

Inhaltsverzeichnis

4.21. Landseitiger Verkehr	4
4.21.1. Veranlassung und Methodik.....	4
4.21.2. Gegenüberstellung von Einreichunterlagen FB Verkehr und neuer Luftverkehrsprognose	5
4.21.3. Prognosehorizont 2020	11
4.21.4. Prognosehorizont 2025	19
4.21.5. Interpretation der Umlegungsergebnisse	37
4.21.6. Strecken- und Knotenspezifische Betrachtung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens	42
4.21.7. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	45
4.21.8. Abkürzungsverzeichnis	46
4.21.9. Quellenverzeichnis	47
4.21.10. Anhang	49

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4.21-1: Räumliche Einteilung bei Luftverkehrsprognose Intraplan (Quelle: INTRAPLAN 2009)	23
Abbildung 4.21-2: PAX Modal Split Bestand 2003 Quellen: FESSEL-GFK (2004), FLUGHAFEN WIEN AG (2005)	28
Abbildung 4.21-3: PAX Modal Split Bestand 2009 (Quelle: FLUGHAFEN WIEN AG (2010))	28
Abbildung 4.21-4: PAX Modal Split Prognose 2025 (Quelle: INTRAPLAN (2009), eigene Bearbeitung)	29
Abbildung 4.21-5: Modal Split Entwicklung 2003-2025	30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.21-1:	Prognosehorizonte und betrachtete Szenarien	5
Tabelle 4.21-2:	PAX (in Mio.) – Gegenüberstellung ptv/Trafico und Intraplan	7
Tabelle 4.21-3:	Cargo (in 1.000 t) – Gegenüberstellung ptv/Trafico und Intraplan	7
Tabelle 4.21-4:	Beschäftigte am Flughafen – Gegenüberstellung ptv/Trafico und Intraplan	8
Tabelle 4.21-5:	Berücksichtigte Maßnahmen im Straßennetz.....	9
Tabelle 4.21-6:	Berücksichtigte Maßnahmen im Schienennetz.....	10
Tabelle 4.21-7:	Berücksichtigte Maßnahmen im ÖV-Angebot.....	11
Tabelle 4.21-8:	Gegenüberstellung PAX-Aufkommen (in Mio. p.a.).....	12
Tabelle 4.21-9:	Gegenüberstellung PAX-Wege und Modal Split.....	14
Tabelle 4.21-10:	Gegenüberstellung PAX im MIV und resultierende Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung	15
Tabelle 4.21-11:	Gegenüberstellung Beschäftigte und resultierende Wege pro Tag und Richtung	16
Tabelle 4.21-12:	Gegenüberstellung Wege pro Tag und Richtung und Modal Split (Beschäftigte)	17
Tabelle 4.21-13:	Gegenüberstellung Wege pro Tag im MIV (Beschäftigte) und resultierende Pkw-Fahrten.....	17
Tabelle 4.21-14:	Gegenüberstellung Pkw-Fahrten zum Flughafen pro Tag und Richtung	19
Tabelle 4.21-15:	Berücksichtigte Maßnahmen im Straßennetz.....	21
Tabelle 4.21-16:	Berücksichtigte Maßnahmen im Schienennetz bzw. im ÖV-Angebot	22
Tabelle 4.21-17:	Luftverkehrsprognose – räumliche Differenzierung (Quelle: INTRAPLAN 2009)	24
Tabelle 4.21-18:	PAX-Aufkommen (in Mio. p.a.) Prognosehorizont 2025 Quelle: INTRAPLAN (2009, 2010).....	25
Tabelle 4.21-19:	PAX-Wege und Modal Split – Prognosehorizont 2025	26
Tabelle 4.21-20:	PAX im MIV und resultierende Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung – Prognosehorizont 2025.....	27
Tabelle 4.21-21:	Beschäftigte und resultierende Wege pro Tag und Richtung – Prognosehorizont 2025.....	31
Tabelle 4.21-22:	Wege pro Tag und Richtung und Modal Split (Beschäftigte) – Prognosehorizont 2025.....	31

Tabelle 4.21-23:	Wege pro Tag und Richtung im MIV (Beschäftigte) und resultierende Pkw-Fahrten – Prognosehorizont 2025	32
Tabelle 4.21-24:	Verkehrsbelastungen (DTVw) im Nullszenario nach Straßenabschnitten.....	34
Tabelle 4.21-25:	Verkehrsbelastungen (DTVw) im Null- und Planszenario nach Straßenabschnitten.....	35
Tabelle 4.21-26:	Vergleich Pkw-Fahrten vom/zum Flughafen pro Tag und Richtung	38
Tabelle 4.21-27:	Verkehrsbelastungen Nullszenario 2020 und 2025 (DTVw).....	40
Tabelle 4.21-28:	Verkehrsbelastungen Planszenario 2020 und 2025 (DTVw).....	41
Tabelle 4.21-29:	Liste von Strecken mit einem Verkehrszuwachs >15%.....	43
Tabelle 4.21-30:	Liste von Knoten mit einem Verkehrszuwachs >15%.....	44

4.21. Landseitiger Verkehr

4.21.1. Veranlassung und Methodik

Im Rahmen des UVP Einreichprojekts Parallelpiste 11R/29L wurde eine ergänzte Luftverkehrsprognose für den Flughafen Wien erstellt, die aufgrund der Berücksichtigung aktueller Entwicklungen gegenüber der bisherigen Prognose der FWAG, welche der UVE und damit auch dem FB Verkehr zugrunde liegt, in folgenden Punkten Abweichungen zeigt:

- geänderte Flugbewegungen
- geänderte PAX-Zahlen
- geändertes Cargo-Aufkommen

Diese neue Prognose (INTRAPLAN 2009) berücksichtigt weiters auch Annahmen in Bezug auf das landseitige Verkehrsangebot, die sich teilweise von der UVE unterscheiden.

Durch die Verfügbarkeit dieser geänderten Grundlagen ergab sich für den FB Verkehr im Zuge der Erarbeitung der zu erstellenden Ergänzenden Unterlagen die Aufgabenstellung, eine detaillierte Gegenüberstellung in Bezug auf die jeweils getroffenen Annahmen durchzuführen, sowie eine entsprechende Interpretation der vorliegenden Ergebnisse für das Prognosejahr 2020 vorzunehmen.

Dabei waren die folgenden beiden Unterlagen zu betrachten:

- UVE 02.520: FB Verkehr - Landseitige Erreichbarkeit (PTV / TRAFICO – VERKEHRSPANUNG KÄFER GmbH 2008)
- Sonstige Unterlagen Nr. 30.35: Verkehrsentwicklung Flughafen Wien (INTRAPLAN 2009)

Darüber hinaus sollte über das Prognosejahr 2020 hinausgehend zusätzlich eine Betrachtung des landseitigen Verkehrs für 2025 durchgeführt werden. Im Zuge dieser Berechnungen wurde auf den aktuellen Daten der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) aufgebaut. Darüber hinaus wurden im Verkehrsmodell des FB Verkehr alle relevanten Verkehrsinfrastrukturprojekte berücksichtigt, die mit Stichtag 31.1.2010 eingereicht bzw. behördenanhängig waren.

4.21.2. Gegenüberstellung von Einreichunterlagen FB Verkehr und neuer Luftverkehrsprognose

Dieses Kapitel widmet sich einer detaillierten vergleichenden Gegenüberstellung der nachfolgend angeführten Unterlagen in Bezug auf die jeweiligen Rahmenbedingungen bzw. die zugrunde gelegten Annahmen.

Zu vergleichende Unterlagen:

- UVE 02.520: FB Verkehr - Landseitige Erreichbarkeit (PTV / TRAFICO – VERKEHRSPANUNG KÄFER GmbH 2008)
- Sonstige Unterlagen Nr. 30.35: Flugverkehrsprognose - Verkehrsentwicklung Flughafen Wien (INTRAPLAN 2009)

Der folgende Abschnitt „Prognosehorizonte und betrachtete Szenarien“ liefert zunächst eine Gegenüberstellung der Prognosehorizonte und der in den beiden Studien jeweils betrachteten Szenarien. Anschließend folgt ein Vergleich der prognostizierten Entwicklung des Flughafen Wien in Bezug auf Passagieraufkommen, Cargo und Beschäftigte. Kapitel 4.21.4 befasst sich schließlich mit der Gegenüberstellung der jeweils zugrunde gelegten Straßen- und Schienenverkehrsnetze bzw. des ÖV-Angebots.

Prognosehorizonte und betrachtete Szenarien

Die aktuelle Luftverkehrsprognose (Intraplan 2009) unterscheidet sich von den Unterlagen des FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) zunächst durch das gewählte Basisjahr. Während sich die Unterlagen des FB Verkehr auf das Basisjahr 2003 (bzw. 2005) beziehen, liegt der Luftverkehrsprognose das Basisjahr 2008 zugrunde. Die nachstehende Tabelle zeigt die verschiedenen Basisjahre sowie die verwendeten Prognosehorizonte im Überblick.

Tabelle 4.21-1: Prognosehorizonte und betrachtete Szenarien

Szenario	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)
Basisjahr	2003 / 2005	2008
Nullszenario und Planszenario (ptv/Trafico) bzw. „gehemmte Entwicklung“ und „ungehemmte Entwicklung“ (Intraplan)	2020	2020
Erweitertes Planszenario	2020	--
Weitergehender Ausblick („gehemmte Entwicklung“ und „ungehemmte Entwicklung“)	--	2025

Ausgehend vom Basisjahr 2003 stellt im Rahmen der Einreichunterlagen des FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) das Jahr 2020 den untersuchten Prognosehorizont dar. Für dieses Jahr wurden ein Nullszenario (ohne Bau der 3. Piste), ein Planszenario (mit Bau der 3. Piste) und ein so genanntes erweitertes Planszenario (unter Berücksichtigung zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturprojekte) berechnet. Die aktualisierte Flugverkehrsprognose bezieht sich zunächst ebenfalls auf das Prognosejahr 2020. Hier wird zwischen einer „gehemmten Entwicklung“ (ohne Bau der 3. Piste, gleichzusetzen mit dem Nullszenario) und einer „ungehemmten Entwicklung“ (mit Bau der 3. Piste, gleichzusetzen mit dem Planszenario) unterschieden. Darüber hinaus gibt die Intraplan-Prognose zusätzlich einen weiteren Ausblick auf das Prognosejahr 2025, für das ebenfalls die beiden Szenarien einer „gehemmten Entwicklung“ und einer „ungehemmten Entwicklung“ untersucht werden.

Somit stellt sich die Situation dermaßen dar, dass für 2020 eine vergleichende Gegenüberstellung der beiden Prognosen sowie eine entsprechende Interpretation der Ergebnisse vorgenommen werden kann. Das Jahr 2025 wird dagegen im Rahmen der Ergänzenden Unterlagen zum FB Verkehr als zusätzlicher Prognosehorizont aufgenommen, für den ein weitergehender Ausblick gegeben wird. Hierbei können die entsprechenden aktuellen Eingangsdaten von Intraplan (insbesondere Passagieraufkommen und wesentliche Annahmen in Bezug auf das landseitige Verkehrsangebot) übernommen werden.

Entwicklung des Flughafen Wien

Im Hinblick auf die Entwicklung des Flughafen Wien liefert die aktuelle Luftverkehrsprognose gegenüber der bisherigen FWAG-Prognose aktuellere Zahlen bezüglich Passagieraufkommen und Cargo. Angaben zu den am Flughafen Beschäftigten sind in dieser Prognose jedoch nicht enthalten und werden deshalb näherungsweise auf Basis einer Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO 2007) ermittelt und ergänzt.

Passagieraufkommen

Die Einreichunterlagen des FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) basieren auf der bisherigen Luftverkehrsprognose der FWAG und gehen für das Basisjahr 2003 von 12,785 Mio. PAX pro Jahr aus. Die Intraplan-Prognose hat als Basisjahr 2008 und gibt für diesen Zeitpunkt einen Wert von 19,747 Mio. PAX an. Für den Prognosehorizont 2020 liegt Intraplan mit einer Zahl von 30,584 Mio. um knapp 2 Mio. PAX unter der bisherigen Prognose von 32,5 Mio. Für 2025 wird eine Zahl von 36,996 Mio. PAX pro Jahr prognostiziert. Die nachstehende Tabelle zeigt die Werte im Überblick.

Tabelle 4.21-2: PAX (in Mio.) – Gegenüberstellung ptv/Trafico und Intraplan

Jahr	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)
2003	12,785	()
2008	()	19,747
2020	32,500	30,584
2025	--	36,996

Im Zuge der Gegenüberstellung ist weiters anzumerken, dass die beiden Studien unterschiedliche Passagierstrukturen aufweisen. Während die bisherige Prognose die Segmente „Geschäft“ und „Freizeit“ unterscheidet, weist die Intraplan-Prognose die Segmente „Geschäft“, „Urlaub“ und „Sonst. Privat“ auf.

Cargo

Das Cargo-Aufkommen wird in der Intraplan-Prognose deutlich niedriger angesetzt als in den Einreichunterlagen. Intraplan prognostiziert 324.000 Tonnen für 2020 und 407.000 Tonnen für 2025, während in den Einreichunterlagen bereits für 2020 ca. 500.000 Tonnen angesetzt wurden. Nachfolgende Tabelle zeigt die Werte im Überblick.

Tabelle 4.21-3: Cargo (in 1.000 t) – Gegenüberstellung ptv/Trafico und Intraplan

Jahr	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)
2003	197	()
2005	231*	()
2008	()	200
2020	500	324
2025	--	407

* gemäß Einlage 30.03

Beschäftigte

Für das Basisjahr 2003 wurde in den Einreichunterlagen (PTV / TRAFICO 2008) von 13.000 Beschäftigten am Flughafen ausgegangen. Der Prognose für 2020 wurde ein Zusammenhang zugrunde gelegt, wonach auf 1 Mio. PAX ca. 1.000 Beschäftigte kommen. Dadurch ergab sich für das Prognosejahr 2020 ein Wert von ca. 32.000 Beschäftigten.

Tabelle 4.21-4: *Beschäftigte am Flughafen – Gegenüberstellung ptv/Trafico und Intraplan*

Jahr	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)
2003	13.000	keine Angabe
2008	()	keine Angabe
2020	32.000	keine Angabe
2025	--	keine Angabe

Die vorliegende Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) liefert keinerlei Angaben zur Zahl der Beschäftigten am Flughafen. Aus diesem Grund wird im Zuge der Erstellung der Ergänzenden Unterlagen eine Neuberechnung vorgenommen, die sich auf entsprechende Angaben einer aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO, 2007) stützt.

Verkehrsnetz

Der UVE-Fachbeitrag Verkehr (Fachbeitrag 02.520) berücksichtigt für den Prognosehorizont 2020 (im Nullszenario und im Planszenario) sämtliche relevanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (Straße und Schiene), die mit Stand November 2007 eröffnet, in Bau, in Bauvorbereitung oder genehmigt waren. Darüber hinaus wurde ein sogenanntes erweitertes Planszenario definiert, welches zusätzlich Projekte berücksichtigt, denen nach Wissensstand November 2007 eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit zugesprochen werden konnte.

Auch die aktualisierte Luftverkehrsprognose berücksichtigt das landseitige Verkehrsangebot, allerdings nur so weit, wie dieses für den Zweck der Modellierung der Konkurrenz zwischen Land- und Flugverkehr relevant scheint. Somit wird hier nur hochrangigen Maßnahmen mit einer entsprechend überregionalen Wirkung Bedeutung beigemessen. Im FB Verkehr liegt der Fokus dagegen auf jenen Maßnahmen, die für die landseitige Erreichbarkeit des Flughafen Wien eine Rolle spielen.

Die Gegenüberstellung zeigt, dass sich infolge der unterschiedlichen Erstellungszeitpunkte der beiden Studien gewisse Änderungen in Bezug auf die Berücksichtigung von

Verkehrsinfrastrukturprojekten ergeben haben. Im Folgenden werden alle relevanten Maßnahmen (Straße und Schiene sowie ÖV-Angebot) im Detail gegenübergestellt.

Straße

Tabelle 4.21-5 zeigt eine Gegenüberstellung der wesentlichen Ausbauprojekte im Straßennetz, die in den zu vergleichenden Studien für den jeweiligen Prognosehorizont berücksichtigt wurden. Sowohl im FB Verkehr als auch in der Luftverkehrsprognose wurde die Errichtung der A5 Nordautobahn zwischen Eibesbrunn und Schrick berücksichtigt. Die Weiterführung von Schrick bis zur Staatsgrenze bei Drasenhofen wird, ebenso wie die Errichtung des Lobautunnels, in der Luftverkehrsprognose für das Prognosejahr 2025, nicht jedoch für 2020, angenommen. Ein Unterschied für das Prognosejahr 2020 besteht zwischen den beiden Studien in der Berücksichtigung der S1 Ost sowie der S1 West. Alle in der Tabelle dargestellten Maßnahmen, die ins Planszenario des FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) nicht aufgenommen wurden, wurden allerdings im erweiterten Planszenario berücksichtigt.

Tabelle 4.21-5: Berücksichtigte Maßnahmen im Straßennetz

Straße / Strecke	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)	
	2020	2020	2025
A5 Nordautobahn (Eibesbrunn – Schrick)	■	■	■
A5 Nordautobahn (Schrick – Staatsgrenze/Drasenhofen)			■
S1 Ost („östlicher Halbring“)		■	■
S1 West („nördlicher Halbring“)		■	■
S1 Schwechat – Süßenbrunn (mit Lobautunnel)			■

Zusätzlich zu den in Tabelle 4.21-5 angeführten Maßnahmen berücksichtigt das Verkehrsmodell des FB Verkehr weitere Projekte im regionalen und lokalen Straßennetz, die jedoch für die Luftverkehrsprognose nicht relevant sind und deshalb nicht Gegenstand der vorliegenden Gegenüberstellung sind.

Schiene / Öffentlicher Verkehr

Analog zu den dargestellten Projekten im Straßennetz bietet die nachstehende Tabelle einen Überblick über die Berücksichtigung von Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur in den verschiedenen Szenarien.

Der Inbetriebnahme des Hauptbahnhof Wien sowie die Errichtung der Spange Götzendorf wurden im FB Verkehr nicht im Planszenario, sondern nur im erweiterten Planszenario angenommen. Der Lainzer Tunnel, die HL-Strecke zwischen Wien und St. Pölten sowie der Semmering-Basistunnel sind für das Modell des FB Verkehr als nicht ergebnisrelevant einzustufen.

Tabelle 4.21-6: Berücksichtigte Maßnahmen im Schienennetz

Verbindung / Strecke / Bahnhof	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)	
		2020	2025
Hauptbahnhof Wien		■	■
Lainzer Tunnel		■	■
Spange Götzendorf		■	■
Ausbau Westbahn mit HL-Strecke Wien - St.Pölten		■	■
Koralmbahn		■	■
Semmering Basis-Tunnel			■

Nachfolgende Tabelle Tabelle 4.21-7 zeigt wesentliche Maßnahmen in Bezug auf das ÖV-Angebot, die in der Luftverkehrsprognose Berücksichtigung finden, nicht jedoch im Planszenario des FB Verkehr. Die Durchbindung des CAT über den Flughafen Wien nach Bratislava (stellvertretend für eine hochrangige Schienenverbindung) sowie die „Durchbindung“ Wien – Győr/Budapest sind wiederum Teil des erweiterten Planszenarios des FB Verkehr.

Tabelle 4.21-7: Berücksichtigte Maßnahmen im ÖV-Angebot

Verbindung / Angebot / Strecke	FB Verkehr (ptv/Trafico)	LVP (Intraplan)	
		2020	2025
Durchbindung des CAT von westlich St. Pölten über Flughafen Wien*		■	■
Durchbindung des CAT über Flughafen Wien nach Bratislava*		■	■
„Durchbindung“ Wien - Győr/Budapest		■	■

* stellvertretend für eine hochrangige Schienenverbindung

4.21.3. Prognosehorizont 2020

Nachdem im vorangehenden Kapitel ein genereller Vergleich zwischen dem UVE-Fachbeitrag Verkehr und der aktuellen Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) in Bezug auf die verwendeten Grundannahmen und die jeweiligen Prognose-Eckwerte durchgeführt wurde, widmet sich dieses Kapitel einer detaillierten Gegenüberstellung der Werte für das Prognosejahr 2020. Im Mittelpunkt stehen dabei das jeweils prognostizierte Fahrtenaufkommen sowie die Verkehrsmittelwahl der Passagiere und der Beschäftigten.

Da die Luftverkehrsprognose lediglich die Gesamtzahl der zu erwartenden Passagiere p.a. sowie in Form von zusätzlich zur Verfügung gestellten Daten (INTRAPLAN 2010) das damit verbundene landseitige Verkehrsaufkommen angibt, wurden im Zuge der vorliegenden Bearbeitung alle weiteren sich daraus ergebenden Werte (z.B. landseitige Wege pro Tag und Richtung, Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung) davon ausgehend analog zum FB Verkehr ermittelt.

Da die Luftverkehrsprognose keine Angaben zur Zahl der am Flughafen Beschäftigten beinhaltet, werden diese fehlenden Daten durch Berechnungen auf Basis einer aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO 2007) ermittelt.

Abschließend soll dargelegt werden, ob und inwieweit sich die im FB Verkehr dargestellten Verkehrszahlen im landseitigen Verkehr unter Berücksichtigung der vorliegenden Passagierzahlen gemäß Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) sowie der ermittelten aktuellen Beschäftigtenzahlen für das Prognosejahr 2020 ändern würden.

Verkehrsmittelwahl und Fahrtenaufkommen der Passagiere

Ausgehend von der prognostizierten Gesamtzahl der Passagiere pro Jahr ist zwischen Lokalpassagieren (mit Flughafen Wien als Start- oder Zielflughafen) und Transferpassagieren zu unterscheiden. Die Ermittlung der landseitig verkehrswirksamen Passagiere ergibt sich aus der Zahl der Lokalpassagiere sowie dem Anteil der Transferpassagiere, der die Transferzeit dazu nutzen, ein außerhalb des Flughafengeländes befindliches Ziel aufzusuchen. Die entsprechenden Werte sind in der nachstehenden Tabelle für das Nullszenario und das Planszenario des FB Verkehr dargestellt. Die Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) liefert lediglich Werte zur Gesamtzahl der prognostizierten Passagiere sowie zum jeweiligen Transferanteil. Die Zahl der landseitig verkehrswirksamen Passagiere wurde einem zusätzlich zur Verfügung gestellten Datensatz zu den Eckwerten des landseitigen Verkehrsaufkommens (INTRAPLAN 2010) entnommen.

Tabelle 4.21-8: Gegenüberstellung PAX-Aufkommen (in Mio. p.a.)

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	LVP (Intrapan) Gehemmte Entwicklung 2020	LVP (Intrapan) Ungehemmte Entwicklung 2020
PAX/Jahr (in Mio. p.a.)	23,0	32,5	27,26	30,584
Transfer-Anteil*	30%	40%	27,5%	31,6%
PAX/Jahr landseitig verkehrswirksam (in Mio. p.a.)	16,176	19,691	19,768	20,918

* Transferanteil errechnet auf Basis der Gesamtpassagiere abzüglich Transit

Tabelle 4.21-8 zeigt, dass Intrapan für das Nullszenario („Gehemmte Entwicklung“) eine deutlich höhere PAX-Zahl angibt als die bisherige Prognose. Für das Planszenario („Ungehemmte Entwicklung“) wird dagegen von einem niedrigeren Wert (30,584 Mio. gegenüber 32,5 Mio.) ausgegangen.

In Summe ergibt sich der Intrapan-Prognose zufolge also ein deutlich geringerer Abstand zwischen Null- und Planszenario („Gehemmte Entwicklung“ vs. „Ungehemmte Entwicklung“) als in der bisher vorliegenden FWAG-Prognose. Als Begründung dafür können, laut Angaben aus der entsprechenden Studie, die folgenden Punkte angeführt werden (eine detaillierte Gegenüberstellung der beiden Prognosen findet sich in INTRAPLAN 2009):

- In der Intraplan-Prognose konnte bereits die aktuelle Wirtschaftskrise berücksichtigt werden. Damit einhergehend tritt im Szenario „Ungehemmte Entwicklung“ ein entsprechender Verzögerungseffekt ein, wodurch die Entwicklung zwar tendenziell ähnlich, jedoch langsamer verläuft.
- Im Szenario „Gehemmte Entwicklung“ ist Intraplan dagegen deutlich optimistischer im Hinblick auf die mit dem bestehenden Pistensystem gegebenen Kapazitäten. Hier wird erst ab 2015 von nachfragewirksamen Kapazitätsengpässen ausgegangen. Die FWAG-Prognose rechnet dagegen bereits ab 2010 mit Kapazitätsengpässen.

Der Transfer-Anteil fällt gemäß Intraplan mit 27,5% zu 30% (im Nullszenario) bzw. 31,6% zu 40% (im Planszenario) geringer aus als in der bisherigen Prognose. Demzufolge ergibt sich eine höhere Zahl an landseitig verkehrswirksamen Passagieren. Dieser Unterschied fällt im Planszenario mit 20,9 zu 19,7 Mio. relativ gering aus. Im Nullszenario dagegen kommt Intraplan mit 19,8 zu 16,2 Mio. PAX auf einen deutlich höheren Wert. Hier liegt die für das Nullszenario prognostizierte PAX-Zahl also sogar etwa so hoch wie jene im Planszenario des FB Verkehr.

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass gemäß der aktuellen Luftverkehrsprognose die Differenz der PAX pro Jahr zwischen Plan- und Nullszenario (bzw. zwischen „ungehemmter“ und „gehemmter“ Entwicklung) deutlich geringer ausfällt als in der bisherigen Prognose. Eine nennenswerte Abweichung zeigt sich beim Nullszenario, während das Planszenario aufgrund des geringeren Transfer-Anteils nur geringfügig über der bisherigen Prognose liegt.

Aus der Zahl der landseitig verkehrswirksamen PAX pro Jahr ergibt sich durch eine entsprechende Umrechnung die Zahl der landseitig zurückgelegten PAX-Wege zum und vom Flughafen pro Tag und Richtung. Die nachstehende Tabelle zeigt einerseits die Werte aus dem FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) und andererseits die auf Basis der Intraplan-Prognose ermittelten Zahlen.

Die Gesamtzahl der PAX-Wege pro Tag und Richtung wird anhand des prognostizierten Modal Split auf die einzelnen Verkehrsmittel aufgeteilt. Die in der Tabelle dargestellten Anteilswerte stammen wiederum einerseits aus den Einreichunterlagen des FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) und andererseits aus den von Intraplan zur Verfügung gestellten Daten zum landseitigen Verkehrsaufkommen (INTRAPLAN 2010). Hierbei ist anzumerken, dass Intraplan lediglich zwischen den Segmenten ÖV und MIV differenziert, während der FB Verkehr zusätzlich das Segment Mietwagen/Charterbus unterscheidet. Um die erforderliche Vergleichbarkeit herzustellen, wurde dieses Segment analog zum FB Verkehr angenommen und in den Modal Split eingerechnet. Auf Basis der entsprechenden Anteilswerte ergeben sich die jeweiligen Absolutzahlen der im landseitigen Verkehr von Passagieren zurückgelegten Wege pro Tag und Richtung nach Verkehrsmittel.

Tabelle 4.21-9: Gegenüberstellung PAX-Wege und Modal Split

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	LVP (Intrapan) Gehemmte Entwicklung 2020	LVP (Intrapan) Ungehemmte Entwicklung 2020
PAX-Wege pro Tag und Richtung	22.430	27.170	27.270	28.860
Anteil ÖV	42,6%	41,8%	42,8%	42,5%
PAX/Tag/Richtung ÖV	9.550	11.360	11.670	12.270
Anteil MIV	54,0%	55,1%	54,1%	54,4%
PAX/Tag/Richtung MIV	12.120	14.960	14.750	15.700
Anteil Mietwagen/Charterbus*	3,4%	3,1%	3,1%	3,1%
PAX/Tag/Richtung Mietwagen/Charterbus	760	850	850	890

* *Da die Intrapan-Prognose entgegen den bestehenden Unterlagen des FB Verkehr nur die Segmente ÖV und MIV unterscheidet, wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit das Segment Mietwagen/Charterbus analog zum FB Verkehr angenommen und in den Modal Split eingerechnet.*

Im MIV erfolgt ausgehend von den dargestellten Wegen pro Tag und Richtung analog zur Methode im FB Verkehr eine Umrechnung auf die daraus resultierenden Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung. Hierfür ist eine Unterscheidung des MIV-Aufkommens in Selbstfahrer, geholt/gebracht und Taxi erforderlich. Da Intrapan nur das Segment MIV beinhaltet und keine entsprechende Unterteilung vornimmt, wird diese Unterteilung im gleichen Verhältnis wie im bestehenden FB Verkehr angenommen. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die entsprechenden Werte. Die Berechnung der Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung erfolgt unter Berücksichtigung von Leerfahrten bei den Kategorien geholt/gebracht und Taxi. Als Besetzungsgrad wird analog zu den Einreichunterlagen 1,3 für die Kategorien Selbstfahrer und geholt/gebracht bzw. 1,2 für Taxi angesetzt.

Tabelle 4.21-10: Gegenüberstellung PAX im MIV und resultierende Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	LVP (Intrapan) Gehemmte Entwicklung 2020	LVP (Intrapan) Ungehemmte Entwicklung 2020
PAX pro Tag und Richtung im MIV	12.120	14.960	14.750	15.700
davon Selbstfahrer (ca. 28%)	3.370	4.290	4.230	4.500
davon geholt/gebracht (ca. 46%)	5.600	6.810	6.710	7.140
davon Taxi (ca. 26%)	3.150	3.860	3.810	4.060
Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung*	16.450	20.470	19.930	21.200

* Die Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung errechnen sich unter Berücksichtigung von Leerfahrten bei den Kategorien geholt/gebracht und unter Annahme der Besetzungsgrade 1,2 für Taxi und 1,3 für Selbstfahrer und geholt/gebracht

Tabelle 4.21-10 veranschaulicht das Resultat der Umrechnung der Zahl der Passagiere im MIV auf die entsprechenden Pkw-Fahrten. Die Gegenüberstellung der zu vergleichenden Studien zeigt, dass die auf Basis der Intrapan-Prognose ermittelten Werte im Nullszenario deutlich höher liegen, was auf die insgesamt wesentlich geringere Differenz zwischen Plan- und Nullszenario zurückzuführen ist. Im Planszenario liegt die Zahl der Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung unter Berücksichtigung der aktuellen Luftverkehrsprognose mit 21.200 nur marginal (ca. 3%) über dem bisherigen Wert von 20.470.

Verkehrsmittelwahl und Fahrtenaufkommen der Beschäftigten

Die vorliegende Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) liefert keine Angaben zur Zahl der Beschäftigten. Aus diesem Grund wird eine aktuelle Abschätzung für 2020 auf Basis einer Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO 2007) durchgeführt. Die betreffende Studie prognostiziert für 2020 bei einer PAX-Zahl von ca. 33,7 Mio. etwa 25.800 FTE (= Vollzeitäquivalente). Dieser Wert drückt die theoretische Anzahl an Vollzeit Arbeitsplätzen aus. Um davon ausgehend die tatsächliche Zahl der Beschäftigten (inklusive Teilzeitarbeit) zu bestimmen, wurde durch die Auswertung von entsprechenden statistischen Quellen (STATISTIK AUSTRIA 2010 bzw. STATISTISCHES LANDESAMT 2010) ein Hochrechnungsfaktor von 1,17 ermittelt. Die Anwendung dieses Faktors erlaubt die näherungsweise Umrechnung von Vollzeitäquivalenten auf die tatsächliche Zahl der Beschäftigten.

Aus dem sich daraus ergebenden Zusammenhang von knapp 30.200 Beschäftigten zu 33,7 Mio. PAX lässt sich ein Verhältnis von ca. 895 Beschäftigten pro 1 Mio. PAX ableiten. Demzufolge ist also gegenüber dem bislang angenommenen Verhältnis von etwa 1.000

bezogen auf die Anzahl der Passagiere eine entsprechend geringere Zahl an Beschäftigten zu erwarten.

Dieses ermittelte Verhältnis von 895 Beschäftigten pro 1. Mio. PAX wird nun auf die von Intraplan für 2020 prognostizierten PAX-Zahlen angewendet, wodurch die auf dieser Basis für das Nullszenario und das Planszenario 2020 prognostizierten Beschäftigtenzahlen ermittelt werden (siehe Tabelle 4.21-11).

Ausgehend von der Zahl der Beschäftigten wird analog zu den bestehenden Einreichunterlagen davon ausgegangen, dass im Mittel ca. 67% der Beschäftigten täglich am Flughafen anwesend sind, woraus sich die in der nachstehenden Tabelle dargestellte Anzahl der durch die Beschäftigten zurückgelegten Wege pro Tag und Richtung zum und vom Flughafen ergibt.

Tabelle 4.21-11: Gegenüberstellung Beschäftigte und resultierende Wege pro Tag und Richtung

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Nullszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Planszenario 2020
Beschäftigte gesamt	23.000	32.000	24.400	27.400
Davon täglich anwesende Beschäftigte	67%	67%	67%	67%
Wege pro Tag und Richtung	15.380	21.400	16.300	18.400

Im Nullszenario ergibt sich (aufgrund der wesentlich höheren PAX-Zahl) aufgrund der Neuberechnung gegenüber den Einreichunterlagen eine etwas höhere Zahl an von Beschäftigten zurückgelegten Wegen pro Tag und Richtung. Im Planszenario fällt diese Zahl mit 18.400 gegenüber 21.400 jedoch deutlich geringer aus als bisher, wodurch die Einreichunterlagen des FB Verkehr hier auf der sicheren Seite liegen.

Tabelle 4.21-12: Gegenüberstellung Wege pro Tag und Richtung und Modal Split (Beschäftigte)

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Nullszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Planszenario 2020
Wege pro Tag und Richtung	15.380	21.400	16.300	18.400
Anteil ÖV	23%	23%	23%	23%
Beschäftigte pro Tag/Richtung ÖV	3.460	4.820	3.750	4.230
Anteil MIV	77%	77%	77%	77%
Beschäftigte pro Tag/Richtung MIV	11.920	16.580	12.550	14.170

Ausgehend von der Zahl der Wege pro Tag und Richtung wird in Analogie zum FB Verkehr unter Annahme eines Modal Split von 77% MIV und 23% ÖV die Zahl der von Beschäftigten zurückgelegten Wege je Verkehrsmittel bestimmt. Tabelle 4.21-12 zeigt die entsprechenden Werte. Bei einer Aufteilung der MIV-Nutzer in 96% Selbstfahrer und 4% Mitfahrer ergibt sich die in Tabelle 4.21-13 dargestellte Zahl der Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung. Die aktuelle Berechnung zeigt im Nullszenario eine geringfügige Zunahme gegenüber dem bisherigen Wert. Im Planszenario liegt diese Zahl mit 13.620 jedoch deutlich unter den im FB Verkehr angegebenen 15.910 Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung.

Tabelle 4.21-13: Gegenüberstellung Wege pro Tag im MIV (Beschäftigte) und resultierende Pkw-Fahrten

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Nullszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Planszenario 2020
Wege pro Tag und Richtung im MIV	11.920	16.580	12.550	14.170
davon Selbstfahrer (ca. 96%)	11.440	15.910	12.060	13.620
davon Mitfahrer (ca. 4%)	480	670	490	550
Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung*	11.440	15.910	12.060	13.620

* Die Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung ergeben sich aus der Zahl der Selbstfahrer.

Gesamtbetrachtung und Resümee der Gegenüberstellung für 2020

Nachdem das Fahrtenaufkommen der Passagiere und der Beschäftigten im landseitigen Verkehr zum und vom Flughafen im Vergleich zwischen der UVE und den auf Basis der aktuellen Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) sowie der Wirtschaftsfaktor-Studie (JOANNEUM / WIFO 2007) ermittelten Werten gegenüber gestellt wurde, lassen sich daraus die im Folgenden zusammengefassten Schlussfolgerungen ziehen.

Gemäß der aktuellen Flugverkehrsprognose liegt die für 2020 zu erwartende PAX-Zahl pro Jahr mit ca. 30,6 Mio. im Planszenario unter dem in den Einreichunterlagen angegebenen Wert von 32,5 Mio. Durch einen geringeren Transfer-Anteil ergibt sich daraus jedoch eine etwas höhere Zahl an landseitig verkehrswirksamen Passagieren, was in weiterer Folge auch eine geringfügig höhere Zahl an PAX-bedingten Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung bedeutet, die allerdings nur marginal über dem bisherigen Wert liegt. Das Nullszenario liegt gemäß Intraplan in Bezug auf die PAX-Zahl deutlich höher als bisher, wodurch die Differenz zwischen Plan- und Nullszenario nun wesentlich geringer ausfällt. Diesbezüglich liegen die Einreichunterlagen also auf der sicheren Seite.

Die Zahl der am Flughafen Beschäftigten verringert sich im Planszenario 2020 durch die aktuelle Neuberechnung von 32.000 auf 27.400, wodurch sich in der Folge auch ein entsprechend geringeres Fahrtenaufkommen ergibt. Auch hier ist die Differenz zwischen Plan- und Nullszenario geringer als in den Einreichunterlagen.

Eine nach Verkehrsmitteln getrennte Betrachtung zeigt, dass im Planszenario das Fahrtenaufkommen im ÖV in Summe (PAX + Beschäftigte) von knapp 16.200 auf 16.500 (ca. +1%) zunimmt. Dieser geringfügigen Veränderung ist keine Bedeutung in Bezug auf eine eventuelle Veränderung der Zugzahlen beizumessen.

Das Fahrtenaufkommen im MIV (Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung) ist in der folgenden Tabelle 4.21-14 zusammengefasst.

Tabelle 4.21-14: Gegenüberstellung Pkw-Fahrten zum Flughafen pro Tag und Richtung

	FB Verkehr (ptv/Trafico) Nullszenario 2020	FB Verkehr (ptv/Trafico) Planszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Nullszenario 2020	Berechnung auf Basis Intraplan, Joanneum/WIFO Planszenario 2020
Pkw-Fahrten pro Tag/Richtung durch PAX	16.450	20.470	19.930	21.200
Pkw-Fahrten pro Tag/Richtung durch Beschäftigte	11.440	15.910	12.060	13.620
Pkw-Fahrten pro Tag/Richtung GESAMT	27.890	36.380	31.990	34.820

Die Übersicht zeigt, dass im Planszenario die auf Basis der aktuellen Eingangsdaten ermittelten Pkw-Fahrten im Segment PAX zwar geringfügig über dem in den Einreichunterlagen ausgewiesenen Wert liegen, durch den deutlich niedrigeren Wert im Segment Beschäftigte in Summe jedoch nur mit 34.820 Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung zum bzw. vom Flughafen (im Vergleich zu 36.380 laut Einreichunterlagen FB Verkehr) zu rechnen ist. Demzufolge liegen die bisherigen Ergebnisse insgesamt auf der sicheren Seite.

4.21.4. Prognosehorizont 2025

Im Zuge der Erstellung der ergänzenden Unterlagen zum FB Verkehr wurde über den bisherigen Prognosehorizont hinausgehend zusätzlich eine Betrachtung des landseitigen Verkehrs für 2025 durchgeführt. Hierfür war eine Neuberechnung der Verkehrszahlen für diesen erweiterten Prognosehorizont erforderlich, wobei zentrale Prognoseannahmen wie das zu erwartende Passagieraufkommen und das zugrunde gelegte landseitige Verkehrsangebot in Anlehnung an die aktuelle Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) getroffen wurden. Das nachfolgende Kapitel stellt den inhaltlichen Abgleich dieser Prognoseannahmen im Detail dar.

Der methodische Aufbau der Berechnung des landseitigen Verkehrsaufkommens erfolgt grundsätzlich analog zu den Einreichunterlagen (PTV / TRAFICO 2008) unter Verwendung des dort ausführlich beschriebenen Verkehrsmodells. In der Zwischenzeit wurde dieses Modell allerdings in verschiedenen Bereichen weiterentwickelt. Insbesondere erfolgte eine Integration der Ergebnisse der im Auftrag von BMVIT, ASFINAG, ÖBB und SCHIG erarbeiteten Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Käfer et al. 2007), wodurch vor allem eine verbesserte Berücksichtigung und Abbildung von überregionalen Verkehrsströmen und Fernverkehrsströmen ermöglicht wird. Darüber hinaus wird nun auch der Lkw-Verkehr in Form von eigenen Quell-Ziel-Matrizen separat modelliert.

Inhaltlicher Abgleich

Verkehrsnetz

Im Rahmen der Berechnung der Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2025 wurde das zugrunde gelegte Verkehrsangebot (Straße und Schiene) um verschiedene Maßnahmen erweitert, die in den Einreichunterlagen (Null- und Planszenario 2020) noch keine Berücksichtigung gefunden hatten. Einerseits erfolgte im Hinblick auf Maßnahmen von überregionaler Bedeutung ein inhaltlicher Abgleich mit den Annahmen der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009), andererseits wurden zusätzlich Maßnahmen im regionalen und lokalen Verkehrsnetz, die für die Luftverkehrsprognose nicht relevant sind, berücksichtigt. Konkret wurden alle relevanten Maßnahmen in die Berechnungen aufgenommen, die mit Stichtag 31.1.2010 eingereicht bzw. behördenanhängig waren oder unmittelbar vor der Einreichung standen. Nachfolgend werden die entsprechenden Maßnahmen im Detail dargestellt.

Straße

Die nachstehenden Tabelle bietet eine Übersicht darüber, welche Ausbaumaßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur in den Einreichunterlagen (Prognosehorizont 2020) berücksichtigt wurden, und welche in den ergänzenden Unterlagen (Prognosehorizont 2025) hinzukommen. In Bezug auf das übergeordnete Straßennetz wurden für 2025 in Übereinstimmung mit INTRAPLAN die A5 zwischen Schrick und der Staatsgrenze bei Drasenhofen sowie die S1 zwischen Schwechat und Korneuburg (inklusive Donauquerung) aufgenommen. Zusätzlich wurde die S8 Marchfeldschnellstraße, deren geplante Errichtung zum definierten Zeitpunkt bereits behördenanhängig war, angenommen.

Darüber hinaus erfolgte die Berücksichtigung von für den landseitigen Verkehr relevanten Ausbaumaßnahmen im regionalen und lokalen Straßennetz. Dies betrifft die Donaubrücke der S33 bei Traismauer, die B60 Spange Götzendorf, die B14 Spange Rannersdorf und die B233 Umfahrung Zwölfaxing. In Summe ergeben sich durch die Adaptierungen im Straßennetz zwischen den Prognosehorizonten 2020 und 2025 somit erhebliche Unterschiede, die erkennbare Einflüsse auf die resultierenden Verkehrsbelastungen auf einzelnen Streckenabschnitten im Untersuchungsgebiet erwarten lassen.

Tabelle 4.21-15: Berücksichtigte Maßnahmen im Straßennetz

Relevante Maßnahmen im Straßennetz	Berücksichtigung im Modell (als verkehrswirksam unterstellt)			
	Einreichunterlagen		Ergänzende Unterlagen	
	Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
A4 6-streifiger Ausbau Knoten Schwechat – Flughafen	■	■	■	■
A5 Eibesbrunn – Schrick	■	■	■	■
A6 bis Staatsgrenze Kittsee	■	■	■	■
A22 6-streifiger Ausbau Korneuburg – Stockerau	■	■	■	■
A23 8-streifiger Ausbau Knoten Landstraße – Knoten Prater	■	■	■	■
S1 Vösendorf – Knoten Schwechat	■	■	■	■
B10 Verlegung zwischen Schwechat und Schwadorf (= Vorhabensbestandteil)		■		■
A5 Schrick – Staatsgrenze Drasenhofen			■	■
S1 Donauquerung bis Knoten Eibesbrunn			■	■
S1 Knoten Eibesbrunn - Korneuburg			■	■
S8 Marchfeldschnellstraße bis Marchegg			■	■
S33 Donaubrücke Traismauer			■	■
B14 Spange Rannersdorf			■	■
B60 Spange Götzendorf			■	■
Umfahrung Zwölfaxing			■	■

Schiene / Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurden für 2025 im Vergleich zum Null- und Planszenario 2020 die Eröffnung des Hauptbahnhofs Wien, die Errichtung der Spange Götzendorf und die in der nachstehenden Tabelle dargestellten Verbesserungen des ÖV-Angebots (z.B. Durchbindung CAT, stellvertretend für eine hochrangige Schienenanbindung) zusätzlich berücksichtigt.

Weitere Maßnahmen im Schienennetz, die in der Luftverkehrsprognose enthalten sind, sind der Lainzer Tunnel, der Ausbau der Westbahn mit einer HL-Strecke zwischen Wien und St. Pölten, die Koralmbahn und der Semmering Basis-Tunnel. Diese Projekte sind jedoch für das Modell zur Berechnung der landseitigen Verkehrszahlen im Bereich des Flughafens als nicht ergebnisrelevant einzustufen.

Tabelle 4.21-16: Berücksichtigte Maßnahmen im Schienennetz bzw. im ÖV-Angebot

Relevante Maßnahmen im Schienennetz bzw. ÖV-Angebot	Berücksichtigung im Modell (als verkehrswirksam unterstellt)			
	Einreichunterlagen		Ergänzende Unterlagen	
	Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
Hauptbahnhof Wien			■	■
Spange Götzendorf			■	■
Durchbindung des CAT von westlich St. Pölten über Flughafen Wien*			■	■
Durchbindung des CAT über Flughafen Wien nach Bratislava*			■	■
„Durchbindung“ Wien – Győr/Budapest			■	■

* *stellvertretend für eine hochrangige Schienenanbindung*

Räumliche Struktur der Modelle

Im Zuge der Übernahme der aktuellen Passagierprognose in das landseitige Verkehrsmodell war aufgrund der wesentlich abweichenden räumlichen Struktur der Modelle eine entsprechende Zuordnung erforderlich. Während das im Rahmen des FB Verkehr verwendete Modell insgesamt ca. 750 Verkehrszellen umfasst, ist das Modell der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) wesentlich gröber und besteht aus lediglich 23 räumlichen Einheiten. Abbildung 4.21-1 zeigt die räumliche Gliederung des Intraplan-Modells. Hier ist die Stadt Wien als eine Verkehrszelle abgebildet, während im landseitigen Verkehrsmodell das Stadtgebiet aus ca. 230 räumlichen Einheiten besteht. Tabelle 4.21-17 zeigt die 23 Verkehrsbezirke des Intraplan-Modells. Eine grafische Darstellung der im landseitigen Verkehrsmodell verwendeten Verkehrszellen findet sich in der Modelldokumentation der Einreichunterlagen des FB Verkehr.



Abbildung 4.21-1: Räumliche Einteilung bei Luftverkehrsprognose Intraplan (Quelle: INTRAPLAN 2009)

Tabelle 4.21-17: Luftverkehrsprognose – räumliche Differenzierung (Quelle: INTRAPLAN 2009)

Nr.	Region
1	Böhmen
2	Mähren
3	Bratislava
4	Rest Slowakei
5	Salzburg/Tirol/Vorarlberg/Rest Niederösterreich
6	Steiermark/Kärnten
7	Wien
8	Wiener Umland Nordteil
9	Wiener Umland Südteil
10	Niederösterreich-Süd
11	St, Pölten
12	Mostviertel-Eisenwurzen
13	Waldviertel
14	Weinviertel
15	Nordburgenland
16	Mittelburgenland
17	Südburgenland
18	Győr-Moson-Sopron
19	Rest Ungarn
20	sonst. Ausland West (D u.a.)
21	sonst. Ausland Süd (SL, HR u.a.)
22	sonst. Ausland Nord (PL u.a.)
23	sonst. Ausland Ost (R u.a.)

Aufgrund dieser strukturellen Unterschiede war es für die Umsetzung der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) erforderlich, zunächst eine Zuordnung der räumlichen Einheiten aus der Luftverkehrsprognose zu den Verkehrsbezirken des Verkehrsmodells für den landseitigen Verkehr zu erstellen. Dies erfolgte durch eine Zuordnung und einen manuellen Abgleich der Polygone, sodass jede Verkehrszelle des Verkehrsmodells der entsprechenden räumlichen Einheit aus der Luftverkehrsprognose zugeordnet wurde.

In einem weiteren Arbeitsschritt musste das auf relativ grober Ebene prognostizierte Verkehrsaufkommen der Luftverkehrsprognose auf die fein gegliederte Ebene des Verkehrsmodells, unter Berücksichtigung einer dem jeweiligen Verkehrsaufkommen entsprechenden Gewichtung, disaggregiert werden.

Neuberechnung der Verkehrserzeugung

Da die vorliegende aktualisierte Luftverkehrsprognose lediglich die Gesamtzahl der zu erwartenden Passagiere p.a. sowie das damit verbundene landseitige Verkehrsaufkommen (in PAX p.a.) angibt, wurden im Zuge der Berechnungen für den Prognosehorizont 2025 alle weiteren sich daraus ergebenden Werte (landseitige Wege pro Tag und Richtung, Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung) davon ausgehend analog zur im FB Verkehr gewählten Vorgehensweise ermittelt.

Da die Luftverkehrsprognose keine Angaben zur Zahl der am Flughafen Beschäftigten beinhaltet, werden diese Daten auf Basis einer aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO 2007) ermittelt.

Verkehrsmittelwahl und Fahrtenaufkommen der Passagiere

In der aktuellen Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) wird für den Prognosehorizont 2025 im Szenario „Gehemmte Entwicklung“ (entspricht dem Nullszenario) ein Passagieraufkommen von ca. 28,4 Millionen PAX p.a. erwartet. Für das Szenario „Ungehemmte Entwicklung“ (entspricht dem Planszenario) werden, wie in Tabelle 4.21-18 dargestellt, hingegen ca. 37 Millionen Passagiere pro Jahr erwartet. Unter Berücksichtigung eines Transferanteils von 24,5% ist im Szenario „Gehemmte Entwicklung“ mit knapp 21,5 Millionen landseitig verkehrswirksamen Passagieren zu rechnen. Im Szenario „Ungehemmte Entwicklung“ wird mit 34,7% ein höherer Anteil von Transferpassagieren unterstellt, wodurch das landseitige Passagieraufkommen bei knapp 24,2 Millionen liegt.

Tabelle 4.21-18: PAX-Aufkommen (in Mio. p.a.) Prognosehorizont 2025 Quelle: INTRAPLAN (2009, 2010)

	LVP (Intraplan) Gehemmte Entwicklung 2025	LVP (Intraplan) Ungehemmte Entwicklung 2025
PAX/Jahr (in Mio. p.a.)	28,426	36,996
Transfer-Anteil*	24,5%	34,7%
PAX/Jahr landseitig verkehrswirksam (in Mio. p.a.)	21,454	24,169

* Transferanteil errechnet auf Basis der Gesamtpassagiere abzüglich Transit

Aus der Gesamtzahl der landseitig verkehrswirksamen PAX pro Jahr ergibt sich durch eine in Analogie zu den bestehenden Einreichunterlagen durchgeführte Umrechnung die Zahl der landseitig zurückgelegten PAX-Wege zum und vom Flughafen pro Tag und Richtung. Die nachstehende Tabelle 4.21-19 zeigt die entsprechenden Werte für das Nullszenario und das Planszenario 2025 sowie die Anteile der einzelnen Verkehrsträger.

Tabelle 4.21-19: PAX-Wege und Modal Split – Prognosehorizont 2025

	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
PAX-Wege pro Tag und Richtung	29.600	33.350
Anteil ÖV	44,4%	43,8%
PAX/Tag/Richtung ÖV	13.140	14.610
Anteil MIV	52,5%	53,1%
PAX/Tag/Richtung MIV	15.540	17.710
Anteil Mietwagen/Charterbus*	3,1%	3,1%
PAX/Tag/Richtung Mietwagen/Charterbus	920	1.030

* Da die Intraplan-Prognose entgegen den bestehenden Unterlagen des FB Verkehr nur die Segmente ÖV und MIV unterscheidet, wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit das Segment Mietwagen /Charterbus analog zum FB Verkehr angenommen und in den Modal Split eingerechnet.

In den von Intraplan zur Verfügung gestellten Daten zum landseitigen Verkehrsaufkommen (INTRAPLAN 2010) werden für die beiden Szenarien „Gehemmte Entwicklung“ und „Ungehemmte Entwicklung“ (entsprechen Nullszenario bzw. Planszenario) unterschiedlich hohe ÖV- und MIV-Anteile ausgewiesen. Diese Modal Split Werte fanden im Zuge der Berechnungen Berücksichtigung. Allerdings unterscheidet die Luftverkehrsprognose lediglich die Segmente ÖV und MIV, wogegen in den Einreichunterlagen des FB Verkehr (PTV / TRAFICO 2008) zusätzlich das Segment Mietwagen/Charterbus enthalten ist. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde dieses Segment auch für 2025 berücksichtigt und in den Modal Split eingerechnet. Dadurch ergeben sich für das Nullszenario 2025 ca. 13.140 PAX-Wege pro Tag und Richtung im ÖV und ca. 15.540 PAX-Wege pro Tag und Richtung im MIV. Im Planszenario sind im ÖV ca. 14.610 Wege und für den MIV ca. 17.710 Wege pro Tag und Richtung zu verzeichnen.

Im Zuge der Ermittlung der resultierenden Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung wurden analog zum Prognosehorizont 2020 auch für 2025 die gleichen Annahmen in Bezug auf die Leerfahrten der Segmente „Taxi“ und „geholt/gebracht“ sowie in Bezug auf die jeweiligen Besetzungsgrade verwendet (siehe Erläuterung zu Tabelle 4.21-20).

Tabelle 4.21-20: PAX im MIV und resultierende Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung – Prognosehorizont 2025

	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
PAX pro Tag und Richtung im MIV	15.540	17.710
davon Selbstfahrer (ca. 28%)	4.350	4.960
davon geholt/gebracht (ca. 46%)	7.150	8.150
davon Taxi (ca. 26%)	4.040	4.600
Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung*	21.080	24.020

* Die Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung errechnen sich unter Berücksichtigung von Leerfahrten bei den Kategorien geholt/gebracht und unter Annahme der Besetzungsgrade 1,2 für Taxi und 1,3 für Selbstfahrer und geholt/gebracht

Wie Tabelle 4.21-20 zeigt, ergeben sich unter Berücksichtigung von Leerfahrten und Besetzungsgraden (1,3 für „Selbstfahrer“ und „geholt/gebracht“ bzw. 1,2 für „Taxi“) in Summe für das Nullszenario 2025 knapp 21.000 PAX-bedingte Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung, während für das Planszenario 2025 mit knapp 24.000 Fahrten zu rechnen ist.

Verifizierung anhand von aktuellen Bestandsverkehrsdaten

Eine Verifizierung der Prognoseergebnisse anhand von aktuellen Bestandsverkehrsdaten aus 2009 sowie des sich seit 2003 abzeichnenden Entwicklungstrends zeigt, dass die dargestellten Zahlen für das Jahr 2025 sehr plausibel erscheinen.

Die nachstehende Abbildung veranschaulicht den im Bestandsjahr 2003 erhobenen Modal Split. Hier erreichte der Privat-Pkw einen Anteil von 41%. An zweiter Stelle folgte das Taxi mit einem Wert von 34%. Da zu diesem Zeitpunkt der CAT noch nicht in Betrieb war, erzielte die Bahn einen relativ geringen Anteil, der nur etwa ein Viertel des gesamten ÖV ausmachte.

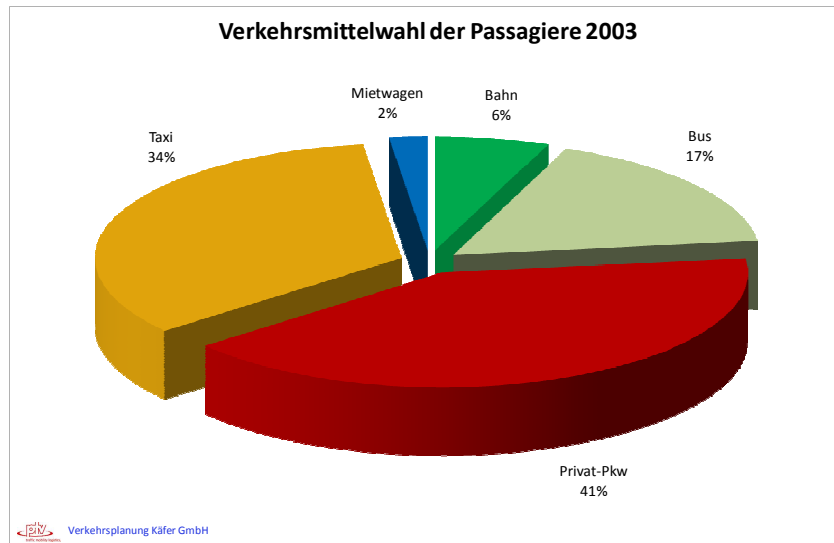


Abbildung 4.21-2:PAX Modal Split Bestand 2003 Quellen: FESSEL-GFK (2004), FLUGHAFEN WIEN AG (2005)

Im Jahr 2009, für das die aktuellsten verfügbaren Daten vorliegen, ist der Bahnanteil gegenüber 2003 von 6% auf 26% angestiegen (siehe Abbildung 4.21-3). Dieser überaus deutliche Zuwachs ist in hohem Maße auch auf die erfolgte Attraktivierung des Angebots durch die Einführung des CAT zurückzuführen. Demgegenüber ist der Bus-Anteil von 17% auf 12% gesunken. In Summe stieg der ÖV-Anteil (Bahn + Bus) zwischen 2003 und 2009 von 23% auf 38% an. Die größten Einbußen verzeichnete das Taxi, dessen Anteil innerhalb von sechs Jahren von 34% auf 23% zurück gefallen ist.

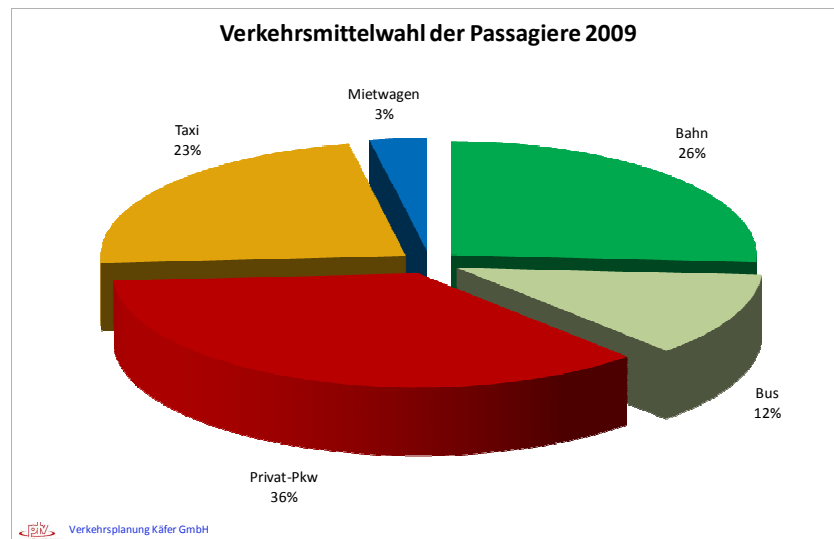


Abbildung 4.21-3:PAX Modal Split Bestand 2009 (Quelle: FLUGHAFEN WIEN AG (2010))

Abbildung 4.21-4 zeigt die für 2025 prognostizierte Verkehrsmittelwahl. In der dargestellten Grafik erfolgt keine Unterscheidung zwischen Null- und Planszenario, da sich die Unterschiede im Modal Split hier nur im Kommastellenbereich bewegen. Der Prognose zufolge wird der ÖV-Anteil dem gezeigten Trend entsprechend weiter steigen und im Jahr 2025 ca. 44% erreichen, wobei dieser Zuwachs ausschließlich auf die Bahn entfällt.

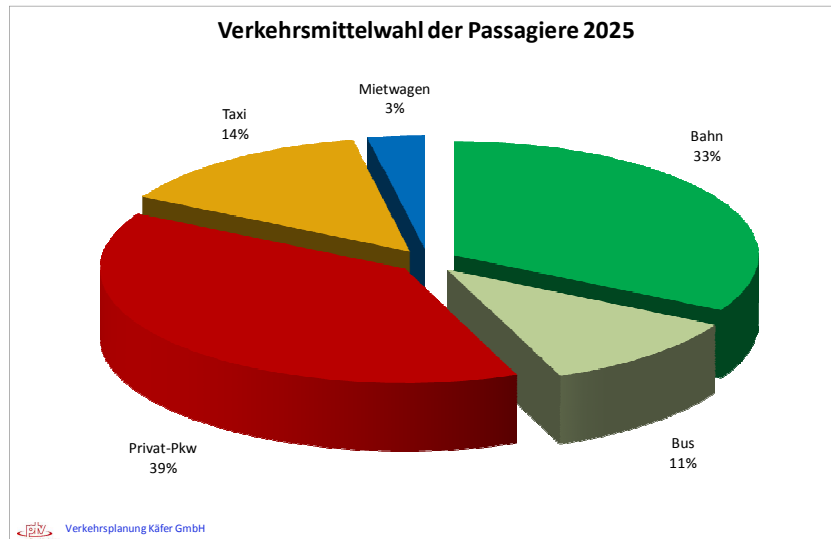


Abbildung 4.21-4: PAX Modal Split Prognose 2025 (Quelle: INTRAPLAN (2009), eigene Bearbeitung)

Die nachstehende Abbildung 4.21-5 fasst die oben dargestellten Werte zusammen und zeigt die Trendentwicklung laut Bestandsdaten zwischen 2003 und 2009 auf. Deutlich zu erkennen ist eine stetige Annäherung zwischen MIV und ÖV. Der MIV (Privat-Pkw + Taxi) lag im Jahr 2003 noch bei 75%. Nach einem kontinuierlichen Rückgang erreicht dieser Wert 2009 nur noch etwa 59%. Der überwiegende Teil dieses Rückgangs ist dem Segment Taxi zuzuschreiben. Analog dazu ist beim ÖV (Bahn + Bus) eine beachtliche Zunahme von 23% auf 38% zu verzeichnen. Wie die Abbildung zeigt, liegt die prognostizierte Modal Split Entwicklung sehr gut im durch empirische Erhebungen erkennbaren Trend, was die Plausibilität der Ergebnisse untermauert.

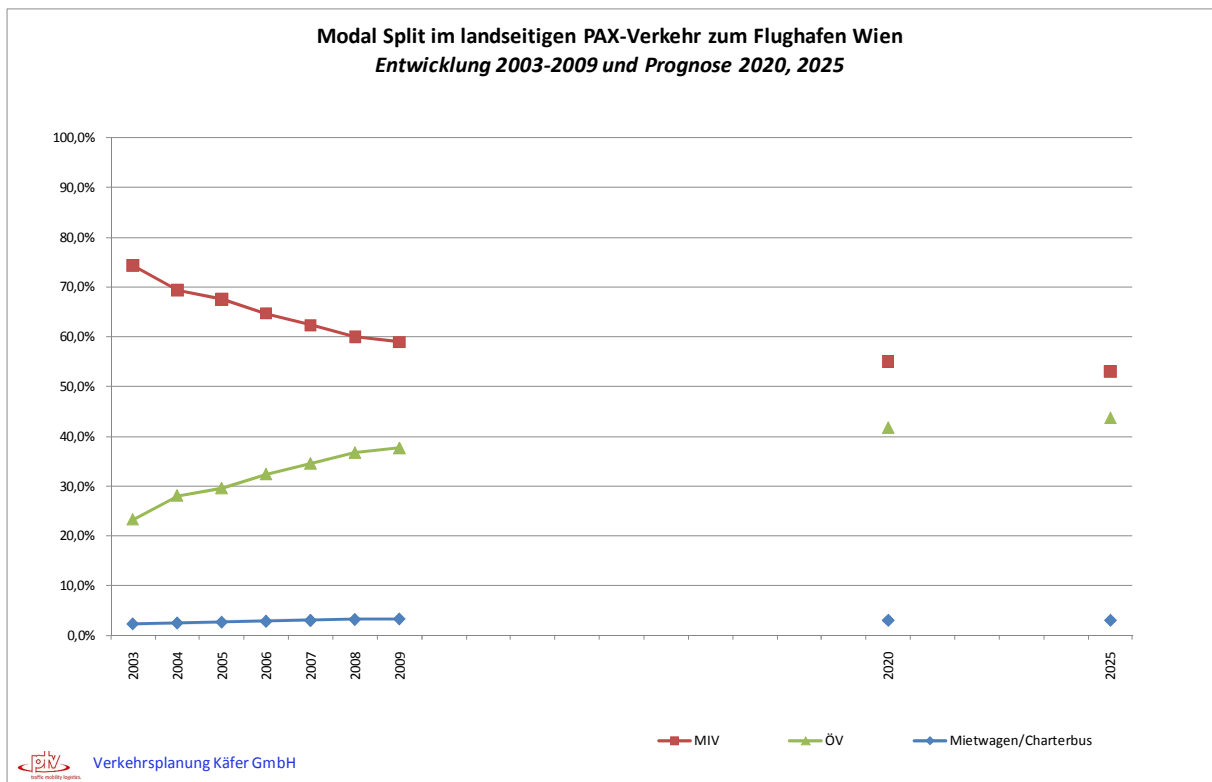


Abbildung 4.21-5: Modal Split Entwicklung 2003-2025

Quellen: FESSEK-GFK (2004, 2006), CAT Betriebs GesmbH (2006, 2007), FLUGHAFEN WIEN AG (2005, 2010), INTRAPLAN (2009), eigene Berechnungen

Verkehrsmittelwahl und Fahrtenaufkommen der Beschäftigten

Die Berechnung der Verkehrsmittelwahl und des Fahrtenaufkommens der am Flughafen Beschäftigten erfolgt, wie bereits in Kapitel 0 ausführlich dargelegt wurde, auf Basis einer aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO 2007). Daraus wurde ein Verhältnis von ca. 895 Beschäftigten pro 1 Mio. PAX abgeleitet. Über dieses Verhältnis können für das Nullszenario etwa 25.400 und für das Planszenario 33.100 Beschäftigte ermittelt werden.

Bei einer täglichen Anwesenheitsquote von 67% der Beschäftigten (analog zu den bestehenden Einreichunterlagen angesetzt) werden ca. 17.000 Wege je Tag und Richtung im Nullszenario 2025 und 22.200 Wege je Tag und Richtung im Planszenario 2025 in Ansatz gebracht (siehe Tabelle 4.21-21).

Tabelle 4.21-21: Beschäftigte und resultierende Wege pro Tag und Richtung – Prognosehorizont 2025

	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
Beschäftigte gesamt	25.400	33.100
Davon täglich anwesende Beschäftigte	67%	67%
Wege pro Tag und Richtung	17.000	22.200

Die Verteilung der von den Beschäftigten zurückgelegten Wege erfolgt unter Annahme des gleichen Modal Split wie in den bestehenden Einreichunterlagen (PTV / TRAFICO 2008). Demzufolge nutzen 23% öffentliche Verkehrsmittel, während 77% dem MIV zuzurechnen sind. Dieser MIV-Anteil von 77% setzt sich wiederum aus 74% Selbstfahrern und 3% Mitfahrern zusammen.

Wie Tabelle 4.21-22 zeigt, ergeben sich im Nullszenario ca. 3.910 und im Planszenario etwa 5.110 ÖV-Wege pro Tag und Richtung. Im MIV werden dagegen etwa 13.090 bzw. 17.100 Wege zurückgelegt.

Tabelle 4.21-22: Wege pro Tag und Richtung und Modal Split (Beschäftigte) – Prognosehorizont 2025

	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
Wege pro Tag und Richtung	17.000	22.200
Anteil ÖV	23%	23%
ÖV-Wege Beschäftigte pro Tag/Richtung	3.910	5.110
Anteil MIV	77%	77%
MIV-Wege Beschäftigte pro Tag/Richtung	13.090	17.100

Aus den im MIV zurückgelegten Wegen lässt sich unter Ansatz des Anteils der Selbstfahrer (74% der Beschäftigten) die zu erwartende Zahl von täglichen Pkw-Fahrten von und zum Flughafen berechnen. Die entsprechenden Werte (12.580 im Nullszenario und 16.430 im Planszenario) sind in nachstehender Tabelle 4.21-23 dargestellt.

Tabelle 4.21-23: Wege pro Tag und Richtung im MIV (Beschäftigte) und resultierende Pkw-Fahrten – Prognosehorizont 2025

	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
MIV-Wege pro Tag und Richtung	13.090	17.100
davon Selbstfahrer (74% der Beschäftigten)	12.580	16.430
davon Mitfahrer (3% der Beschäftigten)	510	670
Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung*	12.580	16.430

* Die Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung ergeben sich aus der Zahl der Selbstfahrer.

Cargo

Wie die Gegenüberstellung zwischen den Einreichunterlagen (PTV / TRAFICO 2008) und der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) in Kapitel 4.21.2 zeigt, wurde für 2020 von einem Cargoaufkommen von ca. 500.000 t pro Jahr ausgegangen, wohingegen auf Basis der aktuelleren Zahlen lediglich 407.000 t für 2025 prognostiziert werden. Auf Basis dieser neuen Angaben wurde das Lkw-Aufkommen am Flughafen entsprechend angepasst, wodurch für 2025 mit einem Lkw-Aufkommen von ca. 1.380 Lkw je Tag und Richtung gerechnet wird.

Netzbelastungen im Prognosehorizont 2025

Die Ermittlung der streckenbezogenen Verkehrsbelastungen erfolgte analog zur UVE durch Umlegung der Nachfragesegmente Grundbelastung und Flughafenverkehr (PAX und Beschäftigte) mithilfe des Verkehrsmodells. Die Eckwerte für den Flughafenverkehr wurden aus den in den vorhergehenden Abschnitten beschriebenen Berechnungen zum Fahrtenaufkommen der Passagiere und der Beschäftigten übernommen. Die Grundbelastung ist im Verkehrsmodell abgebildet und beinhaltet gegenüber dem für 2020 verwendeten Modell insbesondere auch eine verbesserte Berücksichtigung von überregionalen Verkehrsströmen. Darüber hinaus wird der Lkw in Form von eigenen Quell-Ziel-Matrizen modelliert.

Das projektbezogene Verkehrsmodell ist aufgrund der besseren Datenverfügbarkeit der Eingangsdaten auf die Berechnung des DTVw (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke) ausgerichtet. Als Grundlage für die Immissionsberechnungen wurde darüber hinaus auch der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) berechnet. Zu diesem Zweck wurden die in der Umlegung ermittelten Netzbelastungen anhand von Erkenntnissen aus der Auswertung von repräsentativen Verkehrszählungen auf Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet von DTVw in DTV umgerechnet. Im Anhang finden sich für das Null- und das Planszenario sowohl Umlegungskarten mit der Darstellung von DTVw- als auch von DTV Werten. Bei den Angaben in den folgenden Tabellen handelt es sich um DTVw-Werte.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass das flughafenbedingte Passagieraufkommen aus modelltechnischen Gründen auf den Jahresdurchschnitt bezogen wird. Dieses Aufkommen unterliegt zwar innerhalb eines Jahres gewissen Schwankungen, die Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) zeigt jedoch am Beispiel der Bestandssituation 2008, dass sich diese Schwankungen innerhalb der Schwankungsbreiten eines Verkehrsmodells bewegen: Im Jahr 2008 lag das Passagieraufkommen in einer Woche mit typischem Spitzentag (Tag mit 30. höchstem Verkehrsaufkommen bei den Flugbewegungen) um weniger als 7% über dem Aufkommen in einer Durchschnittswoche.

Netzbelastungen im Nullszenario 2025

Die Verkehrsbelastungen im Nullszenario 2025 stellen das ohne einen Ausbau des Flughafens zu erwartende Verkehrsaufkommen dar. Die Belastungen für den Werktag sind dabei in den Karten 1 und 2 dargestellt. Karte 1 beinhaltet das Gesamtverkehrsverkehrsaufkommen, wobei der flughafenbedingte Verkehr separat dargestellt wird. Karte 2 zeigt für den gleichen Kartenausschnitt das Schwerverkehrsaufkommen. In den jeweiligen Karten 1a und 2a finden sich die umgerechneten Belastungen des DTV.

In Tabelle 4.21-24 sind die Belastungen jener Straßenabschnitte, die für die Erreichbarkeit des Flughafens von besonderer Bedeutung sind, dargestellt. Dabei handelt es sich um die folgenden Abschnitte:

- A4 im Bereich zwischen Stadtgrenze Wien und Bruck/Leitha
- S1 im Bereich Schwechat bzw. Wiener Südraum
- B9 im Bereich zwischen Schwechat und Hainburg
- B10 im Bereich zwischen Stadtgrenze Wien und Bruck/Leitha
- B60 neu (Spange Götzendorf) zwischen Fischamend (B9) und B10

Auf der A4 liegen die Verkehrsbelastungen je nach betrachtetem Abschnitt zwischen ca. 74.000 und 122.000 Kfz pro Werktag, wobei der Flughafenverkehr insbesondere auf den Abschnitten zwischen Wien und dem Flughafen einen signifikanten Anteil aufweist. Zwischen dem Knoten Schwechat und dem Flughafen erreicht der Anteil des Flughafenverkehrs etwas mehr als ein Drittel des Gesamtaufkommens. Östlich des Flughafens (Fischamend bzw. Bruck/Leitha) hat der Flughafenverkehr dagegen nur einen Anteil von etwa 10% der Gesamtbelastung.

Auf der S1 liegen die Verkehrsstärken je nach Abschnitt zwischen ca. 74.000 und 88.000 Fahrzeugen pro Werktag. Der Anteil des Flughafenverkehrs liegt hier bei rund 20%.

Tabelle 4.21-24: Verkehrsbelastungen (DTVw) im Nullszenario nach Straßenabschnitten

Streckenabschnitt		Nullszenario 2025	
		Kfz gesamt	davon flughafenbedingt
Kfz/24h (Werktag), beide Richtungen			
A4	Kn. Prater – Simmeringer Haide	97.400	22.400
A4	Simmeringer Haide – Schwechat	79.400	22.700
A4	Schwechat – Flughafen	121.500	44.600
A4	Flughafen – Fischamend	81.500	8.400
A4	Fischamend – Bruck/L.	73.500	8.200
S1	Schwechat – Schwechat Ost	74.100	14.600
S1	Schwechat Ost – Schwechat Süd	88.200	20.900
S1	Schwechat Süd – Rannersdorf	76.500	19.900
B9	Schwechat (B10) – Flughafen	20.800	15.600
B9	Flughafen – Fischamend	14.400	5.300
B9	Fischamend – Petronell-C.	10.500	400
B10	Schwechat (B9) – L2069	13.500	0
B10	L2069 – Schwadorf	12.400	0
B10	östlich der B60	15.900	800
B60	Fischamend – Enzersdorf	1.400	0
B60	Enzersdorf – Kreisverkehr B10	2.000	0
L156	Fischamend – Klein Neusiedl	3.300	0
L156	B60 neu – Schwadorf	5.800	1.600
B60 neu	B9 – Klein Neusiedl	8.500	5.200
B60 neu	Klein Neusiedl – B10	10.700	5.200

Quelle: Eigene Berechnung mittels Verkehrsmodell

Auf der B9 zwischen Schwechat und dem Flughafen beträgt die Verkehrsbelastung im Nullszenario ca. 20.800 Kfz/Werktag, wovon etwa drei Viertel dem flughafenbedingten Verkehr zuzurechnen sind. Zwischen dem Flughafen und Fischamend liegt die Belastung bei 14.400 Kfz, wobei der Flughafenverkehr hier nur noch ein Drittel ausmacht. Östlich von Fischamend beträgt der Anteil des Flughafenverkehrs bereits weniger als 4% der Gesamtbelastung. Die B10 weist lediglich östlich der B60 nennenswerten flughafenbedingten Verkehr auf. Im Bereich zwischen Schwadorf und Schwechat handelt es sich ausschließlich um vom Flughafen unabhängiges Verkehrsaufkommen. Die B60 und die L156 werden durch die Errichtung der B60 neu (Spange Götzensdorf) gegenüber dem Prognosehorizont 2020 deutlich entlastet. Auch der Flughafenverkehr in diesem Bereich verlagert sich hier zum Großteil auf die B60 neu.

Netzbelastungen im Planszenario 2025

Die Ergebnisse für das Planszenario 2025 stellen die in Folge des Flughafenausbaus zu erwartenden Streckenbelastungen dar. Die werktäglichen Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind in den Karten 4 und 5 im Anhang dargestellt. Karte 4 zeigt das Gesamtverkehrsverkehrsaufkommen mit separater Ausweisung des flughafenbedingten Verkehrs, während Karte 5 das Schwerverkehrsaufkommen darstellt. In den Karten 4a und 5a sind die entsprechenden in DTV-Werte umgerechneten Belastungen enthalten. Die nachstehende Tabelle 4.21-25 zeigt wiederum die Belastungswerte für ausgewählte Straßenabschnitte im Vergleich zwischen Planszenario und Nullszenario.

Tabelle 4.21-25: Verkehrsbelastungen (DTV_v) im Null- und Planszenario nach Straßenabschnitten

Streckenabschnitt		Nullszenario 2025		Planszenario 2025	
		Kfz gesamt	davon flughafen- bedingt	Kfz gesamt	davon flug- hafen- bedingt
A4	Kn. Prater – Simmeringer Haide	97.400	22.400	98.700	25.200
A4	Simmeringer Haide – Schwechat	79.400	22.700	80.200	25.300
A4	Schwechat – Flughafen	121.500	44.600	123.400	46.800
A4	Flughafen – Fischamend	81.500	8.400	82.900	10.600
A4	Fischamend – Bruck/L.	73.500	8.200	74.900	10.300
S1	Schwechat – Schwechat Ost	74.100	14.600	72.400	13.100
S1	Schwechat Ost – Schwechat Süd	88.200	20.900	90.300	25.700
S1	Schwechat Süd – Rannersdorf	76.500	19.900	78.400	24.400
B9	Schwechat (B10) – Flughafen	20.800	15.600	29.200	24.200
B9	Flughafen – Fischamend	14.400	5.300	15.600	6.300
B9	Fischamend – Petronell-C.	10.500	400	10.700	400
B10	Schwechat (B9) – L2069	13.500	0	13.200	0
B10	L2069 – Schwadorf	12.400	0	14.100	0
B10	östlich der B60	15.900	800	16.500	1.200
B60	Fischamend – Enzersdorf	1.400	0	1.400	0
B60	Enzersdorf – Kreisverkehr B10	2.000	0	2.000	0
L156	Fischamend – Klein Neusiedl	3.300	0	3.400	0
L156	B60 neu – Schwadorf	5.800	1.600	6.100	1.800
B60 neu	B9 – Klein Neusiedl	8.500	5.200	9.900	6.100
B60 neu	Klein Neusiedl – B10	10.700	5.200	12.200	6.100

Quelle: Eigene Berechnung mittels Verkehrsmodell

Im Planszenario kommt es bedingt durch den Ausbau des Flughafens einerseits und die damit einhergehende Verlegung der B10 südlich des Flughafengeländes andererseits zu entsprechenden Auswirkungen auf die Streckenbelastungen im Vergleich zu Nullszenario. Auf der A4 liegt die Zunahme des Flughafenverkehrs bei einer Größenordnung von ca. 2.000 bis 3.000 Kfz/Werktag. Stärker fällt die Zunahme des flughafenbedingten Verkehrs dagegen auf der B9 zwischen Schwechat und dem Flughafen sowie auf der S1 aus. Auf der S1 beträgt die

Steigerung je nach Abschnitt bis zu knapp 5.000 Kfz/Werktag, wobei allerdings zwischen Knoten Schwechat und Schwechat Ost sogar ein leichter Rückgang, der durch Verlagerungseffekte in der Routenwahl bedingt ist, zu verzeichnen ist.

Die Hauptlast des zusätzlich zu erwartenden Flughafenverkehrs liegt auf der B9. Hier kommt es im Abschnitt zwischen Schwechat und dem Flughafen zu einer Zunahme um mehr als 8.000 Kfz/Werktag. Östlich des Flughafens im Bereich bis Fischamend fällt die Steigerung der Verkehrsstärken nur geringfügig aus. Die B60 und die L156 sind durch den zusätzlichen Flughafenverkehr nicht betroffen, da hier das gestiegene Aufkommen von der B60 neu (Spange Götzendorf) getragen wird.

Abgesehen vom flughafenbedingten Verkehr zeigt die Differenzdarstellung zwischen Planszenario und Nullszenario 2025 vor allem den Effekt der verlegten B10 südlich des Flughafengeländes. In weiter Folge kommt es durch diese Maßnahme zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf dem Verbindungsstück zwischen B10 und L2004 bei Rauchenwarth. In Zusammenhang damit ist auf der L2004 zwischen Rauchenwarth und Himberg mit einer Zunahme um ca. 1.700 Kfz/Werktag, in der Ortsdurchfahrt von Rauchenwarth sowie zwischen Rauchenwarth und Schwadorf dagegen mit einer Entlastung im Ausmaß von ca. 2.200 Kfz zu rechnen. Der Grund für diesen Effekt besteht in der Verlagerung von regionalen Ost-West-Verkehren von der L2004 auf die B10, die durch die Attraktivierung der B10 in diesem Bereich zustande kommt.

Auf Wiener Stadtgebiet im Bereich von Kledering und auf der S1 ergeben sich Verkehrsverlagerungen, die infolge des zusätzlichen Flughafenverkehrs in Hinblick auf die Kapazität einzelner Straßenzüge zu erhöhten Auslastungen und damit zu einer veränderten Routenwahl führen. Das gleiche Verhalten zeigt sich auf der S1 zwischen Schwechat-Ost und dem Knoten Schwechat, wo ein Rückgang um ca. 1.700 Kfz/Tag auftritt.

Betriebsgelände Flughafen Wien

Die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) hat nicht nur Auswirkungen auf den landseitigen Verkehr im Allgemeinen, sondern auch auf den Bereich des Flughafengeländes an sich. Die für 2025 prognostizierten zusätzlichen Fahrten vom/zum Flughafen bedeuten, dass auch die dort vorhandene straßenseitige Infrastruktur einer Betrachtung unterzogen werden muss. Die verkehrliche Situation am Betriebsgelände (Privatgrund der FWAG) ist jedoch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Von einer ordnungsgemäßen Verkehrsabwicklung kann bei ohnehin (projektunabhängig) erforderlichen Setzen entsprechender Maßnahmen ausgegangen werden. Das im Rahmen der Erstellung der ergänzenden Unterlagen zum FB Verkehr verwendete Verkehrsmodell kann erste Informationen im Hinblick auf mögliche verkehrliche Maßnahmen liefern. Die Modellergebnisse wurden mit vorliegenden Erhebungsdaten (FLUGHAFEN WIEN AG 2009) abgeglichen, wobei eine größenordnungsmäßig sehr gute Übereinstimmung der Werte gegeben ist.

Zusätzlich zu den Umlegungskarten, welche die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet darstellen, finden sich im Anhang die Detailergebnisse der Verkehrsumlegungen für das Flughafengelände. Die entsprechenden Karten 3 bzw. 3a und 6 bzw. 6a zeigen eine modellhafte Abbildung der prognostizierten Verkehrsstärken (jeweils als DTVw und als DTV) auf den Zufahrtsstraßen und den wichtigsten Straßenzügen am Gelände des Flughafens.

4.21.5. Interpretation der Umlegungsergebnisse

Dieses Kapitel widmet sich einer Interpretation der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen, im Zuge derer insbesondere auf einen Vergleich mit den Einreichunterlagen (Prognosehorizont 2020) sowie mit den Ergebnissen von weiteren vorliegenden Verkehrsuntersuchungen eingegangen wird.

Vergleich mit der UVE

Beim Vergleich der vorliegenden ergänzenden Unterlagen (Prognosehorizont 2025) mit der UVE (FB Verkehr - Prognosehorizont 2020) ist zu berücksichtigen, dass die beiden Untersuchungen gemäß Aufgabenstellung deutliche Unterschiede in Bezug auf die zugrunde gelegten Prognoseannahmen aufweisen. Auf diese wird im Folgenden im Detail eingegangen.

Verkehrsnachfrage

Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln ausführlich dargelegt wurde, unterscheiden sich die für 2020 und die für 2025 verwendeten zugrunde liegenden Eingangsdaten in Bezug auf die angenommenen Passagierzahlen sowie die an die Fluggastentwicklung gekoppelte Prognose der am Flughafen Beschäftigten. Diese wurden für 2025 aufgrund der aktuellen Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) sowie einer Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (JOANNEUM / WIFO 2007) ermittelt.

Ein wesentlicher Unterschied besteht darüber hinaus in der Methode der Ermittlung der Verkehrsnachfrage. Wurde für die Ausarbeitung des UVE-FB Verkehr (Prognosehorizont 2020) ein eigenes Verkehrsnachfrage- und Modal Split Modell auf der Basis umfangreicher Befragungen erstellt, so waren im Rahmen der ergänzenden Unterlagen entsprechende Vorgaben durch die Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) zu übernehmen. Diese Vorgaben beziehen sich auf die dort ausgewiesenen Transferanteile beim Passagieraufkommen sowie auf die Verkehrsmittelwahl.

Auf Basis dieser Vorgaben (Übernahme von Transferanteilen und Modal Split Werten) wurden als Eckwerte für die flughafenbedingte Verkehrsnachfrage die Anzahl der Pkw-Fahrten der Passagiere und der Beschäftigten berechnet. Tabelle 4.21-26 zeigt eine Zusammenstellung der Werte für 2025 und eine Gegenüberstellung mit den Zahlen für 2020.

Tabelle 4.21-26: Vergleich Pkw-Fahrten vom/zum Flughafen pro Tag und Richtung

	Nullszenario 2020 FB Verkehr (ptv/Trafico)	Planszenario 2020 FB Verkehr (ptv/Trafico)	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
Pkw-Fahrten pro Tag/Richtung durch PAX	16.450	20.470	21.080	24.020
Pkw-Fahrten pro Tag/Richtung durch Beschäftigte	11.440	15.910	12.580	16.430
Pkw-Fahrten pro Tag/Richtung GESAMT	27.890	36.380	33.660	40.450

Ein Vergleich der beiden Nullszenarien zeigt bis 2025 eine Zunahme um ca. 5.700 Pkw-Fahrten je Tag und Richtung. Diese Zunahme verteilt sich auf ca. 1.100 Mehrfahrten bei den Beschäftigten und ca. 4.600 Mehrfahrten je Tag und Richtung bei den Passagieren.

Beim Vergleich der Planszenarien fällt der Unterschied geringer aus. Hier ist im Jahr 2025 gegenüber 2020 eine Zunahme von ca. 4.000 Fahrten je Tag und Richtung zu verzeichnen. Die Fahrtenzahl der Beschäftigten steigt dabei um etwa 500 Fahrten je Tag und Richtung, während bei den Passagierfahrten eine Zunahme von ca. 3.500 Fahrten je Tag und Richtung zu erwarten ist.

Im Prognosejahr 2020 beträgt der Unterschied zwischen Nullszenario und Planszenario insgesamt ca. 8.500 Pkw-Fahrten, für den Prognosehorizont 2025 reduziert sich diese Differenz auf ca. 6.800 Fahrten je Tag und Richtung.

Abgesehen von den veränderten Passagierzahlen besteht zwischen den Prognose-horizonten 2020 und 2025 auch ein Unterschied im Hinblick auf die Herkunftsverteilung der Passagiere. Im Vergleich zum Prognosehorizont 2020 werden der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN 2009) zufolge für das Jahr 2025 höhere Ströme aus den benachbarten östlichen und südöstlichen Ländern erwartet, was auch Auswirkungen auf den landseitigen Verkehr nach sich zieht.

Unterschiede gibt es auch im Hinblick auf die flughafenunabhängigen regionalen und überregionalen Verkehrsströme. Diese werden im Verkehrsmodell für 2025 in einer noch umfassenderen Form berücksichtigt, als dies für 2020 möglich war. Diese Weiterentwicklung ist insbesondere auf die Integration der Erkenntnisse der im Auftrag von ASFINAG, BMVIT, ÖBB und SCHIG erarbeiteten Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Käfer et al. 2007)

zurückzuführen, auf deren Basis vor allem auch Optimierungen im Fernverkehr (z.B. östliche Nachbarländer) durchgeführt wurden. Darüber hinaus wird in der aktuellen Modellversion auch der Lkw-Verkehr in Form von eigenen Quell-Ziel-Matrizen separat modelliert.

Verkehrsnetze

Das für 2025 angenommene Verkehrsnetz (Straße und Schiene) unterscheidet sich aufgrund der Aktualisierung in wesentlichen Punkten (z.B. S1 Lobautunnel, A5 Nordautobahn, B60 neu) von jenem, das für das Jahr 2020 verwendet wurde. Eine detaillierte Gegenüberstellung der jeweils berücksichtigten Maßnahmen findet sich in Kapitel 4.21.

Zusätzlich zur Berücksichtigung der dort beschriebenen Infrastrukturausbauten enthält das aktuelle Netzmodell gegenüber 2020 kleinere Adaptierungen wie beispielsweise die verbesserte Modellierung einzelner Kreisverkehre und Ortsdurchfahrten.

Netzbelastungen

Die oben beschriebenen veränderten Nachfragstrukturen sowie die erfolgten Adaptierungen des Verkehrsnetzes im Umfeld des Flughafens führen für 2025 sowohl im Null- als auch im Planszenario insgesamt zu einem gegenüber 2020 veränderten Belastungsbild. Im Folgenden werden diesbezüglich beispielhafte Vergleiche dargelegt. Tabelle 4.21-27 und Tabelle 4.21-28 zeigen eine Gegenüberstellung der entsprechenden Belastungswerte.

Auf der A4 westlich des Knotens Schwechat sind zwischen 2020 und 2025 sowohl im Null- als auch im Planszenario signifikante Rückgänge der Verkehrsstärken zu verzeichnen. Im Gegensatz dazu nimmt das Verkehrsaufkommen auf der A4 östlich des Knotens Schwechat sowie auf der S1 zu. Der Grund für diese Veränderungen sind in erster Linie die Adaptierungen im hochrangigen Straßennetz (insbesondere S1 Lobautunnel) und die dadurch verlagerten Verkehrsströme.

Auch die auf Basis der aktuellen Luftverkehrsprognose geänderte Herkunftsverteilung der Passagiere macht sich bemerkbar. Im Vergleich zum Prognosehorizont 2020 wird für das Jahr 2025 ein merklich höherer Strom aus den benachbarten östlichen und südöstlichen Ländern prognostiziert. Als Folge davon nimmt der Anteil des flughafenbedingten Verkehrs auf den davon betroffenen Abschnitten (insbesondere auf der A4 östlich des Flughafens) zu. Beispielsweise ist auf dem Abschnitt zwischen Fischamend und Bruck/Leitha etwa eine Verdreifachung des Anteils des flughafenbedingten Verkehrs zu verzeichnen.

Auf der B9 zwischen Schwechat und dem Flughafen zeigt sich bereits im Nullszenario 2025 ein gegenüber 2020 deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen. Dies ist einerseits auf die höhere Zahl an flughafenbedingten Pkw-Fahrten und andererseits auch auf die Zunahme des sonstigen Verkehrsaufkommens zurückzuführen. Auf der B9 östlich des Flughafens fallen die Steigerungen zwischen 2020 und 2025 sowohl im Null- als auch im Planszenario deutlich geringer aus.

Auf der B10 ergeben sich für 2025 aufgrund der Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der aktuellen Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Käfer et al. 2007) im Raum Schwadorf höherer Werte als jene, die für 2020 prognostiziert wurden (z.B. 13.900 zu 9.300 östlich von Schwadorf), was in hohem Maße auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zwischen Österreich und den östlichen Nachbarländern zurückgeführt werden kann. Allerdings haben auch hier die neu hinzugekommenen Infrastrukturmaßnahmen (B60 neu) einen gewissen Einfluss.

Diese bereits angesprochene Errichtung der B60 neu (Spange Götzendorf) stellt eine deutliche Entlastung der bestehenden B60 einerseits und der parallel verlaufenden L156 andererseits dar. Die bestehende B60 weist sowohl im Null- als auch im Planszenario keinen nennenswerten Flughafenverkehr auf – dieser wird zur Gänze auf die B60 neu verlagert. Ähnliche Auswirkungen durch die Berücksichtigung von zusätzlichen Infrastrukturprojekten gegenüber 2020 zeigen sich auch auf anderen Strecken.

Tabelle 4.21-27: Verkehrsbelastungen Nullszenario 2020 und 2025 (DTVw)

Streckenabschnitt		Nullszenario 2020		Nullszenario 2025	
		Kfz gesamt	davon flughafen- bedingt	Kfz gesamt	davon flug- hafen- bedingt
A4	Kn. Prater – Simmeringer Haide	110.900	25.300	97.400	22.400
A4	Simmeringer Haide – Schwechat	85.100	25.600	79.400	22.700
A4	Schwechat – Flughafen	113.700	39.000	121.500	44.600
A4	Flughafen – Fischamend	74.400	3.500	81.500	8.400
A4	Fischamend – Bruck/L.	61.100	2.400	73.500	8.200
S1	Schwechat – Schwechat Ost	66.900	10.400	74.100	14.600
S1	Schwechat Ost – Schwechat Süd	75.600	17.900	88.200	20.900
S1	Schwechat Süd – Rannersdorf	67.800	16.900	76.500	19.900
B9	Schwechat (B10) – Flughafen	14.900	11.600	20.800	15.600
B9	Flughafen – Fischamend	12.200	4.700	14.400	5.300
B10	Schwechat (B9) – L2069	15.400	400	13.500	0
B10	L2069 - Schwadorf	14.300	400	12.400	0
B10	östlich der B60	8.200	100	15.900	800
B60	Fischamend – Enzersdorf	6.400	3.000	1.400	0
B60	Enzersdorf – Kreisverkehr B10	5.600	2.100	2.000	0
L156	Fischamend – Klein Neusiedl	3.900	1.500	3.300	0
L156	B60 neu – Schwadorf	5.400	1.500	5.800	1.600
B60 neu	B9 – Klein Neusiedl	-	-	8.500	5.200
B60 neu	Klein Neusiedl – B10	-	-	10.700	5.200

Tabelle 4.21-28: Verkehrsbelastungen Planszenario 2020 und 2025 (DTVw)

Streckenabschnitt		Planszenario 2020		Planszenario 2025	
		Kfz gesamt	davon flughafen- bedingt	Kfz gesamt	davon flughafen- bedingt
A4	Kn. Prater – Simmeringer Haide	114.300	31.900	98.700	25.200
A4	Simmeringer Haide – Schwechat	88.500	32.400	80.200	25.300
A4	Schwechat – Flughafen	121.300	47.200	123.400	46.800
A4	Flughafen – Fischamend	75.800	4.800	82.900	10.600
A4	Fischamend – Bruck/L.	61.900	3.100	74.900	10.300
S1	Schwechat – Schwechat Ost	67.100	12.600	72.400	13.100
S1	Schwechat Ost – Schwechat Süd	78.200	23.300	90.300	25.700
S1	Schwechat Süd – Rannersdorf	70.400	21.900	78.400	24.400
B9	Schwechat (B10) – Flughafen	20.900	17.100	29.200	24.200
B9	Flughafen – Fischamend	14.300	6.600	15.600	6.300
B10	Schwechat (B9) – L2069	12.800	0	13.200	0
B10	L2069 – Schwadorf	9.000	0	14.100	0
B10	östlich der B60	7.700	100	16.500	1.200
B60	Fischamend – Enzersdorf	7.600	3.900	1.400	0
B60	Enzersdorf – Kreisverkehr B10	6.400	2.700	2.000	0
L156	Fischamend – Klein Neusiedl	5.000	2.500	3.400	0
L156	B60 neu – Schwadorf	6.300	2.500	6.100	1.800
B60 neu	B9 – Klein Neusiedl	-	-	9.900	6.100
B60 neu	Klein Neusiedl – B10	-	-	12.200	6.100

Abschließend soll eine kurze Betrachtung des Bereichs B10 / L2069 / L2004 bei Rauchenwarth vorgenommen werden, da sich hier die Situation 2025 anders darstellt als in den Berechnungen für 2020.

Da sich im Zuge der Modellrechnungen für 2025 gezeigt hat, dass auf der L2004 in den Ortsdurchfahrten von Rauchenwarth und Schwadorf mit einer deutlichen Zunahme des Durchzugsverkehrs zu rechnen wäre, wurden hier entsprechende Rückbaumaßnahmen im Modell implementiert. Dadurch wird erreicht, dass ein großer Teil der regionalen und überregionalen Ost-West-Verkehre stattdessen auf die B10 und die L2069 ausweicht. Eine deutliche prozentuelle Verkehrszunahme ergibt sich demzufolge lediglich auf dem kurzen Verbindungsstück der L2069 zwischen der B10 und der L2004. Im Gegenzug wird jedoch insbesondere die Ortsdurchfahrt von Schwadorf auf der L2004 deutlich entlastet.

Vergleich mit Verkehrsuntersuchung S1 Schwechat – Süßenbrunn

Ein Vergleich mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zu den Einreichunterlagen zum Abschnitt S1 Schwechat – Süßenbrunn (Snizek 2008) zeigt eine sehr gute Übereinstimmung der Belastungswerte auf der A4 zwischen Schwechat und dem Flughafen von 123.400 Kfz/Werntag (Planszenario 2025) zu 124.800 Kfz/Werntag (Snizek 2008, Planfall M1-HR). Mit einer tolerierbaren Abweichung von unter 10% ebenfalls gut liegen die Werte auf der S1 Nord beieinander – hier stehen 59.900 Kfz/Werntag im Planszenario 2025 ca. 55.700 Kfz/Werntag bei Snizek gegenüber. Darüber hinaus decken sich die Schwerverkehrszahlen mit 5.700 zu 5.100 ebenfalls sehr gut. Eine ebenfalls tolerierbare Abweichung zeigt sich mit ca. 72.400 im Planszenario zu 76.900 Kfz/Werntag (Snizek) auf der S1 südlich des Knoten Schwechat.

Vergleich mit Gutachten B60 Spange Götzendorf

Ein Vergleich mit der im Rahmen der Einreichunterlagen zur B60 Spange Götzendorf erstellten Verkehrsuntersuchung (Käfer et al. 2009) zeigt eine sehr gute Übereinstimmung der Werte. Im vorliegenden Planszenario 2025 wird für die B60 neu je nach Abschnitt ein DTV-Wert zwischen 4.300 und 10.800 Kfz/Tag prognostiziert. In der Verkehrsuntersuchung zur B60 Spange Götzendorf liegen die entsprechenden Werte bei 5.100 bis 11.600 Kfz/Tag.

4.21.6. Strecken- und Knotenspezifische Betrachtung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

Methode

Zusätzlich zu den mit Hilfe des Verkehrsmodells durchgeführten Berechnungen erfolgte für Abschnitte bzw. Kreuzungen, auf denen zwischen Null- und Planszenario 2025 eine Verkehrszunahme von mehr als 15% zu erwarten ist, eine detaillierte strecken- bzw. knotenspezifische Betrachtung. Der Vollständigkeit halber werden auch Abschnitte betrachtet, auf denen eine entsprechende Verkehrssteigerung auch ohne Umsetzung des eingereichten Vorhabens auftreten wird. Demnach sind die folgenden Beurteilungskategorien zu unterscheiden:

Rechnerische Überlastung / Beurteilungskategorien:

- keine Überlastung
- Überlastung bereits im Bestand
- Überlastung aufgrund allgemein zu erwartender Verkehrsentwicklung bereits im Nullszenario, somit nicht als vorhabensbedingte Überlastung anzusehen
- Überlastung erst im Planszenario gegeben, somit vorhabensbedingte Verkehrszunahme

Streckenbezogene Betrachtung

Auf Strecken bezogen zeigen die mit dem Verkehrsmodell durchgeführten Bearbeitungen, dass, auch aufgrund der ohnehin stattfindenden Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, keine Überlastungen gegeben sein werden (siehe Tabelle 4.21-29).

Tabelle 4.21-29: Liste von Strecken mit einem Verkehrszuwachs >15%

Strecke	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
B9 zw. B10 und Kreisverkehr Kugelkreuz	leistungsfähig	leistungsfähig
B9 zw. Kreisverkehr Kugelkreuz und L2065	leistungsfähig	leistungsfähig
B9 zw. L2065 und L2064	leistungsfähig	leistungsfähig
B9 zw. L2064 und VIE	leistungsfähig	leistungsfähig
B60 neu zw. Fischamend/B9 u. Klein Neusiedl	leistungsfähig	leistungsfähig
Klederinger Str. zw. Wien und Kledering	leistungsfähig	leistungsfähig
Klederinger Str. zw. Kledering u. Ostbahnstr.	leistungsfähig	leistungsfähig
Klederinger Str. zw. L2071 u. Gladbeckstr.	leistungsfähig	leistungsfähig
Klederinger Str. zw. Gladbeckstr. u. B11	leistungsfähig	leistungsfähig
L2066 zw. S1 und L2064	leistungsfähig	leistungsfähig
L2063 zw. B10 und Rauchenwarth	leistungsfähig	leistungsfähig
L2004 zw. Umf. Himberg u. Rauchenwarth	leistungsfähig	leistungsfähig

Knotenbezogene Betrachtung

Bei Knoten, an denen benachbarte Strecken eine Zuwachsrate von >15% aufweisen, wurden knotenpunktspezifische Betrachtungen durchgeführt, um die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit abschätzen zu können. Aus Basis der RVS 03.05.12 und 03.05.14 ergeben sich die folgenden, in der nachstehenden Tabelle aufgelisteten Belastungszustände.

Tabelle 4.21-30: Liste von Knoten mit einem Verkehrszuwachs >15%

Knoten	Bestand	Nullszenario 2025	Planszenario 2025
Kreisverkehr ASt S1-B10-B9	überlastet	überlastet	überlastet
Kreisverkehr B9 Kugelkreuz	leistungsfähig	überlastet	überlastet
Kreisverkehr B9-L2065	leistungsfähig	überlastet	überlastet
VLSA B9-L2064	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
VLSA B9-Cargo-Nord / Flughafenbetriebsgelände	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
VLSA B9 - Zubringer zur Einfahrtsstraße	leistungsfähig	überlastet	überlastet
VLSA B9-Ausfahrtsstraße	leistungsfähig	überlastet	überlastet
ungeregelte Betriebszu- und Ausfahrt (keine Modelldaten)	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
VLSA B9 - Parkplatz C	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
Kreisverkehr Klederinger Str.-L2071	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
Klederinger Str. - Gladbeckstr. (ungeregelt)	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig
Kreisverkehr ASt Mannswörth - L2066	leistungsfähig	leistungsfähig	leistungsfähig

Im Vergleich zum Prognosehorizont 2020 der UVE sind die Kreuzungen B9-L156 und B9-B60 im Prognosehorizont 2025 infolge der Errichtung der B60neu und der damit einhergehenden Entlastung nicht mehr von einer Verkehrszunahme betroffen. Im Gegenzug entstehen durch diesen Infrastrukturausbau zwei zusätzliche Knotenpunkte im betrachteten Untersuchungsgebiet, nämlich die Kreuzung B9-B60neu und der Anschluss Klein-Neusiedl. Die Leistungsfähigkeit dieser beiden Kreuzungen wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Einreichprojekt B60 Spange Götzendorf (Käfer et al. 2009) im Detail nachgewiesen.

Weiters ist an dieser Stelle anzuführen, dass im Zuge der Errichtung der Umfahrung Zwölfaxing sowie der Verlegung der B10 im Hinblick auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit der entstehenden Kreuzungsbereiche geeignete Maßnahmen zu treffen sind.

Einen Sonderfall, auf den bereits im UVE-Fachbeitrag 02.520 hingewiesen wurde, stellt die ASt Flughafen, und hierbei insbesondere die Rampe aus Wien in Fahrtrichtung Flughafen, dar. Im einstreifigen Zustand wäre diese Rampe bereits im Nullszenario 2020 überlastet. Dieser Bereich ist jedoch gegenwärtig im Ausbau begriffen, und in der künftigen 2-streifigen Ausführung ist jedenfalls eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben.

4.21.7. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Durch die Verfügbarkeit einer aktualisierten Luftverkehrsprognose ergaben sich für den FB Verkehr gegenüber der UVE aktualisierte Datengrundlagen, auf Basis derer die vorliegenden ergänzenden Unterlagen zum FB Verkehr erstellt wurden.

Für das Prognosejahr 2020 konnte gezeigt werden, dass sich durch die Aktualisierung der verwendeten Eingangsdaten die Verkehrszahlen im landseitigen Verkehr nicht erhöhen und dass die Einreichunterlagen des FB Verkehr somit auf der sicheren Seite liegen.

Zusätzlich zum Prognosejahr 2020 sollte im Rahmen der ergänzenden Unterlagen eine weitergehende Betrachtung für den Prognosehorizont 2025 durchgeführt werden. Im Zuge der entsprechenden Berechnungen wurde auf den Daten der aktuellen Luftverkehrsprognose aufgebaut. Darüber hinaus wurden im Planszenario 2025 verschiedene Ausbaumaßnahmen im überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetz berücksichtigt (z.B. S1 Lobautunnel, S8 Marchfeldschnellstraße, A5 Nordautobahn, B60 Spange Götzendorf).

Als Eckwert für das landseitige Verkehrsaufkommen im MIV ergeben sich für 2025 im Planszenario ca. 40.000 Pkw-Fahrten vom und zum Flughafen pro Tag und Richtung, was eine Zunahme um ca. 5.000 Fahrten gegenüber dem Planszenario 2020 bedeutet. Auf Basis dieses geänderten Verkehrsaufkommens erfolgte eine Berechnung der daraus resultierenden streckenbezogenen Verkehrsbelastungen für 2025.

Die Modellergebnisse zeigen, dass sich 2025 infolge des höheren Passagieraufkommens die Verkehrsstärken im Umfeld des Flughafens gegenüber 2020 erhöhen. Teilweise können diese Zunahmen durch geplante Infrastrukturmaßnahmen, die im Zuge der Berechnungen für 2025 berücksichtigt wurden, kompensiert werden. Beispielsweise führt die Errichtung der S1 zwischen Schwechat und Süßenbrunn (inklusive Donauquerung) zu einer Verlagerung der Routenwahl und damit einhergehend zu einer Entlastung der A4 zwischen Knoten Prater und Knoten Schwechat.

Andere Streckenabschnitte im Umfeld des Flughafens sind hingegen infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens von einer Steigerung der Verkehrsstärken betroffen. Insbesondere auf der B9 im Bereich zwischen Schwechat und dem Flughafen sind deutliche Zunahmen zu verzeichnen.

Durch die laut Luftverkehrsprognose erhöhte Zahl an Passagieren aus den östlichen Nachbarländern sind auf den entsprechenden Routen ebenfalls Zunahmen zu verzeichnen. Dadurch erhöht sich beispielsweise auf der A4 zwischen Fischamend und Bruck/Leitha der Anteil des flughafenbedingten Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von 5% im Jahr 2020 auf ca. 14% im Jahr 2025.

4.21.8. Abkürzungsverzeichnis

CAT	City Airport Train
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
FB	Fachbeitrag
FTE	Full Time Equivalent = Vollzeitäquivalent(e)
FWAG	Flughafen Wien AG
HL	Hochleistungs-(Strecke)
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
Lkw	Lastkraftwagen
LVP	Luftverkehrsprognose
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a.	pro Jahr
PAX	Passagier(e)
Pkw	Personenkraftwagen
SBT	Semmering-Basistunnel
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VIE	Flughafen Wien Schwechat
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

4.21.9. Quellenverzeichnis

- CAT Betriebs GesmbH (2006): CAT-Passagierverlauf, Excel-Datei, Stand 20.11.2006
- CAT Betriebs GesmbH (2007): Internet Abfrage der CAT-Homepage, Stand 2007
- FESSEL – GFK (2004): Passagierstrukturanalyse 2003, i.A. der Flughafen Wien AG, Wien
- FESSEL – GFK (2006-1): Passagierstrukturanalyse 2005, i.A. der Flughafen Wien AG, Wien
- FESSEL – GFK (2006-2): CAT-Passagierstrukturanalyse, 3. Quartal 2005 und 4. Quartal 2006, i.A. der Flughafen Wien AG, Wien
- FLUGHAFEN WIEN AG (2005): Angaben zum Modal Split, Excel-Dateien, Stand 7.2.2005
- FLUGHAFEN WIEN AG (2009): Kontinuierliche Verkehrsstromanalyse, Verkehrsdatenerfassung und -auswertung am Flughafen Wien Schwechat, Quartalsberichte 1-4 2009, Wien
- FLUGHAFEN WIEN AG (2010): Angaben zum Modal Split 2008 und 2009, Excel-Dateien, Stand 11.5.2010
- INTRAPLAN CONSULT GmbH (2009): Parallelpiste 11R/29L UVP-Einreichprojekt; Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, Nr. 30.35, München
- INTRAPLAN CONSULT GmbH (2010): Daten zum Aufkommen im landseitigen Verkehr, Excel-Datei, Stand 29.1.2010
- JOANNEUM RESEARCH / WIFO (2007): Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien. Eine Analyse der Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen im Auftrag der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Wien
- KÄFER A., STEININGER K., AXHAUSEN K., BURIAN E., CLEES L., FRITZ O., GEBETSROITHER B., GRUBITS C., HUBER P., KURZMANN R., MOLITOR R., ORTIS G., PALME G., PEHERSTORFER H., PFEILER D., SCHÖNFELDER S., SILLER K., STREICHER G., THALLER O., WIEDERIN S., ZAKARIAS G. (2007): Verkehrsprognose Österreich 2025+, Prognose im Auftrag von BMVIT, ASFINAG, ÖBB, SCHIG, Rohbericht, Wien
- KÄFER A., GRADNITZER G., THALLER O. (2009): Verkehrsuntersuchung zum Einreichprojekt Spange Götzendorf / B60 Umfahrung der Gemeinden Margarethen am Moos, Klein-Neusiedl, Fischamend im Auftrag von ÖBB Infrastruktur Bau AG, Wien
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr FSV (2007): RVS 03.05.12: Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen, Wien

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr FSV (2001):
RVS 03.05.14: Plangleiche Knoten – Kreisverkehr, Wien

PTV / TRAFICO – VERKEHRSPANUNG KÄFER GmbH (2008): Parallelpiste 11R/29L UVP-
Einreichprojekt; Umweltverträglichkeitserklärung – Fachbeitrag Verkehr – Landseitige
Erreichbarkeit, Einlage UVE 02.520 v. 27.2.2008, Karlsruhe – Wien

SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPANUNG (2008): Verkehrsuntersuchung zum Einreichprojekt S1
Schwechat – Süßenbrunn im Auftrag von ASFINAG, Wien

STATISTIK AUSTRIA (2010): Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2009, erstellt am 22.3.2010, Wien

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTEMBERG (2010): Vollzeitäquivalente und geleistete
Arbeitszeit je Erwerbstätigen 2007, Stuttgart

4.21.10. Anhang

Anhang 1: Verwendete Eingangsdaten zum Aufkommen im landseitigen Verkehr

Im Rahmen der Bearbeitung der ergänzenden Unterlagen zum FB Verkehr wurden zusätzlich zum Endbericht der Luftverkehrsprognose (INTRAPLAN, 2009) Daten zum Aufkommen im landseitigen Verkehr verwendet, die seitens Intraplan Consult in Form einer Excel-Datei zur Verfügung gestellt wurden:

INTRAPLAN CONSULT GmbH (2010):

Daten zum Aufkommen im landseitigen Verkehr, Excel-Datei, Stand 29.1.2010

Die entsprechenden Zahlen sind in den folgenden beiden Tabellen dargestellt.

Aufkommen landseitiger Verkehr	2007	2007	2007	2007	2020	2020	2020	2020
					ungehemmt	ungehemmt	ungehemmt	ungehemmt
Region	Geschäft	Geschäft	Privat	Privat	Geschäft	Geschäft	Privat	Privat
	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Böhmen	753	7.845	7.474	27.628	2.025	16.654	16.759	55.030
Mähren	5.736	45.854	27.318	133.527	16.117	105.382	58.211	249.256
Bratislava	13.348	151.877	104.163	300.355	130.040	358.493	382.947	481.689
Rest Slowakei	3.379	42.245	42.459	191.932	20.859	85.888	158.185	359.421
Salzburg/Tirol/Vorarlberg/Rest Niederösterreich	49.967	121.603	249.956	291.895	85.870	165.928	379.981	375.073
Steiermark/Kärnten	39.693	99.226	191.925	262.105	68.190	145.496	293.264	358.724
Wien	1.899.360	2.905.741	2.065.120	1.779.825	3.230.207	3.983.135	2.936.496	2.043.739
Wiener Umland Nordteil	5.206	59.242	61.578	253.077	8.258	93.969	86.261	354.521
Wiener Umland Südteil	5.890	77.439	54.931	278.387	12.838	113.534	91.385	375.578
Niederösterreich-Süd	12.294	74.667	103.100	267.629	19.423	117.967	154.513	401.091
St. Pölten	10.561	36.979	51.170	99.374	26.986	46.675	106.734	113.746
Mostviertel-Eisenwurzen	4.837	27.096	52.532	143.630	8.678	38.904	83.079	195.056
Waldviertel	925	21.966	26.707	158.501	2.727	30.692	47.785	209.957
Weinviertel	981	12.904	16.780	85.043	1.979	19.702	28.083	123.389
Nordburgenland	1.182	22.225	17.473	82.313	3.881	30.684	33.114	106.667
Mittelburgenland	204	2.684	3.490	17.687	354	4.022	5.354	25.220
Südburgenland	128	3.035	2.639	25.832	347	4.451	5.133	36.049
Gyor-Moson-Sopron	754	24.124	14.798	115.810	14.576	53.001	83.984	197.180
Rest Ungarn	5.074	47.109	37.711	207.588	26.461	90.197	128.031	406.582
sonst. Ausland West (D u.a.)	3.132	4.433	15.051	8.904	7.804	6.996	29.058	10.125
sonst. Ausland Süd (SL, HR u.a.)	3.888	5.503	18.684	11.053	9.688	8.685	36.072	12.569
sonst. Ausland Nord (PL u.a.)	2.268	3.210	10.899	6.448	5.652	5.066	21.042	7.332
sonst. Ausland Ost (R u.a.)	1.512	2.139	7.265	4.298	3.768	3.377	14.029	4.888
Summe	2.071.072	3.799.146	3.183.223	4.752.841	3.706.728	5.528.898	5.179.500	6.502.882

Quelle: Intraplan (2010)

PROJEKTWERBER: FLUGHAFEN WIEN AG
VERFASSER: Ptv / Verkehrsplanung Käfer GmbH
ERSTELLT: 14.07.2010

Kapitel 4.21. Landseitiger Verkehr
SEITE 50

Aufkommen landseitiger Verkehr	2025		2025		2020		2020		2025		2025	
	ungehemmt	ungehemmt	ungehemmt	ungehemmt	gehemmt	gehemmt	gehemmt	gehemmt	gehemmt	gehemmt	gehemmt	gehemmt
	Geschäft		Privat		Geschäft		Privat		Geschäft		Privat	
	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Böhmen	2.459	20.221	19.898	65.358	1.211	10.074	11.157	36.855	1.296	10.793	11.872	39.244
Mähren	19.628	127.995	65.394	280.050	13.687	88.929	53.369	228.061	14.935	96.778	54.567	233.186
Bratislava	169.214	466.489	437.611	550.448	117.348	323.504	380.092	478.098	137.226	378.304	398.783	501.607
Rest Slowakei	25.489	105.164	189.078	430.752	16.941	67.840	140.314	309.744	18.512	74.164	152.060	336.082
Salzburg/Tirol/Vorarlberg/Rest Niederösterreich	96.507	180.632	415.918	400.030	56.649	107.831	253.261	247.483	56.362	103.550	247.781	235.153
Steiermark/Kärnten	88.136	172.447	358.482	415.628	49.633	107.637	229.061	288.737	56.865	113.668	251.994	302.771
Wien	3.977.084	4.513.520	3.375.780	2.156.199	3.217.295	3.967.215	2.931.927	2.040.559	3.764.321	4.272.059	3.285.267	2.098.386
Wiener Umland Nordteil	11.024	110.005	102.597	395.448	8.135	92.564	86.029	353.566	10.103	100.814	96.410	371.600
Wiener Umland Südteil	16.475	130.772	108.809	419.389	12.646	111.837	91.174	374.711	15.259	121.121	103.408	398.575
Niederösterreich-Süd	29.451	131.861	204.238	435.404	19.037	115.619	153.347	398.061	26.279	117.658	186.897	398.435
St. Pölten	32.423	53.659	124.733	127.559	26.182	45.284	104.949	111.843	28.629	47.380	113.151	115.715
Mostviertel-Eisenwurzen	10.609	44.455	97.641	218.349	8.333	37.360	80.724	189.528	9.269	38.839	87.350	195.337
Waldviertel	3.535	34.936	57.040	234.426	2.645	29.778	46.890	206.025	3.121	30.848	51.529	211.775
Weinviertel	2.579	22.806	34.087	140.094	1.920	19.115	27.561	121.094	2.277	20.137	30.802	126.593
Nordburgenland	4.892	35.016	39.118	119.128	3.823	30.225	33.030	106.396	4.388	31.407	35.984	109.581
Mittelburgenland	464	4.622	6.470	28.429	349	3.962	5.334	25.130	416	4.146	5.939	26.095
Südburgenland	461	5.116	6.347	40.691	340	4.362	5.087	35.731	411	4.565	5.793	37.137
Gyor-Moson-Sopron	18.824	68.448	99.259	233.045	12.605	45.836	78.379	184.022	14.600	53.090	84.304	197.932
Rest Ungarn	33.403	108.316	156.094	482.336	11.587	50.972	70.071	274.731	12.509	53.786	75.075	291.436
sonst. Ausland West (D u.a.)	9.620	8.623	33.447	11.654	5.355	4.801	21.693	7.559	4.026	3.609	15.477	5.393
sonst. Ausland Süd (SL, HR u.a.)	11.942	10.705	41.520	14.467	6.648	5.959	26.929	9.383	4.998	4.480	19.213	6.695
sonst. Ausland Nord (PL u.a.)	6.966	6.244	24.220	8.439	3.878	3.476	15.709	5.474	2.915	2.613	11.207	3.905
sonst. Ausland Ost (R u.a.)	4.644	4.163	16.147	5.626	2.586	2.318	10.473	3.649	1.944	1.742	7.472	2.603
Summe	4.575.829	6.366.215	6.013.928	7.212.949	3.598.833	5.276.498	4.856.560	6.036.440	4.190.661	5.685.551	5.332.335	6.245.236

Quelle: Intraplan (2010)

Anhang 2

**DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet
 und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms**

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
	Bezeichnung	von	bis	DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw
A3	Münchendorf	Ebreichsdorf Nord	42.400	2.300	5,4%	42.400	2.300	5,4%	0,0%
A4	AST Simmering	Kn. Schwechat / S1	74.000	7.600	10,3%	74.700	7.900	10,6%	0,9%
A4	Kn. Schwechat / S1	VIE	112.300	14.900	13,3%	114.400	14.800	12,9%	1,9%
A4	VIE	Fischamend	74.600	13.900	18,6%	76.100	13.500	17,7%	2,0%
A4	Fischamend	Bruck/Leitha	67.000	13.800	20,6%	68.400	13.400	19,6%	2,1%
B9	B10	Kreisverkehr Kugelkr.	17.600	2.300	13,1%	22.400	2.000	8,9%	27,3%
B9	Kreisverkehr Kugelkr.	L2065	16.000	2.300	14,4%	20.900	2.000	9,6%	30,6%
B9	L2065	L2064	18.000	2.200	12,2%	25.600	1.800	7,0%	42,2%
B9	L2064	VIE	18.100	2.200	12,2%	25.800	2.000	7,8%	42,5%
B9	VIE	CEATS	13.800	300	2,2%	14.800	500	3,4%	7,2%
B9	CEATS	B60 neu	12.800	400	3,1%	13.800	500	3,6%	7,8%
B9	B60 neu	L156	5.700	200	3,5%	5.500	200	3,6%	-3,5%
B9	L156	B60 alt	700	50	7,1%	700	50	7,1%	0,0%
B9	B60 alt	A4	2.600	100	3,8%	2.600	200	7,7%	0,0%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
B9	Fischamend / A4	Maria Ellend / L166	9.300	200	2,2%	9.300	200	2,2%	0,0%
B9	Maria Ellend / L166	Regelsbrunn / L164	5.700	100	1,8%	5.700	100	1,8%	0,0%
B9	Regelsbrunn / L164	Wildungsmauer / L2038	4.200	100	2,4%	4.100	100	2,4%	-2,4%
B9	Wildungsmauer / L2038	Petronell / B211	4.800	100	2,1%	4.700	100	2,1%	-2,1%
L166	B9 / Maria Ellend	Göttelsbrunn	1.500	20	1,3%	1.500	20	1,3%	0,0%
B211 Rohrauer Str.	Petronell / B9	Rohrau / L165	2.600	40	1,5%	2.600	40	1,5%	0,0%
L2069 Klederinger Str.	Wien	Kledering Ort	7.800	70	0,9%	9.100	90	1,0%	16,7%
L2069 Klederinger Str.	Kledering Ort	Ostbahnstraße	9.000	70	0,8%	10.400	90	0,9%	15,6%
L2069 Klederinger Str.	Ostbahnstraße	L2071	9.900	700	7,1%	11.100	800	7,2%	12,1%
L2069 Klederinger Str.	L2071	Gladbeckstraße	5.500	700	12,7%	6.700	700	10,4%	21,8%
L2069 Klederinger Str.	Gladbeckstraße	B11	5.500	700	12,7%	6.700	700	10,4%	21,8%
Ostbahnstr.	L2069 / Klederinger Str.	Ailecgasse	3.300	300	9,1%	3.400	300	8,8%	3,0%
Gladbeckstraße	L2069 / Klederinger Str.	B11	300	0	0,0%	300	0	0,0%	0,0%
Ailecgasse	Ri. ZVBf. Kledering	Ostbahnstraße	14.600	900	6,2%	15.000	900	6,0%	2,7%
Ailecgasse	Ostbahnstraße	B10 / Simmeringer H.	10.500	600	5,7%	10.800	700	6,5%	2,9%
L2067 Sendnerg.	L2066	B10 / Wiener Straße	9.000	200	2,2%	9.700	300	3,1%	7,8%
Dreherstraße	B10 / Simmeringer H.	Sängergasse	5.600	400	7,1%	5.500	300	5,5%	-1,8%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	
Bezeichnung	von	bis							
Sängergasse	Etrichstraße	Dreherstraße	16.100	2.000	12,4%	15.900	1.400	8,8%	-1,2%
L2066 Mannswörther Str.	Dreherstraße	L2067	11.300	1.600	14,2%	11.300	1.100	9,7%	0,0%
L2066 Mannswörther Str.	L2067	S1	19.500	2.000	10,3%	20.100	1.200	6,0%	3,1%
L2066 Mannswörther Str.	S1	L2064	9.300	1.400	15,1%	11.500	1.100	9,6%	23,7%
L2064	L2066	L2065	10.000	100	1,0%	13.000	300	2,3%	30,0%
L2064	L2065	B9	100	10	10,0%	100	10	10,0%	0,0%
L2065 Danubiastr.	L2064	B9	8.900	100	1,1%	8.900	100	1,1%	0,0%
B14 Zinnerg.	von Norden	Kaiserebersdorfer Str.	25.800	2.600	10,1%	25.700	2.700	10,5%	-0,4%
B14 Etrichstr.	Kaiser Ebersdorfer Str.	Hoefftgasse	22.600	2.600	11,5%	22.300	2.600	11,7%	-1,3%
B14 Etrichstr.	Hoefftgasse	Sängergasse	22.700	2.600	11,5%	22.400	2.600	11,6%	-1,3%
B14 Etrichstr.	Sängergasse	B10 / Simmeringer H.	26.000	1.900	7,3%	26.300	2.200	8,4%	1,2%
B14 Etrichstr.	B10 / Simmeringer H.	Ailecgasse	20.200	1.800	8,9%	20.400	2.200	10,8%	1,0%
B14 Klosterneuburger Str.	Klederinger Straße	AST Rannersdorf	21.700	2.900	13,4%	21.900	3.400	15,5%	0,9%
L2075	AST Rannersdorf	B11	6.000	700	11,7%	5.600	700	12,5%	-6,7%
B10 Simmeringer H.	B14 / Etrichstraße	L2069	15.600	600	3,8%	15.700	600	3,8%	0,6%
B10 Wiener Str. (Schwechat)	L2069	B11	25.400	1.600	6,3%	26.600	1.600	6,0%	4,7%
B10 Wiener Str. (Schwechat)	B11	L2003 / L2067	28.000	900	3,2%	28.800	800	2,8%	2,9%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
B10	L2003 / L2067	B9	17.800	600	3,4%	18.300	700	3,8%	2,8%
B10	B9	L2063	12.700	500	3,9%	12.400	300	2,4%	-2,4%
B10	L2063	Schwadorf	11.700	300	2,6%	13.400	100	0,7%	14,5%
B10	Schwadorf	B60 neu	12.700	200	1,6%	12.300	100	0,8%	-3,1%
B10	B60 neu	B60 alt	12.500	300	2,4%	13.000	200	1,5%	4,0%
B10	B60 alt	L2001	14.100	300	2,1%	14.600	200	1,4%	3,5%
B10	L2001	Gallbrunn	10.800	30	0,3%	10.800	30	0,3%	0,0%
B10	Gallbrunn	Bruck/Leitha	12.200	80	0,7%	12.700	60	0,5%	4,1%
L2001	B10	L163	2.700	200	7,4%	2.600	200	7,7%	-3,7%
L2063	B10	Rauchenwarth	900	200	22,2%	4.400	200	4,5%	388,9%
L2004 Rauchenw. Str.	Himberg	Umf. Himberg	6.600	400	6,1%	6.700	400	6,0%	1,5%
L2004	Umf. Himberg	Rauchenwarth / L2063	6.000	400	6,7%	7.400	500	6,8%	23,3%
L2004	Rauchenwarth / L2063	L2062	4.300	500	11,6%	2.300	500	21,7%	-46,5%
L2004	L2062	Schwadorf	4.100	400	9,8%	2.100	500	23,8%	-48,8%
L2062	L2004	L156 / Wienerherberg	200	70	35,0%	200	70	35,0%	0,0%
B60 neu	Fischamend / B9	Klein Neusiedl	7.500	300	4,0%	8.800	500	5,7%	17,3%
B60 alt	Fischamend / B9	L2053	1.200	50	4,2%	1.200	50	4,2%	0,0%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
B60 alt	L2053	B10	1.800	0	0,0%	1.800	0	0,0%	0,0%
B60 alt	B10	Margarethen/Moos	800	0	0,0%	800	0	0,0%	0,0%
B60 alt	Margarethen/Moos	Ri. Süden	1.000	0	0,0%	1.000	0	0,0%	0,0%
B60	Reisenberg	Unterwaltersdorf	6.600	400	6,1%	6.700	400	6,0%	1,5%
L2053	L156	B60	4.400	200	4,5%	4.400	200	4,5%	0,0%
L156	Fischamend / B9	Kleinneusiedl / L2053	2.800	500	17,9%	2.900	500	17,2%	3,6%
L156	Kleinneusiedl / L2053	Schwadorf / B10	5.600	200	3,6%	5.600	200	3,6%	0,0%
L156	Schwadorf / B10	L2062 / Wienerherberg	5.200	300	5,8%	5.300	300	5,7%	1,9%
L156	L2062 / Wienerherberg	Ebergassing / B15	5.400	400	7,4%	5.500	400	7,3%	1,9%
L156	Ebergassing / B15	Gramatneusiedl	7.000	400	5,7%	7.100	400	5,6%	1,4%
L156	Gramatneusiedl	Moosbrunn / L150	1.800	300	16,7%	1.800	300	16,7%	0,0%
L156	Moosbrunn / L150	L150	6.700	700	10,4%	6.800	700	10,3%	1,5%
L156	L150	B16 / A3	2.200	200	9,1%	2.200	200	9,1%	0,0%
L156	B16 / A3	Trumau	2.500	300	12,0%	2.500	300	12,0%	0,0%
B15	Umf. Leopoldsdorf	B11	10.100	200	2,0%	10.400	200	1,9%	3,0%
B15	B11	Umf. Himberg	9.800	200	2,0%	11.000	200	1,8%	12,2%
B15 alt	Umf. Himberg	Himberg / L2004	8.900	200	2,2%	9.000	200	2,2%	1,1%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
B15 alt	Himberg	L150	2.200	0	0,0%	2.300	0	0,0%	4,5%
B15 alt	L150	Umf. Himberg	1.000	0	0,0%	1.000	0	0,0%	0,0%
B15	Umf. Himberg	Ebergassing / L156	13.700	500	3,6%	13.900	500	3,6%	1,5%
B15	Ebergassing / L156	Götzendorf	6.200	300	4,8%	6.300	300	4,8%	1,6%
B15a Umf. Himb.	L150	B15	5.400	500	9,3%	5.400	500	9,3%	0,0%
B15 Umf. Himb.	B15	L2004	15.900	1.000	6,3%	16.000	1.000	6,3%	0,6%
B15 Umf. Himb.	L2004	L2003	10.900	300	2,8%	12.300	300	2,4%	12,8%
B15 Umf. Himb.	L2003	B15	11.900	200	1,7%	13.200	300	2,3%	10,9%
Umf. Maria Lanzend.	B15	B11	11.000	300	2,7%	11.100	300	2,7%	0,9%
Umf. Maria Lanzend.	B11	Umf. Leopoldsdorf	2.100	400	19,0%	2.200	400	18,2%	4,8%
Umf. Leopoldsd.	B16	Umf. Maria Lanzendorf	12.600	300	2,4%	13.400	300	2,2%	6,3%
Umf. Leopoldsd.	Umf. Maria Lanzendorf	L2076	14.600	600	4,1%	15.600	700	4,5%	6,8%
Umf. Leopoldsd.	L2076	B15	19.600	700	3,6%	20.800	800	3,8%	6,1%
Umf. Leopoldsd.	B15	S1	24.800	1.000	4,0%	26.100	1.000	3,8%	5,2%
L150	B15 alt	B15 Umf. Himberg	1.300	0	0,0%	1.300	0	0,0%	0,0%
L150	B15 Umf. Himberg	L2074	6.600	500	7,6%	6.600	500	7,6%	0,0%
L150	L2074	L2005 / L161	5.500	500	9,1%	5.500	500	9,1%	0,0%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
	Bezeichnung	von	bis	DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw
L150	L2005 / L161	L156	5.000	500	10,0%	5.000	400	8,0%	0,0%
L2074	L2005	L150	1.200	0	0,0%	1.200	0	0,0%	0,0%
L2005	Münchendorf	Velm	2.600	0	0,0%	2.600	0	0,0%	0,0%
L2005	Velm	L2074	2.600	0	0,0%	2.600	0	0,0%	0,0%
L2005	L2074	L150	1.500	0	0,0%	1.500	0	0,0%	0,0%
L161	L150	L156	5.400	50	0,9%	5.400	50	0,9%	0,0%
B11	B10	Mautner Markhof-Str.	9.500	0	0,0%	9.500	0	0,0%	0,0%
B11	Gladbeckstraße	L2071	10.800	30	0,3%	10.800	30	0,3%	0,0%
B11	L2071	S1	10.800	70	0,6%	10.700	70	0,7%	-0,9%
B11	S1	L2072	6.600	0	0,0%	6.600	0	0,0%	0,0%
B11	L2072	L2073	9.600	600	6,3%	9.200	600	6,5%	-4,2%
B11	L2073	B15	10.000	400	4,0%	9.600	400	4,2%	-4,0%
B11	B15	Umf. Maria Lanzendorf	4.600	400	8,7%	4.500	400	8,9%	-2,2%
B11	Umf. Maria Lanzendorf	Achau / B16	13.800	700	5,1%	13.800	700	5,1%	0,0%
B11	Achau / B16	Laxenburg Nord	11.200	200	1,8%	11.600	200	1,7%	3,6%
L2003	B10	L2071	7.000	80	1,1%	7.200	50	0,7%	2,9%
L2003	L2072	L2073	2.800	0	0,0%	2.700	0	0,0%	-3,6%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
L2003	L2073	B15 Umf. Himberg	2.800	70	2,5%	2.700	70	2,6%	-3,6%
L2003	B15 Umf. Himberg	B15 alt	400	0	0,0%	400	0	0,0%	0,0%
L2071	L2069	B11	4.300	40	0,9%	4.400	40	0,9%	2,3%
L2071	B11	L2003	700	0	0,0%	700	0	0,0%	0,0%
L2072	B11	L2003	2.300	200	8,7%	2.200	200	9,1%	-4,3%
L2073	B11	L2003	200	60	30,0%	200	60	30,0%	0,0%
S1	Umf. Leopoldsdorf	AST Rannersdorf	78.400	13.100	16,7%	80.200	12.600	15,7%	2,3%
S1	AST Rannersdorf	AST Schwechat Süd	70.400	11.300	16,1%	72.200	10.500	14,5%	2,6%
S1	AST Schwechat Süd	AST Schwechat Ost	81.500	11.800	14,5%	83.400	11.400	13,7%	2,3%
S1	AST Schwechat Ost	A4	68.100	11.300	16,6%	66.600	11.100	16,7%	-2,2%
S1 Nord	Essling	Groß Enzersdorf	30.600	2.200	7,2%	31.500	2.200	7,0%	2,9%
S1 Nord	Groß Enzersdorf	Raasdorf	35.400	1.600	4,5%	36.200	1.600	4,4%	2,3%
S1 Nord	Raasdorf	Ri. Süßenbrunn	35.400	1.600	4,5%	36.200	1.600	4,4%	2,3%
AST Mannswörth	Rampe zu/von S1 Ri. Nord		12.600	1.600	12,7%	13.700	2.100	15,3%	8,7%
AST Mannswörth	Rampe zu von S1 Ri. West		13.500	1.900	14,1%	13.900	2.200	15,8%	3,0%
AST Schwechat Ost	B10	Auf-/Abfahrt S1	28.800	2.900	10,1%	30.900	2.700	8,7%	7,3%
AST Schwechat Süd	Rampe zu/von S1 Ri. Ost		9.800	500	5,1%	9.700	900	9,3%	-1,0%

DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms

Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
AST Schwechat Süd	Rampe zu/von S1 Ri. West		8.800	500	5,7%	8.700	600	6,9%	-1,1%
AST Schw. Süd zu L2003	AST Schwechat Süd / B233	L2003	10.400	600	5,8%	10.700	500	4,7%	2,9%
B16	B15	L2078	4.700	200	4,3%	4.700	200	4,3%	0,0%
B16	L2078	L2076	4.300	70	1,6%	4.400	70	1,6%	2,3%
B16	L2076	L2008	4.900	20	0,4%	5.000	20	0,4%	2,0%
B16	L2008	Umf. Leopoldsdorf	1.200	20	1,7%	1.300	20	1,5%	8,3%
B16	Umf. Leopoldsdorf	B11	12.600	300	2,4%	13.400	300	2,2%	6,3%
B16	B11	L2080	11.200	300	2,7%	11.400	300	2,6%	1,8%
B16 (Südteil)	Münchendorf	L156	5.100	300	5,9%	5.100	300	5,9%	0,0%
B16 (Südteil)	L156	AST Ebreichsdorf Nord / A3	6.000	300	5,0%	6.000	300	5,0%	0,0%
B16 (Südteil)	AST Ebreichsdorf Nord / A3	Ebreichsdorf	15.300	600	3,9%	15.300	600	3,9%	0,0%
Arbeiterg. (Leopoldsd.)	Achauer Straße	Lutzstraße	5.000	90	1,8%	5.000	90	1,8%	0,0%
Arbeiterg. (Leopoldsd.)	Lutzstraße	B15	5.000	90	1,8%	5.000	90	1,8%	0,0%
L2076 M. Lanzendorferstr. (Leopoldsd.)	Achauer Straße	Lutzstraße	2.400	80	3,3%	2.600	80	3,1%	8,3%
L2076 Leopoldsdorferstr. (M. Lanzend.)	Lutzstraße	B11	3.600	100	2,8%	3.900	100	2,6%	8,3%
Lutzstraße Verlängerung (Leopoldsd.)	Achauer Straße	L2076	1.200	20	1,7%	1.300	20	1,5%	8,3%

**DTV und Lkw-Belastungen im Untersuchungsgebiet
 und darüber hinausgehender Bereiche für die Berechnung des Straßenverkehrslärms**




Straße	Abschnitt		Nullszenario 2025			Planszenario 2025			Zuwachs
			DTV	Lkw	% Lkw	DTV	Lkw	% Lkw	% DTV
Bezeichnung	von	bis							
Lutzstr. (Leopoldsd.)	L2076	Arbeitergasse	400	0	0,0%	400	0	0,0%	0,0%
Breitenleer Str.(Wien)	Telefonweg	L3019 / Raasdorf	5.600	400	7,1%	5.600	400	7,1%	0,0%
Breitenleer Str. (Wien)	L3019 / Raasdorf	Markgrafneusiedlerstr.	6.700	400	6,0%	6.800	400	5,9%	1,5%
Bahnstr. (Raasdorf)	Markgrafneusiedlerstraße	L11	2.800	30	1,1%	2.800	30	1,1%	0,0%
L3019	Raasdorf	Groß Enzersdorf / B3	4.000	1.200	30,0%	4.000	1.200	30,0%	0,0%
B3 Eßlinger Hauptstr.	Eßling	Groß Enzersdorf	20.400	400	2,0%	20.600	400	1,9%	1,0%
B3	Groß Enzersdorf	Neuoberhausen	10.500	200	1,9%	10.500	200	1,9%	0,0%
B233 Umf. Zwölfaxing			14.400	1.200	8,3%	14.300	1.200	8,4%	-0,7%

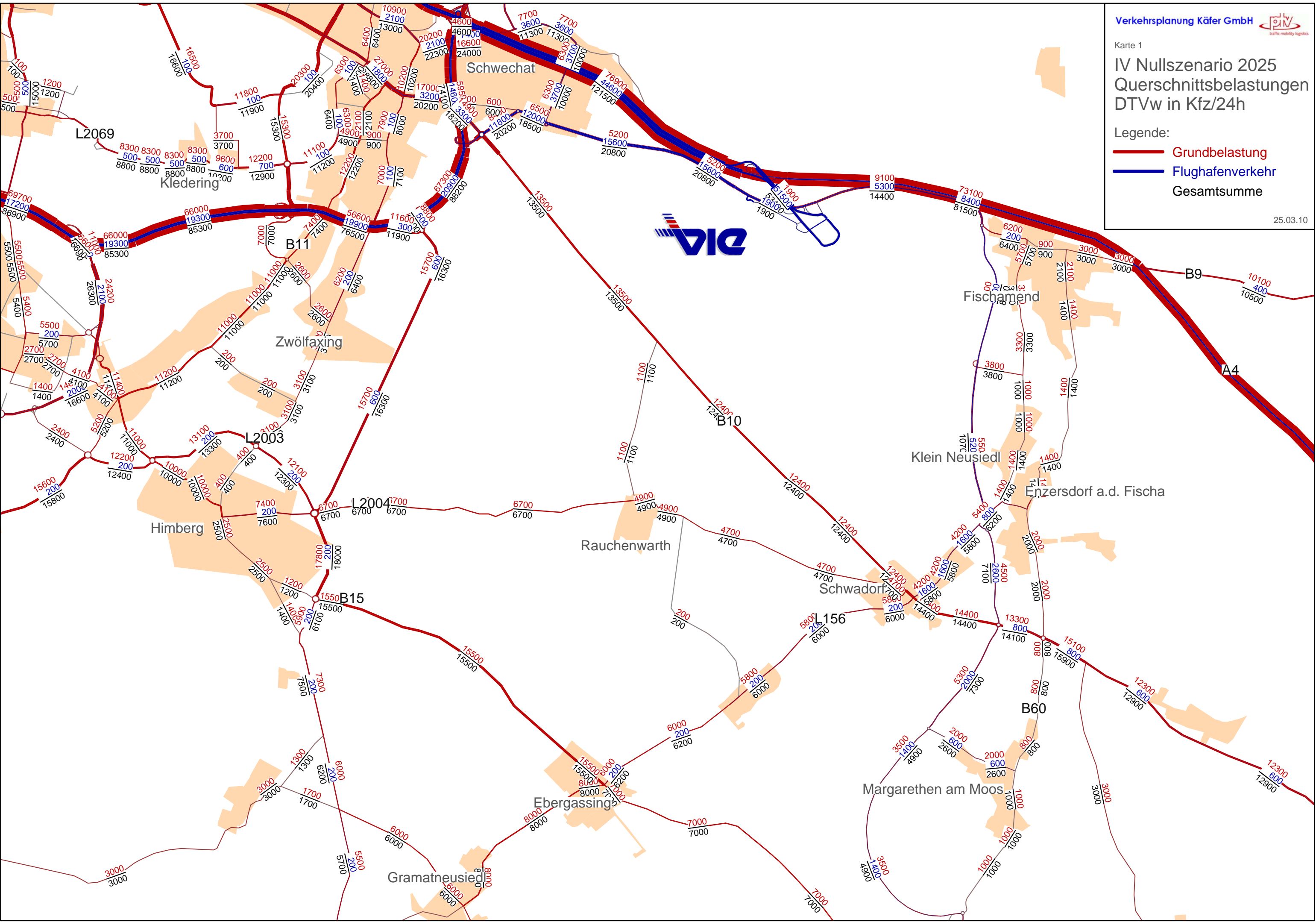
Anhang 3

Karten mit Querschnittsbelastungen aus dem Verkehrsmodell

- Karte 1: IV-Nullszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTVw in Kfz/24h
- Karte 1a: IV-Nullszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTV in Kfz/24h
- Karte 2: IV-Nullszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTVw in SV/24h
- Karte 2a: IV-Nullszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTV in SV/24h
- Karte 3: IV-Nullszenario 2025 – Querschnittsbelastungen nach Fahrzeugkategorien in DTVw - Flughafengelände
- Karte 3a: IV-Nullszenario 2025 – Querschnittsbelastungen nach Fahrzeugkategorien in DTV – Flughafengelände
- Karte 4: IV-Planszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTVw in Kfz/24h
- Karte 4a: IV-Planszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTV in Kfz/24h
- Karte 5: IV-Planszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTVw in SV/24h
- Karte 5a: IV-Planszenario 2025 – Querschnittsbelastungen DTV in SV/24h
- Karte 6: IV-Planszenario 2025 – Querschnittsbelastungen nach Fahrzeugkategorien in DTVw - Flughafengelände
- Karte 6a: IV-Planszenario 2025 – Querschnittsbelastungen nach Fahrzeugkategorien in DTV - Flughafengelände
- Karte 7: Differenzdarstellung IV-Planszenario 2025 / Nullszenario 2025 (DTVw)
- Karte 7a: Differenzdarstellung IV-Planszenario 2025 / Nullszenario 2025 (DTV)




Legende:

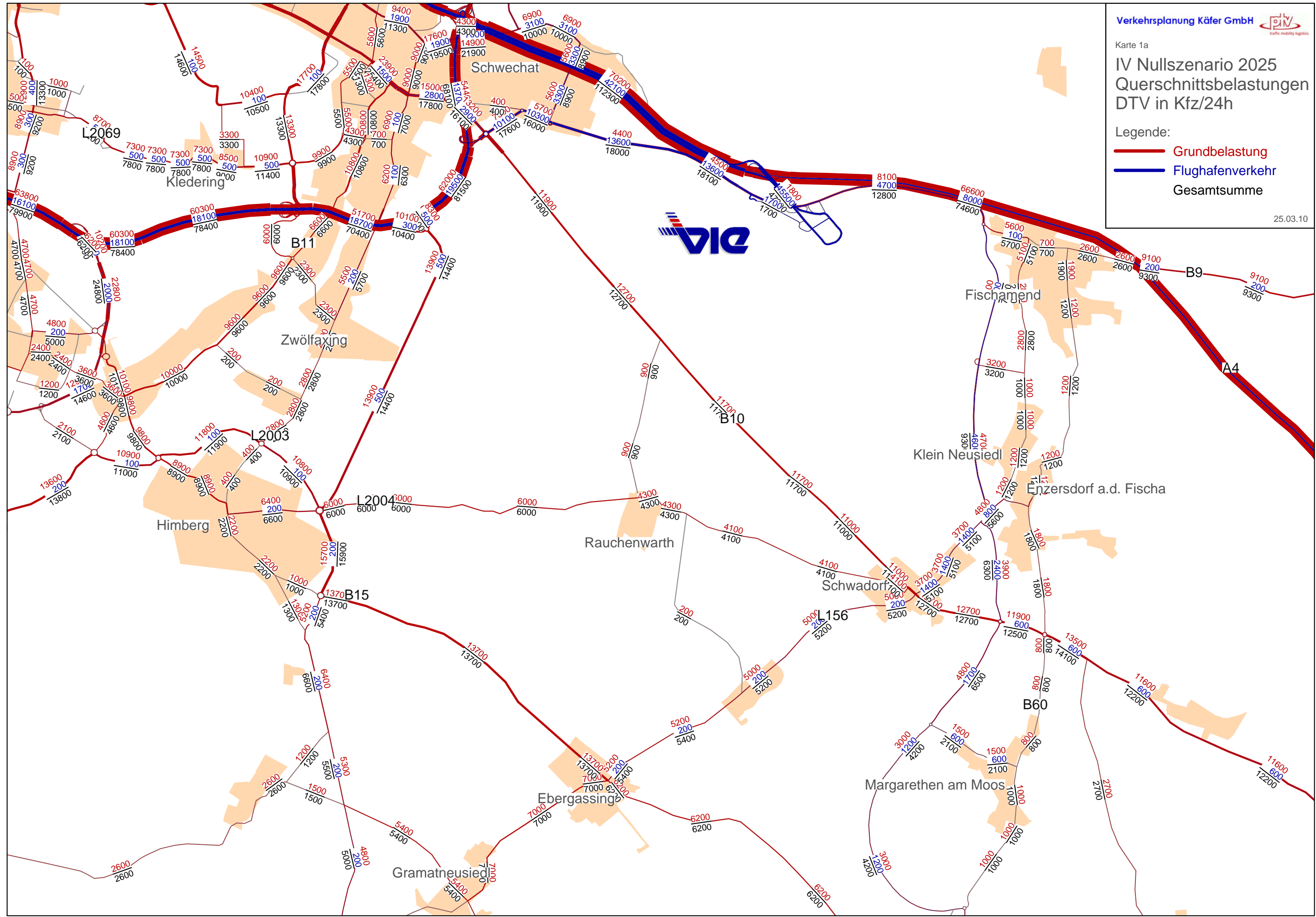
-  Grundbelastung
-  Flughafenverkehr
-  Gesamtsumme



IV Nullszenario 2025 Querschnittsbelastungen DTV in Kfz/24h

Legende:

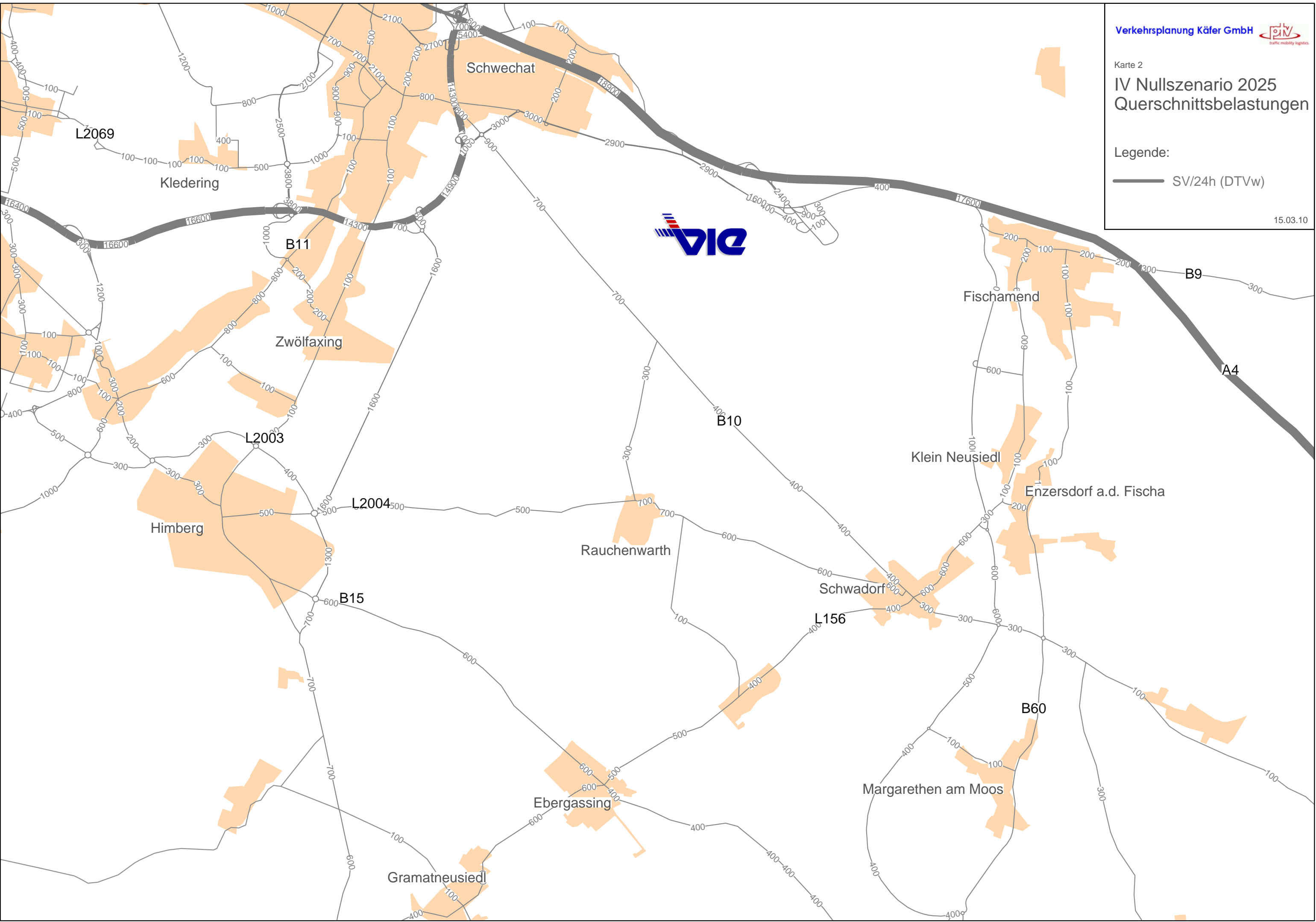
-  Grundbelastung
-  Flughafenverkehr
-  Gesamtsumme



Karte 2
IV Nullszenario 2025
Querschnittsbelastungen

Legende:
— SV/24h (DTVw)

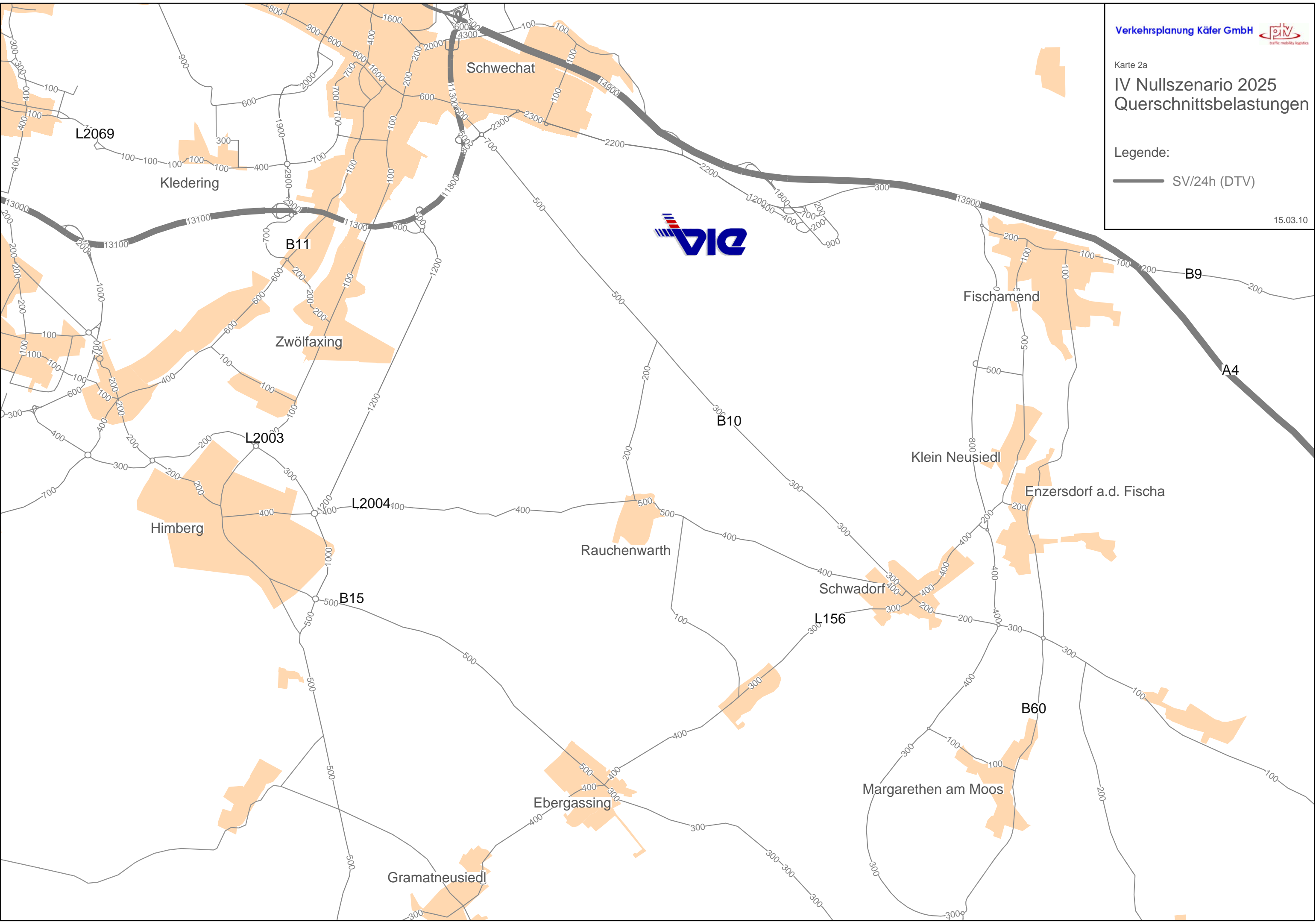
15.03.10



Karte 2a
IV Nullszenario 2025
Querschnittsbelastungen

Legende:
— SV/24h (DTV)

15.03.10

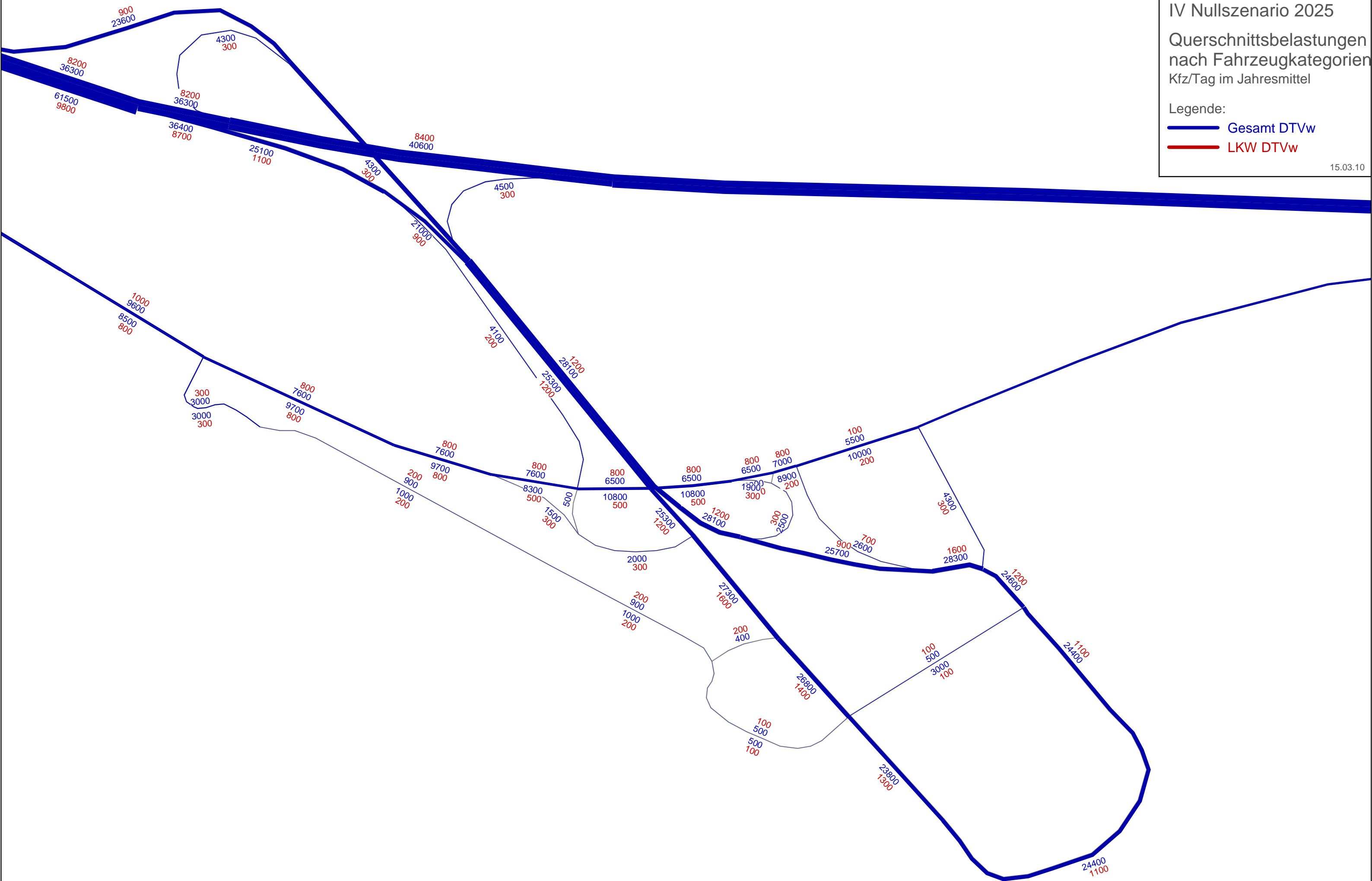


IV Nullszenario 2025

Querschnittsbelastungen
nach Fahrzeugkategorien
Kfz/Tag im Jahresmittel

Legende:

-  Gesamt DTVw
-  LKW DTVw

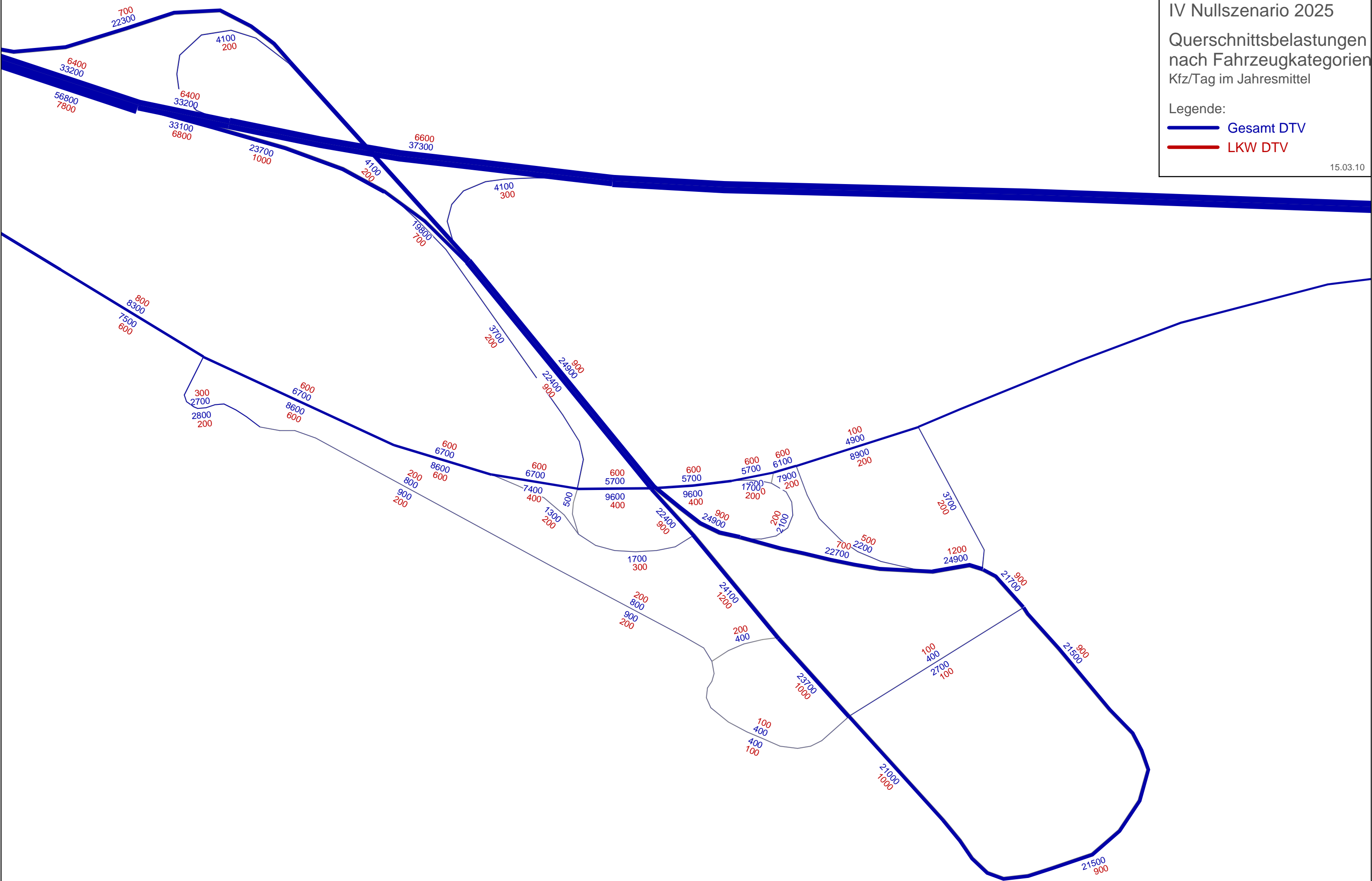


IV Nullszenario 2025

Querschnittsbelastungen
nach Fahrzeugkategorien
Kfz/Tag im Jahresmittel




Legende:

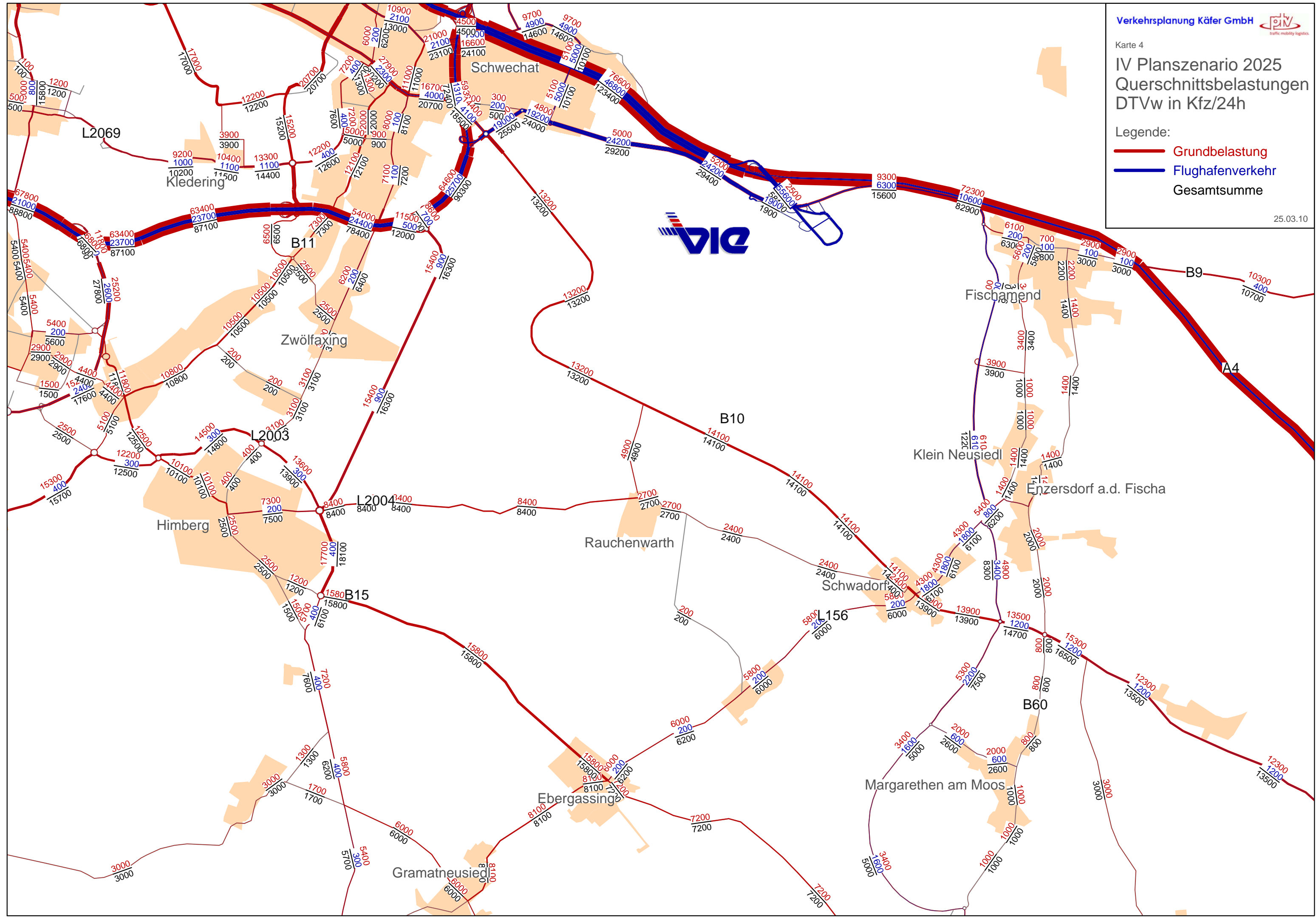
-  Gesamt DTV
-  LKW DTV



IV Planszenario 2025 Querschnittsbelastungen DTVw in Kfz/24h




Legende:

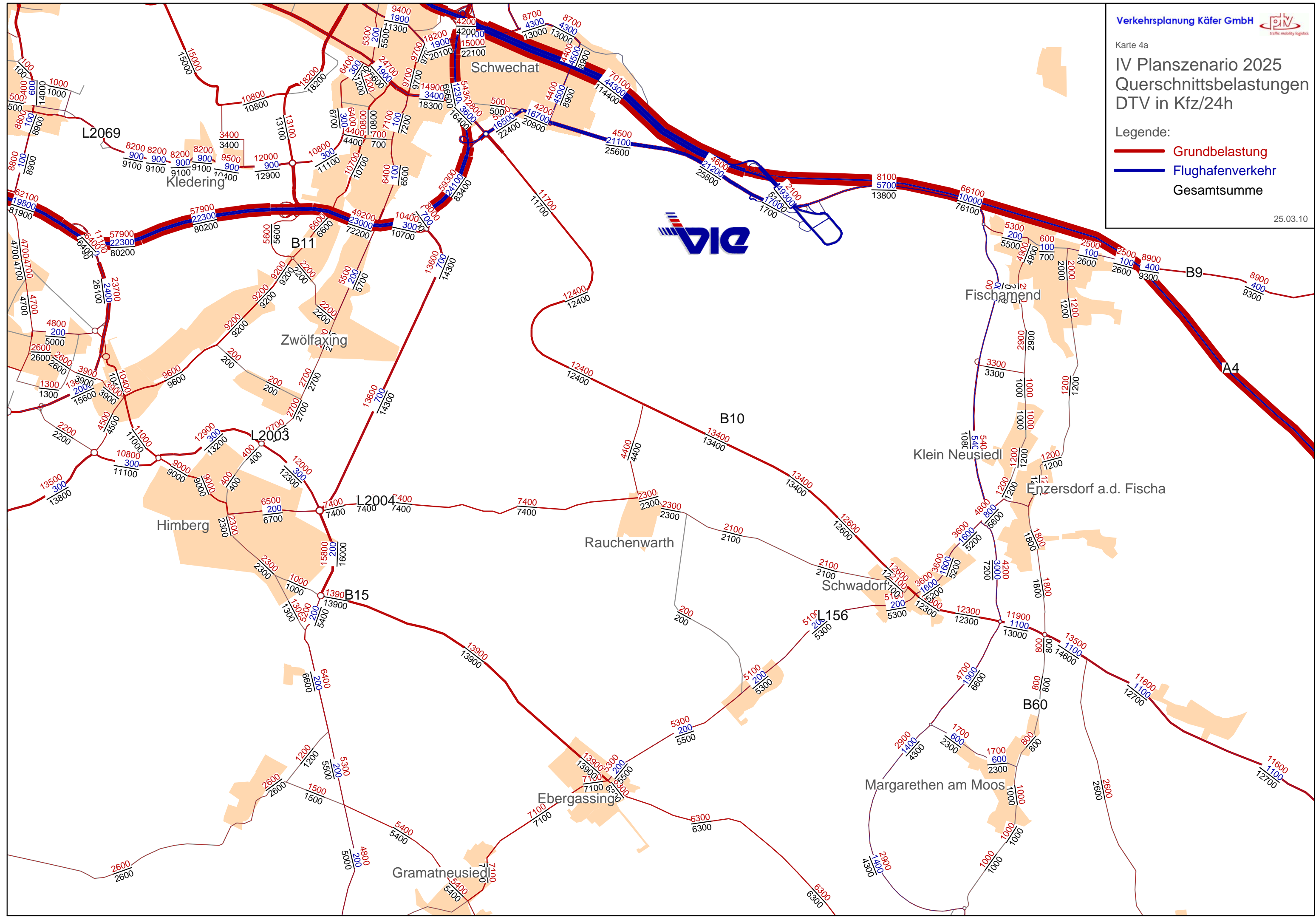
-  Grundbelastung
-  Flughafenverkehr
-  Gesamtsumme



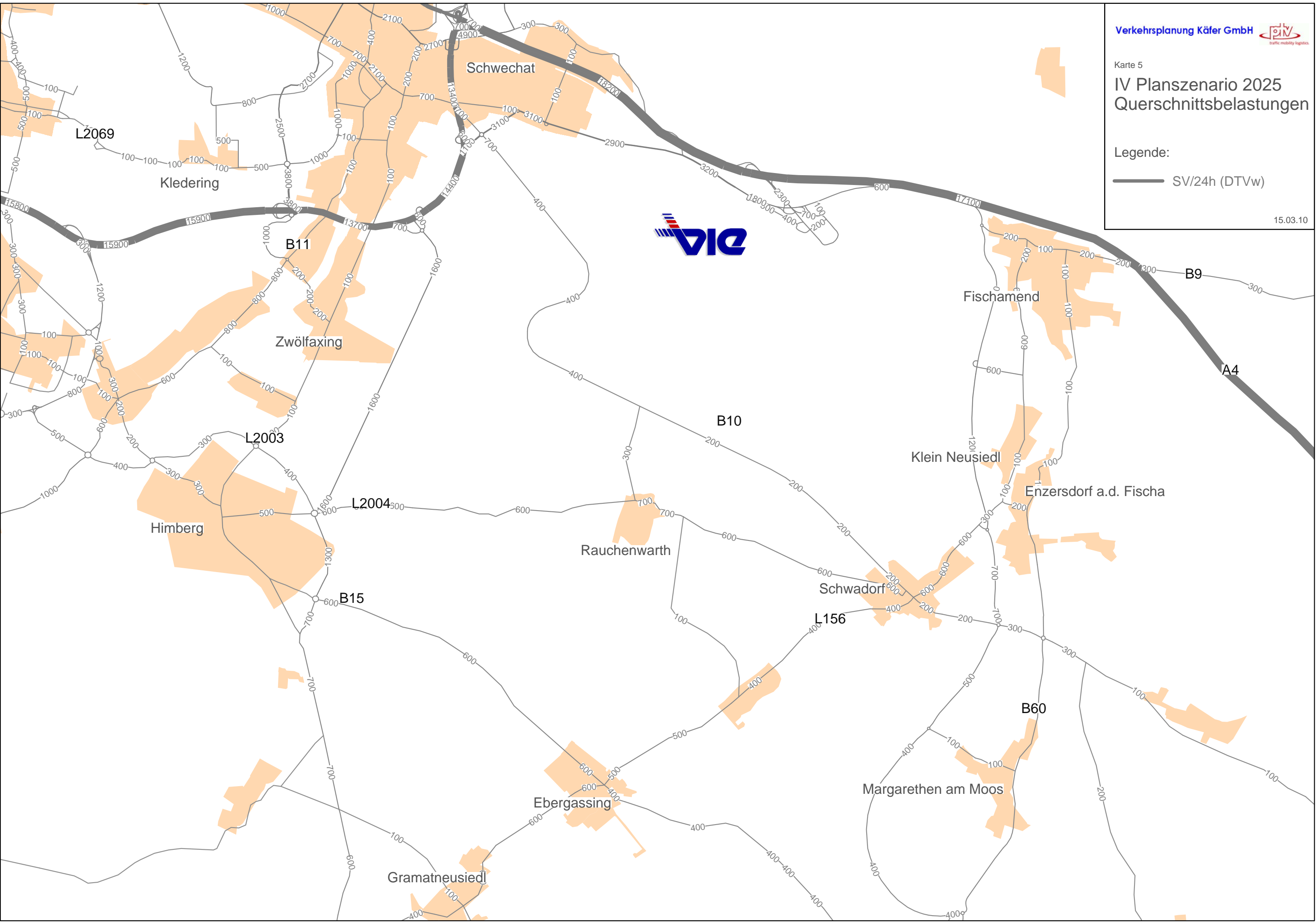
IV Planszenario 2025 Querschnittsbelastungen DTV in Kfz/24h

Legende:

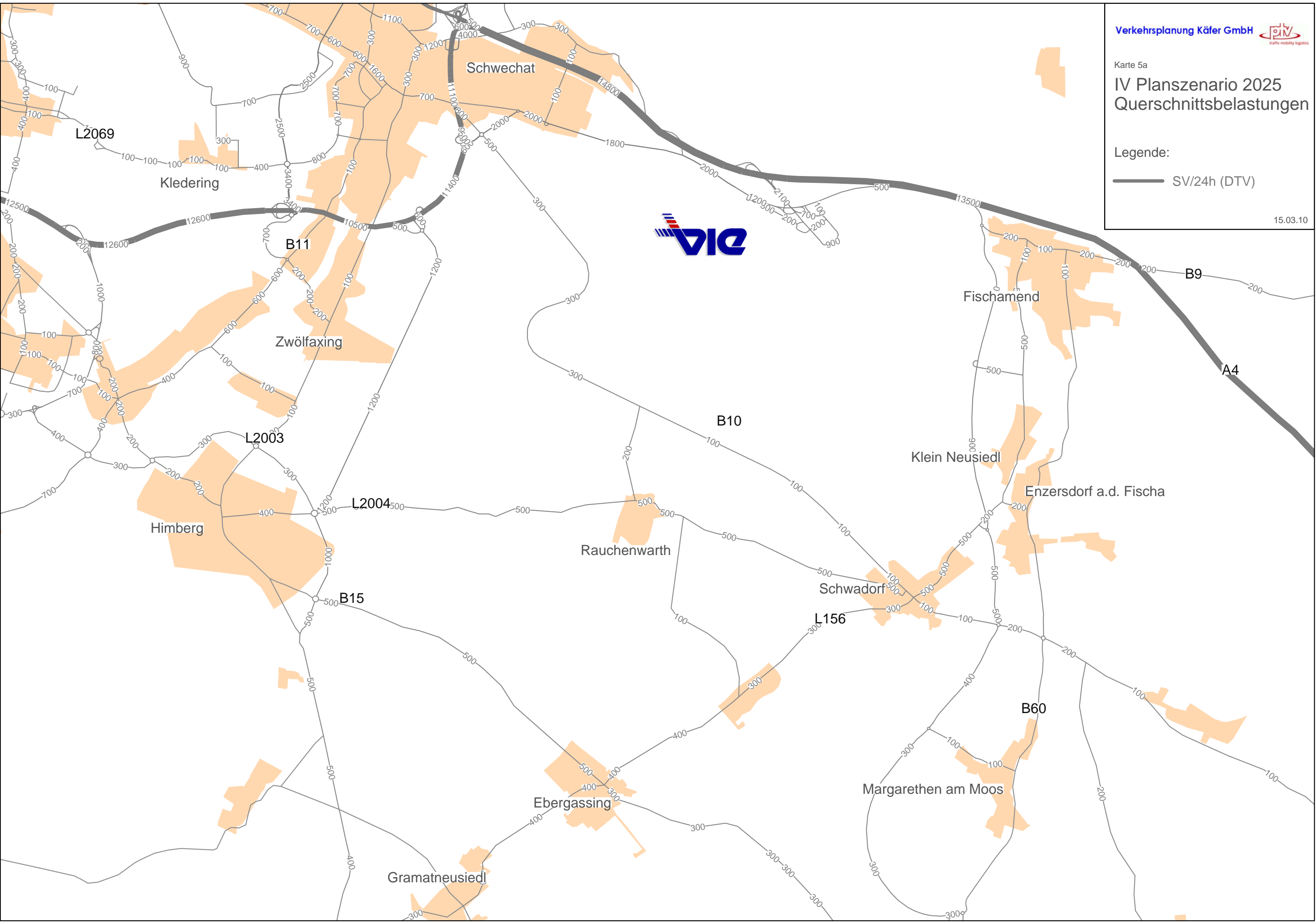
-  Grundbelastung
-  Flughafenverkehr
-  Gesamtsumme



Legende:
— SV/24h (DTVw)



Legende:
— SV/24h (DTV)

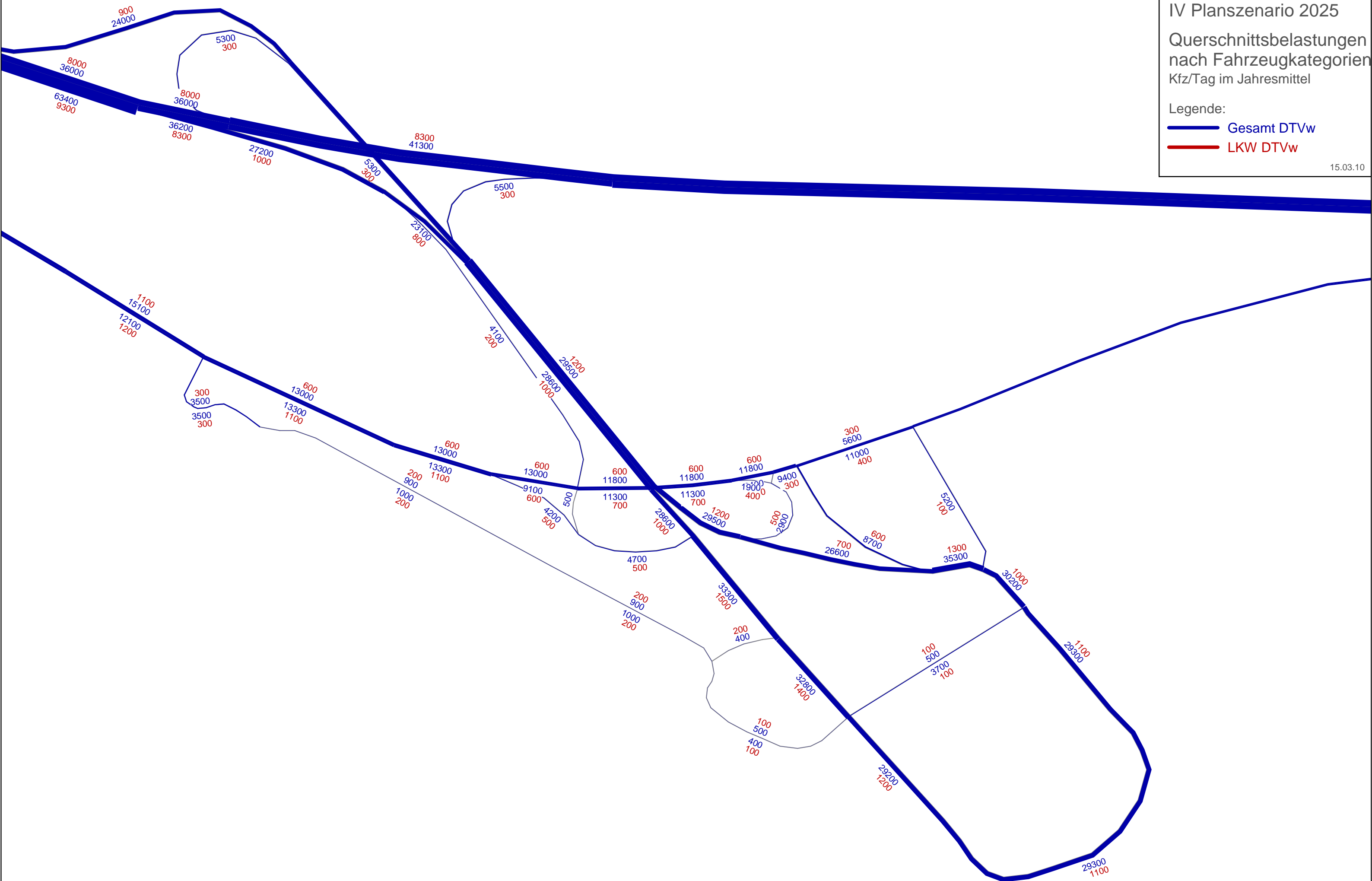


IV Planszenario 2025

Querschnittsbelastungen
nach Fahrzeugkategorien
Kfz/Tag im Jahresmittel

Legende:

-  Gesamt DTVw
-  LKW DTVw

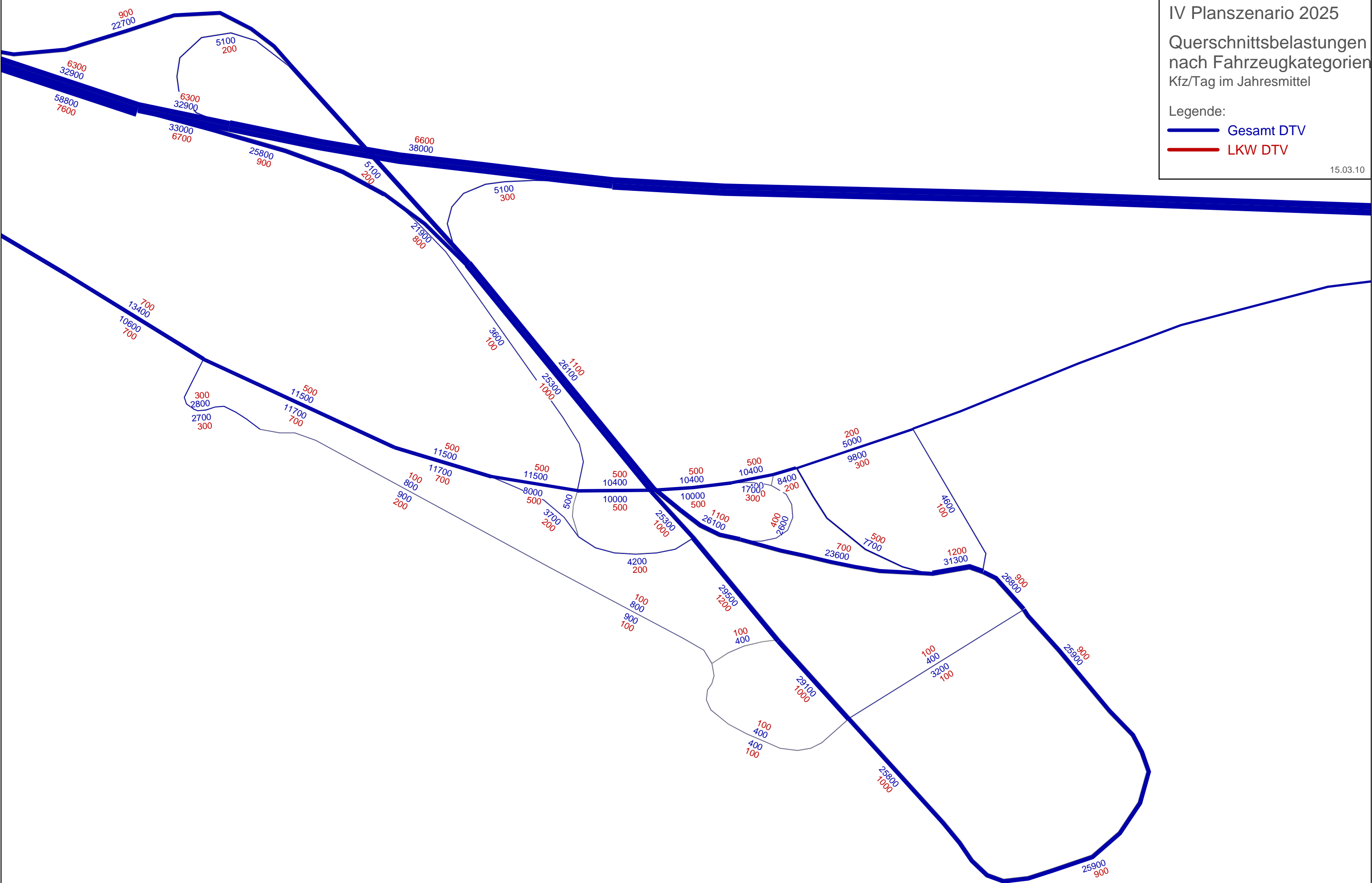


IV Planszenario 2025

Querschnittsbelastungen
nach Fahrzeugkategorien
Kfz/Tag im Jahresmittel



Legende:

-  Gesamt DTV
-  LKW DTV

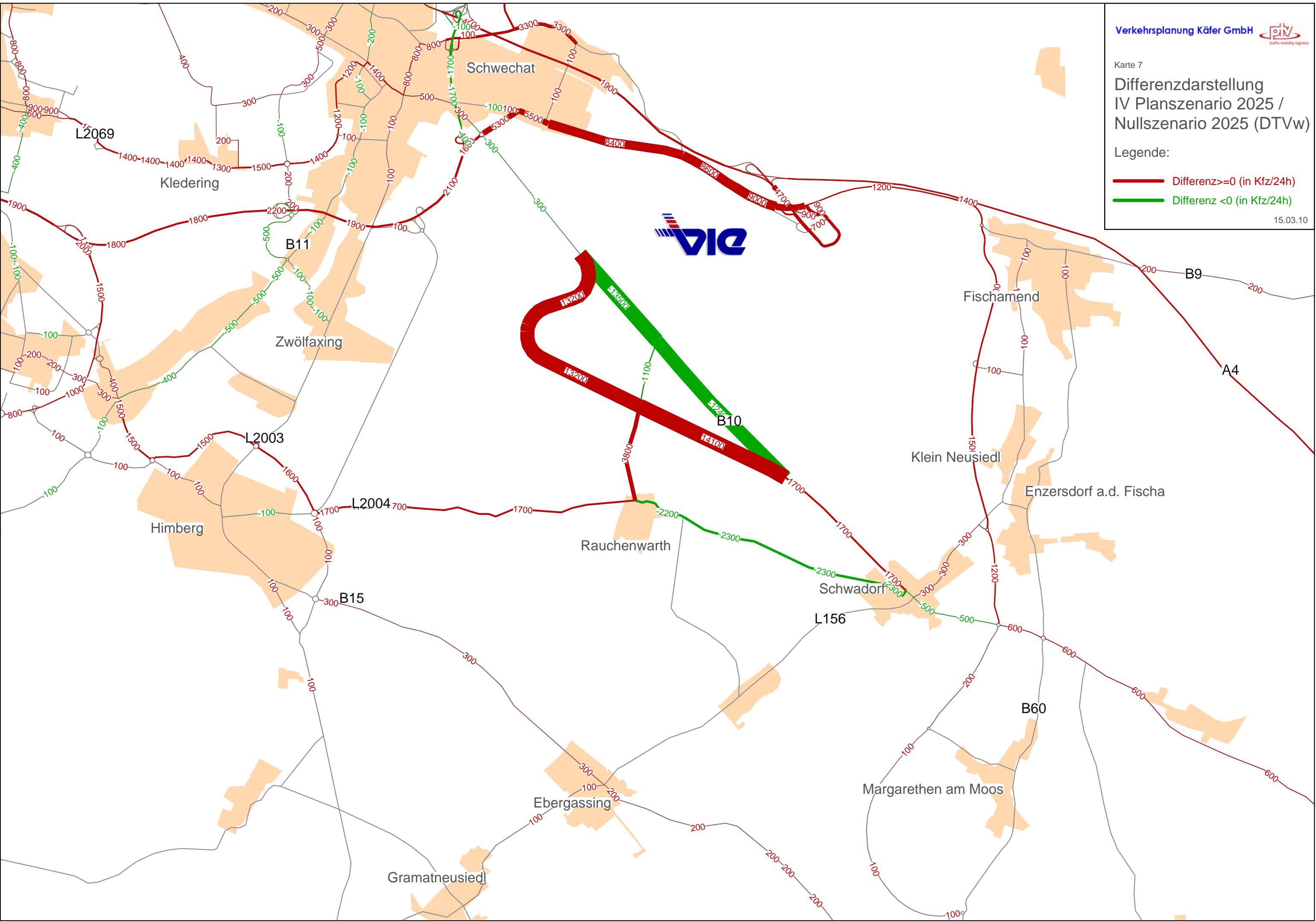


Karte 7
Differenzdarstellung
IV Planszenario 2025 /
Nullszenario 2025 (DTVw)

Legende:



-  Differenz >=0 (in Kfz/24h)
-  Differenz <0 (in Kfz/24h)

15.03.10



Karte 7a
Differenzdarstellung
IV Planszenario 2025 /
Nullszenario 2025 (DTV)

Legende:

-  Differenz >=0 (in Kfz/24h)
-  Differenz <0 (in Kfz/24h)

15.03.10

