gänserndorf	254	257	301	307
Korneuburg	50	48	78	75
Mistelbach	28	33	48	50
Mödling	20	20	20	20
Wien Umgebung 1 (nördlich der Donau)	15	16	38	41
Wien Umgebung 2 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 3 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 4 (südlich der Donau)	296	284	312	308
Wien	1.197	1.248	1.522	1.571
Rest Österreich	60	65	70	86
Sonstiges Ausland	43	44	58	61

Wien Umgebung 1: Gerasdorf bei Wien

Wien Umgebung 2: Klosterneuburg, Klosterneuburg Kierling, Weidling, Klosterneuburg Kritzendorf

Wien Umgebung 3: Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach, Wolfgraben

Wien Umgebung 4: Ebergassing, Fischamend, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing, Schwechat Stadt, Schwechat Flughafen

Tabelle 7: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall R (2019) und R (2025), nach Bezirken

Grenzübergang B 9 Berg, grenzquerender Personenverkehr				
Ziel bzw. Quelle in Österreich	UVE S 8 Planfall 0-C (2019)		UVE S 8 Planfall 1-C (2019)	
	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h
Eisenstadt (Stadt) + Rust (Stadt)	20	20	20	20
Eisenstadt (Umgebung)	10	10	10	10
Mattersburg	0	0	0	0
Neusiedl am See	698	711	694	705
Bruck an der Leitha	1.444	1.478	1.436	1.473
Gänserndorf	280	296	372	380
Korneuburg	72	66	75	67
Mistelbach	34	39	37	31
Mödling	20	20	20	20
Wien Umgebung 1 (nördlich der Donau)	38	25	48	39
Wien Umgebung 2 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 3 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 4 (südlich der Donau)	312	298	314	286
Wien	1.268	1.301	1.373	1.392
Rest Österreich	68	72	64	66
Sonstiges Ausland	53	54	50	50

Wien Umgebung 1: Gerasdorf bei Wien

Wien Umgebung 2: Klosterneuburg, Klosterneuburg Kierling, Weidling, Klosterneuburg Kritzensdorf

Wien Umgebung 3: Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach, Wolfgraben

Wien Umgebung 4: Ebergassing, Fischamend, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing, Schwechat Stadt, Schwechat Flughafen

Tabelle 8: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall 0-C (2019) und 1-C (2019), nach Bezirken

Grenzübergang B 9 Berg, grenzquerender Personenverkehr				
Ziel bzw. Quelle in Österreich	UVE S 8 Planfall 0-C (2025)		UVE S 8 Planfall 1-C (2025)	
	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h
Eisenstadt (Stadt) + Rust (Stadt)	20	20	20	20
Eisenstadt (Umgebung)	10	10	10	10
Mattersburg	0	0	0	0
Neusiedl am See	752	759	749	759
Bruck an der Leitha	1.729	1.749	1.681	1.706
Gänserndorf	315	329	524	537
Korneuburg	89	84	100	93
Mistelbach	52	52	56	61
Mödling	20	20	20	20
Wien Umgebung 1 (nördlich der Donau)	49	47	83	89
Wien Umgebung 2 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 3 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 4 (südlich der Donau)	332	318	346	334
Wien	1.591	1.617	1.743	1.762
Rest Österreich	80	85	79	83
Sonstiges Ausland	73	74	83	86

Wien Umgebung 1: Gerasdorf bei Wien

Wien Umgebung 2: Klosterneuburg, Klosterneuburg Kierling, Weidling, Klosterneuburg Kritzendorf

Wien Umgebung 3: Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach, Wolfgraben

Wien Umgebung 4: Ebergassing, Fischamend, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing, Schwechat Stadt, Schwechat Flughafen

Tabelle 9: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall 0-C (2025) und 1-C (2025), nach Bezirken

Grenzübergang B 9 Berg, grenzquerender Personenverkehr				
Ziel bzw. Quelle in Österreich	UVE S 8 Planfall 0-B (2025)		UVE S 8 Planfall 1-E (2025)	
	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h	Einreise Pkw/24h	Ausreise Pkw/24h
Eisenstadt (Stadt) + Rust (Stadt)	20	20	20	20
Eisenstadt (Umgebung)	10	10	10	10
Mattersburg	0	0	0	0
Neusiedl am See	741	751	736	740
Bruck an der Leitha	1.719	1.738	1.669	1.685
Gänserndorf	302	314	458	444
Korneuburg	85	77	82	85
Mistelbach	42	44	41	42
Mödling	20	20	20	20
Wien Umgebung 1 (nördlich der Donau)	41	43	46	49
Wien Umgebung 2 (südlich der Donau)	0	2	0	0
Wien Umgebung 3 (südlich der Donau)	0	0	0	0
Wien Umgebung 4 (südlich der Donau)	319	311	309	301
Wien	1.314	1.329	1.431	1.436
Rest Österreich	71	75	69	74
Sonstiges Ausland	73	74	70	70

Wien Umgebung 1: Gerasdorf bei Wien

Wien Umgebung 2: Klosterneuburg, Klosterneuburg Kierling, Weidling, Klosterneuburg Kritzensdorf

Wien Umgebung 3: Gablitz, Mauerbach, Pressbaum, Purkersdorf, Tullnerbach, Wolfsgraben

Wien Umgebung 4: Ebergassing, Fischamend, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing, Schwechat Stadt, Schwechat Flughafen

Tabelle 10: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall 0-B (2025) und 1-E (2025), nach Bezirken

Im Vergleich der Quellen und Ziele am Grenzübergang B 9 Berg-Petržalka zwischen den Zahlen von BRAWISIMO und vom Planfall Bestand 2011 zeigt sich, dass bei den modellierten Werten im Bestandsplanfall vor allem die grenzquerenden Verkehrsbeziehungen im Nahverkehr zu den Bezirken Neusiedl, Bruck a.d.L. sowie zum südöstlichen Teil des Bezirks Wien-Umgebung zu gering vertreten sind. Diese Verkehrsbeziehungen betreffen nicht das S 8-Untersuchungsgebiet nördlich der Donau, führen aber südlich der Donau zur Unterschätzung der Verkehrsbelastungen im Netz. Die gut mit den Zählergebnissen übereinstimmenden modellierten Werte auf der B 49 nördlich der Donau bestätigen dies. Die weiträumigeren Verkehrsbeziehungen stimmen gut mit den BRAWISIMO-Ergebnissen überein.

Durch die Kenntnis über die Quellen und Ziele der grenzquerenden Beziehungen lässt sich abschätzen, wie sich die Verkehrsstärken im Netz ändern würden, wenn der Verkehr am Grenzübergang B 9 Berg gemäß den Ergebnissen von BRAWISIMO kalibriert werden würde. Dazu wurden die fehlenden Verkehrsmengen in einem manuellen Schritt entsprechend der Aufteilung in Tabelle 6 auf das Straßennetz gelegt. Daraus ergibt sich eine neue Gesamtverkehrsbelastung je Straßenabschnitt.

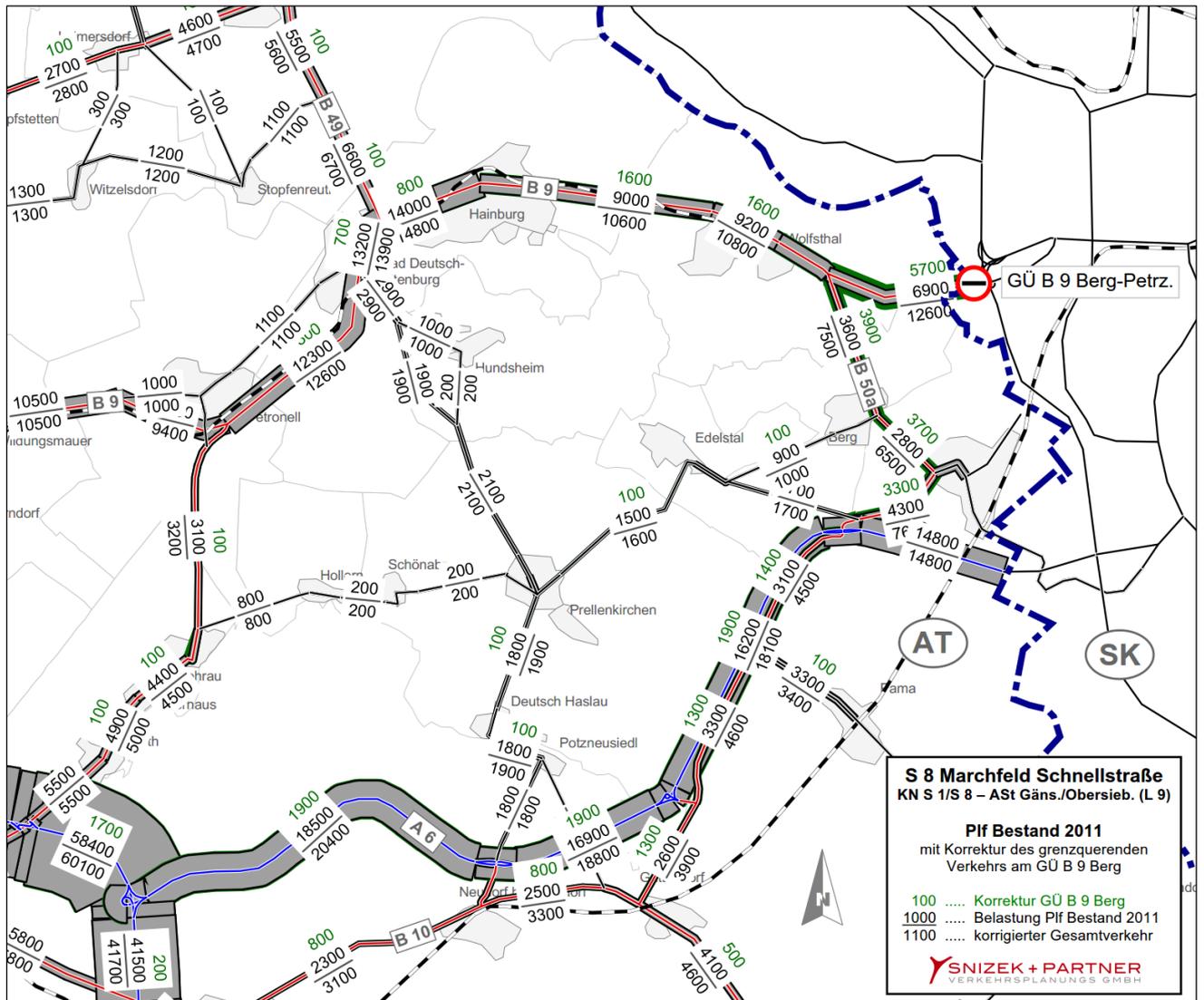


Abbildung 19: Verkehrsbelastungen im Bereich des Grenzübergangs B 9 Berg-Petrzalka aus dem Planfall Bestand 2011 sowie Korrektur (händische Umlegung) der unterschätzten Verkehrsbeziehungen gemäß BRAWISIMO

Die Veränderungen, die eine Kalibrierung des Verkehrs am GÜ B 9 Berg-Petržalka gemäß BRAWISIMO bewirken würde, beziehen sich fast ausschließlich auf Abschnitte südlich der Donau. Das Straßennetz im S 8-Untersuchungsgebiet nördlich der Donau ist davon praktisch nicht betroffen.

Die gleiche Korrektur der fehlenden grenznahen Verkehrsbeziehungen wurde auch in den Prognoseplanfällen durchgeführt. Zum jeweiligen Prognosezeitpunkt sind dabei die hinzukommenden Verkehrsmengen gleich, weil der grenznahe Verkehr im Bereich des GÜ B 9 Berg-Petržalka keine Wechselwirkung mit der S 8 hat. Deswegen sind die hinzukommenden Mengen (Verkehrssteigerungen) in den Nullplanfällen und in den Maßnahmenplanfällen gleich groß. Die verkehrlichen Wirkungen der S 8 (Maßnahmenplanfälle in Relation zum jeweiligen Vergleichs- oder Nullplanfall) ändern sich daher nicht. Die Mehrbelastungen aufgrund der S 8 sind bei korrigierter Kalibrierung auch des grenznahen Verkehrs am GÜ B 9 Berg-Petržalka nicht höher als in den Planfällen der UVE dargestellt. Sie sind relativ gesehen im betroffenen Straßennetz südlich der Donau sogar eher geringer, weil das absolute Niveau höher liegt und die relativen Veränderungen damit niedriger ausfallen.

Für die Umweltwirkungen der S 8 bedeutet dies, dass die sachgerecht abgeschätzte Berücksichtigung der Untererfassung der grenznahen Verkehrsbeziehungen in den Modellplanfällen zu keinen Änderungen der Umweltverträglichkeit führt.

Die Tabelle 11 zeigt die Verkehrsstärken am Grenzübergang B 9 Berg-Petržalka, wie sie in den Planfällen ermittelt wurden, sowie bei genauere Kalibrierung aller Verkehrsbeziehungen. Die relativen Veränderungen der Verkehrsbelastungen am Grenzübergang in den S 8-Maßnahmenplanfällen im Vergleich mit den Nullplanfällen werden durch das höhere absolute Niveau jeweils geringer. Die in den bisherigen Planfällen festgestellte maximale Steigerung am GÜ B 9 Berg-Petržalka von +11% (Plf 1-C 2025 vs. Plf R 2025) beträgt mit den korrigierten Werten +7%.

Abschnitt	Verkehrsbelastung GÜ B 9 Berg-Petržalka, Gesamtverkehr DTVw [Kfz/24h]								
	Bestand 2011	R 2019	0-C 2019	1-C 2019	R 2025	0-C 2025	1-C 2025	0-B 2025	1-E 2025
gem. Planfall	6.900	8.800	9.100	9.600	10.700	10.900	11.900	10.100	10.500
mit Korrektur	12.600	15.000	15.300	15.800	17.500	17.700	18.700	16.900	17.300

Tabelle 11: Verkehrsbelastungen am Grenzübergang B 9 Berg-Petržalka in den Planfällen und mit Korrektur der prognostischen Untererfassung der grenznahen Verkehrsbeziehungen

4 MARCHFELDKOGEL

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 (siehe dazu Bericht „Verkehrsuntersuchung“, Einlage 1-4.1). Das Projekt „Marchfeldkogel“ ist dabei der größte diesbezügliche Standort im Untersuchungsgebiet der S 8. Es beinhaltet die Zusammenfassung mehrerer Deponiestandorte zu einem gemeinsam betriebenen Standort im Bereich nordwestlich von Markgrafneusiedl. Die Verkehrserzeugung auf Grund der geplanten Errichtung des Marchfeldkogels ist in den verkehrlichen Prognosefällen zur S 8 abgedeckt, da auch an diesem Standort in der Prognose zusätzliche Aktivitäten des Materialabbaus bzw. der Materialdeponierung enthalten sind.

Mit Stand April 2015 liegen aktualisierte Unterlagen über das Projekt Marchfeldkogel vor. Darin ist beschrieben, dass das Einreichprojekt der S 8, Abschnitt West, als Grundlage für die verkehrliche Bearbeitung dieses Deponiestandorts herangezogen wurde. Zur Darstellung der verkehrlichen Wirkungen des Marchfeldkogels wurde jedoch ein absoluter worst-case Ansatz gewählt. Auf die in der UVE zur S 8 ermittelten Verkehrsstärken *„...wurde noch zusätzlich der komplette Verkehr des Projekts Marchfeldkogel dazu gerechnet, und zwar nicht der jahresdurchschnittliche Verkehr, sondern der eines Spitzentages. Um auf der absolut sicheren Seite zu sein, wurde daher nicht berücksichtigt, dass die Transportfahrten zum Marchfeldkogel die derzeit bestehenden Transportfahrten zu den derzeit betriebenen Deponien der Gesellschafter des Marchfeldkogels ersetzen. Es wird [Anm.: in der UVE Marchfeldkogel] somit unterstellt, dass sämtliche für das Projekt Marchfeldkogel angenommenen Fahrten als Neuverkehr auftreten. Tatsächlich kommt es zu Substitutionseffekten mit bereits heute genehmigten und bestehenden Fahrten“* (siehe Deponie Marchfeldkogel in der KG Markgrafneusiedl, UVE, Überprüfung der Aktualität 2015, Technischer Bericht, 27.04.2015; sowie UVE Baurestmassendeponie Marchfeldkogel, Überprüfung der Aktualität 2015, Fachbericht Verkehr, April 2015). Detaillierend ist in den Unterlagen angeführt, dass für die Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels die maximalen Umschlagfrequenzen der Deponie (650 Lkw-Fahrten am Querschnitt je Tag) und nicht die durchschnittlichen Umschlagfrequenzen (390 Lkw-Fahrten am Querschnitt je Tag) berücksichtigt werden.

In den Prognoseplanfällen 2025 der S 8 hingegen werden an diesem Standort insgesamt rund 900 Lkw-Fahrten je Tag eingefüllt, wobei diese Menge neben dem Deponiestandort des Marchfeldkogels auch weitere Aktivitäten wie z.B. die Baurestmassenrecyclinganlage Marchfeldkogel beinhaltet. Mit dieser Verkehrserzeugung ist in der UVE für das Projekt S 8 die Verkehrserzeugung des Schwerverkehrs am Standort Marchfeldkogel vollinhaltlich abgedeckt.

Mit der gewählten Vorgehensweise wird in der UVE zum Marchfeldkogel ein verkehrlicher Zustand dargestellt, in welchem der durch den Marchfeldkogel bedingte Verkehr zusätzlich zu dem Verkehr behandelt wird, welcher im Projekt S 8 an diesem Standort bereits berücksichtigt und mitmodelliert wurde. In der UVE zum Projekt Marchfeldkogel liegt damit bei der Darstellung der verkehrlichen Projektwirkungen eine doppelte

Berücksichtigung der Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels vor. Insbesondere die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte wurde auf dieser Basis analysiert und beurteilt.

Auf Grund dieser methodischen Vorgehensweise im Projekt Marchfeldkogel (maximale Tagesverkehrsmengen anstatt DTVw, sämtliche Fahrten aus dem Projekt als Neuverkehr) kommt es in der Darstellung der Prognoseverkehrsbelastungen des Schwerververkehrs im angrenzenden Straßennetz zu Abweichungen zwischen dem Projekt Marchfeldkogel und dem Projekt S 8. Sowohl im Fall ohne S 8 wie auch im Fall mit S 8 sind die Verkehrsstärken im Schwerverkehr auf der L 6 westlich von Markgrafneusiedl im Projekt Marchfeldkogel aus den o.a. Gründen um bis zu 600 Kfz/24h höher als im Projekt S 8.

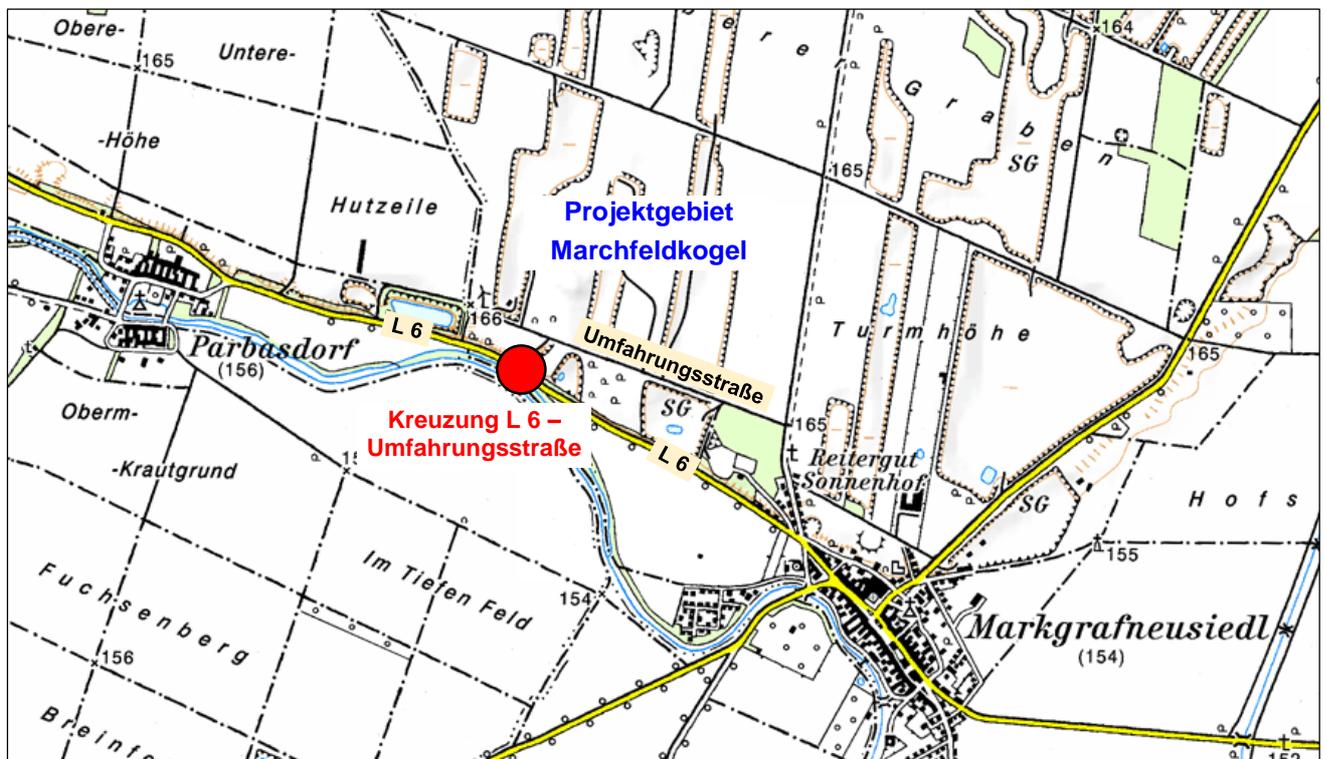


Abbildung 20: Raum Markgrafneusiedl mit Projektgebiet Marchfeldkogel

Im Folgenden werden die Verkehrsstärken im Bereich der Hauptzufahrt zum Deponiegebiet (Kreuzung L 6 – Umfahungsstraße) aus den beiden Projekten S 8 und Marchfeldkogel gegenübergestellt.

Gesamtverkehrsbelastungen gem. UVE S 8 (DTVw) und UVE Marchfeldkogel (max. Tagesverkehr) [Kfz/24h]						
Kreuzungsast	Bestand		Prognose 2025 ohne S 8		Prognose 2025 mit S 8	
	UVE S 8 Pif Bestand 2011 DTVw	UVE MFK Bestand 2014 TV ¹⁾	UVE S 8 Pif 0-C 2025 DTVw	UVE MFK Szenario 2025 ohne S 8 TV ¹⁾	UVE S 8 Pif 1-C 2025 DTVw	UVE MFK Szenario 2025 mit S 8 TV ¹⁾
L 6 Ri. Dt.-Wagram	4.400	4.400	5.400	6.000	3.500	4.100
L 6 Ri. Markgrafneusiedl	3.600	3.600	4.900	4.600	2.900	2.700
Umfahrungsstraße ²⁾	1.100	1.100	1.100	1.800	1.100	1.800

1) Maximale Tagesverkehrsmenge

2) In der UVE zur S 8 liegt der Einfüllpunkt direkt auf der L 6.

Tabelle 12: Gesamtverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße)

Schwerverkehrsbelastungen gem. UVE S 8 (DTVw) und UVE Marchfeldkogel (max. Tagesverkehr) [Kfz/24h]						
Kreuzungsast	Bestand		Prognose 2025 ohne S 8		Prognose 2025 mit S 8	
	UVE S 8 Pif Bestand 2011 DTVw	UVE MFK Bestand 2014 TV ¹⁾	UVE S 8 Pif 0-C 2025 DTVw	UVE MFK Szenario 2025 ohne S 8 TV ¹⁾	UVE S 8 Pif 1-C 2025 DTVw	UVE MFK Szenario 2025 mit S 8 TV ¹⁾
L 6 Ri. Dt.-Wagram	1.400	1.400	1.700	2.300	1.100	1.700
L 6 Ri. Markgrafneusiedl	600	600	1.300	1.000	600	400
Umfahrungsstraße ²⁾	1.000	1.000	1.000	1.700	1.000	1.700

1) Maximale Tagesverkehrsmenge

2) In der UVE zur S 8 liegt der Einfüllpunkt direkt auf der L 6.

Tabelle 13: Schwerverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße)

Diese Vergleiche zeigen die Auswirkungen der Überlagerung der in der UVE für die S 8 dargestellten Verkehrszahlen mit jenen Werten, die in der UVE zum Marchfeldkogel als maximale Projektverkehrserzeugung (650 Lkw-Fahrten/24h, davon 89% auf der L 6 Richtung Deutsch-Wagram, 11% auf der L 6 Richtung Markgrafneusiedl) ermittelt wurden. Wird diese Verkehrserzeugung von den Verkehrsstärken in der UVE Marchfeldkogel abgezogen, dann ergeben sich sehr gut vergleichbare Werte. Die niedrigeren Verkehrsstärken auf der L 6 Ri. Markgrafneusiedl in der UVE Marchfeldkogel im Vergleich zur UVE der S 8 lassen sich aus Sicht einer kleinräumlichen Betrachtung der Situierung der Abbaufelder und deren Anbindung an die L 11 im Osten erklären (Nutzung der Umfahrungsstraße als kleinräumige Umfahrung von MGNS)

In der UVE des Marchfeldkogels wurde die Verkehrserzeugung dieses Projekts als maximale Tagesverkehrsmenge ermittelt. Das Verhältnis zwischen dieser Verkehrsmenge und der durchschnittlichen täglichen Verkehrserzeugung ist mit 0,6 angegeben. Das bedeutet, dass für den unmittelbaren Vergleich der

Verkehrsstärken die mit diesem Faktor reduzierten Verkehrsbelastungen des Projekts Marchfeldkogel heranzuziehen sind (siehe Tabelle 14 und Tabelle 15).

Gesamtverkehrsbelastungen gem. UVE S 8 und UVE Marchfeldkogel [Kfz/24h]				
Kreuzungsast	Prognose 2025 ohne S 8		Prognose 2025 mit S 8	
	UVE S 8 Plf 0-C 2025	UVE MFK Szenario 2025 ohne S 8	UVE S 8 Plf 1-C 2025	UVE MFK Szenario 2025 mit S 8
	DTVw	DTVw	DTVw	DTVw
L 6 Ri. Dt.-Wagram	5.400	5.700	3.500	3.600
L 6 Ri. Markgrafneusiedl	4.900	4.600	2.900	2.700
Umfahrungsstraße ¹⁾	1.100	1.500	1.100	1.500

1) In der UVE zur S 8 liegt der Einfüllpunkt direkt auf der L 6.

Tabelle 14: Gesamtverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße) mit Korrektur der Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels auf durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge

Schwerverkehrsbelastungen gem. UVE S 8 und UVE Marchfeldkogel [Kfz/24h]				
Kreuzungsast	Prognose 2025 ohne S 8		Prognose 2025 mit S 8	
	UVE S 8 Plf 0-C 2025	UVE MFK Szenario 2025 ohne S 8	UVE S 8 Plf 1-C 2025	UVE MFK Szenario 2025 mit S 8
	DTVw	DTVw	DTVw	DTVw
L 6 Ri. Dt.-Wagram	1.700	2.000	1.100	1.400
L 6 Ri. Markgrafneusiedl	1.300	1.000	600	400
Umfahrungsstraße ¹⁾	1.000	1.400	1.000	1.400

1) In der UVE zur S 8 liegt der Einfüllpunkt direkt auf der L 6.

Tabelle 15: Schwerverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße) mit Korrektur der Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels auf durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge

Die Abweichungen der Schwerverkehrszahlen zwischen den Projekten Marchfeldkogel und S 8 liegen demnach im verkehrlichen Ansatz eines worst-case mit der Überlagerung des im Projekt S 8 modellierten Verkehrs mit einer maximalen Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels. Darüber hinaus ist auch die verkehrliche Verteilung des Schwerverkehrs aus dem Deponiegebiet im Projekt Marchfeldkogel stärker Richtung Nordwesten, B 8 orientiert als in der Verkehrsuntersuchung im Projekt S 8. Insgesamt sind im Projekt S 8 die relevanten Verkehrsmengen des DTVw berücksichtigt und dargestellt, sodass aus den Abweichungen zu den Verkehrsstärken in der UVE Marchfeldkogel kein Anlass für Änderungen der Verkehrszahlen in der Verkehrsuntersuchung zur S 8 besteht.

5 QUELLENVERZEICHNIS

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPANUNG:

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

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPANUNG:

S 8 Marchfeld Schnellstraße KN S 1/S 8 – ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9). Einreichprojekt 2010. Verkehrsuntersuchung.

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPANUNG:

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

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPANUNG:

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

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPANUNG:

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

PORR UMWELTTECHNIK GMBH:

Deponie Marchfeldkogel in der KG Markgrafneusiedl. Umweltverträglichkeitserklärung. Kurzbeschreibung des Vorhabens. September 2011.

PORR UMWELTTECHNIK GMBH:

Deponie Marchfeldkogel in der KG Markgrafneusiedl. Umweltverträglichkeitserklärung. Zusammenfassung der UVE. September 2011.

PORR UMWELTTECHNIK GMBH:

Deponie Marchfeldkogel in der KG Markgrafneusiedl. Einreichunterlagen nach den Materiengesetzen. Technischer Bericht. August 2011.

PORR UMWELTTECHNIK GMBH:

Deponie Marchfeldkogel in der KG Markgrafneusiedl. Umweltverträglichkeitserklärung. Überprüfung der Aktualität 2015. Technischer Bericht. 27. April 2015.

arealConsult:

UVE Baurestmassendeponie Marchfeldkogel. Fachbericht Verkehr. April 2011.

arealConsult:

UVE Baurestmassendeponie Marchfeldkogel. Überprüfung der Aktualität 2015. Fachbericht Verkehr. April 2015.

BRAWISIMO-Konsortium:

Erhebung des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Österreich und der Slowakei 2013; BRAWISIMO, Region Bratislava Wien, Studie zum Mobilitätsverhalten, ein Projekt im Rahmen des "Programms zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Slowakei - Österreich 2007 - 2013" aus Mitteln des EFRE; bearbeitet vom Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien und des Lehrstuhls für Verkehrsbauten der Bau fakultät, Slovak University of Technology Bratislava, 2015.

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.

6 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall R 2019	3
Abbildung 2: Verkehrsbelastungen Planfall R 2019 Referenzplanfall Gesamtverkehr	4
Abbildung 3: Verkehrsbelastungen Planfall R 2019 Referenzplanfall Schwerverkehr	5
Abbildung 4: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 0-C 2019	6
Abbildung 5: Verkehrsbelastungen Planfall 0-C 2019 Nullplanfall Gesamtverkehr	7
Abbildung 6: Verkehrsbelastungen Planfall 0-C 2019 Nullplanfall Schwerverkehr	8
Abbildung 7: Berücksichtigte Streckenelemente im Planfall 1-C 2019	10
Abbildung 8: Verkehrsbelastungen Planfall 1-C 2019 Gesamtverkehr	11
Abbildung 9: Verkehrsbelastungen Planfall 1-C 2019 Schwerverkehr	12
Abbildung 10: Planfall Bestand 2011 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	16
Abbildung 11: Planfall R 2019 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	17
Abbildung 12: Planfall 0-C 2019 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	18
Abbildung 13: Planfall 1-C 2019 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	19
Abbildung 14: Planfall R 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	20
Abbildung 15: Planfall 0-C 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	21
Abbildung 16: Planfall 1-C 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	22
Abbildung 17: Planfall 0-B 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	23
Abbildung 18: Planfall 1-E 2025 Verkehrsbelastungen im erweiterten Betrachtungsraum	24
Abbildung 19: Verkehrsbelastungen im Bereich des Grenzübergangs B 9 Berg-Petržalka aus dem Planfall Bestand 2011 sowie Korrektur (händische Umlegung) der unterschätzen Verkehrsbeziehungen gemäß BRAWISIMO	33
Abbildung 20: Raum Markgrafneusiedl mit Projektgebiet Marchfeldkogel	36

7 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Relevante Planfälle aus der Kombination der S 8 mit angrenzenden Planungsprojekten	13
Tabelle 2: Verkehrsbelastungen im Bereich B 49, Bad Deutsch-Altenburg und Groißenbrunn	14
Tabelle 3: Verkehrsbelastungen Gesamtverkehr an den Ost-Grenzübergängen südlich der Donau	15

Tabelle 4: Erhobene Verkehrsmengen im Rahmen von BRAWISIMO an den Ost-Grenzübergängen südlich der Donau für Oktober 2013, Dienstag-Donnerstag	25
Tabelle 5: Verkehrsstärkenvergleich zwischen den Zählungen und dem Plf Bestand 2011 im Grenzbereich südlich der Donau sowie im Bereich der südlichen B 49	26
Tabelle 6: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg aus BRAWISIMO und im Planfall Bestand 2011, nach Bezirken.....	28
Tabelle 7: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall R (2019) und R (2025), nach Bezirken	29
Tabelle 8: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall 0-C (2019) und 1-C (2019), nach Bezirken.....	30
Tabelle 9: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall 0-C (2025) und 1-C (2025), nach Bezirken.....	31
Tabelle 10: Quell- und Zielverkehr des grenzquerenden Personenverkehrs am GÜ B 9 Berg im Planfall 0-B (2025) und 1-E (2025), nach Bezirken	32
Tabelle 11: Verkehrsbelastungen am Grenzübergang B 9 Berg-Petržalka in den Planfällen und mit Korrektur der prognostischen Untererfassung der grenznahen Verkehrsbeziehungen	34
Tabelle 12: Gesamtverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße)	37
Tabelle 13: Schwerverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße)	37
Tabelle 14: Gesamtverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße) mit Korrektur der Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels auf durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge.....	38
Tabelle 15: Schwerverkehrsbelastungen im Bereich der Hauptzufahrt zum Marchfeldkogel (Kreuzung L 6 – Umfahrungsstraße) mit Korrektur der Verkehrserzeugung des Marchfeldkogels auf durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge.....	38