

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Parallelpiste 11R/29L;
Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSPLANUNG

Verfasser:

Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Nadler

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Angesichts der weltweit massiv gestiegenen Zahlen bei Flugbewegungen sowie Flugpassagieren und des prognostizierten weiteren Anstieges dieser Zahlen, beantragt die Flughafen Wien AG den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung einer 3. Start- und Landebahn (Piste 11R/29L) mit einer Gesamtlänge von 3.680 m. Zur Realisierung dieses Planes bedarf es auch, beginnend bei Str.-km 20,480 und auf einer Länge von 7,420 km, der Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße. Für diesen Vorhabensbestandteil ist das Land Niederösterreich als zuständiger Straßenerrichter bzw. -erhalter dem Verfahren als Antragsteller beigetreten.

Vom gesamten Vorhaben sind unter anderem noch erfasst:

- ❖ Errichtung und Betrieb einer Bodenaushubdeponie
- ❖ Geländeanpassungen
- ❖ Rodungen und Ersatzaufforstungen
- ❖ Errichtung von Rollwegen, Wegen und Betriebsstraßen
- ❖ Ausführung von Flugsicherungseinrichtungen, Markierungen und Beschilderungen
- ❖ Errichtung von Betriebsgebäuden und -einrichtungen im Bereich der neuen Piste (z.B. Winterdiensthalle; Werkstättegebäude; Beleuchtungsanlagen; Schneelagerplatz;)
- ❖ Ver- und Entsorgungseinrichtungen (z.B. Wasserversorgungs- bzw. Abwasserentsorgungsanlagen; Gas-, elektro- und nachrichtentechnische Versorgungsanlagen)
- ❖ technische Lärmschutzmaßnahmen
- ❖ landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen.

Der Vorhabensstandort erstreckt sich über Bereiche der Gemeindegebiete von Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat und liegt in einem gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesenem Gebiet.

1.1 Rechtliche Grundlagen:

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP- Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 4: Was sind die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens? Sind die Angaben der Projektwerberin vollständig, richtig und plausibel, entspricht die von ihr ausgewählte Variante dem Stand der Technik?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4 Z 5: Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu beurteilen?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 5: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder

2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

§3 Abs 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (**konzentriertes Genehmigungsverfahren**).

Dies sind unter anderem:

Altlastensanierungsgesetz – AISAG	Abfallwirtschaftsgesetz - AWG
ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG	Bodenschutzgesetz
Bundesstraßengesetz	Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion
Denkmalschutzgesetz – DMSG	Eisenbahngesetz
Forstgesetz	Gaswirtschaftsgesetz
Kulturflächenschutzgesetz	Luffahrtgesetz
NÖ Gassicherheitsgesetz	NÖ Nationalparkgesetz
NÖ Naturschutzgesetz	NÖ Straßengesetz
NÖ Bauordnung	Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

2.1 Kapitel der UVE

- Fachbeiträge zum Vorhaben, Fachbeitrag Verkehr-Landseitige Erreichbarkeit, UVE 02.520, 27.02.2008
- Fachbeiträge zum Vorhaben, Fachbeitrag 4.2.1 – Landseitiger Verkehr, Ergänzende Unterlagen Juli 2010
- Sonstige Unterlagen, Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, 30.03
- Fachbeiträge zum Vorhaben, Verkehrsentwicklung Flughafen Wien UVE 30.35, Oktober 2009
- Vorhabensüberblick, 01.02

2.2 Weitere Unterlagen

- Schätzung eines Verkehrsmittelwahlmodells für den Flughafen Wien-Schwechat, erstellt von der PTV Ag Karlsruhe und Trafico Wien, im Auftrag der Flughafen Wien AG, Karlsruhe Februar 2000
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Asfinag - Daten der Dauerzählstelle auf der A 4 Ostautobahn Bereich Schwechat – Flughafen Wien Schwechat
- UVP Handbuch Verkehr, herausgegeben vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (BMLFUW), Mai 2001
- Leitfaden UVP und IG-L, herausgegeben vom Umweltbundesamt, Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen im UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2007
- UVE-Leitfaden, Umweltbundesamt, Wien 2002
- Zusätzliche Erläuterungen, Input aus der Luftverkehrsprognose für das Fachgutachten „Landseitiger Verkehr“, erstellt von Intraplan Consult GmbH, 25.10.2010
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz UVP-G 2000, Stand Februar 2010

2.3 Fachliteratur

- HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001, Fassung 2005, Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen, Köln
- Visum, Softwareprodukt der PTV Ag, Bedienungshandbücher
- Maßgebende Richtlinien für das Verkehrs- und Straßenwesen (RVS-Richtlinien) Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien
- Schnabl/Lohse, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Verlag für Bauwesen Berlin, 1997
- Cerwenka et al, Handbuch der Verkehrssystemplanung, Wien 2007

3. Fragenbereiche aus den Gutachtensgrundlagen:

3.1. Fragenbereich 1: Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante

1. Wurde die Vorgangsweise der Projektwerber bei der Auswahl der bevorzugten Trassen- bzw. Pistenvariante entsprechend beschrieben?

Die nachstehend angeführte Beurteilung betrifft die Auswahl der landseitigen Verkehrserschließung durch den Kraftfahrzeugverkehr.

Es wurden keine Varianten der Verkehrserschließung untersucht. Der Projektwerber hat bei der Verkehrsanbindung des Flughafens von den Bundesstraßen (Ostautobahn A 4 und Schnellstraße S 1) sowie Landesstraßen (Landesstraßen B 9, Preßburger Straße und B 10, Budapestter Straße) mit Ausnahme der Verlegung eines Teilbereiches der B 10 keine Veränderungen im Straßennetz vorgesehen.

Die im Pkt. 3.2.1 der Fachbeiträge Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitige Verkehr, Juli 2010 angeführten großräumigen Maßnahmen im Verkehrsnetz für das Null- und Planszenario 2020 sind identisch und unabhängig vom Vorhaben. Ebenfalls sind die im Punkt 3.3.1 angeführten Maßnahmen des erweiterten Planszenarios 2020 und den Prognosen 2025 keine Maßnahmen, die auf dem Vorhaben beruhen (siehe auch Auflistung Anhang 10.1, Anhang 1 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Für die Prognose 2025 wurden weitere großräumige Maßnahmen berücksichtigt (siehe Tabellen 4.21-15 sowie 4.21-16 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2010). Die Erschließung im Flughafengelände wurde in den Fachbeiträgen nicht im Detail festgelegt. Die Vorgangsweise der Projektwerber zur Verkehrserschließung wurde entsprechend beschrieben.

Die Ergänzungen im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, vom Juli 2010 basieren auf einer geänderten Flugverkehrsprognose und einer zusätzlichen Prognose für 2025. Dabei wurde auch ein geänderter modal split angesetzt. Der Projektwerber hat in den ergänzenden Unterlagen im ergänzenden Input der Firma Intraplan vom 25.10.2010 die Vorgangsweise ausreichend beschrieben.

2. Werden die fachlichen Unterlagen, die der Trassen- und Pistenauswahl durch die Projektwerber zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt?
Sind die in den Unterlagen enthaltenen Angaben richtig, plausibel und vollständig?

Es wurde, wie bereits im Punkt 1 angeführt, keine Trassenauswahl durchgeführt.

3. Wird die Auswahl der Trassen- bzw. Pistenvariante schlüssig begründet?

Nicht relevant, da keine Trassenauswahl durchgeführt wurde.

4. Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerber betreffend die ausgewählte Trasse bzw. Piste bezüglich der von den Projektwerbern geprüften Alternativen?

Nicht relevant, da keine Trassenauswahl durchgeführt wurde.

5. Entspricht die von den Projektwerbern ausgewählte Trassen- bzw. Pistenvariante dem Stand der Technik und Wissenschaft?

Nicht relevant, da keine Trassenauswahl durchgeführt wurde.

6. Werden die erwarteten Umweltauswirkungen des Projektes mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) verglichen und sind die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig (Untersuchungsrahmen, Untersuchungsraum, Untersuchungsmethode, Prognosen)?

Die verkehrlichen Auswirkungen wurden mit der Nullvariante verglichen. Die Angaben und Schlüsse sind überwiegend richtig und plausibel, erforderliche Ergänzungen wurden im Gutachten vorgenommen.

3.2. Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle des Vorhabens

Risikofaktor 55:

Gutachter: Vp/Vt/E

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?

Es wird die Verkehrsinfrastruktur durch das Vorhaben mit Ausnahme einer Straßenumlegung der B 10 nicht verändert. Die verkehrstechnischen Auslastungswerte der Straßen werden (zum Teil bis zur Überlastung) erhöht. Die Reisezeiten für die Verkehrsteilnehmer verlängern sich. Für einzelne Teilabschnitte, Kreuzungen und Verkehrslichtsignalanlagen sind Maßnahmen erforderlich, um die erforderliche Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu garantieren (siehe Befund und Gutachten).

2. Wird das bestehende Straßennetz durch den Baustellenverkehr beeinträchtigt? Wie wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes in der Errichtungsphase beurteilt? Kommt es zu Verkehrssteigerungen während der Bauphase und wie werden diese beurteilt?

Der prognostizierte Baustellenverkehr ist verkehrstechnisch ohne zusätzliche Maßnahmen abwickelbar. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Errichtungsphase ist ausreichend, da der Baustellenverkehr nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr und daher nur eine geringe Verkehrssteigerung verursacht.

3. Wird das bestehende Straßennetz durch den Betrieb des Vorhabens beeinträchtigt? Wie wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes in der Betriebsphase beurteilt? Kommt es zu Verkehrssteigerungen während der Betriebsphase und wie werden diese beurteilt?

Der Auslastungsgrad des bestehenden Straßennetzes wird in Spitzenzeiten aufgrund der prognostizierten Verkehrsteigerungen im Straßennetz (auch ohne Vorhaben) in der Betriebsphase höher. Aufgrund der wesentlichen Mehrbelastungen durch den Prognoseverkehr in Spitzenzeiten sind einzelne Abschnitte des Straßennetzes an der Grenze der Leistungsfähigkeit oder überlastet. Es ist jedoch festzuhalten, dass auch ohne der Umsetzung des Vorhabens Überlastungen eintreten werden. In Zeiten mit Überlastungen weicht der Verkehr laut den Ergebnissen der Fachbeiträge Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008 und landseitiger Verkehr, Juli 2010 vor allem auf das Landesstraßennetz aus. Es sind geeignete Maßnahmen im Straßennetz erforderlich, um die erforderliche Leistungsfähigkeit in den Spitzenzeiten zu sichern (siehe Befund und Gutachten).

4. Wie werden die geplanten Umlegungs- / Umgestaltungsmaßnahmen an Straßen und Kreuzungen aus fachlicher Sicht beurteilt? Werden die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Straßennetzes durch diese Änderungen beeinträchtigt?

Für die in den Fachbeiträgen Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr, Juli 2010 angeführten Leistungsfähigkeitsüberschreitungen an Straßen und Kreuzungen sind zusätzliche Maßnahmen notwendig (siehe Befund, Gutachten und Auflagen).

5. Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?

Die vorgelegten Unterlagen der Fachbeiträge Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr, Juli 2010 sind ausreichend, um eine Beurteilung entsprechend dem Stand der Technik durchzuführen (siehe Gutachten).

6. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?

Die in den Fachbeiträgen Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr, Juli 2010 beurteilten Leistungsfähigkeitsüberschreitungen sind als zutreffend zu bewerten, zusätzliche Maßnahmen sind jedoch erforderlich (siehe Gutachten).

7. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Zusätzliche Maßnahmen sind erforderlich (siehe Auflagen).

Befund:

Beschreibung des Verkehrsmodells und des Istzustandes

Die Verkehrszelleneinteilung laut Pkt. 2.1 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 umfasst die Bundesländer Wien und Niederösterreich, das nördliche Burgenland sowie die Region Bratislava/ Slowakei. Das Verkehrsmodell beinhaltet eine hohe Zahl von Zellen (Verkehrsbezirke).

Die Flugverkehrsprognose Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, erstellt von Intraplan 2009, weist Unterschiede im landseitigen Verkehrsmodell hinsichtlich der Definierung der Verkehrszellen auf. Es war daher im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 erforderlich, für den Prognosezeitpunkt 2025 eine Zuordnung der räumlichen Einheiten aus der Luftverkehrsprognose zu den Verkehrsbezirken des Verkehrsmodells durchzuführen.

Das in der Untersuchung angewendete Verkehrsmodell umfasst vier Schritte, die Umlegung erfolgte mit dem Programm VISUM. Die Grundlage der Verkehrserzeugung sind Strukturdaten aus der Volkszählung 2001 und den KONTIV-Erhebungen. Eine Zusammenstellung der Strukturdaten ist im Bericht nicht vorhanden.

Im Pkt. 2 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 5) wurde ein „hauseigenes Verkehrsmodell“ angeführt, die Detaildaten sind jedoch nicht enthalten. Vor allem ist die Matrix der Quelle-Ziel-Beziehungen der einzelnen Verkehrsbezirke im Fachbeitrag nicht dargestellt.

Im Oktober 2009 wurde ein Fachbeitrag mit einer geänderten Flugverkehrsprognose vorgelegt (Verkehrsentwicklung Flughafen). Dieser bildet die Grundlage für die Verkehrsuntersuchung des landseitigen Verkehrs.

Im Pkt. 2.3.1 (Seite 10) des Fachbeitrages Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurde angeführt, dass eine Kalibrierung nicht nach Querschnittsbelastungen durchgeführt wurde. Es wurde eine Kalibrierung anhand von Verhaltensparametern angesprochen, jedoch nicht nachvollziehbar dargestellt. Ein Vergleich der Modelldaten mit einer im Jahre 2006 durchgeführten Verkehrszählung von arsenal research ergab laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Seiten 39 und 39a eine gute Übereinstimmung.

Das Verkehrsverhalten der Personen im Verkehrsmodell basiert auf der Grundlage von Mobilitäts-erhebungen (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Pkt. 2.3.1, Seite 11), detaillierte Ergebnisse dieser Erhebungen sind nicht angeführt.

In den zusätzlichen Erläuterungen vom Oktober 2010 (Input aus der Luftverkehrsprognose für das Fachgutachten „Landseitiger Verkehr“, zusätzliche Erläuterungen) wurde angeführt, dass die landseitige Verteilung der Passagiere von / nach Wien für 2008 aus Fluggastbefragungen abgeleitet wurde. Dabei wurde ein Flughafen- / Flugroutenwahlmodell auf das Netz umgelegt und mit den Befragungsergebnissen zur Herkunftsstruktur verglichen. Es wurde angeführt, dass eine weitgehende Übereinstimmung zwischen Soll- und Istwerten besteht. Ebenfalls wurden modal split Werte ausgewiesen. Die Fluggastbefragungen wurden auf der Grundlage von 9.000 Befragungssätzen ermittelt. Detaillierte Grunddaten sind im Bericht nicht enthalten.

Im vierten Quartal 2008 wurde in den zusätzlichen Erläuterungen vom Oktober 2010 (Input aus der Luftverkehrsprognose) ein MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr) von 63,3 % und im ersten Quartal 2009 von 63,9 % ermittelt, der Anteil des ÖV (öffentlicher Verkehr) betrug im vierten Quartal 2008 36,7 % und im ersten Quartal 2009 36,1 %. Diese Verkehrsdaten wurden nach zwanzig Regionen differenziert. Dabei zeigt sich, dass der ÖV-Anteil Richtung Wien mit mehr als 45 % am höchsten ist, die Anteile von Ungarn bzw. Slowakei nur zwischen 10 und 15 % betragen.

Dagegen war als Ausgangsbasis im Jahr 2003 laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 der MIV-Anteil von 74,3 % und der ÖV-Anteil mit 23,3 % angegeben. Aus diesen Unterlagen ist eine wesentliche Verringerung des MIV-Anteiles bis 2008 / 2009 abzuleiten.

Das verwendete Verkehrsmittelwahlmodell des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 enthält ein komplexes Entscheidungsverfahren mit einem Wahrscheinlichkeitsansatz. Grundlage ist laut Pkt. Datenerhebung (Seite 22 Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) eine Befragung (als „Revealed und Stated - Preference – Befragung“ bezeichnet) von Fluggästen im Gatebereich. Detaillierte Angaben darüber sind im Fachbeitrag nicht vorhanden.

Die Verkehrsmittelanteile des Passagierverkehrsaufkommens wurden im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 laut Pkt. 2.5.2 (Seite 30) aus einer Passagierstrukturanalyse von Fessl entnommen, wobei der CAT noch nicht enthalten war, da dieser erst im Dezember 2003 in Betrieb genommen wurde.

Es wurde in dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 für den Passagierverkehr im Jahr 2003 eine Aufteilung von 23,3 % im gesamten ÖV (2.720 Passagiere), 74,3 % im motorisierten Individualverkehr (8.680 Passagiere bzw. 12.450 PKW-Fahrten) und 2,4 % (280 Passagiere) Mietwagenanteil angegeben. Das Fahrtenaufkommen betrifft die jahresdurchschnittlichen täglichen Fahrten je Fahrtrichtung.

Der motorisierte Individualverkehr gliedert sich laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 für das Jahr 2003 auf 15,8 % Selbstfahrer (1.840 Passagiere und 1.420 PKW-Fahrten je Richtung) und 33,9 % Taxianteil (3.960 Passagiere bzw. 6.600 PKW-Fahrten je Richtung). Geholt bzw. gebracht werden 24,6 % bzw. 2.880 Passagiere (4.430 PKW-Fahrten je Richtung).

Im Fachbeitrag Verkehrsentwicklung Flughafen Wien vom Oktober 2009, sowie den zusätzlichen Erläuterungen für das Fachgutachten landseitiger Verkehr der Firma Intraplan Consult GmbH vom Oktober 2010 (Input aus der Flugverkehrsprognose) ist keine Differenzierung für die einzelnen Linien des öffentlichen Verkehrs enthalten.

Ein Unterschied zwischen den Unterlagen des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und der aktuellen Luftverkehrsprognose von Intraplan 2009 ist auch durch das gewählte Basisjahr gegeben. Die aktualisierte Luftverkehrsprognose basiert auf dem Basisjahr 2008, während sich die Unterlagen der Untersuchung 2008 von PTV und Traffico auf das Basisjahr 2003 bzw. 2005 (Passagiere und Beschäftigte) beziehen.

Das Verkehrsaufkommen der Fluggäste wurde für das Jahr 2003 im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, mit insgesamt 12,785 Millionen Passagiere angegeben, die Anzahl der landseitigen Passagiere (von und zum Flughafen mit Überschreitung des Flughafengeländes) betrug 8,526 Millionen Personen (Fachbeitrag, Seiten 11 und 12).

In der Intraplan Prognose 2009 wurde für das Basisjahr 2008 ein Wert von 19,747 Millionen Passagiere angegeben (Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010, Tabelle 4.21-2, Seite 7).

Die Zeitreihe der Passagierentwicklung des Fachbeitrages der Intraplan Consult vom Oktober 2009 zeigt auf Seite 27 die Entwicklung zwischen 2003 und 2008. Dabei ist die dynamische Entwicklung in diesen Jahren erkennbar. Es wurde eine Verkehrsentwicklung von jährlich 6,9 % festgestellt. In der Abbildung 3-2 auf Seite 28 ist ersichtlich, dass in Wien die Entwicklung deutlich dynamischer als in Europa insgesamt war. Weiters ist zu beachten, dass für das Gebiet Wien und Umland ein hoher Anteil des Lokalverkehrs von 13,8 Millionen Passagieren gegeben ist. Im Bericht der Verkehrsentwicklung Flughafen Wien vom Oktober 2009 der Intraplan Consult wird unter Pkt. 3.2 angegeben, dass im Jahr 2008 rund 9 Millionen Fluggäste auf die Österreichischen Hauptstadt entfallen (Seite 32). Ein Großteil des Lokalverkehrs von 13,8 Millionen Passagieren in Wien ist auf das Gebiet Wien und Umland bezogen (Seite 33).

Die Verkehrsverteilung des Passagierverkehrsaufkommens ist laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 überwiegend nach Wien orientiert (ca. 80 % des motorisierten Individualverkehrs und 89 % des Öffentlichen Verkehrs haben die Quelle oder das Ziel in Wien).

Im ergänzenden Bericht der Firma Intraplan vom Oktober 2010 wurde angeführt, dass eine Abgleichung der Berechnungsdaten mit einer Verkehrszählung nicht stattgefunden hat.

Neben dem Personenverkehr sind gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 geänderte Ausgangswerte für das Cargo – Aufkommen zu berücksichtigen (siehe Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010, Tabelle 4.21-3, Seite 7). Beim Cargo – Verkehr wurde für das Jahr 2008 differenziert von der Ausgangsbasis von 197 (je 1.000 Tonnen) des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 mit 200 (in 1.000 Tonnen) ausgegangen.

Die Beschäftigungszahl wurde nach Angaben der Flughafen Wien AG im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 mit 13.000 im Jahr 2003 angesetzt (Seite 12). Davon sind laut Seite 13 des Fachbeitrages 67 % täglich anwesend (8.694 Beschäftigte).

Die Personenfahrten pro Tag und Richtung der Beschäftigten wurden für das Jahr 2003 laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, 2.5.3 (Seite 35 des Fachbeitrages) modellmäßig ermittelt. Es sind durchschnittlich 1.480 Personenfahrten pro Tag und Richtung (17 %-Anteil) im Öffentlichen Verkehr und 7.220 Personenfahrten im motorisierten Verkehr (83 %-Anteil) angeführt (Tabelle 10, Seite 36). Pro Tag und Richtung wurden 6.960 PKW-Fahrten angegeben (Tabelle 10, Seite 36).

In der Luftverkehrsprognose von Intraplan Oktober 2009 sind keine Angaben zur Zahl der Beschäftigten am Flughafen angeführt. Deshalb ist für das Jahr 2008 eine vergleichende Ausgangsbasis für die Beschäftigten nicht gegeben.

In den zusätzlichen Erläuterungen Input aus der Flugverkehrsprognose vom Oktober 2010 für das Fachgutachten landseitiger Verkehr Juli 2010 wurde die Datengrundlage für das Verkehrsbild im Basisjahr beurteilt (3.3.1). Dabei wurden die Angaben der Flughafen Wien AG (Befragungen von rund 1700 abfliegenden Passagieren pro Monat) zugrunde gelegt. Im Punkt 3.3.2 wurde zur Datengrundlage angemerkt, dass die Verkehrsströme zwischen den Regionen auf Basis der Fluggastbefragungen ermittelt wurden, jedoch nicht aufgrund einer Vollerhebung.

Insgesamt wird im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 für das Jahr 2003 die durchschnittliche tägliche Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr der Passagiere mit ca. 12.450 PKW-Fahrten zum bzw. vom Flughafen angegeben (Seite 31, Tabelle 7). Nach dem definierten Bestandsjahr 2003 der Modelluntersuchung nahm der Öffentliche Verkehr laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 in den nachfolgenden Jahren zu (Seite 31). Der CAT-Anteil wurde für die Jahre 2005 und 2006 mit rund 10 % angegeben.

Der ÖV-Anteil lag laut Fachbeitrag im Jahre 2004 bereits bei 28 % und im Jahr 2006 über 30 % (Seite 32). Der Benutzungsgrad der Flughafenschnellbusse nahm deutlich ab.

Bei den angeführten Jahresdurchschnittswerten ist zu beachten, dass das Passagieraufkommen am Spitzentag des Jahres 2003 (Sonntag) um 43 % über dem Jahresdurchschnittswert des täglichen Passagieraufkommens lag (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Seite 32). Im Jahr 2004 lag der Spitzenwert 46 % über dem jahresdurchschnittlichen Tageswert. Längerfristig ist laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 32) davon auszugehen, dass diese Spitzenanteile über den Mittelwert relativ zurückgehen (im Jahr 1998 lag das Passagieraufkommen am Spitzentag noch 67 % über dem Jahresdurchschnittswert).

Es wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 von einem Jahresdurchschnitt von ca. 35.000 Passagieren pro Tag und einem Maximalwert von ca. 50.000 Passagieren pro Tag (Lokal und Transit) für das Jahr 2003 ausgegangen (Tabelle 8, Seite 33).

In der Tabelle 9 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seiten 34 und 34a) wurde die Anzahl der Flugpassagiere des Jahres 2003 den Verkehrsstärken auf der A 4 (Querschnitt Bruckneudorf) gegenübergestellt. Bruckneudorf ist der Querschnitt der A 4 östlich des Flughafens, an dem auf der Autobahn geringere Verkehrsstärken (Vergleich der Verkehrsstärken östlich und westlich des Flughafens siehe Karten 1 und 1a des Fachbeitrages) sowie auch ein deutlich geringerer Anteil des Flughafenverkehrs (siehe Tabelle 3, Seite 14) als westlich des Flughafens (Richtung Wien) vorhanden ist. Aus der Tabelle 9 dieses Fachbeitrages zeigt sich, dass die Maximalwerte der täglichen Fluggäste noch um rund 20 % bis auf mehr als 61.000 Flugpassagiere pro Tag höher als die in der Tabelle 8 (Seite 33) angeführten Spitzenwerte sind. Die höchsten Belastungen treten in der Regel zu den Ferienzeiten und überwiegend zwischen Freitagen und Sonntagen auf. Im Querschnitt Bruckneudorf ist aufgrund der Verkehrsverteilung der Fluggäste mit Schwerpunkt Richtung Wien nur eine geringe Überlagerung der Spitzenbelastungen des Flugverkehrs mit hochbelasteten Ausbauquerschnittsbelastungen gegeben.

Die Umlegung der Verkehrsnachfrage der Passagiere und Beschäftigten im motorisierten Individualverkehr des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurde den Werktagsdaten der Straßenverkehrszählung 2003 (KFZ/24 Stunden, Werktag) gegenübergestellt. Es zeigen sich Abweichungen von wenigen Prozentbereichen (Tabelle 11, Seite 39).

Die Zu- und Abfahrten des Flughafens wurden im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 für einen Durchschnittstag mit ca. 22.000 KFZ-Fahrten je Richtung im Jahr 2003 den Berechnungen zugrunde gelegt (Seite 39 des Fachbeitrages Verkehr). Diese Zahl ist höher als die durchschnittlichen täglichen Passagier- und Beschäftigtenfahrten (19.410 PKW-Fahrten), dabei dürften jedoch der LKW-Verkehr und sonstige Versorgungsfahrten inkludiert sein.

Die Daten wurden auch mit einer im Jahre 2006 durchgeführten Zählung mittels Kennzeichen-erhebung des arsenal research verglichen, die ebenfalls eine ähnliche Größenordnung für den ausströmenden Verkehr von 21.000 KFZ/24 Stunden ergab (Seite 39 des Fachbeitrages).

Die höchsten Verkehrsstärken laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 im Nahbereich des Flughafens sind laut Tabelle 12 (Seite 40) mit rund 65.800 KFZ/24 Stunden im Jahr 2003 auf der A 4 im Bereich von Schwechat bis zum Flughafen gegeben. In dieser Tabelle wurden die Verkehrsbelastungen weiterer wichtiger Straßen in der Flughafenumgebung dargestellt. Die höchsten Werte wurden auf der A 4 zwischen dem Knoten Prater und der Anschlussstelle Simmeringer Haide verzeichnet. Richtung Bruck an der Leitha fahren auf der A 4 (Bereich Fischamend – Bruck an der Leitha) mit 28.100 KFZ/24 Stunden weniger als die Hälfte des Verkehrs des Abschnittes zwischen Schwechat und dem Flughafen.

Die durchschnittlichen Verkehrsstärken des Jahres 2009 (JDTV) liegen laut den veröffentlichten Daten der Asfinag (Homepage) bei 83.631 KFZ/24 Stunden im Bereich zwischen Schwechat und dem Flughafen und 51.251 KFZ/24 Stunden zwischen Fischamend und Bruck/Leitha West. Es sind deutliche Verkehrssteigerungen auf der A 4 zwischen 2003 und 2009 erkennbar.

Ein wesentlicher Anteil des Verkehrs zum Flughafen im Jahr 2003 laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 fährt auch über die B 9. Die Verkehrsstärken auf der B 9 betragen an Werktagen rund 13.300 Fahrzeuge/24 Stunden westlich des Flughafens, sowie 8.500 KFZ/24 Stunden östlich des Flughafens (siehe Seite 40 des Fachbeitrages). Weiters weist auch die B 11 wesentliche Belastungen auf.

Für den Öffentlichen Verkehr wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 das flughafenbedingte Fahrgastaufkommen nach den einzelnen Linien differenziert, der Schnellbus Vienna Airport Lines Flughafen – City Air Terminal und Flughafen Wien - Westbahnhof weist im Jahr 2003 das höchste Verkehrsaufkommen mit ca. 2.300 Fahrgästen pro Tag und Richtung auf, gefolgt von der Schnellbahn S 7 mit rund 1.300 täglichen Fahrgästen (Tabelle 13, Seite 42).

Der flughafenbedingte LKW-Verkehr wird im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 für das Ausgangsjahr mit 1.700 Fahrten pro Tag und Richtung angegeben. Der errechnete Wert inklusive zusätzlicher Versorgungsfahrten beträgt in den Verkehrsumlegungen 1.800 Zu- und Abfahrten (Seite 44).

Im Fachbeitrag Verkehrsentwicklung Flughafen Wien Oktober 2009 wurde der flughafenbedingte LKW Verkehr nicht angeführt.

Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung)

Das zukünftige Passagieraufkommen wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008 für das Prognosejahr 2020 mit zwei Pisten auf insgesamt 23 Millionen Passagiere pro Jahr bzw. mit dritter Piste mit 32,5 Millionen Passagiere pro Jahr angegeben (Seite 45). Die Werte wurden für das Fachgutachten Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 aus dem Fachbeitrag 30.03 – Verkehrsentwicklung Flughafen Wien – entnommen. Diese Daten entsprechen dem Szenario „Central“. Die Lokalpassagiere erhöhen sich von ca. 8,4 Millionen im Jahr 2003 auf ca. 16 Millionen im Jahr 2020 mit zwei Pisten und auf 19,4 Millionen im Jahr 2020 mit dritter Piste (Tabelle 16, Seite 47 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Unter Berücksichtigung von Transferpassagieren, die ein Ziel außerhalb des Flughafengeländes aufsuchen, sind insgesamt 19,69 Millionen Passagiere im Jahr 2020 mit 3. Piste (Planszenario) bzw. im Jahr 2020 mit 2 Pisten (Nullszenario) 16,18 Millionen Passagiere landseitig verkehrswirksam (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Tabelle 16, Seite 47). Gegenüber dem landseitig verkehrswirksamen Verkehrsaufkommen des Jahres 2003 von jährlich 8,53 Millionen Passagieren erhöht sich das Passagieraufkommen von 2003 bis zum Nullszenario 2020 um 90 % und vom Nullszenario 2020 zum Planszenario 2020 um 22 % laut Prognose des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008.

Für die weitere Bearbeitung wurde in dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 nach heimischen und nicht heimischen Passagieren sowie Geschäfts- und Freizeitreisen unterschieden (Tabelle 17, Seite 48).

Im ergänzenden Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 wurde das landseitige Verkehrsaufkommen der Luftverkehrsprognose der Firma Intraplan 2009 für das landseitige Verkehrsaufkommen übernommen (4.21.3 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2010). Es wurde angeführt, dass alle weiteren sich daraus ergebenden Werte (landseitige Wege pro Tag und Richtung, Pkw Fahrten pro Tag und Richtung, Seite 11 des Berichtes) davon ausgehend analog zum Fachbeitrag Verkehr ermittelt wurden. Die Zahl der am Flughafen Beschäftigten wurden auf Basis einer aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (zitierte Quelle Joanneum / Wifo 2007) für die Berechnungen des landseitigen Verkehrs zugrunde gelegt. Die entsprechenden Neuberechnungen des Beschäftigtenverkehrs wurde auf dieser Grundlage durchgeführt (Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010, Seite 8 des Berichtes). Weiters wurde zu diesem Fachbeitrag auf Seite 12 angegeben, dass die landseitig verkehrswirksamen Passagiere von einem von Intraplan im Jahre 2010 zusätzlich zur Verfügung gestellten Datensatz zu den Eckwerten des landseitigen Verkehrsaufkommens einbezogen wurden.

Die angeführte Tabelle 4.21 – 8 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010 enthält für das Nullszenario für den Planfall 2020 (gehemmte Entwicklung) 27,26 Millionen Passagiere gegenüber 23 Millionen des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008. Es zeigt sich, dass gegenüber den Unterlagen des Fachbeitrages landseitiger Verkehr – landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 eine deutlich höhere Passagierzahl bei der Prognose des Nullszenarios 2020 (gehemmte Entwicklung) von Intraplan angegeben wurde. Der landseitige verkehrswirksame Verkehr betrug nach der neuen Prognose der Tabelle 4.21-8 dieses Fachbeitrages 19,768 gegenüber 16,176 Millionen Passagieren im Jahr. Dies ist ein Unterschied von rund 20 %.

Die Tabelle 4.21-10 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010 für die gehemmte Entwicklung (Nullszenario 2020) zeigt, dass für das Nullszenario 2020 die PKW Fahrten der Fluggäste pro Tag und Richtung um ca. 21 % über dem Nullszenario laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 liegen.

Es wird im Punkt 3.2.2 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Seite 55 angegeben, dass das Fahrtenaufkommen der Passagiere von und zum Flughafen auf ca. 22.400 pro Tag und Richtung im Nullszenario (2 Pisten) ansteigt. Die Verkehrsmittelwahl und das Fahrtenaufkommen der Passagiere im Nullszenario 2020 ergibt laut Tabelle 22 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit 2008 (Seite 56) einen Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 42,6 % (9.550 Passagiere), des motorisierten Individualverkehrs 54 % (12.120 Passagiere) und des Mietwagen- und Charterbusverkehrs von 3,4 % (760 Passagiere). Insgesamt wurden im Fachbeitrag landseitige Erreichbarkeit 2008 16.450 PKW-Fahrten der Passagiere im Jahresdurchschnitt je Richtung zum Flughafen für das Nullszenario 2020 errechnet (gegenüber 12.450 PKW-Fahrten im Jahr 2003 ist dies eine Erhöhung um 32 %). Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 wurden 19.930 tägliche PKW-Fahrten und Richtung errechnet (Tabelle 4.21-10, Seite 15).

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 werden im PAX-Verkehr 21.200 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung errechnet. Dies ist eine Erhöhung der PKW-Fahrten je Tag und Richtung um 3,5 % der neuen Berechnung 2010 gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr landseitiger Erreichbarkeit Februar 2008 (Tabelle 4.21-10, Seite 15 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2010).

Entsprechend der räumlichen Verteilung der Fluggäste ergeben sich laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 unterschiedliche Steigerungsraten für die einzelnen Herkunftsgebiete (Seite 50 des Berichtes). In der Prognoserechnung wurde angesetzt, dass die Flugpassagiere mit Herkunft Österreich um rund 80 % (mit zwei Pisten) bzw. um 110 % (mit dritter Piste) steigen werden. Aus den Nachbarländern, Ungarn und der Slowakei sind die Steigerungsraten höher anzusehen (Tabelle 18, Seite 51 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008).

Die Tabellen 2-2 und 3-2 der zusätzlichen Erläuterungen der Verkehrsentwicklung Flughafen Wien vom Oktober 2010 (Input aus der Luftverkehrsprognose für das Fachgutachten landseitiger Verkehr) enthalten das Verkehrsaufkommen regional differenziert sowie den Öffentlichen Verkehrsanteil. Der Bericht enthält ebenfalls regional unterschiedliche Steigerungsraten, der Verkehr des Gebietes in Wien weist Erhöhungen um rund 40 % auf, dagegen werden sich die Passagiere aus Ungarn und der Slowakei mehr als verdoppeln.

Als Begründung für die höheren Prognosewerte für das Szenario gehemmte Entwicklung (Nullszenario 2020) wird im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 auf Seite 13 angeführt, dass entsprechend der Intraplanprognose 2009 die nachfragewirksame Kapazitätsengpässe erst ab 2015 und nicht bereits ab 2010 (wie in den früheren Fachbeiträgen) wirksam werden. Der Transferanteil gemäß Intraplan mit 27,5 % gegenüber 30 % im Nullszenario des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 ist geringer, demzufolge ergibt sich eine höhere Zahl an landseitig verkehrswirksamen Passagieren (lt. Seite 13 landseitiger Verkehr, Juli 2010).

Die Wege pro Tag und Richtung wurden anhand des prognostizierten modal split auf die einzelnen Verkehrsmittel aufgeteilt (laut Seite 13 Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010). Dabei wurden Anteilswerte aus den Einreichunterlagen des Fachbeitrages landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und den aufgrund der im Jahr 2010 von Intraplan zur Verfügung gestellten Daten zum landseitigen Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Die Differenzierung auf die Verkehrsmittel erfolgte laut Angabe im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 analog zum Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008.

Der öffentliche Verkehrsanteil wird für das Szenario gehemmte Entwicklung im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 (Tabelle 4.21-9, Seite 14) mit 42,8 % angesetzt, dies entspricht etwa der Prognose des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit vom Februar 2008. Es ist dabei zu erkennen, dass zwischen 2008 und 2020 im Vergleich mit den Inputs aus der Luftverkehrsprognose Oktober 2010 eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs um 12 % bis 2020 gegenüber der Ausgangsbasis des Jahres 2008 angesetzt wurde.

Es ergeben sich (Nullszenario laut Tabelle 4.21-11 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010) in der Prognose 2010 mit 24.400 gegenüber 23.000 Wege der Beschäftigten pro Tag und Richtung des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 eine höhere Zahl der von den Beschäftigten zurückgelegten Wege (Differenz ca. 6 %). Der modal split wurde bei allen Fachbeiträgen mit 23 % ÖV-Anteil und 77 % MIV-Anteil in gleicher Höhe angesetzt (Tabelle 4.21-12, Seite 17 des Fachbeitrages, landseitiger Verkehr Juli 2010). Die Wege und Fahrten im MIV mit 12.060 pro Tag und Richtung sind im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 für die Beschäftigten gegenüber der Berechnung laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 von 11.440 ebenfalls dadurch höher (Tabelle 4.21-13 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010).

Die Beschäftigtenzunahme am Flughafen Wien wurde laut Fachbeitrag Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 bei Realisierung der 3. Piste mit rund 150 % und für 2 Pisten mit 77 % gegenüber dem Jahr 2003 geschätzt (Seite 52, Tabelle 20). Es wurde erwartet, dass ausgehend von 13.000 Beschäftigten im Jahr 2003 im Jahr 2020 mit zwei Pisten eine Beschäftigtenzahl von 23.000 und im Jahr 2020 mit dritter Piste von 32.000 Personen vorhanden ist (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008 Tabelle 19, Seite 52). Als täglich anwesende Beschäftigte wurden für das Jahr 2020 mit zwei Pisten ca. 15.400 und mit drei Pisten 21.400 Personen angegeben (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008 Tabelle 20, Seite 52). Es wurde für die Ermittlung der Verteilung der Beschäftigten entsprechend dieses Fachbeitrages (Seite 53) ein modellmäßiger Ansatz verwendet.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 wird für das Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) von 24.400 Beschäftigte (+ 6 % gegenüber Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) und für das Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) von 27.400 (- 14 % gegenüber Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) angegeben (Tabelle 4.21-11, Seite 16).

Die neue Berechnung der Beschäftigtenzahl im Jahr 2010 wurde auf der Basis einer Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (Joanneum/Wifo Wien) durchgeführt. Dabei wurden im Verhältnis zur der PAX-Zahl vollzeitäquivalente Beschäftigte angesetzt (Seite 15 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010). Dieser Wert ist eine theoretische Zahl von Vollzeitarbeitsplätzen. Daraus wurde ein Verhältnis von PAX zu Beschäftigten abgeleitet (895 Beschäftigte pro 1 Millionen PAX, Seite 15 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010). Dieses Verhältnis wurde aufgrund der vorliegenden Untersuchungen von Joanneum / Wifo Wien (die Luftverkehrsprognose Intraplan 2009 liefert keine Angaben dazu) für die Prognosen des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2010 angesetzt.

Dieses Verhältnis ist gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (bei dieser Untersuchung wurden etwa 1.000 Beschäftigte pro 1 Million PAX zugrunde gelegt) geringer (Seite 16 des Fachbeitrages). Dadurch wurde zwar für das Nullszenario 2020 eine etwas erhöhte Zahl von Beschäftigten prognostiziert, für das Planszenario reduzierte sich jedoch die Beschäftigtenzahl deutlich. Unter Zugrundelegung des modal split für die Beschäftigten wie beim Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 verringert sich das Verkehrsaufkommen aufgrund der reduzierten Beschäftigungszahlen pro Tag und Richtung (Seite 16 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010). Detaillierte Grundlagen für die Neuberechnung der Fahrten der Beschäftigten sind im Gutachten nicht angeführt, ebenfalls auch keine Angaben über Prognoseunsicherheiten.

Die täglich anwesenden Beschäftigten wurden im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 mit 67 % gleich wie im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 angesetzt. Es ergeben sich daher für das Nullszenario 16.300 (gehemmte Entwicklung) bzw. für das Planszenario 2020 18.400 (ungehemmte Entwicklung) Wege pro Tag und Richtung (Tabelle 4.21-11, Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010). Dies wurde daraus errechnet, dass ein Verhältnis von 895 Beschäftigte pro eine Million PAX angesetzt wurde (Seite 15 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2010).

Für die Beschäftigten wurde ein ÖV-Anteil von gesamt 23 % angesetzt, das sind 3.460 Personenfahrten pro Tag und Richtung für das Nullszenario 2020 (Tabellen 4.21-12, Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010). Für den motorisierten Individualverkehr beträgt der Verkehrsanteil 77 %, das sind 12.550 Wege bzw. 12.060 Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung laut Berechnung Juli 2010 gegenüber 11.920 Wege bzw. 11.440 tägliche PKW-Fahrten pro Tag und Richtung Seite 17 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (siehe Tabellen 4.21-12 und 4.21-13 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010).

Es ergibt sich im Nullszenario 2020 laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 eine etwas höhere Zahl die von den Beschäftigten zurückgelegten Wege (Differenz ca. 6 %, laut Tabelle 4.21-12 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010).

Beim ÖV wurde laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 der höchste Anteil der Fahrgäste für den CAT angesetzt. Der motorisierte Individualverkehr wird anteilmäßig insgesamt deutlich rückgängig dargestellt. Der Öffentliche Verkehr nimmt laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Tabelle 23, Seite 57 von 2003 bis 2020 (Nullszenario) ca. auf das 3,5 fache zu (9.550 Passagierfahrten je Richtung gegenüber 2720 im Jahr 2003), der motorisierte Individualverkehr nimmt dagegen im Nullszenario 2020 lediglich um das 1,4 fache (12.120 Passagierfahrten gegenüber 8.680 im Jahr 2003) zu. Dies ist eine gravierende Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Vor allem ist anzumerken, dass die Taxifahrten im hohen Ausmaß rückgängig angegeben sind. Es nehmen die Personenfahrten mit Taxis für das Nullszenario 2020 um 810 pro Tag bzw. um ca. 20 % gegenüber 2003 laut Berechnung ab (Tabelle 23, Seite 57 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Begründet werden die verringerten Taxifahrten auch damit, „dass die Zahl der zugelassenen Taxis am Flughafen beschränkt ist und davon auszugehen ist, dass dies auch in Zukunft so sein wird“ (Seite 58 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Dabei ist die wesentliche Erhöhung des Gesamtverkehrs der Flugpassagiere auf nahezu den doppelten Wert zu beachten (22.430 Personenfahrten bzw. 16.450 PKW-Fahrten je Richtung und Tag für das Nullszenario 2020 gegenüber 11.680 Personenfahrten bzw. 12.450 PKW-Fahrten und Richtung im Jahr 2003, Tabelle 7, Seite 31 und Tabelle 22, Seite 56 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Bei der Neuberechnung im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden 27.270 Personenfahrten bzw. 19.930 Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung errechnet (Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Seiten 14 und 15, Tabellen 4.21-9 und 4.21-10).

Die Personenfahrten der Beschäftigten laut Fachbeitrag landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurden für das Jahr 2003 mit 8.700 (je Tag und Richtung) bzw. 6.960 PKW-Fahrten je Tag und Richtung (Tabelle 10, Seite 36) sowie für das Nullszenario 15.800 Personen je Tag und Richtung bzw. 11.440 PKW-Fahrten je Tag und Richtung (Tabelle 24, Seite 58) errechnet. Die Neuberechnung der Personenfahrten der Beschäftigten im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 ergeben für das Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) 16.300 Wege pro Tag und Richtung bzw. 12.060 Pkw-Fahrten je Tag und Richtung (Seite 17 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010, Tabelle 4.21-12 und 4.21-13).

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 wurde auf Seite 14 angeführt, dass die PAX-Anteile anhand des prognostizierten modal split auf die einzelnen Verkehrsmittel aufgeteilt wurden. Die Aufteilung auf die Verkehrsmittel (Segmentierung des modal splits nach Verkehrsmitteln) wurde entsprechend dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 vorgenommen.

Es ergibt sich laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 zwischen dem Bestand des Jahres 2003 zum Nullszenario 2020 eine gesamte Erhöhung von 8.480 PKW-Fahrten je Tag, (12.450 Pkw-Passagierfahrten und 6.960 Pkw-Beschäftigtenfahrten laut Tabelle 7, Seite 31 und Tabelle 10, Seite 36, gesamt 19.410 Pkw-Fahrten gegenüber 46.450 Pkw-Passagierfahrten und 11.440 Pkw-Beschäftigtenfahrten laut Tabelle 22, Seite 56) das ist eine Steigerung von 44 %. Für das Nullszenario der neuen Berechnung laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr wurden insgesamt 31.990 Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung errechnet.

Vergleicht man die Karten des Nullszenarios 2020 mit dem Bestandsszenario (Karten 1b und 2b des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) im unmittelbaren Bereich der Zufahrt von der A 4 (Querschnitte der Rampen vor der B 9), zeigt sich bezogen auf die Rampen der A 4 eine deutlich geringere Erhöhung der Zufahrten zum Flughafen mit 24 % gegenüber der Erhöhung der Verkehrsstärken der ausfahrenden Fahrzeuge um 55 %.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 (Tabelle 4.21 – 14) wurde eine gesamte Zahl von Pkw Fahrten pro Tag und Richtung von 31.990 für das Nullszenario 2020 errechnet. Gegenüber dem im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 prognostizierten Verkehr von 27.890 ergibt dies eine höhere Pkw Verkehrsbelastung pro Tag und Richtung von ca. 15 %.

Im Vergleich führen im Jahr 2003 12.450 Fluggäste und 6.960 Beschäftigte pro Tag und Richtung mit dem PKW (Tabellen 7 und 10 des Fachbeitrages landseitige Erreichbarkeit Februar 2008), das waren gesamt 19.410 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung.

Die im Modell zugrunde gelegten Maßnahmen im Verkehrsnetz (Null- und Planszenario mit 2 bzw. 3 Pisten) laut 3.2.1 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 54) unterscheiden sich nicht. Die zukünftige Verkehrsinfrastruktur im ÖV und IV, insbesondere der City Airport Train (CAT) sowie Ausbaumaßnahmen im Autobahnen- und Schnellstraßennetz und auf einzelnen Landesstraßen wurde miteinbezogen (Seiten 54 und 55 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit 2008). Entsprechend dem Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 bestehen zwischen den beiden Fachbeiträgen Februar 2008 und Juli 2010 die Unterschiede in der Berücksichtigung der S 1 Ost und S 1 West („östlicher und nördlicher Halbring“, siehe Tabelle 4.21-5 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010).

Im Öffentlichen Verkehr wurden für das Nullszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitiger Verkehr, Juli 2010 der Hauptbahnhof Wien, der Lainzer Tunnel, die Spange Götzensdorf, der Ausbau der Westbahn mit HL Strecke Wien – St. Pölten und die Koralmbahn zugrunde gelegt (Tabelle 4.21-6, Seite 10).

Die Tabelle 26 (Seite 62 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) enthält Verkehrsdaten wesentlicher Abschnitte im Verkehrsnetz, wobei darauf hinzuweisen ist, dass auch die allgemeine Verkehrsentwicklung in diesen Verkehrsstärken enthalten ist. Besonders relevant ist die Veränderung auf der A 4 im Bereich Schwechat bis zum Flughafen, in dem sich der Verkehr zwischen 2003 und dem Nullszenario 2020 von 65.800 auf 113.700 Fahrzeuge (im durchschnittlich werktäglichen Verkehr) erhöhte (70 %). Der Anteil der Fahrzeuge von und zum Flughafen beträgt auf der A 4 zwischen dem Knoten Schwechat und dem Flughafen 39.000 KFZ/24 Stunden (ca. 34 % des Gesamtverkehrs).

Die Verkehrsbelastungen auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen erhöhen sich laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 auf 16.100 KFZ/24 Stunden (werktäglicher Verkehr) mit mehr als zwei Drittel flughafenbedingtem Verkehr. Auf der B 9 zwischen dem Flughafen Schwechat und Fischamend nimmt der Verkehr von 2003 bis zum Nullszenario 2020 um 44 % zu, der flughafenbedingte Verkehr beträgt für das Nullszenario mehr als ein Drittel.

Die im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 erstellte Gegenüberstellung der Tagesganglinien (Seite 63 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Abbildungen 13 und 14) des Straßenverkehrs auf der A 4 und der Start- bzw. Landebewegungen zeigt wesentliche Spitzen der Flugbewegungen und der Verkehrsstärken auf der A 4, wobei sich einzelne Maximalwerte in den Morgenspitzen und Abendspitzen überlagern. Im Zeitraum zwischen 6 und 8 Uhr und 6 bis 18 Uhr sind die höchsten Verkehrsstärken auf der A 4 vorhanden (in der Abbildung sind jedoch die Spitzen nicht richtungsgetreunt aufgetragen). Die maximalen Belastungen der Abflüge liegen um 10 Uhr und damit außerhalb der Spitzenstunde. Zwischen 7 und 8 Uhr sowie 17 und 18 Uhr überlagern sich die Startbewegungen und die Spitzenzeiten auf der A 4. Die Ankünfte liegen in der Nachmittagsspitze ebenfalls im Spitzenbereich der Verkehrsdaten. Es sind mehrere tägliche Spitzenzeiten des Flugverkehrs vorhanden, die Darstellung betrifft den Bestand 2003.

Der Fachbeitrag Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien (Intraplan, Oktober 2009) enthält neue Ganglinien für 2020 und 2025 (Abbildungen 6-7 bis 6-11), die ebenfalls mehrere Spitzen (insbesondere Morgen- und Abendspitze) aufzeigen.

Die Verkehrszunahmen laut dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 sind bei einzelnen Zufahrtsstrecken der Landesstraßen nicht im gleichen relativen Ausmaß gegeben. Im Vergleich des DTV an Werktagen (Tabelle 26, Seite 62) zeigt sich, dass auf der B 9 zwischen Fischamend und dem Flughafen die Erhöhung 3.700 KFZ/Tag, aber auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen jedoch nur 2.800 KFZ/Tag (bei einer höheren Ausgangsbelastung des Jahres 2003) beträgt. Es ist aber zu beachten, dass zwischen dem Bestand und dem Nullszenario 2020 die Schnellstraße S 1 als neue Strecke verfügbar ist.

Weiters ergeben sich laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 an Werktagen auch Verlagerungen von der B 60 zur L 156. Die Verkehrsstärken auf der B 60 südlich der B 10 nehmen ab, dagegen auf der L 156 deutlich zu (siehe Karten 1 und 2). Dies kann darauf hinweisen, dass bereits im Nullszenario 2020 Überlastungen einzelner Strecken auftreten, die laut Modellrechnung zu einem Ausweichen des Verkehrs auf andere, noch leistungsfähige Strecken führten.

Die Belastungen im Öffentlichen Verkehr zeigen laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 für die S-Bahnlinie S 1 und für den CAT wesentliche Steigerungen (Seite 65, Tabelle 27 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Auch bei den Buslinien nimmt der Verkehr des Fahrgastaufkommens relativ und absolut zu.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 wurde keine neue Umlegung des Verkehrs durchgeführt, deshalb sind keine vergleichbaren abschnittswisen Verkehrsstärken verfügbar.

Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung)

Das Verkehrsaufkommen der Passagiere im Planszenario 2020 (laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) nimmt gegenüber dem Nullszenario 2020 zu. Es wurden 20.470 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung der Passagiere im Planszenario 2020 gegenüber dem Nullszenario 2020 von 16.450 PKW-Fahrten ermittelt (Seite 66, Tabelle 28 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 bzw. Seite 15 Tabelle 4.21-10 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010), das ist eine Steigerung um 4.020 PKW/ 24h bzw. 24 % gegenüber dem Nullszenario 2020. Gegenüber dem Bestand 2003 nehmen die Personenfahrten der Passagiere je Tag und Richtung bis zum Planszenario 2020 von 11.680 auf 27.170 zu, das ist eine Erhöhung um 132 %. Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden für den Prognoseverkehr (PAX-Verkehr) 21.200 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung errechnet.

Dies ist eine Erhöhung der PKW-Fahrten je Tag und Richtung um 3,5 % bei der neuen Berechnung 2010 gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Tabelle 4.21-10, Seite 15 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2010). Der Beschäftigtenverkehr (Personenfahrten Tag und Richtung) erhöht sich laut Fachbeitrag Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 von 2003 bis zum Planszenario 2020 von 8700 (Tabelle 10, Seite 36 Fachbeitrag Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) auf 21.400 Fahrten (146 %) bzw. 19.910 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung. Die Gesamtpersonenfahrten betragen 48.570 im Planszenario gegenüber 20.380 im Jahr 2003, die Zunahme beträgt 138 % (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008).

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 ergeben sich für das Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) 14.170 Beschäftigtenfahrten pro Tag/ Richtung im MIV (Tabelle 4.21-12 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010).

Die Berechnungen des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010 ergeben sich für die Beschäftigten im Nullszenario (gehemmte Entwicklung) 12.060 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung bzw. für das Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) 13.620 PKW-Fahrten (Tabelle 4.21-13, Seite 17). Die Veränderungen der Verkehrszahlen entsprechen dem Unterschied der Beschäftigungszahlen, der modal split wurde nicht verändert).

Die gesamten PKW-Fahrten je Tag und Richtung nehmen laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 im Planszenario 2020 von 19.410 Fahrten (12.450 Passagierfahrten und 6.960 Beschäftigtenfahrten) des Jahres 2003 auf 36.380 Fahrten laut Tabelle 4.21-14, Seite 19 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010 zu (20.470 Passagierfahrten und 15.910 Beschäftigtenfahrten). Das ist eine Erhöhung um 16.970 PKW-Fahrten je Richtung bzw. 87 % zwischen 2003 und dem Planszenario 2020.

Entsprechend dem Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden für das Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) 34.820 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung (Tabelle 4.21-14, Seite 19) errechnet. Dies ist gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 eine Verringerung um 1.560 Fahrten bzw. ca. 4 %.

Diese Verringerung begründet sich auf den deutlich verringerten Beschäftigtenfahrten (Tabelle 4.21-13, Seite 17 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010) um 2.290 PKW-Fahrten bzw. ca. 14 % je Tag und Richtung, dagegen erhöhen sich die PKW-Passagierfahrten je Tag und Richtung von 20.470 auf 21.200 bzw. 3,5 % entsprechend der Berechnung 2010 (Seite 15 Tabelle 4.21-10).

Die Taxifahrten nehmen laut Fachbeitrag landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Tabelle 29, Seite 67) für das Planszenario 2020 um 23 % gegenüber dem Nullszenario 2020 (3.860 Personenfahrten je Tag und Richtung gegenüber 3.150 Personenfahrten für das Nullszenario 2020) zu, liegen jedoch mit 6.430 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung (Tabelle 28, Seite 66) unter den Werten des Jahres 2003 von 6600 durchschnittlichen täglichen Taxifahrten je Tag und Richtung. Die relative Abnahme der täglichen Zahl der Taxifahrten gegenüber dem Ausgangsjahr 2003 ist auch für das Planszenario 2020 gegeben. Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden die Taxifahrten zahlenmäßig nicht ausgewiesen. Nachdem die Anteile der Taxifahrten in der Neuberechnung nicht geändert wurden, sind als Vergleich die Unterschiede in der PKW-Fahrtenanzahl von 3,5 % (zwischen den Berechnungen 2008 und 2010) anzusetzen. Die Taxifahrten je Tag und Richtung liegen damit absolut gering über den Werten des Jahres 2003 (Differenz unter 1 %).

Bei weit über einer Verdopplung des Passagierverkehrs und des Beschäftigtenverkehrs nehmen laut Fachbeitrag landseitige Erreichbarkeit 2008 die Taxifahrten im Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) gegenüber 2003 relativ deutlich ab, die absolute Fahrtenzahl der Taxis bleibt im Wesentlichen unverändert.

Die relativen Anteile des Öffentlichen Verkehrs liegen im Planszenario 2020 laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 unter den Anteilen des Nullszenarios 2020 (Tabelle 29, Seite 67), geringfügig ist im motorisierten Individualverkehr der Verkehrsanteil im Planszenario 2020 höher als im Nullszenario 2020 (1,1 %).

Für den CAT wurden im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 gravierende Steigerungen berücksichtigt. Von 2007 auf 2020 erhöhen sich laut Fachbeitrag die Personenfahrten um das 3,9-fache auf 11.300 Personen (Tabelle 32, Seite 70). Auch die S-Bahn nimmt anteilmäßig zu, dagegen der Busverkehr ab (Seite 71, Tabelle 33).

Die Verkehrsbelastungen im DTV_w (Werktagsverkehr) zeigen laut Fachbeitrag Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 im übergeordneten Netz Erhöhungen des Verkehrs zwischen dem Nullszenario und dem Planszenario (Karte 3c). Die Unterschiede betreffen den Flughafenverkehr, da die großräumigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bei beiden Planfällen gleich sind. Auf der A 4 zwischen Schwechat und dem Flughafen erhöht sich der durchschnittlich werktägliche Verkehr auf insgesamt durchschnittlich 121.300 Kraftfahrzeuge werktäglich (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Seite 72, Tabelle 34), der flughafenbedingte Verkehr nimmt an Werktagen von 39.000 auf 47.200 zu, das sind 21 % des flughafenbedingten Verkehrsanteils. Wesentliche Erhöhungen betreffen auch die B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen auf durchschnittlich werktäglich 20.600 Kraftfahrzeuge im Planszenario, wobei der Verkehrsanteil des Flughafens mit 16.200 KFZ/24 Stunden überwiegt. Auf der B 9 zwischen dem Flughafen und Fischamend nimmt der Verkehr laut Tabelle 34 auf 14.300 KFZ/24 Stunden an Werktagen zu, davon sind 6.600 KFZ/24 Stunden flughafenbedingter Verkehr.

Im DTV (jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr) erhöhen sich im Fachbeitrag landseitige Erreichbarkeit 2008 die Verkehrsstärken laut Karten 2a, 3a, und 3c auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen von 10.400 KFZ/24 Stunden (Nullszenario 2020) auf 18.700 (Planszenario 2020), das sind 8.300 KFZ/24 Stunden bzw. 80 % (es ist eine Differenz zu den Werktagswerten des Verkehrs laut Tabelle 34 gegeben). Wesentliche Abnahmen sind auf der B 10 und auf der L 156 (südlich von Schwadorf) dargestellt.

Der Verkehr zwischen Fischamend und dem Flughafen nimmt laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 von 11.800 KFZ/24 Stunden (Nullszenario 2020) im DTV auf 13.000 KFZ/24 Stunden im Planszenario 2020 (Karten 2a und 3a) zu. Auf der B 60 und der L 156 zwischen Klein Neusiedl bzw. Enzersdorf an der Fischa und Fischamend nimmt der Verkehr von 9.700 KFZ/24 Stunden im DTV auf 11.300 KFZ/24 Stunden zwischen dem Nullszenario und dem Planszenario zu (Karten 2a und 3a).

Auf Seite 72 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurde auch angeführt, dass sich ohne Ausbaumaßnahmen im landseitigen Verkehrsnetz ein Teil der Grundbelastungen auf das niederrangige, weniger stark belastete Netz nach Süden verlagert.

Auf der B 10 tritt laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 ein Rückgang der Verkehrsbelastungen auf. Dies wird auf die Trassenverlegung der B 10 zurückgeführt (Seite 72).

Auch die Netzbelastungen des ÖV nehmen laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 im Planszenario zu, vor allem die Absolutwerte für die S-Bahnlinie S 7 und den CAT (Tabelle 35, Seite 73).

Wie für das Nullszenario 2020 wurden auch für das Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 keine aktualisierte Umlegung erstellt.

Erweitertes Planszenario 2020

Weiters wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 ein erweitertes Planszenario, das zusätzliche Maßnahmen im Verkehrsnetz vorsieht (im Öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr), dargestellt (Punkt 3.3.1, Seiten 75 bis 77 des Fachbeitrages). Diese zusätzlichen Maßnahmen sind unabhängig vom Ausbau der 3. Piste zu sehen. Die Maßnahmen betreffen sowohl den Öffentlichen Verkehr als auch den Straßenverkehr.

Das erweiterte Planszenario 2020 sieht weitere Maßnahmen für den Öffentlichen Verkehr und im Straßennetz vor (Seiten 76 und 77 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Wesentliche ÖV Maßnahmen sind der Hauptbahnhof Wien, Ausbau der Pottendorfer Linie, Spange Götzendorf, CAT-Verlängerung und Verdichtung, Durchbindung S 7 nach Wien – Meidling und Wien Hütteldorf, Fernverkehrsverbindung Bahnhof Wien – Flughafen Wien inklusive Intervallverdichtung. Als Maßnahmen im Straßennetz werden die 6-streifige A 4 zwischen der Simmeringer Haide und Knoten Schwechat, Spange Rannersdorf, Umfahrung Zwölfaxing, B 60 Spange Götzendorf, A 5 Nordautobahn zwischen Schrick und Drasenhofen, A 22 Verlängerung Knoten Kaisermühlen – Donauquerung - A 4 Kaiserebersdorf, S 1 Donauquerung, S 1 West Korneuburg - Knoten Eibesbrunn und die S 33 Donaubrücke Traismauer angeführt.

Im motorisierten Individualverkehr nimmt der Verkehr insgesamt um 150 KFZ/24 Stunden je Tag und Richtung bzw. 1 % gegenüber dem Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 ab, geringe Steigerungen sind im Öffentlichen Verkehr gegeben (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Tabelle 37, Seite 78).

Im erweiterten Planszenario nehmen gegenüber dem Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 die Querschnittsbelastungen auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen um 2.100 KFZ/24 Stunden (DTV_w) auf 18.500 KFZ/24 Stunden ab, zwischen dem Flughafen und Fischamend jedoch um 1.900 bzw. 11 % auf 16.200 KFZ/24 Stunden an Werktagen zu (Tabelle 39, Seite 82). Eine wesentliche Verlagerung erfolgt von der derzeitigen L 156 und B 60 auf die zukünftige Spange Götzendorf, insgesamt nimmt der Verkehr in diesem Kordon zu. Die Verkehrsstärken auf der B 10 nehmen zwischen dem Planszenario 2020 und dem erweiterten Planszenario deutlich ab. Die Zufahrtsbelastungen von der A 4 zum Flughafen erhöhen sich um ca. 15 % (Karten 3, 3a, 4, 4a).

Auch für das erweiterte Planszenario 2020 wurde im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 keine aktualisierte Umlegung erstellt.

Prognosehorizont 2025

Ergänzend wurde im Fachbeitrag Landseitiger Verkehr, Juli 2010 eine Prognose für das Jahr 2025 erstellt. Dabei wurden für das Planszenario 2025 (Tabelle 4.21-15 und 4.21-16, Seite 21 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010) weitere relevante Maßnahmen im Verkehr berücksichtigt. Im öffentlichen Verkehr betrifft dies den Hauptbahnhof Wien, die Spange Götzendorf, die Durchbindung des CAT von westlich St Pölten über den Flughafen Wien bis Bratislava und die Durchbindung Wien/Győr/Budapest. Im Straßennetz betreffen die Maßnahmen die A 5 zwischen Schrick und der Staatsgrenze, S 1 Donauquerung bis Knoten Eibesbrunn, S 1 zwischen Eibesbrunn und Korneuburg, S 8 Marchfeldschnellstraße, S 33 Donaubrücke Traismauer, B 14 Spange Rannersdorf, B 60 Spange Götzendorf und die Umfahrung Zwölfaxing. Die S 33 Donaubrücke Traismauer sowie die S 1 zwischen Eibesbrunn und Korneuburg Süd sind bereits unter Verkehr und wären auch für das Null- bzw. Planszenario 2020 bereits wirksam.

Entsprechend der Verkehrsentwicklung Flughafen Wien vom Oktober 2009 (Intraplan GmbH Punkt 6.4, Seite 73) wird erwartet, dass ein Bedarf von 90 Flugbewegungen/ Stunde und mehr in der ausgewählten Woche und selbst in der Durchschnittswoche gegeben ist. In den Abbildungen 6 – 8 (Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, Oktober 2009 Seite 74) wird für 2025 angesetzt, dass die Flugbewegungen 100 Bewegungen/ Stunde erreichen oder leicht überschreiten.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 Seite 25 wurde ausgeführt, dass ausgehend von der aktualisierten Luftverkehrsprognose, die lediglich die Gesamtzahl der zu erwartenden Passagiere und das damit verbundene Landverkehrsaufkommen angibt, die landseitigen Wege pro Tag und Richtung sowie die PKW-Fahrten pro Tag und Richtung analog zur im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 gewählten Vorgangsweise ermittelt wurden. Die Zahl der am Flughafen Beschäftigten wurden auf Basis der aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (Joanneum / WIFO 2007) ermittelt (dafür sind keine Detaildaten angegeben).

Die Tabelle 7.1 der Prognose für die gehemmte Entwicklung (Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, Oktober 2009 Seite 81) zeigt ein Passagierverkehrsaufkommen von 27.260 im Jahr 2020 und 28.426 im Jahr 2025, (in Tausend Passagieren). Das bedeutet einen Zuwachs von 2008 bis 2025 um 44 % (gehemmte Entwicklung). Der Cargoanteil steigt von 266.000 Tonnen im Jahr 2020 auf 284.000 Tonnen bis 2025 an (gehemmte Entwicklung), das ist ein Zuwachs von 2008 bis 2025 von 42 %. Für die ungehemmte Entwicklung (Seite 82, Tabelle 7-3) erhöht sich die Passagierzahl in Tausend von 28.426 (gehemmte Entwicklung) auf 36.996 für die ungehemmte Entwicklung, das ist ein Unterschied von 23,2 % (Seite 85 Tabelle 7-5). Das Cargoaufkommen wurde für 2025 von 407 000 Tonnen / Jahr prognostiziert (ungehemmte Entwicklung), dies ist ein geringerer Wert als für das Jahr 2020 mit 500.000 Tonnen / Jahr laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit 2008 (Seite 7 Tabelle 4.21-3 und Seite 32 landseitiger Verkehr Juli 2008). Daraus wurde ein LKW-Aufkommen pro Tag und Richtung von 1.380 LKW errechnet (Seite 32). Diese Werte sind auch im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010, Seite 25, Tabelle 4.21-18 angegeben.

Beim Unterschied zwischen der gehemmten Entwicklung und der ungehemmten Entwicklung ist der höhere Transfer-Anteil für die ungehemmte Entwicklung (34,7 % gegenüber 24,5 % der gehemmten Entwicklung) zu beachten (Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2007, Tabelle 4.21-18, Seite 25). Der landseitige Verkehr ist mit 24,169 Mio PAX/Jahr bei der ungehemmten Entwicklung um ca. 13 % höher als bei der gehemmten Entwicklung.

Auf Seite 27 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010 wurde angegeben, dass eine Verifizierung der Prognoseergebnisse mit den aktuellen Bestandsverkehrsdaten 2009 sowie den aus 2003 abzuzeichnenden Entwicklungstrends durchgeführt wurde. Die errechneten Daten für 2025 wurden als sehr plausibel angegeben, es sind jedoch keine Nachweise im Fachbeitrag enthalten. Ebenso können die modal split Angaben zwischen 2003 und 2025 (Abbildungen 4.21 bis 4.21-4) nicht nachvollzogen.

Entsprechend der Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (Joanneum / Wifo 2007) wurden laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010, Seite 30 für das Nullszenario 25.400 und für das Planszenario 33.100 Beschäftigte ermittelt. Die Anwesenheitsquote von 67 % der Beschäftigten wurde unverändert auch für 2025 angesetzt.

Dies ergibt entsprechend dem Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 für die Fluggäste für 2025 im Nullszenario 21.080 Pkw-Fahrten pro Tag und Richtung und im Planszenario 24.020 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung (PAX-Verkehr). Dies ist eine weitere Erhöhung um rund 17 % gegenüber der Prognose 2020 in der ungehemmten Entwicklung zwischen 2020 und 2025.

Die Fahrtenhäufigkeit der Beschäftigten wurde im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 auf Basis einer aktuellen Studie zum Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien (Johanneum/WIFO 2007) errechnet. Es wurde im Nullszenario 2025 von 25.400 und für das Planszenario 33.100 Beschäftigten ausgegangen (Seite 31, Tabelle 4.21-21). Der modal split wurde wie bei dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 angesetzt. Es ergeben sich für das Nullszenario 17.000 Wege pro Tag und Richtung sowie für das Planszenario 22.200 Wege für den Beschäftigtenverkehr pro Tag und Richtung (Tabelle 4.21-22, Seite 31). Dies ergibt für die Beschäftigten im MIV für das Nullszenario von 13.090 Wege pro Tag und Richtung und für das Planszenario von 17.100 Wege pro Tag und Richtung im Kfz-Verkehr bei einem angesetzten Anteil von 77 % motorisierten Verkehr. Unter Berücksichtigung des Mitfahreranteils ergeben sich für die Beschäftigten 12.580 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung für das Nullszenario 2025 und 16.430 für das Planszenario 2025 (Tabelle 4.21-23).

Insgesamt sind im Planszenario 2025 40.450 PKW-Fahrten je Richtung prognostiziert, das ist gegenüber dem Planszenario 2020 mit 34.820 eine Erhöhung um 16 %.

Für die Umlegungsberechnung wurde das vorhandene Verkehrsmodell verwendet. Dabei wurde das ergänzte landseitige Verkehrsangebot entsprechend der Verkehrsprognose von Intraplan 2009 einbezogen.

Bei den Modellen wurde eine Abgleichung der Einheiten laut Fachbeitrag Luftverkehrsprognose Intraplan zu den Verkehrsbezirken des Verkehrsmodells im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 durchgeführt.

Es wurden für die beiden Szenarien gehemmte Entwicklung und ungehemmte Entwicklung unterschiedlich hohe ÖV- und MIV-Anteile ausgewiesen. Dies wurde bei der Umlegung zugrunde gelegt. Die Differenzierung und Gliederung der Fahrzeugsegmente wurde entsprechend den Einreichunterlagen des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 durchgeführt.

Im Fachbeitrag Landseitiger Verkehr, Kapitel 4.21.4 vom Juli 2010 ist aus den Abbildungen 4.21-2 bis 4.21-4 zu erkennen, dass der Taxianteil von 34 % im Jahr 2003 auf 23 % im Jahr 2009 zurückgegangen ist und bis 2025 auf 14 % reduziert wird. Der private PKW-Anteil reduziert sich vom Jahr 2003 von 41 % auf 36 % im Jahr 2009 und erhöht sich bis zum Jahr 2025 auf 39 %. Wesentlich zu beachten ist der Bahnanteil, der von 6 % im Jahr 2003 auf 26 % im Jahr 2009 und auf 33 % im Jahr 2025 ansteigt.

Es wurde zwar auf S. 27 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010 angeführt, dass eine Verifizierung der Prognoseergebnisse anhand von Bestandsverkehrsdaten und der Entwicklungstrends durchgeführt wurden, diese ist jedoch nicht nachvollziehbar.

Die Tabellen 4.21-24 und 4.21.25 (Seite 34 und 35 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010) zeigen für den Prognosezeitpunkt 2025 die errechneten Verkehrsstärken.

Auf der A 4 zwischen dem Knoten Schwechat und dem Flughafen werden Verkehrsstärken von über 120.000 Kfz/24h an Werktagen prognostiziert, davon 46.800 flughafenbedingt. Dies entspricht etwa den Werten des Planszenarios 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 72, Tabelle 34). Im Abschnitt der A 4 zwischen dem Flughafen und Fischamend sind mit 82.900 Kfz/24h um ca. 9 % höhere Werte bei der Prognose 2025 als beim Planszenario 2020 angegeben. Ebenfalls deutliche Verkehrserhöhungen sind auf der S 1 zu registrieren.

Auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen erhöhen sich die Verkehrsstärken vom Planszenario 2020 zum Planszenario 2025 um 42 % auf 29.200 Kfz/h im werktäglichen Verkehr (überwiegend flughafenbedingt), im Abschnitt bis Fischamend sind die Verkehrserhöhungen wesentlich geringer (9 %).

Verkehr in der Errichtungsphase

Es wurden im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 je Bauphase rund 50 bis 110 LKW-Fahrten/Stunde und 50 PKW-Fahrten/Stunde errechnet. In den Ausbaustufen 1 und 3 erfolgt die Zufahrt über die B 10 zwischen Schwechat und Schwadorf, in der Ausbaustufe 2 über die B 9 westlich von Fischamend (Fachbeitrag Seite 88). Etwa 80 – 85 % des Baustellenverkehrs werden über die westliche B 10 und 15 – 20 % über die östliche B 10 abfließen (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Pkt.4.2.2, Seite 90).

Der Anteil des Baustellenverkehrs auf den einzelnen Straßen ist zumeist gering, lediglich auf der B 10 südlich von Schwechat nimmt der Verkehr bis zu 11 % zu (Seite 91, Tabelle 4). Im Pkt. 4.4 (Seite 93) wird angeführt, dass der Baustellenverkehr überwiegend über das Primärnetz abgewickelt wird, sodass für die angrenzenden Gemeinden geringe Zusatzbelastungen zu erwarten sind.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 wurde keine ergänzende Berechnung durchgeführt.

Auswirkungen auf das Straßenverkehrssystem und den ruhenden Verkehr am Flughafengelände

Im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, S. 86 wird angeführt, dass das prognostizierte höhere Verkehrsaufkommen im Bereich des Flughafens auch ein höheres Verkehrsaufkommen auf den privaten Verkehrsflächen des Flughafens zur Folge hat. Es wird weiters angeführt, dass gegebenenfalls punktuelle Erweiterungen bzw. Ergänzungen der Straßeninfrastruktur erforderlich sein werden.

Dafür stehen laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 die erforderlichen Flächen in ausreichendem Maße zur Verfügung, so dass Engpässe nicht zu erwarten sind. Es wird auch auf die vorliegende Masterplanung im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung des Flughafen (ARGE IBBE 2002) verwiesen.

Weiters wird angeführt, dass das gesteigerte Fluggastaufkommen auch Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr am Flughafengelände nach sich ziehen wird. Entsprechend der Masterplanung ist langfristig die Errichtung von in Summe 17.600 Stellplätze am Flughafengelände möglich. Die Masterplanung belegt laut Angaben im Fachbeitrag, dass die dafür notwendigen Flächen und die infrastrukturellen Voraussetzungen vorhanden sind.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010 wurden keine Ergänzungen angeführt.

Strecken- und knotenspezifische Betrachtung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

In der strecken- bzw. knotenspezifischen Betrachtung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wurden im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Szenarien für jene Abschnitte dargestellt, in welchen zwischen dem Nullszenario und dem Planszenario eine Steigerung von mehr als 15 % erwartet wird. Weiters wurden auch jene Abschnitte einbezogen, in welchen eine Verkehrssteigerung ohne Umsetzung des eingereichten Vorhabens auftreten wird.

Die streckenbezogene Betrachtung ist in dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 in einer Tabelle (Tabelle 47, S. 93b) aufgelistet. Berechnungen über Leistungsfähigkeiten werden üblicherweise mit Verkehrsstärken in der maßgebenden Stunde durchgeführt. Im Abschnitt 30.03.06 des Beitrages Verkehrsentwicklung Flughafen Wien wird zur Planung generell die 30. Spitzenstunde herangezogen. In der Darstellung im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, wurde nicht angeführt, auf welcher Stundenbasis die Leistungsfähigkeitsnachweise durchgeführt wurden. Die Tabelle 47 (S. 93b des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) ist daher hinsichtlich der Leistungsfähigkeitsnachweise nicht im Detail nachzuvollziehen. Für die knotenbezogene Betrachtung wurden laut Angabe auf der Seite 93 b die RVS 3.42 (jetzt RVS 03.05.12) Knoten, plangleiche Knoten-Kreuzungen, T-Kreuzungen sowie die RVS 3.44 (jetzt RVS 03.05.14) Knoten, plangleiche Knoten-Kreisverkehr verwendet.

Die detaillierte Leistungsberechnung erfolgt üblicherweise entsprechend den Richtlinien nach Kraftfahrzeugen/ Stunde (KFZ/h) bzw. PKW-E/ Stunde (PKW-E/h - dabei werden die Fahrzeugkategorien in PKW-Gleichwerte umgerechnet). Es ist auch anzumerken, dass laut UVP-G 2000 die Verkehrsstärken im DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr des Jahres) für die Beurteilung der Anwendungsbereiche maßgebend sind. Entsprechend den Richtlinien ist eine detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnung aber für die Bemessungsstunde erforderlich. Es wurden im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 keine stündlichen Verkehrsstärken definiert. Die Leistungsfähigkeitsberechnung kann daher im Detail nicht nachvollzogen werden, ebenso nicht die Ergebnisse aus der Tabelle 48 (Seite 93c des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Angeführt wird im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, dass der Kreisverkehr der Anschlussstelle S 1-B 10 bereits im Bestand überlastet ist und die VLSA B 9 – Zubringer zur Einfahrtsstraße im Nullszenario überlastet ist, ebenso gilt dies für die Ausfahrtsstraße zur B 9. Die anderen Kreuzungen der Tabelle 48 (S. 93 c) werden im Nullszenario als leistungsfähig angegeben. Für das Planszenario werden zusätzlich noch der Kreisverkehr B 9-Kugelfeld und der Kreisverkehr B 9 – L 2065 als überlastet dargestellt. Weitere Kreuzungen sind laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 nicht überlastet.

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden in der Tabelle 4.21-29 maßgebende Streckenbereiche beurteilt. Diese sind laut Tabelle sowohl für das Nullszenario 2025 als auch für das Planszenario 2025 als leistungsfähig angeführt. Es wurde angegeben, dass für das Jahr 2025 in Folge der Errichtung der B 60 neu eine Entlastung stattfindet und daher keine Verkehrszunahme auftritt. Als überlastet wurden sowohl für das Nullszenario 2025 als auch für das Planszenario 2025 (Tabelle 4.21-30 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010) der Kreisverkehr Anschlussstelle S 1-B 10 – B 9, der Kreisverkehr B 9 Kugelfeld, der Kreisverkehr B 9 L 2065 sowie die VLSA B 9-Zubringer zur Einfahrtsstraße und die VLSA B 9 – Ausfahrtsstraße angegeben. Angeführt wurde weiters, dass im Zuge der Errichtung der Umfahrung Zwölfaxing sowie der Verlegung der B 10 im Hinblick eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Kreuzungsbereiche erforderlich ist.

Anschlussstelle A 4 Flughafen

Die Anschlussstelle A 4 Flughafen, im speziellen die Rampe aus Richtung Wien zum Flughafen, wurde besonders betrachtet (5.4 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008). Laut Fachbeitrag sind bereits im Bestand ausgeprägte Spitzenbelastungen zu beobachten.

Die dargestellten Berechnungen zeigen, dass im Bestand (2003) noch Reserven vorhanden sind, in den Szenarien Nullfall 2020 und Planfall 2020 die Anschlussstelle überlastet ist. Diese Berechnungen wurden für die dreißigste Spitzenstunde durchgeführt (Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, S. 93d, Tabelle 49).

Es wurde im Fachbeitrag darauf hingewiesen, dass die Zufahrtsrampe aus Wien in Fahrtrichtung Flughafen zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung im Ausbau begriffen war (ist derzeit schon ausgebaut) und damit leistungsfähig ist.

Maßnahmen und Empfehlungen im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008

Es wird im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 empfohlen, die erforderlichen Erdbewegungen nicht über das öffentliche Verkehrsnetz, sondern über eigens eingerichtete Baustraßen abzuwickeln. Lediglich Zulieferverkehre können das öffentliche Straßennetz belasten.

Betreffend dem Öffentlichen Verkehr wurde auf die Leistungsfähigkeit des CAT hingewiesen.

Beschreibung von Schwierigkeiten

Es wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 eine Reihe von Schwierigkeiten angeführt, die bei der Prognose über die räumliche Verteilung aufgetreten sind. Ebenso wurden einzelne fehlende Zählzeiten aufgrund der Erfahrung des Fachbeitragsersetzers ergänzt. Für den Öffentlichen Verkehr mussten realistische Annahmen getroffen werden. Beim Baustellenverkehr ist zu beachten, dass über die genaue räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens keine genaue Angabe möglich war, da die Leistungen für die Bauleistungen noch nicht ausgeschrieben sind.

Für die Berechnung der Prognosen 2025 wurde im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010, Seite 37 angeführt, dass im Gegensatz zu den Prognoseumlegungen 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 aus der Luftverkehrsprognose (Intraplan 2009) Vorgaben zu übernehmen waren (Transferanteile beim Passagieraufkommen sowie Verkehrsmittelwahl).

Zusammenfassende Stellungnahme des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008

Es wurde eine Kurzbeschreibung der Ergebnisse der Untersuchungen des Fachbeitrages Verkehr dargestellt. Es wird angeführt, dass „aus verkehrsplanerischer Sicht das Vorhaben errichtet und in Betrieb genommen werden“ kann. Als Vorsorge wurden zwei vorhabensbedingte belastete Knoten (Kreisverkehr B 9/ Kugelkreuz, Kreisverkehr B 9 / L 2065), die sich aber nicht im Eigentum oder Zuständigkeitsbereich der Projektwerberin befinden, angeführt. Als Alternative zur Anreise mit dem PKW wird ein verbessertes ÖV-Angebot angesehen.

Gutachten

Grundlagen und Bestandsverkehr

Der Untersuchungsraum und der Verkehrsgraph sind ausreichend definiert. Das verwendete Personenverkehrsmodell ist methodisch zweckmäßig.

Das angesprochene „hauseigene Verkehrsmodell“ ist nicht nachvollziehbar. Für den Untersuchungszweck der Zu- und Abfahrten des Flughafens sind jedoch die vorliegenden Daten und Grundlagen ausreichend, um die errechneten Verkehrsströme beurteilen zu können.

Die Verkehrsverteilung für den motorisierten Individualverkehr wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Richtung Wien mit 79,7 % angegeben, Richtung Slowakei, Ungarn und der Tschechischen Republik insgesamt deutlich unter 10 %. In der Karte 1b betragen die Zufahrten von der A 4 aus Wien rund 85 % des von der A 4 zufließenden Verkehrs. Zu beachten sind jedoch auch die Verkehrsströme im Landesstraßennetz.

Im Vergleich mit den Verkehrsverteilungswerten der Flugpassagiere und der nicht nach Verkehrsbezirken dargestellten Verkehrsverteilung der Beschäftigten am Flughafen sind die Unterschiede für die Prognosefälle nicht bedeutend. Die möglichen Abweichungen sind innerhalb der Schwankungsbreite der möglichen Modellgenauigkeiten.

Die Befragung (Revealed und Stated-Preference – Befragung) ergab Ansätze über Reisezeit- und Umsteigeempfindlichkeiten, die grundsätzlich plausibel sind. Die Aufteilung auf die Verkehrsmittel, Entfernungsklassen, Zahlungsbereitschaft und Empfindlichkeiten hinsichtlich Wege und Zeit stellen grundsätzlich mögliche Tendenzen dar.

Inwieweit laut Fazit auf Seite 30 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 die Schätzergebnisse für die gesamte Modellschätzung plausibel und signifikant sind, wurde jedoch nicht nachgewiesen. Es muss daher von einem entsprechenden Unsicherheitsbereich ausgegangen werden. Es wurden daher die Ergebnisse der Rechenwerte im vorliegenden Gutachten grundsätzlich geprüft.

Die Anzahl der Fluggäste in den Tabellen 8 und 9 (Seiten 33, 34 und 34a des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) betreffen Maximalwerte. Es zeigt sich, dass die Anzahl der Flugpassagiere an den Maximaltagen über 60.000 Personen liegt. Überwiegend treten die höchstbelasteten Tage im Wochenendverkehr auf. Eine Überlagerung der maximalen Flugpassagiere mit dem höchstbelasteten Werktagsverkehr tritt in der Regel nicht auf, dies wurde im Fachbeitrag richtig dargestellt. Die Zählstelle Bruckneudorf ist für die Beurteilung der Überlagerung der Verkehrsstärken nur bedingt geeignet, da die wesentlichen Verkehrsstärken zwischen Wien und Schwechat auftreten.

Die automatische Zählstelle der A 4 im Bereich Schwechat würde für einen Vergleich aussagekräftiger und zutreffender sein. Die Einschränkung der Gegenüberstellung der Fluggastzahlen und der Verkehrsstärken auf die 30 höchst belasteten Tage ist nur für absolute Spitzen zutreffend.

Im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurden diese Stunden nicht mehr als Grundlage herangezogen. Die Modellberechnung mit DTV- bzw. DTV_w Werten ist verkehrstechnisch grundsätzlich sinnvoll. Die Ermittlung der Spitzenwerte (z.B. 30. Stunde) wäre für Leistungsfähigkeitsberechnungen eine verkehrstechnisch zweckmäßige Vorgangsweise. Auf die „Unpaarigkeiten“ des Verkehrs an einzelnen Wochentagen wurde hingewiesen (Seite 33 des Fachbeitrages), jedoch in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Dadurch ist der Vergleich der Spitzenwerte nur mit Einschränkungen verwendbar.

Eine richtungsgetrennte Darstellung der Verkehrsbelastungen der A 4 Ostautobahn sowie auch die Analyse von Spitzenzeiten wurden nicht vorgenommen. Dies ist vor allem bei Autobahnabschnitten mit unterschiedlichem Richtungs- und Spitzenverkehr für eine genaue Beurteilung sinnvoll.

Bei der Berücksichtigung der jährlichen Durchschnittswerte sowohl des Verkehrs im Autobahnnetz (A 4 Ostautobahn) als auch des Flugverkehrs sind die tatsächlichen Verkehrsbelastungen an vielen Tagen deutlich höher als die in den Karten angeführten Netzbelastungen der Modellberechnungen. Vor allem für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ist die Ermittlung der maßgebenden Spitzenstunden (im allgemeinen die höchstbelastete 30. Stunde) zweckmäßig.

Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsstärken (Monate, Tage und Spitzenzeiten) teilweise deutlich höher als nach den Berechnungen mit Durchschnittswerten des flughafenbedingten Verkehrs und Durchschnittswerten des sonstigen Verkehrs auf der Autobahn A 4 und den Landesstraßen (DTV, DTV_w) liegen.

Der Vergleich der Modellbelastungswerte mit der Straßenverkehrszählung (Tabelle 11, Seite 39 des Fachbeitrages landseitige Erschließung 2008) zeigt eine gute Übereinstimmung. Dies lässt erkennen, dass die Modellberechnungswerte des DTV und DTV_w plausibel sind und das Modell daher eine ausreichende Ausgangsgrundlage (bei Zugrundelegung jeweils jahresdurchschnittlicher Werte) darstellt.

Die errechneten Anteile der Beschäftigungsfahrten und Wege sind als plausibel anzusehen.

Das Verkehrsaufkommen im Öffentlichen Verkehr ist sowohl hinsichtlich der Fahrgastzahlen als auch der Aufteilung auf die Buslinien und Schnellbahn plausibel.

Die Berechnungen des LKW-Verkehrs mit ca. 1.800 Zu- und Abfahrten pro Tag inklusive Versorgungsfahrten sind ebenfalls plausibel.

Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung)

Die Ansätze und Prognosen der Passagierzahlen und die generelle räumliche Verkehrsverteilung sind plausibel und stellen eine ausreichende Grundlage für die Verkehrsumlegung dar.

Aufgrund der neuen Flugverkehrsprognose (Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, Oktober 2009) wurden für das Nullszenario neue Fluggastdaten, ein geänderter modal split und damit auch ein geändertes landseitiges Verkehrsaufkommen errechnet (siehe Zusammenstellung im Teilgutachten Verkehrsplanung, Tabelle 1).

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden für das Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) Wege der Passagiere (PAX-Wege) pro Tag und Richtung mit 27.270 angegeben, dies entspricht einer Steigerung von mehr als 21 % gegenüber dem Nullszenario des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008. Die Prognosen wurden im Teilgutachten Flugverkehrsprognose (Verfasser Professor Dr. Johannes Reichmuth, November 2010) im Punkt 3.5.1 auf Seite 41 als plausibel, tendenziell eher als zu hoch eingeschätzt. Ein starkes Passagierwachstum kann erwartet werden. Auf Seite 47 des Teilgutachtens Flugverkehrsprognose wurde angeführt, dass die Prognoseergebnisse insgesamt als plausibel bezeichnet werden können, in dem Sinn, dass die Wahrscheinlichkeit für ihr Eintreten vergleichsweise groß ist. Es wird das Passagieraufkommen der Entwicklung am Flughafen Wien eher überschätzt als unterschätzt. Die Prognoseergebnisse werden als geeignet als Eingangsgrößen für die Umweltverträglichkeitsprüfung angesehen (Seite 48 des Gutachtens).

Die Prognose für die gehemmte Entwicklung entspricht laut Teilgutachten Flugverkehrsprognose Prof. Reichmuth der planbaren Kapazität der Flugbewegungen unter Einbeziehung von Optimierungen (Seite 33, Punkt 3.4.3, zu Prämisse 1). Weiters ist zu berücksichtigen, dass eine deutliche Zunahme der mittleren Sitzplatzkapazität pro Flug eintreten wird (Seite 42, 3.52). Das errechnete landseitige Verkehrsaufkommen der Passagiere für das Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) ist daher als plausibel anzusehen.

Ebenfalls sind die Prognosen der Beschäftigtenzahlen für die Untersuchung ausreichend. Die Lieferanten und Besucher wurden berücksichtigt.

Die geringeren Beschäftigtenzahlen und damit auch der relativ reduzierte Beschäftigtenverkehr (in Abhängigkeit der Fluggastzahlen) sind aufgrund der Angaben, die von erfahrenen Unternehmen erstellt wurden, als zuverlässig anzusehen. Die PKW-Fahrten der Beschäftigten erhöhen sich bei der Prognose des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010 gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 in den absoluten Werten.

Die Erhöhung der Verkehrsanteile des Öffentlichen Verkehrs ist von der Tendenz plausibel. Es ist für die Prognose aber nicht nachzuvollziehen, welche Voraussetzungen diese deutlichen Veränderungen des modal splits bewirken. Es wird angeführt (Seite 57 des Fachbeitrages landseitige Erreichbarkeit 2008), dass „vor allem infrastrukturkapazitätsbedingte Reiseverluste gegenüber dem Bestand“ für den Rückgang des MIV-Anteiles ausschlaggebend sind. Das lässt darauf schließen, dass verschiedene Leistungseinschränkungen im Nullszenario 2020 weiterhin gegeben sind, unabhängig von den im Abschnitt 3.2.1 (Seiten 54 bis 55 des Fachbeitrages landseitige Erreichbarkeit 2008) angeführten Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur im Straßennetz. Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wurden ähnliche modal split Werte angeführt, die von der Fa. Intraplan errechnet wurden. Prof. Reichmuth gibt im Teilgutachten Flugverkehrsprognose dazu an, dass die Datengrundlage durch die Fluggastbefragungen am Flughafen Wien vergleichsweise gut sind (Seite 28, Pkt. 3.3.2). Die modal split Ergebnisse sind aus diesen Gründen als geeignet für das Verkehrsmodell als Ausgangsgröße für den Erhebungszeitpunkt anzusehen. Es dürften daher auch infrastrukturkapazitätsbedingte Gegebenheiten im Bereich des Flughafens zusätzlich maßgebend sein.

Es ist aber nicht gesichert, dass mittel- bis langfristig im relevanten Straßennetz, insbesondere das Autobahnen- und Schnellstraßennetz, derart wesentliche Leistungseinschränkungen in einzelnen Abschnitten aufweist, damit ein maßgebender Personenkreis nicht mit dem Taxi fährt und auf öffentliche Schienenverkehrsmittel wechselt. Dies wurde in den Unterlagen des Fachbeitrages auch nicht nachgewiesen. Es ist aber wahrscheinlich, dass sich durch das Angebot des CAT sich der modal split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verschiebt. Auch für die zukünftigen Passagiere und Beschäftigten ist entsprechend der weiteren Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs, eine höhere Steigerung der Fahrtenanteile des Öffentlichen Verkehrs zu erwarten. Eine wesentliche Verlagerung von Personen, die laut Bestandsanalyse zum Flughafen gebracht bzw. abgeholt werden, zum Öffentlichen Verkehr ist anteilmäßig im hohen Ausmaß nicht zu erwarten. Weder Zeit – noch Kostengründe sind für diesen Verkehrsanteil ausschlaggebend. Die relativen Anteile dieser Passagiere bleiben zwischen dem Bestand und dem Nullszenario laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 gleich, dies ist plausibel.

Tabelle 1: Zusammenstellung wesentlicher Verkehrsdaten aus den Fachbeiträgen

Differenzierte Verkehrsdaten je Tag und Richtung	Fachbeitrag Verkehr landseitige Erreichbarkeit 2008		Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010	
	Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung)	Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung)
PAX Gesamtwege	22.430	27.170	27.270	28.860
PAX ÖV	9.550	11.360	11.670	12.270
PAX MIV %	54,0	55,1	54,1	54,4
PAX MIV	12.120	14.960	14.750	15.700
PAX PKW-Fahrten Gesamt	16.450	20.470	19.930	21.200
davon Taxi	5.250	6.430	nicht nach Zahlen differenziert	nicht nach Zahlen differenziert
Selbstfahrer	2.590	3.570		
geholt / gebracht	8.610	10.470		
Taxianteil %	14,0	14,2	nicht differenziert	nicht differenziert
Beschäftigte PKW-Fahrten	11.440	15.910	12.060	13.620
PKW Gesamt	27.890	36.380	31.990	34.820

Die Zusammenstellung erfolgt aufgrund den nachstehenden Tabellen der Berichte

Fachbeitrag landseitige Erschließung Februar 2008 Tabelle 22 (Seite 56), Tabelle 28 (Seite 66)

Fachbeitrag Verkehr Juli 2010 Tabelle 4.21-9 (Seite 14), Tabelle 4.21-10 (Seite 15)
 Tabelle 4.21-13 (Seite 17), Tabelle 4.21-14 (Seite 19)

Die deutlich rückläufige Inanspruchnahme von Taxis im Nullszenario ist nach Fachmeinung des Teilgutachters Verkehrsplanung nur mit begleitenden (beschränkenden) Maßnahmen möglich, diese wurden nicht detailliert dargestellt.

Die in dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 zugrunde gelegte Verringerung der absoluten Zahl der Taxifahrten gegenüber dem Bestand bei einer mehr als ungefähren Verdoppelung der Fluggastzahlen erfordert gravierende Maßnahmen zur Einschränkung des Taxiverkehrs. Dies ist nur mit entsprechenden Maßnahmen, die im Fachbeitrag Verkehr jedoch nicht definiert wurden, möglich. Taxis stellen für Fluggäste das bequemste und in der Regel schnellste Verkehrsmittel dar, da der Zugang möglichst nah beim Abflug- bzw. Ankunftsbereich liegt und auch der Zielpunkt das Wohnhaus, das Hotel oder eine Betriebsstätte ist. Der Gepäcktransport ist mit dem Taxi attraktiver als mit anderen Verkehrsmitteln. Auch Kosten sind für eine Änderung der Verkehrsmittelwahl zumeist nicht maßgebend, da das Taxi von allen Alternativen und insbesondere gegenüber der Bahnlinie auch derzeit teurer ist (gerechnet für Einzelpersonen) und Kostengründe daher weder im Bestand noch in den Prognoseszenarien bei den Taxinutzern das ausschlaggebende Entscheidungselement darstellen.

Bei einer alternativen Annahme, dass der Anteil der Taxifahrer am Gesamtverkehr etwa gleich bleibt, der im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 im Jahr 2003 mit 33,9 % des gesamten Verkehrs angegeben wurde (ca. ein Drittel der Fluggäste fuhr laut Bestandsanalyse im Jahr 2003 mit dem Taxi (siehe Tabelle 7, Seite 31 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008), das sind 6.600 PKW-Fahrten, würden im Taxiverkehr des Jahres 2020 bei den Fluggästen im Nullszenario über 6.000 mehr PKW-Fahrten je Richtung mit dem Taxi entstehen als in dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (6.430 Taxi PKW-Fahrten laut Tabelle 28, Seite 66) errechnet wurde. Eine teilweise verstärkte Annahme des Öffentlichen Verkehrs und Rückgang der Anteile des Taxis sind aber wahrscheinlich, sodass von einem relativen Rückgang des Taxiverkehrs ausgegangen werden kann.

Falls nicht gravierende Maßnahmen zur Einschränkung des Taxiverkehrs am Flughafen umgesetzt werden, sollte zumindest von rund 3.000 zusätzlichen PKW-Fahrten (Taxis) bei den Flugpassagieren gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 ausgegangen werden (ca. 50 % der Steigerung bei gleich bleibendem modal split wie im Jahr 2003). Das bedeutet etwa eine um ca. 9 % höhere Verkehrsbelastung des motorisierten Individualverkehrs (35.000 PKW-Fahrten und Richtung gegenüber 31.940 PKW-Fahrten laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010, Nullszenario 2020).

Anzumerken ist, dass laut Angaben des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 davon auszugehen ist, dass auch in Zukunft die Zahl der zugelassenen Taxis beschränkt ist. Im Bericht ist aber nicht detailliert angegeben, mit welchen Maßnahmen die Beschränkung des Taxiverkehrs erfolgen kann. Im vorliegenden Gutachten wird dies berücksichtigt und ein gegenüber den Anteilen im Jahr 2003 verringerter Taxianteil angesetzt. Der vorher abgeschätzte erhöhte Taxiverkehrsanteil gegenüber den Daten des Nullszenarios wird im weiteren Gutachten zugrunde gelegt.

Die relative Verteilung der Anteile der einzelnen Verkehrsmittel im Öffentlichen Verkehr ist grundsätzlich plausibel. Der CAT wird die höchsten Anteile übernehmen, die Busse werden aufgrund des Ausbaues und Attraktivitätserhöhung des Schienenverkehrs den geringsten Verkehrsanteil im Öffentlichen Verkehr aufweisen. Grundsätzlich ist die Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr und die weitere Attraktionserhöhung des CAT plausibel. Die Zahlen stellen nach Ansicht des Gutachters ein optimistisches Szenario dar.

Bei den Beschäftigten bleibt laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 der Anteil des Öffentlichen Verkehrs im Nullszenario 2020 wie im Bestand 2003 bei 23 %. Weiterhin werden laut Fachbeitrag 77 % der Beschäftigten im Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) mit dem PKW fahren. Dies ist ein geringer Verkehrsanteil für den Öffentlichen Verkehr, insbesondere weil eine Forcierung des Öffentlichen Verkehrs bei den Beschäftigtenfahrten nicht nur aus Sicht des Verkehrs sondern auch aus Umweltschutz- und Klimazielen anzustreben ist. Die Grundlagen und das Modell, mit dem der modal split für die Prognose errechnet wurde, sind nicht nachvollziehbar aufbereitet.

Aus Sicht des Gutachters ist mit mehreren Maßnahmen eine Verbesserung der Fahrtanteile der Beschäftigten zugunsten des Öffentlichen Verkehrs zu erreichen (z.B. mit einem entsprechenden Mobilitätsmanagement, durch eine Veränderung der Kostenstruktur wie Erhöhung der Parkplatzkosten, erweiterte Angebote für den Öffentlichen Verkehr). Es ist davon auszugehen, dass sich der modal split der Beschäftigtenfahrten ebenfalls zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verändern wird und zumindest über 30 % der Fahrten der Beschäftigten im ÖV möglich sind (würde damit noch deutlich unter dem angesetzten ÖV-Anteil der Passagiere von rd. 42,6 % liegen. Das würde die PKW-Fahrten der Beschäftigten um ca. 1.000 Fahrzeuge je Tag und Richtung gegenüber dem Ansatz im Fachgutachten landseitiger Verkehr Juli 2010 verringern.

Unter Berücksichtigung der zu erwartenden höheren Zahl der Taxifahrten und der geringeren KFZ-Fahrten der Beschäftigten gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr ist das gesamte Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs um rund 2.000 bzw. ca. 6 % höher als beim Nullszenario 2020 für die jahresdurchschnittlichen Werte anzusetzen. Entsprechend den Steigerungen der Flugpassagiere und der Beschäftigten ist die gerundete Zahl von jahresdurchschnittlichen werktäglichen 34.000 PKW-Fahrten je Richtung für das Nullszenario 2020 (gegenüber 31.990 PKW-Fahrten je Richtung im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010) aus Sachverständigensicht als plausibel anzusehen.

In den ergänzenden Unterlagen des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010 wurde keine Neuberechnung der Verkehrsströme durchgeführt. Es wird damit argumentiert, dass in der neuen Prognose 2020 (Tabelle 4.21 – 14 des Fachbeitrages landseitiger Verkehr vom Juli 2010) für das Planszenario (ungehemmte Entwicklung) geringere Verkehrszahlen errechnet wurden. Dies ist aufgrund der angeführten Daten grundsätzlich nachvollziehbar.

Es ist jedoch aufgrund des Fehlens von aktualisierten Unterlagen ein straßenabschnittsweiser Vergleich zwischen dem Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) und dem Planszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) nur abschätzbar, da Modellberechnungen mit geänderten Verkehrsgrundlagen unterschiedlich genützte Verkehrswege ergeben können. Der Aufwand einer Neuberechnung des Nullszenarios (gehemmte Entwicklung) ist jedoch hoch. Die Beurteilung der Verkehrsstärken auf den Straßenabschnitten ist aufgrund der 6 % bis 7 % geringeren Pkw-Fahrten von und zum Flughafen im Nullszenario 2020 gegenüber dem Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 angesichts möglicher Schwankungen der Prognosen als ausreichend anzusehen. Für die Beurteilung der Maßnahmen würden sich durch eine neue Berechnung des Nullszenarios keine zusätzlichen Erkenntnisse ergeben. Die Unterschiede zwischen dem Nullszenario (gehemmte Entwicklung) und Planszenario (ungehemmte Entwicklung) sind nach den neuen Prognosen (Fachbeitrag landseitiger Verkehr vom Juli 2010) mit ca. 8 % deutlich geringer als bei der Prognose des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008.

Planszenario 2020

Im Planszenario beträgt laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010, die Gesamtzahl der PKW-Fahrten 34.820 Fahrten je Tag und Richtung. Dabei wurde ein nur gering veränderten modal split angesetzt, für den Beschäftigtenverkehr wurde der gleiche modal split wie für das Nullszenario 2020 zugrunde gelegt. Grundsätzlich ist die Beurteilung der Modellverkehrsdaten wie beim Nullszenario 2020 vorzunehmen. Mit der vergleichbaren Beurteilung der Fluggastfahrten und der Beschäftigtenfahrten im PKW-Personenverkehr wie im Nullszenario sind ca. 37.000 PKW-Fahrten je Tag und Richtung als plausibel anzusehen. Diese Werte liegen nur geringfügig über dem Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008.

Es ist anzumerken, dass die im vorliegenden Gutachten geänderten PKW-Verkehrszahlen ausschließlich für die Beurteilung im Rahmen des Teilgutachtens Verkehrsplanung verwendet werden. Diese Daten sind keine Grundlage für andere Fachgutachten.

Die im Gutachten als plausibel angeführten Verkehrszahlen weichen von den Modellwerten nur gering ab und liegen im Bereich der üblichen Modellunsicherheiten. Für die verkehrliche Beurteilung im Rahmen des Gutachtens sind die Daten des Fachbeitrages landseitiger Verkehr Juli 2010, deshalb eine ausreichende Grundlage.

Aus der Tabelle 1 (Seite 37) ist zu erkennen, dass die PKW-Fahrten pro Tag und Richtung der Fluggäste des Planszenarios 2020 (ungehemmte Entwicklung) um 740 Pkw-Fahrten je Tag und Richtung entsprechend dem Fachbeitrag Verkehr Juli 2010 höher liegen als im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, dies sind ca. 4 %. Wesentlich ist jedoch die deutliche Reduktion der Beschäftigungsfahrten laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 für das Planszenario 2020 um 2.290 bzw. 14 % gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008. Die Verringerung der gesamten PKW-Fahrten pro Tag von 36.380 beim Fachbeitrag landseitige Erschließung 2008 auf 34.820 beim Fachbeitrag Verkehr Juli 2010 um 1.560 bzw. 4 %, ist daher auf die verringerten Beschäftigtenzahlen zurückzuführen. Dies erscheint grundsätzlich möglich.

Es wurden keine Bandbreiten der Verkehrsentwicklung in dem Fachgutachten angegeben. Im Teilgutachten Flugverkehrsprognose von Prof. Reichmuth vom November 2010 wurde angeführt, dass das Passagieraufkommen eher überschätzt als unterschätzt wird. Die im vorliegenden Teilgutachten Verkehrsplanung korrigierten Werte auf 37.000 Pkw-Fahrten je Tag und Richtung liegen in den üblichen Schwankungsbereichen von Prognosen. Es können die im Planszenario 2020 ermittelten Verkehrswerte für die verkehrliche Beurteilung zugrunde gelegt werden.

Die Cargo-Anteile sowie die Fahrten mit Mietwagen, Charterbus und der Betriebsverkehr wurden in den Berechnungen und Umlegungen des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 berücksichtigt, es sind für diese Fahrten keine relevanten Änderungen für die Daten des Fachbeitrages landseitiger Verkehr, Juli 2008 gegeben. Die angesetzten Werte erscheinen plausibel.

Die Umlegungsdaten für das Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 sind daher für die verkehrliche Beurteilung geeignet.

Die Unterschiede der Umlegungsergebnisse zwischen dem Planszenario 2020 und dem Nullszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 sind deutlich. Laut Verkehrsumlegung erhöhen sich die Verkehrsstärken in einzelnen Straßenabschnitten wesentlich (siehe Karten 3a, 3b, 3c). Die Differenzen zwischen dem Nullszenario 2020 (gehemmte Entwicklung) und dem Nullszenario 2020 (ungehemmte Entwicklung) lt. Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2020 unter Beachtung der Korrektur im vorliegenden Teilgutachten Verkehrsplanung betragen ca. 8 %. Dies liegt im Bereich der täglichen Verkehrsschwankungen. Verkehrlich relevante Maßnahmen können aufgrund dieser geringen Unterschiede hinsichtlich erforderlicher Ausbaumaßnahmen im Straßennetz betreffend Leistungsfähigkeitsüberschreitung nicht abgeleitet werden, insbesondere da auch detaillierte Stundenwerte nicht vorliegen und Prognosen auch nicht in dieser Genauigkeit für Spitzenzeitendaten möglich sind.

Es erfolgt eine geringere Verkehrszunahme auf der A 4 und eine Verkehrsverlagerung auf das Landesstraßennetz. Die modellmäßigen Verlagerungen auf die Landesstraßen sind auch darauf zurückzuführen, dass insbesondere die Zu- und Abfahrten von der A 4 zum Flughafen in Spitzenzeiten deutlich überlastet sind. Entsprechende Ausbaumaßnahmen auf den Zu- und Abfahrtsstraßen des Flughafens wurden in den Verkehrsmodellumlegungen nicht berücksichtigt. Im Teilgutachten Verkehrsplanung wurde für die Beurteilung von Maßnahmen diese Ausgangssituation berücksichtigt. Bei entsprechenden Maßnahmen sind Verkehrsverlagerungen die Folge.

Es ist zu beachten, dass die mit dem Modell im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 errechneten Belastungen für den Bestand, dem Nullszenario 2020 und dem Planszenario 2020 Tageswerte des durchschnittlichen Verkehrs (durchschnittlicher täglicher Verkehr – DTV) oder durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr (DTV_w) sind. Diese Grundlagen sind jahresdurchschnittliche Werte des Passagierverkehrs und jahresdurchschnittliche Werte des Beschäftigtenverkehrs, andererseits auch Jahresdurchschnittswerte des Verkehrs auf den Bundes- (Autobahnen und Schnellstraßen) und Landesstraßen, die nicht flughafenbezogen sind. Die Überlagerung der Spitzen des Flughafenverkehrs und des Autobahn- Schnellstraßen- und Landesstraßenverkehrs ist teilweise gegeben, die absolut höchsten Spitzen des Abflugverkehrs liegen aber teilweise außerhalb der Spitzenzeiten.

Daher ist davon auszugehen, dass die angegebenen Werte an wesentlichen Tagen und Spitzenwerten im Jahr überschritten werden. Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind Spitzenstundenwerte maßgebend. In der Regel wird die 30., gegebenenfalls auch 100. Stunde bei verkehrstechnischen Untersuchungen herangezogen.

Die nur geringfügigen Änderungen beim erweiterten Planszenario (3.3.2, Seite 77 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) sind nachvollziehbar.

Prognose 2025

Die PKW-Fahrten pro Tag und Richtung erhöhen sich für das Planszenario auf über 40.000 PKW-Fahrten / Tag und Richtung (16.430 Beschäftigtenfahrten und 24.020 Fluggastfahrten zuzüglich ca. 2.000 zu berücksichtigende Korrekturwerte). Es kann eine Erhöhung von 5.000 PKW-Fahrten/ Tag bzw. 10-15 % der PKW-Fahrten je Tag und Richtung gegenüber der Prognose 2020 erwartet werden. Aufgrund der Langfristigkeit der Prognose sind diese Steigerungen als möglich anzusehen. Entsprechend der Unsicherheiten der Randbedingungen (wirtschaftliche Entwicklung, Umwelt, gesetzliche Vorschriften) sollten verkehrliche Maßnahmen erst nach einer Beobachtung der Verkehrsentwicklung im Detail festgelegt werden. Grundsätzlich ist im Straßennetz bis zum Jahr 2025 jedoch eine Leistungsfähigkeitsreserve zu berücksichtigen.

Für das Nullszenario 2025 wurden die PKW-Fahrten der Fluggäste pro Tag und Richtung für das Nullszenario mit 21.080 bzw. für das Planszenario mit 24.020 errechnet. Dies ist eine Erhöhung des Planszenarios um durchschnittlich täglich 2.820 bzw. 13 %. Für die Beschäftigten ergeben sich für das Planszenario eine Erhöhung von 12.580 auf 16.430 Pkw-Fahrten je Tag und Richtung. Diese Werte sind grundsätzlich als plausibel anzusehen, aufgrund der Unsicherheit bezüglich der Taxifahrten können sich diese Daten im geringeren Prozentsatz erhöhen.

Im Planszenario 2025 (Seite 35 Fachbeitrag Verkehr Juli 2010) sind die Steigerungsraten auf der A 4 gegenüber dem Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Tabelle 34, Seite 32) im geringen Prozentbereich, der flughafenbedingte Anteil nimmt zwar im Vergleich gering ab, dies ist jedoch im Bereich der Prognoseunsicherheit. Dagegen erhöht sich der flughafenbedingte Verkehr auf der A 4 zwischen dem Flughafen und Fischamend um mehr als 100 %. Die Leistungsfähigkeit dieses Abschnittes ist mit jeweils 2 Richtungsfahrestreifen ist an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Wesentlich wird die Belastung auf der S 1 zwischen Schwechat Ost und Schwechat Süd von 78.200 auf 90.300 Kfz/24 h erhöht, das sind 12.100 Kfz/24 h bzw. mehr als 15 %. Der flughafenbedingte Verkehr nimmt in diesem Abschnitt um 10 % zu.

Deutliche Erhöhungen sind auf der B 9 zwischen Schwechat und dem Flughafen um 8.600 Kfz/24 h bzw. 42 % gegenüber dem Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010, Tabelle 4.21-26) zu erwarten, das sind um 8.000 Kfz/24 h bzw. um nahezu 50 % mehr.

Straßenverkehrssystem und ruhender Verkehr am Flughafengelände

Die Auswirkungen auf das Straßenverkehrssystem des Flughafens und im ruhenden Verkehr wurde im Punkt 3.4 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seiten 85 und 86) dargestellt. Es sind jedoch keine detaillierten verkehrlichen Nachweise für diesen Bereich angeführt, es wurde nur die generelle Beurteilung der Stellplätze und der möglichen Erweiterungen angegeben. Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010 wird auf Seite 36 ausgegangen, dass von der Realisierung entsprechender Maßnahmen ausgegangen werden kann. Dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wird zugestimmt, dass punktuelle Erweiterungen bzw. Ergänzungen der Straßeninfrastruktur erforderlich sind. Es ist auch zutreffend, dass die erforderlichen Flächen für verkehrliche Maßnahmen grundsätzlich verfügbar sind, sodass Engpässe vermeidbar sind. Weiters wird dem Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 zugestimmt (Seite 58 des Fachbeitrages), dass die Zahl der zugelassenen Taxis entsprechend beschränkt wird.

Detaillierte Planungen hinsichtlich der Stellplätze aber auch der Verkehrsbereiche im Bereich des Flughafengeländes sind nicht im Fachbeitrag enthalten. Es ist aber notwendig, entsprechend der Zunahme des Verkehrs die entsprechenden Ausbaumaßnahmen sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr umzusetzen. Dies kann durch bauliche, steuerungstechnische und informationstechnische Maßnahmen erfolgen. Eine laufende Verkehrsbeobachtung, Erstellung von Planungskonzepten und die Realisierung der Maßnahmen sind erforderlich.

Strecken- und knotenspezifische Betrachtung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Leistungsfähigkeiten (Punkt 5 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008, Seiten 93a und 93b)

Die nachfolgenden Beurteilungen beziehen sich auf die Prognose 2020. Für das Jahr 2025 sind entsprechend der tatsächlichen Verkehrsentwicklung die erforderlichen Maßnahmen vorzusehen. Aufgrund der Prognose- und Modellunsicherheiten werden für 2025 im Teilgutachten Verkehrsplanung keine Maßnahmen festgelegt. Entsprechende Reserven sind bei Ausbaumaßnahmen zu berücksichtigen.

Im Straßennetz des zu- und abfließenden Verkehrs sind an einzelnen wesentlichen Bereichen in den Prognosefällen Leistungsfähigkeitsüberschreitungen gegeben. Durch die im Modell angesetzte mangelnde Leistungsfähigkeit der Zufahrt von der A 4 weicht ein erheblicher Anteil des Verkehrs auf das Landesstraßennetz aus. Entsprechende Maßnahmen zur Leistungsfähigkeitserhöhung sind bei den Modellberechnungen in den Zu- und Abfahrtsbereichen nicht enthalten. Es ist anzumerken, dass zwischenzeitlich die Fahrstreifenzahl von der A 4 aus Richtung Wien zum Flughafen erweitert wurde, dies ist in den Prognoszenarien nicht berücksichtigt.

Wird die Leistungsfähigkeit der Zufahrt von der A 4 erhöht, wird eine zumindest teilweise Rückverlagerung des Verkehrs von den Landesstraßen (vor allem der Landesstraße B 9) erfolgen, jedoch auch mit dem Ergebnis, dass z.B. die A 4 zwischen Schwechat und dem Flughafen eine höhere Verkehrsbelastung als in den Verkehrsumlegungen des Fachberichtes Verkehr aufweist.

Da keine richtungsgetrenten Analysen für Spitzenstunden vorliegen, ist die Leistungsfähigkeitsbeurteilung für einzelne Spitzenzeiten nur generell möglich. Anzumerken ist, dass im Allgemeinen die relative Erhöhung der Spitzenstundenbelastungen mit zunehmender Verkehrsstärke geringer als die relative Erhöhung der Tageswerte ist.

Bei hohen Verkehrsstärken ist zumeist ein k-Faktor zwischen 8,5 und 9,5 (der k-Faktor stellt das Verhältnis zwischen der 30.-höchsten stündlichen Verkehrsstärke des Jahres zum jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr in Prozent dar) vorhanden. Im Landesstraßennetz sind die k-Werte in der Regel höher. Bei Berücksichtigung der Fahrrichtungen auf Autobahnen ist von k-Werten zwischen 9,5 und 10,5 auszugehen (siehe Auswertungen der Dauerzählstellen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie). Die Verwendung dieser Werte im Rahmen des vorliegenden Gutachtens zum Fachbeitrag Verkehr ist auch für die Abschätzung des gesamten zu- und abfließenden KFZ-Verkehrs des Flughafens entsprechend dem Stand der Technik für die vorliegende Aufgabenstellung als zuverlässig anzusehen. Es wird unter Beachtung der Tagesverteilung des Flughafenverkehrs (insb. erhöhte Anteile im Abendverkehr gegenüber durchschnittlichen Tagesganglinien) im Gutachten fahrtrichtungsbezogen von einem k-Wert von 9,0 ausgegangen.

Strecken

Für die Prognose kann von einer Spitzenbelastung für den Flughafen-Pkw-Verkehr von 3.100 PKW/h und Fahrtrichtung im Nullszenario 2020 und 3.300 PKW/h und Fahrtrichtung im Planszenario 2020 ausgegangen werden.

Die Tabelle 47 (Seite 93b, Punkt 5.2 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erschließung Februar 2008) enthält jene Strecken, die laut Fachbeitrag eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Werden die Verkehrsstärken der Prognose 2020 unter Berücksichtigung der im vorliegenden Teilgutachten Verkehrsplanung erhöhten Verkehrsstärken im flughafenbedingten Verkehr zugrunde gelegt ist entsprechend der Tabelle 34, Seite 72 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 auf der A 4 zwischen Schwechat und dem Flughafen die Leistungsfähigkeit (auch unter Berücksichtigung der Verkehrsbeeinflussungsanlage) noch gegeben, ebenso auf der S 1.

Die in der Tabelle 34 (Seite 72 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008) und im Anhang angeführten Tagesverkehrsbelastungen der A 4 sind mit auf die Spitzenwerte umgerechneten 5.500 KFZ/h je Fahrtrichtung im Planszenario laut HBS (siehe Fachliteraturbeschreibung) noch leistungsfähig (Leistungsfähigkeit 5.800 Kfz/h und Fahrtrichtung).

Die B 9 weist westlich und östlich des Flughafens eine Auslastung unterhalb der Leistungsfähigkeitsgrenze auf. Die weiteren Straßen im Umgebungsbereich des Flughafens sind ebenfalls leistungsfähig.

Die Leistungsfähigkeiten der Tabelle 47 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 (Seite 93b des Fachbeitrages) können bestätigt werden.

Die Anschlussstelle der A 4 beim Flughafen wird im Bestand als noch leistungsfähig angegeben, im Planszenario 2020 sind die Rampen überlastet (siehe Seite 93d, 5.4 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Anschlussstelle A 4 –Flughafen).

Entsprechende Ausbaumaßnahmen sind vorzusehen. Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Rampe der Anschlussstelle aus Richtung Wien bereits ein Ausbau mit entsprechender Leistungsfähigkeit erfolgte. Für die Rampe der Anschlussstelle A 4-Flughafen in Richtung Wien sind für das Planszenario 2020 Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit erforderlich, unabhängig davon ob die dritte Piste realisiert wird. Für die Zufahrt von der A 4 aus Wien wurde bereits ein Zusatzfahrstreifen im Jahr 2010 realisiert, für diese Relation ist die Leistungsfähigkeit gegeben. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einem Ausbau der Anschlussstelle Rückverlagerungen von der B 9 zur A 4 auftreten werden. Diese sind im Modell und damit auch bei den angegebenen Streckenbelastungen der Prognose 2020 nicht enthalten. Es ist daher erforderlich, die Maßnahmen in Abstimmung mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung zu entscheiden.

Es können daher unter Umständen erforderliche Maßnahmen im Landesstraßennetz bei einem leistungsfähigen Ausbau der Anschlussstelle A 4/ Flughafen entfallen. Dies wurde jedoch in den Modelluntersuchungen des Fachbeitrages Verkehr nicht berücksichtigt. Es ist notwendig, im Zuge der Umsetzung des Ausbaus der Anschlussstelle entsprechende Analysen durchzuführen und gegebenenfalls die angeführten Maßnahmen im Landesstraßennetz umzusetzen. Die Auflagen stellen daher nur generelle notwendige Maßnahmen dar, wobei die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen zu berücksichtigen sind. Mit einer Leistungsfähigkeitserhöhung der Anschlussstelle A 4 Flughafen kann eine Verkehrsreduktion auf den Landesstraßen erwartet werden.

Kreuzungen

Bei den knotenbezogenen Betrachtungen (5.3, Seiten 93b und 93c des Fachbeitrages Verkehr) sind die Kreisverkehre, Verkehrslichtsignalanlagen und unsignalisierten Kreuzungen maßgebend.

Es ist anzumerken, dass für eine detaillierte Beurteilung der Maßnahmen bei Kreisverkehrs- und Verkehrslichtsignalanlagen die Daten aus Umlegungen grundsätzlich nicht ausreichend sind. Ein schrittweiser Ausbau der Kreuzungsanlagen mit laufenden Verkehrsbeobachtungen ist erforderlich.

Kreisverkehrsanlagen

Die Kreisverkehrsanlagen B 9/ Kugelkreuz und B 9 – L 2065 weisen laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 Karten 2a und 3a für den DTV_w Zufahrtsbelastungen zu den Kreisverkehren auf, die detaillierte Leistungsfähigkeitsnachweise erfordern. Im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurden diese Kreuzungen für das Planszenario 2020 als überlastet dargestellt, jedoch keine detaillierten Berechnungen vorgelegt. Entsprechend der RVS Richtlinie 03.05.14 sind die grundsätzlichen Leistungsfähigkeitsgrenzen dieser Kreisverkehrsanlage überschritten. Bei einem leistungsfähigen Ausbau der Anschlussstelle der A 4 Flughafen aufgrund der zu erwartenden Verkehrsverlagerung ist eine Leistungsfähigkeit der beiden Kreisverkehre grundsätzlich nicht ausgeschlossen.

Der Kreisverkehr Anschlussstelle S 1/ B 10 ist in beiden Planfällen 2020 überlastet.

Die Überlastungen erhöhen sich bis zum Prognosezeitpunkt 2025 (Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010, Karte 4).

Für folgende Kreisverkehre sind Detailanalysen und gegebenenfalls leistungsfähigere Ausbaumaßnahmen erforderlich:

- B 9 – Kugelkreuz
- Anschlussstelle S 1/B 10
- B 9 – L 2065

Kreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen

Verkehrslichtsignalanlagen im Zu- und Abfahrtsbereich des Flughafens bestehen im Kreuzungsbereich B 9/ L 2064, B 9/ Cargo Center Nord, B 9 Flughafenzufahrt von der B 9 östlich der Rampen der A 4 zur Einfahrtsstraße, B 9 Zufahrt zum Parkplatz östlich der Flughafeneinfahrt und B 9/ L 156 und B 9/ B 60.

Die Kreuzungen B 9/ L 2064 und B 9 Cargo Center Nord weisen je Fahrtrichtung auf der B 9 mehrere Fahrstreifen auf, die Leistungsfähigkeit ist auch mit den höheren Verkehrsstärken gegeben. Eine Anpassung des Signalprogramms ist erforderlich.

Die Verkehrssignalanlagen B 9/ Zufahrt zur Einfahrtsstraße und B 9/ Zufahrt zum Parkplatz und anderen Nutzungen östlich der Flughafeneinfahrt weisen erhöhte Verkehrsbelastungen bei der Prognose 2020 laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 auf. Mit den Verkehrsstärken der Karten 3b und 3c dieses Fachbeitrages im Planszenario sind die Kreuzungen jedoch hoch ausgelastet bzw. überlastet. Sowohl Straßenausbaumaßnahmen als auch Adaptierungen des Steuerungsprogramms werden erforderlich.

Die Verkehrslichtsignalanlagen B 9/ L 156 und B 9/ L 160 im Ortsgebiet von Fischamend weisen gegenüber dem Bestand 2003 laut den Belastungen der Karten 1, 2 und 3 laut Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 zwischen dem Bestand 2003 und dem Nullszenario Verkehrserhöhungen von 23 % (L 156) und 36 % (B 60) sowie vom Nullszenario zum Planszenario 22 % (L 156) und 19 % (B 60) auf. Insgesamt erhöhen sich die Verkehrsstärken von 2003 bis zum Planszenario 2020 um 49 % (L 156) bzw. 61 % (B 60). Es sind auch unter Beachtung des nichtmotorisierten Verkehrs entsprechende Adaptierungsmaßnahmen bei den Verkehrslichtsignalanlagen (insbesondere Programmanpassungen) erforderlich.

Für folgende Verkehrslichtsignalanlagen sind Signalprogrammadaptierungen und gegebenenfalls Ausbaumaßnahmen erforderlich:

- B 9 – L 2064
- B 9 – Cargo Center Nord
- B 9 – Zubringer zur Einfahrtsstraße
- B 9 – Parkplatzzufahrt östlich des Flughafenseinfahrtsbereiches
- B 9 – L156
- B 9 – B 60

In der Prognose 2025 laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 sind die Kreuzungen B 9 / B 60 infolge der B 60 neu nicht mehr überlastet (Fachbeitrag Seite 44).

Nichtsignalisierte Kreuzungen

Bei den nichtsignalisierten Kreuzungen, wie z.B. B 9/ Zufahrt Parkplatz westlich der Zufahrt Cargo Center Nord und den nichtsignalisierten Anbindungen des Flughafengeländes westlich der Einfahrtsstraße zum Flughafen sowie im Gebiet der Stadtgemeinde Fischamend werden durch die erhöhten Verkehrsstärken laut Planszenario 2020 des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 die benachrangten Zufahrten von den einbindenden Straßen vor allem für die Linkseinbiegerelation erschwert.

Dabei besteht die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer zu kurze Zeitlücken annehmen und dadurch Konflikte bzw. Unfälle entstehen. Anzumerken ist auch, dass bei geringen Leistungsreserven längere Stauungen entstehen können. Es sind keine Prognosebelastungen für die Zufahrten von den einmündenden Straßen zur B 9 bekannt, deshalb ist keine detaillierten Leistungsfähigkeitsbeurteilung möglich. Diese Kreuzungsbereiche sind grundsätzlich aber als kritisch anzusehen. Mögliche Maßnahmen sind Linkseinbiegeverbote aus den Zufahrtsstraßen oder zusätzliche Linksabbiegefahrstreifen von der B 9, Kreisverkehre oder Verkehrslichtsignalanlagen. Diese Beurteilung betrifft alle nichtsignalisierten Zufahrtbereiche im Zuge der B 9 zwischen dem Kreisverkehr B 9/ L 2065 und der VLSA – Kreuzung B 9/ B 60.

Baustellenverkehr

Der Baustellenverkehr wurde im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 ausreichend dargestellt. Es wird zugestimmt, dass keine wesentlichen Zusatzbelastungen, die die Leistungsfähigkeit betreffen, auftreten werden.

Vergleich Nullszenario 2020 – Planszenario 2020

Wesentlich für die Beurteilung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen im Vergleich des Nullszenarios mit dem Planszenario. Durch das Vorhaben der 3. Piste des Planszenarios werden die Verkehrsstärken im Verkehrsnetz erhöht. Das hat verkehrliche Auswirkungen auf die Reisezeiten, Stauungen, Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit. Maßgebend ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit, um Reisezeiten und Stauungen zu minimieren und eine akzeptable Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit zu sichern.

Die adaptierten Prognosedaten lt. Fachbeitrag Verkehr Juli 2010 weisen nur einen geringen Unterschied der Verkehrszahlen zwischen dem Nullszenario 2020 und Planszenario 2020 auf (ca. 8 %). Es ist verkehrstechnisch insbesondere aufgrund der Prognoseunsicherheiten eine Abgrenzung zwischen diesen beiden Szenarien nicht vorschreibbar, welche Maßnahmen für das Planszenario 2020 notwendig sind und beim Nullszenario 2020 entfallen kann. Die Modelldaten decken auch nicht alle Ausbauschritte ab, z.B. wie sich bei einer leistungsfähigen Anbindung des Flughafens an die A 4 (durch Ausbaumaßnahmen) die Verkehrsströme verändern. Es ist daher erforderlich, die Verkehrsentwicklung laufend zu beobachten und entsprechende Maßnahmen bei Überlastungen vorzusehen.

Zu welchem Zeitpunkt Ausbaumaßnahmen erforderlich werden, hängt von der Verkehrsentwicklung und dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Ausbauprojekts ab.

Bei Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur liegen die Leistungsfähigkeitserhöhungen jedoch überwiegend über der eventuellen Differenz der Verkehrsstärken zwischen dem Nullszenario 2020 und dem Planszenario 2020. Es kann daher nicht entsprechend differenziert werden, in welchem Umfang Maßnahmen für das Nullszenario und welche danach für das Planszenario erforderlich sind.

Es werden daher sämtliche Maßnahmen, die für das Planszenario erforderlich sind, als Auflagen angeführt. Wenn zwischenzeitlich Maßnahmen durchgeführt werden, sollten diese zumindest auf die Anforderungen des Planszenarios 2020 ausgelegt werden. Für die Prognoseszenarien 2025 laut Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010 sind bei Ausbaumaßnahmen die Leistungsfähigkeitserfordernisse zu berücksichtigen und entsprechende Reserven einzuplanen.

Es ist auch anzumerken, dass mit Ausnahme der Verkehrsmaßnahmen am Flughafengelände die Maßnahmen Strecken betreffen, die sich nicht im Zuständigkeitsbereich der Projektwerberin befinden.

Zusammenfassende Stellungnahme

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Fachbeiträge Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und Landseitiger Verkehr Juli 2010 Verkehr ausreichende Grundlagen für die verkehrliche Beurteilung und die Ableitung der notwendigen Maßnahmen darstellen. Die im Teilgutachten Verkehrsplanung angeführten abweichenden Beurteilungen gegenüber dem Fachbeitrag Verkehr liegen innerhalb des Schwankungsbereiches der Prognosezuverlässigkeit für das Jahr 2020.

Die Maßnahmen und Auflagen für einzelne Bereiche sind jedoch nur generell anführbar. Eine Unterscheidung der Leistungsfähigkeitserfordernisse für das Planszenario 2020 gegenüber dem Nullszenario 2020 ist im Detail nicht durchführbar. Der Unterschied von 8 % des flughafenbedingten Verkehrs zwischen dem Planszenario 2020 und dem Nullszenario 2020 ist zu gering, um aufgrund der Unsicherheiten der Prognosen und Modellrechnungen vorhabensbedingte Maßnahmen abzuleiten.

Es ist daher notwendig, die Verkehrsentwicklung laufend zu beobachten und zum gegebenen Zeitpunkt erforderliche leistungsfähige Ausbaumaßnahmen umzusetzen. Für die Prognose 2025 (zusätzliche Erhöhung der Verkehrsstärken des Flughafenverkehrs um 10-15 %) sind entsprechende Reserven bei en Maßnahmen zu berücksichtigen.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass Maßnahmen erforderlich werden die nicht im Zuständigkeits- und Erhaltungsbereich des Flughafens liegen, mit den entsprechenden Stellen sind daher Abstimmungen erforderlich.

Mit entsprechenden Maßnahmen, die realisierbar sind, ist die erforderliche Leistungsfähigkeit erreichbar. Der vorgesehene Ausbau der 3. Piste ist nach dem Gesichtspunkt der Verkehrsinfrastruktur möglich.

Auflagen:

Die angeführten Auflagen betreffen den Planungsprognosezeitpunkt 2020. Für das Jahr 2025 sind entsprechende Leistungsfähigkeitsreserven (ca. 15 %) zu berücksichtigen.

Für die Umsetzung des Vorhabens sind entsprechende verkehrliche Maßnahmen erforderlich. Es ist zu beachten, dass auch ohne dritte Piste Ausbauerfordernisse in der Verkehrsinfrastruktur notwendig sind. Es ist jedoch verkehrstechnisch nicht zweckmäßig und auch nicht möglich, die Ausbaumaßnahmen vorerst für das Nullszenario 2020 und danach für das Planszenario 2020 im Detail zu definieren. Es werden daher nachstehend die Auflagen angeführt, die für die Realisierung des Planszenarios erforderlich sind. Diese sind zum erforderlichen Zeitpunkt entsprechend der laufenden Leistungsfähigkeitbeurteilung umzusetzen.

Die Maßnahmen sind auch außerhalb des Flughafenbereiches im Bundes- und Landesstraßennetz vorzusehen. Eine laufende Abstimmung mit den zuständigen Stellen, insbesondere BMVIT, ASFINAG, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung und den betroffenen Gemeinden zur Umsetzung der Maßnahmen ist durchzuführen.

1. Laufende Analyse der Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsentwicklung ist durch entsprechende Verkehrszählungen an den für die Beurteilung der Ausbaumaßnahmen wesentlichen Stecken und Kreuzungsbereiche nachzuweisen. Weiters sind Staubereiche (Staulänge, Wartezeiten etc.) in den Spitzenzeiten zu erheben. Mit diesen Grundlagen sind die Leistungsfähigkeiten zu berechnen und die Verkehrssituation zu beurteilen. Daraus sind die Maßnahmen mit der erforderlichen Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit festzulegen. Die Erhebungen und Beurteilungen sind zumindest alle 3 Jahre durchzuführen.

2. Anschlussstelle A 4 Flughafen

Eine Leistungsfähigkeitserhöhung der Rampe zur A 4 in Richtung Wien (Ausfahrtsrelation) ist erforderlich. Die Rampe ist bereits derzeit hoch ausgelastet. Diese Rampe ist leistungsfähig auszubauen (z.B. zweistreifiger Ausbau der Rampe). Der Ausbaupunkt ist entsprechend der Verkehrsentwicklung (kontinuierliche Zählungen) festzulegen.

3. Verkehrsinfrastruktur im Flughafenbereich

Für den Bereich des Flughafens sind laufende Verkehrsbeobachtungen durchzuführen und die entsprechenden Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sowie bei der Realisierung der erforderlichen Parkplätze vorzusehen. Dies betrifft auch die Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrtsstraßen. Die Maßnahmen sind mit einem Monitoring zu sichern. Es ist auf einen flüssigen Verkehr zu achten, insbesondere auch um die Umweltbelastungen möglichst zu minimieren. Die Ausbaumaßnahmen können auch schrittweise erfolgen. Möglich sind auch Maßnahmen der Verkehrssteuerung und der Verkehrsinformation. Vor allem ist zu vermeiden, dass der Verkehr auf die Autobahn A 4 bzw. auf die Landesstraße B 9 zurückstaut. Der nichtmotorisierte und Öffentliche Verkehr ist besonders zu berücksichtigen.

4. Maßnahmen bei Kreisverkehrsanlagen

Leistungsfähige Ausbaumaßnahmen sind bei den Kreisverkehrsanlagen Anschlussstellen S 1/ B 10, B 9/ Kugelkreuz und B 9/ L 2065 erforderlich.

Diese Kreuzungen sind entsprechend der Verkehrsentwicklung zu überprüfen, zum entsprechenden Zeitpunkt sind Ausbaumaßnahmen vorzusehen.

5. Maßnahmen bei Verkehrslichtsignalanlagen

Adaptionen bzw. bauliche Ausbaumaßnahmen sind bei den Verkehrslichtsignalregelungen erforderlich. Als Grundlage sind detaillierte verkehrstechnische Beurteilungen und Analysen durchzuführen. Dies betrifft die Verkehrslichtsignalanlagen B 9/ L 2064, B 9/ Cargo Center Nord, B 9/ Zubringerstraße zur Einfahrtsstraße und B 9/ Parkplatzzufahrt östlich des Flughafengeländes.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Fischamend sind die Verkehrslichtsignalanlagen entsprechend anzupassen. Dies betrifft die lichtsignalgeregelten Kreuzungsbereiche der B 9 mit der Landesstraße aus Richtung Klein Neusiedl (L 156) sowie die Kreuzung B 9/ B 60. Gegebenenfalls sind auch Kreuzungsumbaumaßnahmen erforderlich. Der nichtmotorisierte Verkehr ist dabei besonders zu beachten.

Die Maßnahmen sind entsprechend der Verkehrsentwicklung umzusetzen.

6. Nichtsignalisierte Kreuzungen

An den nichtsignalisierten Kreuzungen und Einbindungen ist sowohl das Linksabbiegen von der B 9 ohne Linksabbiegestreifen als auch das Linksausbiegen von den querenden Straßen bei den erhöhten Verkehrsstärken des Planszenarios 2020 ein Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsproblem. Aus den Modelluntersuchungen kann, insbesondere da entsprechende Verkehrsdaten der einmündenden Straßen nicht verfügbar sind, keine verkehrstechnische Entscheidung getroffen werden. Dafür sind in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung Detailuntersuchungen durchzuführen. Entsprechende Möglichkeiten bei Überlastungen oder Verkehrssicherheitsproblemen des Linkseinbiegeverkehrs sind z.B. Linkseinbiegeverbote oder Kreisverkehrs- bzw. Verkehrslichtsignalanlagen. Weiters sind Verkehrsorganisationsmaßnahmen denkbar.

Die Maßnahmen betreffen sämtliche unsignalisierte Kreuzungen auf der B 9 zwischen dem Kreisverkehr mit der L 2065 und der Verkehrslichtsignalanlage B 60.

Bewertung: Je nach Abschnitt im Straßennetz sind keine oder vernachlässigbare Auswirkungen, geringe/mäßige Auswirkungen oder hohe/bedeutende Auswirkungen (tragbar) gegeben. Mit entsprechenden Maßnahmen (siehe Auflagen) sind die Auswirkungen eindeutig als tragbar einzustufen. Grundsätzlich sind Auswirkungen auch ohne dem Planszenario 2020 (mit 3. Piste)im Nullszenario 2020 gegeben. Die Auswirkungen des Vorhabens sind erhöhte Verkehrsbelastungen. Die vorhabensrelevanten Erfordernisse betreffen höhere Leistungsfähigkeiten der Verkehrsinfrastruktur mit entsprechender Verkehrssicherheit. Mit den Auflagen ist eine positive Bewertung (1-geringe/mäßige Auswirkung) gegeben.

Risikofaktor 56:

Gutachter: Vp/Vt

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?

Die Verkehrsinfrastruktur wird nicht beeinträchtigt, da keine wesentlichen Änderungen geplant sind.

2. Wird durch den geänderten Verkehrsablauf das berührte Straßennetz beeinflusst bzw. wie wird die evtl. daraus folgende Trennwirkung gegenüber bestehenden Erreichbarkeiten beurteilt?

Das Straßennetz wird durch die Verkehrserhöhungen beeinflusst. Es entstehen Reisezeitverlängerungen und teilweise auch Stauungen aufgrund der höheren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur. Durch die Auflagen können die Nachteile verbessert werden.

3. Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?

Die vorgelegten Unterlagen des Fachbeitrages Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr Juli 2010 sind ausreichend, um eine Beurteilung entsprechend dem Stand der Technik durchzuführen (siehe Gutachten).

4. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?

Es sind in den Fachbeiträgen Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr Juli 2010 keine Maßnahmen und Vorkehrungen definiert. Einzelne Überlastungen von Strecken und Kreuzungen wurden aber aufgezeigt.

5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Zusätzliche Maßnahmen werden als Auflagen angeführt (siehe Auflagen).

Befund:

siehe Befund bei Risikofaktor 55

Gutachten:

siehe Gutachten bei Risikofaktor 55

Auflagen:

siehe Auflagen bei Risikofaktor 55

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

3.3. Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes im Hinblick auf § 12 Abs. 4 Z. 5 UVP-Gesetz 2000

11. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?

Die Entwicklung des Raumes im Bereich der öffentlichen Verkehrsplanungen wird durch das Projekt zwar nicht mit unmittelbaren Auswirkungen betroffen, die Erhöhungen der Verkehrsstärken auf den Zu- und Abfahrten des Flughafens verursachen aber Einflüsse auf die Funktion der Verkehrswege, die Leistungsfähigkeit, den nichtmotorisierten Verkehr (insbesondere in Gemeinden), die Verkehrssicherheit und die öffentlichen Verkehrsmittel.

Im angrenzenden Autobahnnetz der A 4 sind hohe Verkehrsanteile im flughafenbedingten Verkehr gegeben. Vor allem Richtung Wien zwischen Schwechat und dem Flughafen fährt ein wesentlicher Verkehrsanteil von und zum Flughafen. Die Schnellstraße S 1 weist ebenfalls deutliche Anteile des Flughafenverkehrs auf, durch die Verlängerung der S 1 Richtung Norden werden die Erreichbarkeiten aus dem Gebiet nördlich der Donau verbessert. Die hohen Aus- und Überlastungen im Bereich der A 4 zwischen Wien und Schwechat werden durch die Verlängerung der S 1 verringert. Der Ausbau des Querschnittes der A 4 im Bereich des Knoten Schwechat bis zum Flughafen wurde auch aufgrund der wesentlichen Verkehrsstärken des flughafenbedingten Verkehrs bereits um jeweils einen Richtungsfahstreifen durchgeführt, zukünftig werden auch Richtung Osten weitere Leistungsfähigkeitserhöhungen durch Ausbaumaßnahmen zu erwarten sein.

Diese Ausbaumaßnahmen sind jedoch nicht unmittelbar vorhabensbedingt. Im den Fachbeiträgen Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr Juli 2010 wurde auch angeführt, dass Verkehrsinfrastrukturvorhaben sowohl im Straßenverkehr als auch im Öffentlichen Verkehr unabhängig von der Realisierung des Planszenarios mit 3. Piste vorgesehen sind.

Die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere des CAT und der Schnellbahnlinien, wird wesentliche positive Auswirkungen nicht nur für den Flughafenverkehr sondern auch für umliegende Gebiete, für die ein verbessertes Angebot mit kürzeren Intervallen verfügbar wird, bewirken. Es ist dadurch ein höherer Benutzungsgrad der Öffentlichen Verkehrsmittel zu erwarten. Durch die höheren Passagierzahlen im Öffentlichen Verkehr (aufgrund des Projektes) wird ein dichteres Intervall des Öffentlichen Verkehrs erforderlich, dadurch steigt die Attraktivität für die Nutzer, die Reisezeiten und Wartezeiten werden kürzer.

Neben den Ausbaumaßnahmen auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz werden auch durch Maßnahmen der Verkehrssteuerung, Verkehrsinformation und Telematik die Verkehrsabwicklung und die Verkehrssicherheit erhöht.

Im Landesstraßennetz sind aufgrund der Veränderungen der Verkehrsstärken vor allem auch durch die wesentliche Zunahme des Verkehrs auf der Landesstraße B 9 entsprechende Auswirkungen gegeben. Die Spange Götzendorf im Zuge der B 60 ist geplant (nicht vorhabensbedingt), dies bringt auch wesentliche Vorteile mit einer Entlastung von bisher stark belasteten Ortsgebieten, wie z.B. Fischamend. Die Auswirkungen betreffen auch die Straßenanbindungen an die B 9, die derzeit nicht durch Verkehrslichtsignalanlagen oder Kreisverkehrsanlagen geregelt sind. Aufgrund der deutlich erhöhten Verkehrsstärken auf der B 9 (im Planszenario 2020) wird vor allem das Ausfahren von den untergeordneten Straßen in die B 9 erschwert, dafür sind entsprechende Maßnahmen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit zu sichern.

Im Gemeindestraßennetz, vor allem der Stadtgemeinde Fischamend, sind aufgrund der wesentlich erhöhten Verkehrsstärken für das Null- und Planszenario entsprechende Auswirkungen auch in der lokalen Verkehrsorganisation zu erwarten. Im engen Ortsbereich sind vor allem auch die Fußgänger und Radfahrer betroffen, Querungen außerhalb der Verkehrslichtsignalanlagen oder Schutzwegen werden erschwert. Bei der Realisierung der Spange Götzendorf im Zuge der B 60 sind jedoch wesentliche Verbesserungen zu erwarten, da vor allem der flughafenbedingte Verkehr alternative Wege außerhalb des Stadtgebietes nutzen kann.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die Bedeutung des Flughafens sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den Öffentlichen Verkehr das Verkehrsnetz und die Entwicklung des Raumes wesentliche Abhängigkeiten besitzen. Diese Entwicklung ist aufgrund der kontinuierlichen Steigerung der Verkehrsstärken gegeben, durch das Projekt der 3. Piste erfolgt eine zusätzliche Entwicklung, sowohl für den Passagierverkehr als auch für den Beschäftigtenverkehr des Flughafens. Direkt und ausschließlich dem Projekt zuordenbare Auswirkungen auf die Entwicklung im Bereich der öffentlichen Verkehrsplanungen sind in der Gesamtbetrachtung nur im geringen Ausmaß feststellbar. Ein wesentlicher Teil der Auswirkungen wird aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung auch ohne Realisierung des Projektes entstehen.

Datum: 30.12.2010

Unterschrift:



DIPL. ING. DR. FRIEDRICH NADLER
 STAATL. BEF. U. BEEID. ZIVILINGENIEUR F. BAUWESEN
 BÜRO: A-1070 WIEN, LINDENGASSE 38
 TELEFON (0222) 593 47 33 FAX (0222) 593 47 33/30