

Bachelorarbeit

Nachhaltigkeit von Entlastungswirkungen durch hochrangigen Straßenbau

Markus Detter

Datum: 18.07.2019

Kurzfassung

In dieser Arbeit werden für unterschiedliche Gebiete in Österreich über einen möglichst langen Zeitraum das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverhältnisse von Bestandsstrecken und zugehöriger Entlastungsstrecke quantitativ dargestellt. Aus den ermittelten Daten werden diese Straßenzüge im Hinblick auf die Nachhaltigkeit der Entlastung, aber auch auf die Gesamtbelastung analysiert und gegebenenfalls bewertet. Des Weiteren werden etwaige vorhandene Zielsetzungen durch UVE-Berichte, Aussagen von PolitikerInnen etc. mit den tatsächlich eingetretenen Verkehrsverhältnissen verglichen und gegenübergestellt. Die Arbeit beschäftigt sich ausschließlich mit der Darstellung der Verkehrsverhältnisse vor und nach der Entlastung durch eine Neubaustrecke. Auf die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung im jeweiligen Gebiet wird nicht eingegangen. Die Entlastungsstrecke stellt im Sinne einer hochrangigen Straße im Allgemeinen eine Autobahn A oder Schnellstraße S dar. In dieser Arbeit werden aber auch Entlastungen bestehender Ortsstraßen durch Umfahrungsstraßen, heutige Landesstraßen B, analysiert.

1 Einleitung

Gründe für den Bau neuer Straßen sind vielseitig, dennoch ist oftmals ein Argument für den Bau einer neuen Straße eine bestehende Straße aufgrund starker Verkehrszunahme entlasten zu wollen. Bestehende Straßen, welche stark befahren werden, stellen für die angrenzende Bevölkerung eine große Belastung hinsichtlich Lärmemission, Luftverschmutzung und vieler anderer Einflüsse dar. So kommt es, dass Autobahnen oder Umfahrungsstraßen gebaut werden, in der Hoffnung die Lebensqualität der angrenzenden Bevölkerung wieder auf ein höheres Niveau zu heben. In der vorliegenden Untersuchung wird versucht darzustellen, ob diese Hoffnung berechtigt ist.

2 Untersuchung

2.1 Grundsätzliches zur Arbeitsweise

Bevor mit der eigentlichen Analyse der in Frage kommenden Straßen begonnen werden konnte, mussten Stellen gefunden werden, die sich für eine Untersuchung eignen. Dabei war es eine Herausforderung, parallele Straßenzüge zu finden, für die es Verkehrszählungsdaten vor und nach der Errichtung der Entlastungsstraße (Autobahn oder Umfahrung) für beide Straßenzüge gibt, also sowohl für die zu entlastende Straße, als auch für die Entlastungsstraße. Idealerweise sollten die Verkehrszählungen über einen langen Zeitraum kontinuierlich vorhanden sein, was nicht immer der Fall war. Für die Untersuchungen wurde die Suche auf die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Oberösterreich beschränkt.

In Österreich werden seit 1955 alle 5 Jahre Straßenverkehrszählungen an Autobahnen A, Schnellstraßen S und damaligen Bundesstraßen, heutigen Landesstraßen, B durchgeführt und in Schriftstücken mit Kartenmaterial publiziert [3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10].

Zusätzlich wurden seit 1970 automatische Zählstellen errichtet und die Ergebnisse als Jahresberichte publiziert [11, 12, 13].

Durch diese Berichte, insbesondere mit dem Kartenmaterial, kristallisierten sich potentielle Untersuchungsstellen heraus. Durch die besonders erwähnenswerte Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT, des Landes Oberösterreich, des Landes Niederösterreich, der Stadt Wien und des Umweltbundesamtes konnte für die potentiellen Untersuchungsstellen ausreichend Datenmaterial zusammengetragen werden.

Für die nachfolgende Untersuchung ist allgemein festzuhalten (sofern nicht anders angegeben):

- 1) Sämtliche Verkehrszählungsdaten sind als JDTV-Werte (jährlich durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [KFZ/24h]) zu verstehen
- 2) Die in den Übersichten dargestellten Zählstellen liegen bei der Kilometrierung des aktuellsten Zähljahres. Die Historie der Kilometrierungen der einzelnen Zählstellen ist im Anhang ausführlich dargestellt.
- 3) Die Verkehrszählungswerte der Zählstellen, der automatischen Verkehrszählungen wurden auch bei den 5-jährigen Zählungsberichten angeführt. Obwohl es dieselben Zählstellen sind, kann es vorkommen, dass die Werte in den 5-jährigen Zählungen [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10] von den Berichten der automatischen Zählungen [11, 12, 13] abweichen. Diese Abweichungen sind im Anhang dokumentiert, für die Grundaussagen der Entlastungswirkungen stellen die Abweichungen keinen nennenswerten Einfluss dar.

2.2 Ödenburger Straße B16 – A3 Südost Autobahn



Abb. 1: Übersicht Bereich Ebereichsdorf: B16 (orange), A3 (grün) ([2]-teilweise modifiziert)

Die A3 Südost Autobahn wurde aufgrund langjähriger Forderungen der burgenländischen Politik nach einer „eigenen“ Autobahn und einer Einbeziehung des Bundeslandes in das Autobahnnetz errichtet [1, S.43].

Der Straßenverlauf der neu errichteten A3 verhält sich im Bereich Ebereichsdorf annähernd parallel zur bestehenden damaligen Bundesstraße B16 (auch Ödenburger Straße) und heutigen Landesstraße B16. Wie in **Abb. 1** ersichtlich sind die beiden Straßenzüge insofern günstig für eine Darstellung der Verkehrsverhältnisse, da es seit 1976 auf der B16, und seit 1993 auf der A3 automatische Verkehrszählungen sowie jährliche Auswertungen dieser gibt [11].

Am 10.10.1991 wurde der Abschnitt Ebereichsdorf Nord bis Pottendorf eröffnet und schließt an die schon 1974 errichteten Abschnitte der A4 an [1, S.43].

In **Abb. 2** ist die deutliche Abnahme der Verkehrsbelastung auf der B16 im Jahr 1992 durch die Eröffnung erkennbar. Des Weiteren ist ersichtlich, dass die Verkehrsstärke der B16 zu keinem Zeitpunkt nach der Eröffnung den Höchstwert von 1990 von etwa 14.400 KFZ/24h wieder erreicht. Auf Basis vom Jahr 1990 ergibt sich eine Verkehrsentslastung der B16 im Jahr 1993 zu 65 %, wobei der Verkehr von 1993 bis 2018 von 5.000 KFZ/24h um knapp 3500 KFZ/24h wieder angestiegen ist. Das entspricht einer Verkehrszunahme auf der B16 von ca. 70 % (siehe **Abb. 3**). Für den Gesamtverkehr ergibt sich eine Zunahme von 236 % auf über 48.400 KFZ/24h [11, 12, 13, 14, 15].

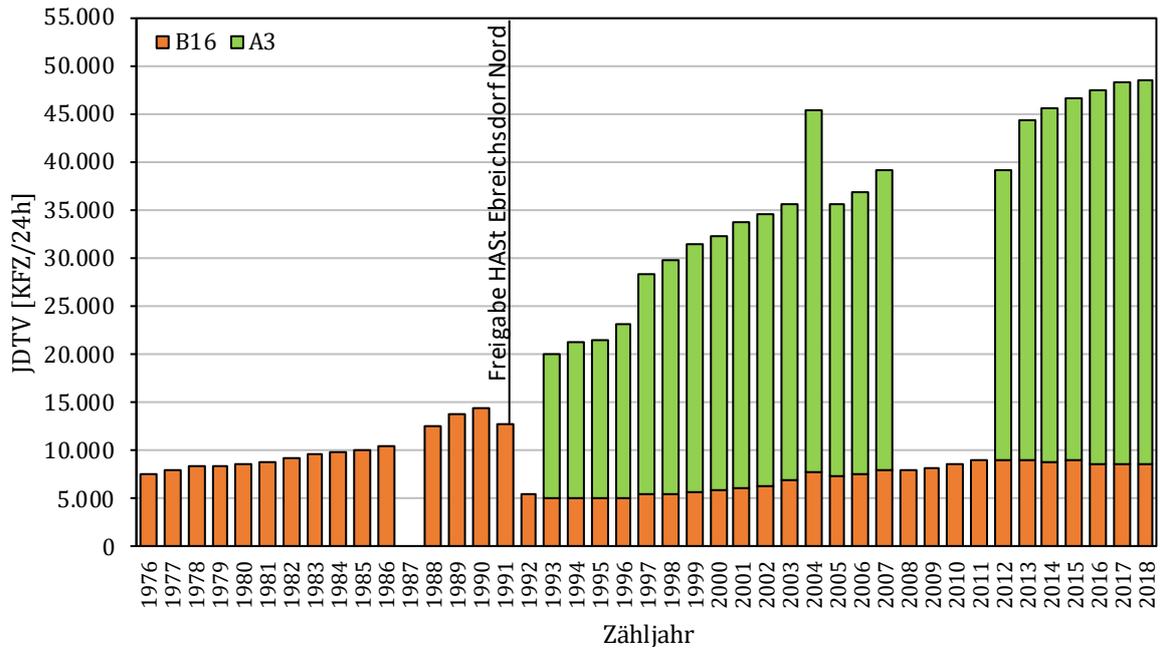


Abb. 2: Verkehrsentwicklung B16 (orange) und A3 (grün) [11, 12, 13, 14, 15]

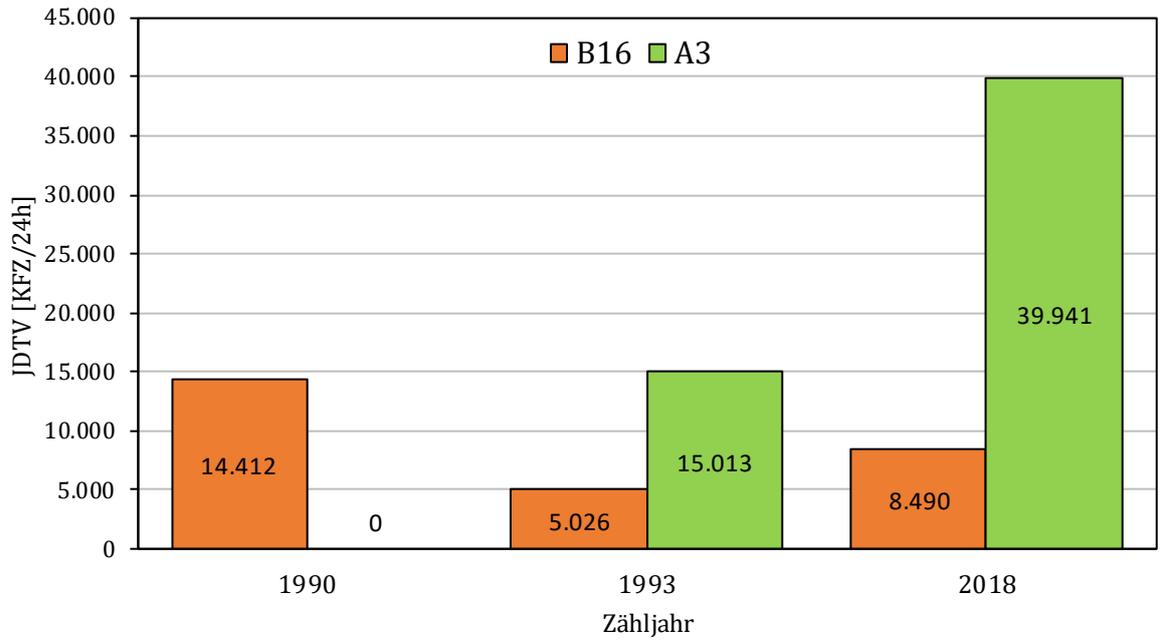


Abb. 3: Gegenüberstellung Verkehrsbelastung B16 und A3 (1990, 1993, 2018) [11, 14, 15]

2.3 Pressburger Straße B9 & Budapester Straße B10 – A4 Ost Autobahn

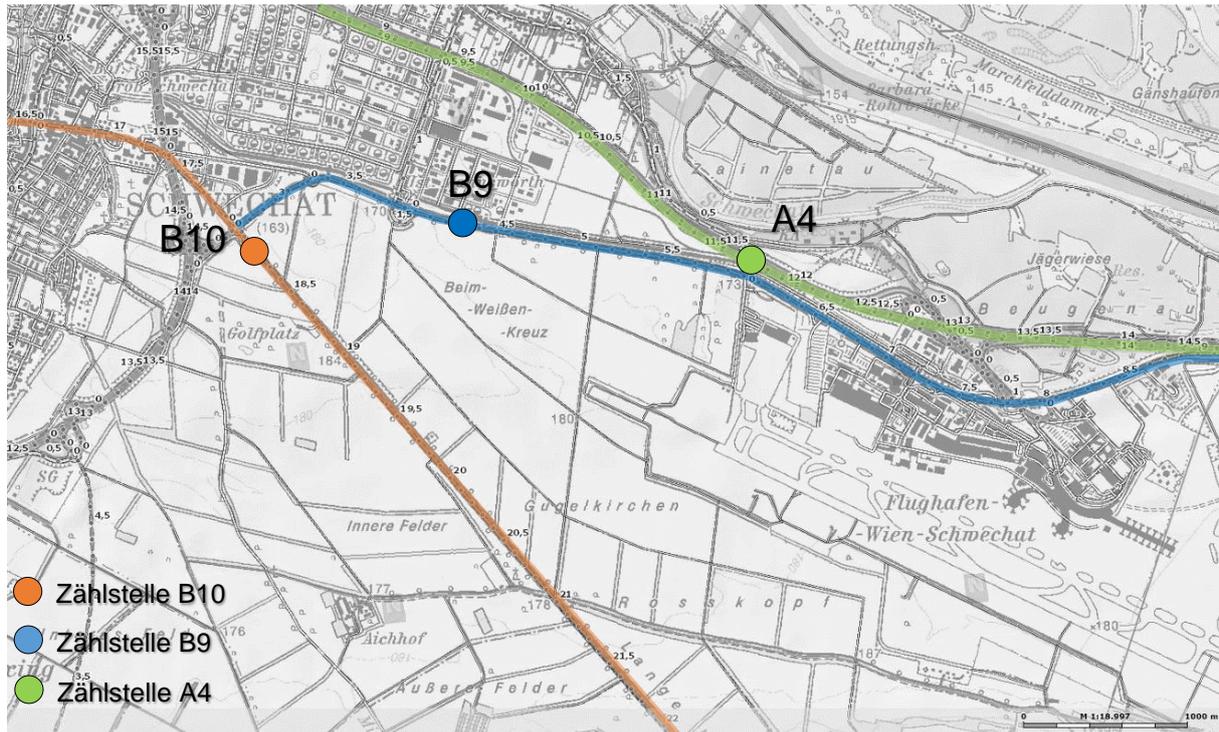


Abb. 4: Übersicht Bereich Schwechat: B10 (orange), B9 (blau), A4 (grün) ([2]-teilweise modifiziert)

Die umgangssprachlich auch als „Flughafenautobahn“ bezeichnete A4 bindet unter anderem den Flughafen Wien-Schwechat an die Stadt Wien an, und stellt zugleich auch die Autobahn-Verbindung von Wien nach Budapest und über die A6 auch nach Pressburg/Bratislava dar. 1982 wurde der Flughafen ausgehend von der Stadt Wien mit der A4 erreichbar, und stellte somit eine wichtige Verbindung zum Flughafen dar, weil dieser auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln damals nicht ausreichend erschlossen war. Der Bau der Ost Autobahn zur Ungarischen Staatsgrenze hatte aufgrund der damals herrschenden politischen Verhältnisse keine große Priorität und der letzte Abschnitt zur Staatsgrenze wurde erst 1994 eröffnet [1, S.44].

Wie in **Abb. 4** ersichtlich, verlaufen die damaligen Bundesstraßen und heutigen Landesstraßen B9 Pressburger Straße und B10 Budapester Straße im Raum Schwechat annähernd parallel zur A4. Seit 1970 befindet sich ein Zählautomat auf der B9 und seit 1972 auf der B10, somit ist eine gute Darstellung der Verkehrsverhältnisse möglich [11].

Nachfolgend ist in **Abb. 5** die Verkehrsentwicklung der B9 und der A4 vom Zeitraum 1970-2018 dargestellt. Im Zeitraum von 1982-1985 gibt es keine Verkehrszählungsdaten auf der B9. Wie in **Abb. 5** ersichtlich, zeigt auch der Verlauf der Belastung der B9 keine deutliche Entlastung durch die A4 über den gesamten Zeitraum, da auch einzelne frühere Jahre die Werte von 2018 überschritten haben. Die Gesamtverkehrsbelastung stieg in diesem Zeitraum enorm an [11, 12, 13, 14, 15].

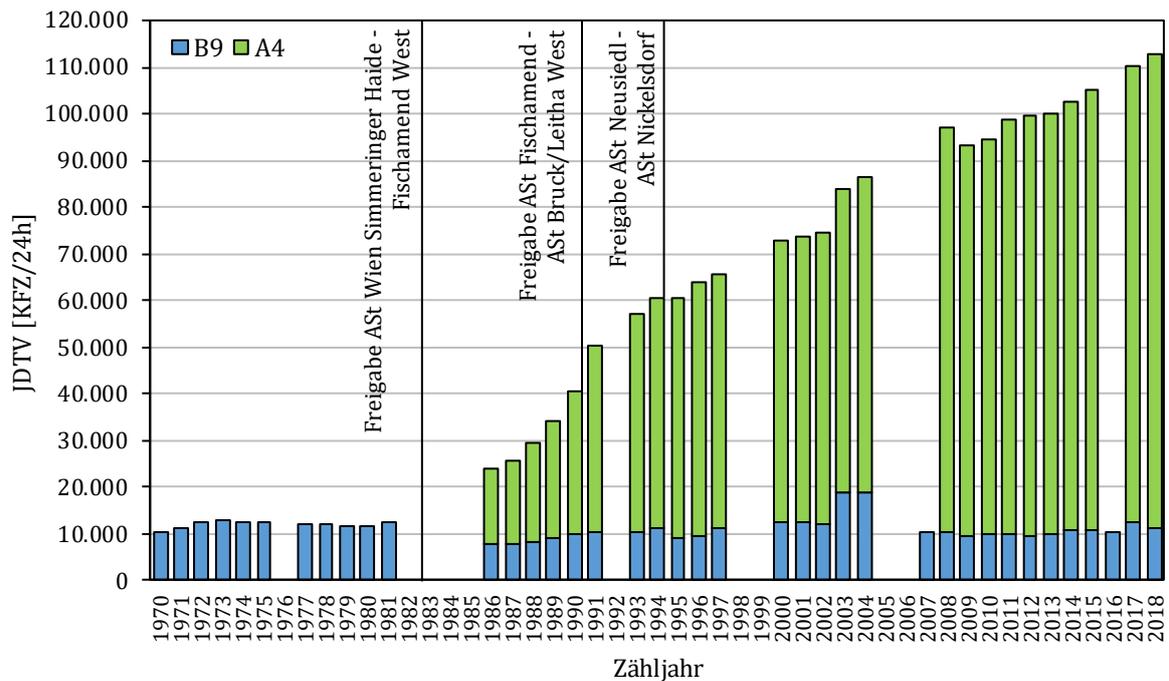


Abb. 5: Verkehrsentwicklung B9 (blau) und A4 (grün) [11, 12, 13, 14, 15]

Auf der B10 trat erst eine Verkehrsumlagerung ein, als der Abschnitt Ast Fischamend – Ast Bruck/Leitha West am 19.10.1990 eröffnet wurde, was in **Abb. 6** ersichtlich ist. So betrug die Verkehrsbelastung 1989 noch knapp 15.100 KFZ/24h, welche aber bis zum Jahr 1991 auf etwa 8.600 KFZ/24h sank. Das entspricht einer Abnahme um 43 %. Bis zum Jahr 2018 stieg die Verkehrsbelastung von 8.600 KFZ/24h (Jahr 1991) auf 13.900 KFZ/24h an, was einer Zunahme von über 60 % entspricht und nur 8 % unter der Verkehrsbelastung von 1989 liegt. Somit kann zwar festgestellt werden, dass der Wert von 1989 nicht mehr überschritten wurde, eine deutliche dauerhafte Entlastung kann aber nicht festgestellt werden [1, 11, 12, 13, 14, 15].

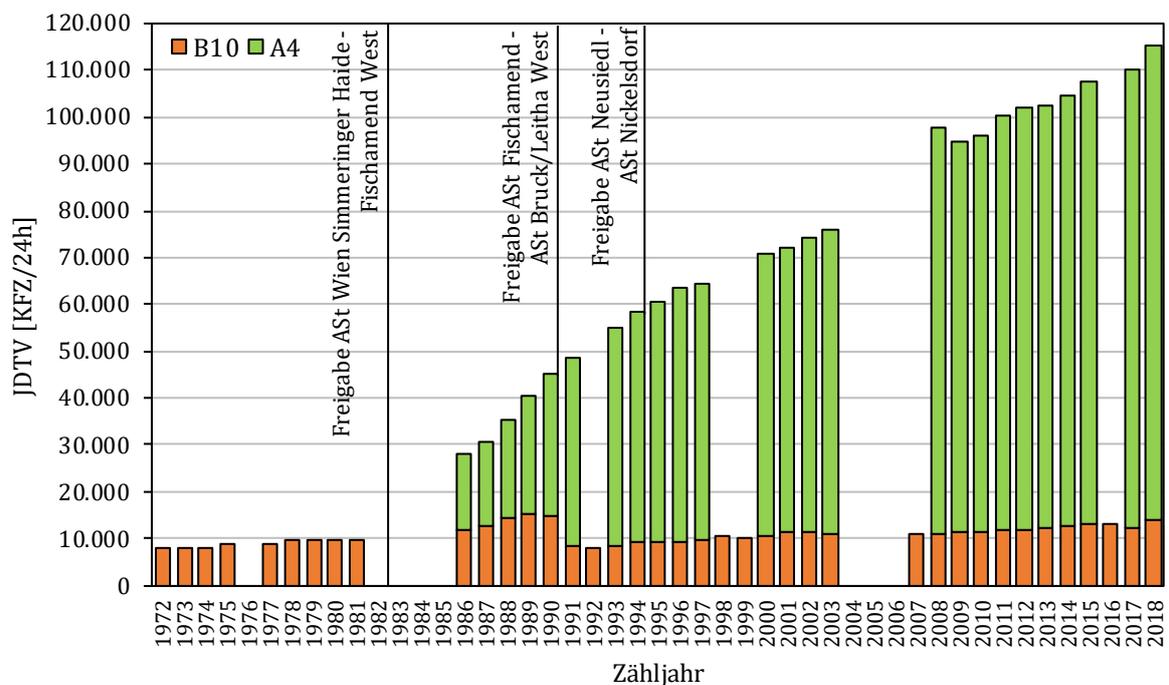


Abb. 6: Verkehrsentwicklung B10 und A4 [11, 12, 13, 14, 15]

In der nachfolgenden Gegenüberstellung (**Abb. 7**) ist deutlich ersichtlich, dass die Verkehrsbelastungen und deren Schwankungen auf den heutigen Landesstraßen B9 und B10 im Vergleich zur Gesamtbelastung gering sind. So wuchs der Verkehr auf der A4 von 1989 bis 2018 um etwa 300% auf über 100.000 KFZ/24h an [11, 14, 15].

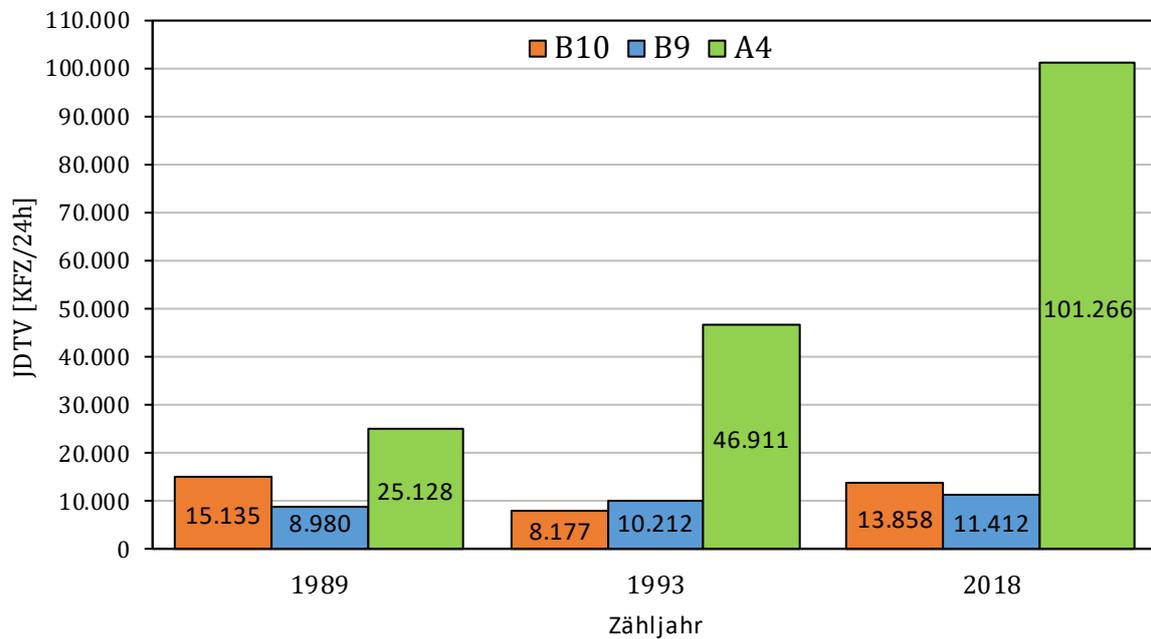


Abb. 7: Gegenüberstellung Verkehrsbelastung B9, B10 und A4 (1981, 1993, 2018) [11, 14, 15]

2.4 Stadtstraßen Wien - A23 Südosttangente – S1 Wiener Außenring Schnellstraße

2.4.1 Grundlagen

Die heute als Südosttangente bezeichnete Autobahn sollte eine Schnellverbindung zwischen Süd-, Ost- und der damals neu festgelegten Donauufer-Autobahn herstellen. 1978 wurde das letzte Teilstück der Südosttangente fertig gestellt. Prognostiziert wurden 1978 noch maximal 70.000 KFZ/24h, am Anfang wurde aber lediglich die Hälfte gezählt. 1983 wurden bereits 100.000 KFZ/24h erreicht und zwischen 1980 und 2000 verdoppelte sich der Verkehr auf der A23. Heute gilt sie mit knapp 180.000 Fahrzeugen pro Tag als der stärkste belastete Straßenzug Österreichs und wird wegen der „*Staus scherzhaft auch gerne als der „größte Parkplatz Österreichs“ bezeichnet.*“ [1] Die Kapazität der Tangente wurde durch Ausbaumaßnahmen wiederholt erhöht und somit teilweise auf acht Fahrspuren erweitert. Eine Entlastung brachte die Eröffnung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Mai 2006, davon nicht betroffen ist der Knoten Prater und der Knoten Kaisermühlen [1, S.105ff].

Die unmittelbaren Auswirkungen bei Eröffnung der Südosttangente auf die Stadtstraßen wurde wissenschaftlich in [17] begleitet, dabei ist folgendes festgehalten worden:

„Der Bau von Hochleistungsstraßen war in den letzten Jahren umstritten, wobei die Vor- und Nachteile oft mit subjektiven Argumenten begründet wurden. Um jedoch eine objektive Beurteilung des Wertes von Hochleistungsstraßen zu ermöglichen, wurde im Juni 1977 noch vor der Verkehrsfreigabe der Südost-Tangente eine eingehende Untersuchung der Verkehrssituation vor allem im 3., 4., 10. und 11. Bezirk veranlaßt. Damals konnte festgestellt werden, daß nicht der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, sondern auch der Durchzugsverkehr überwiegend das Stadtstraßennetz beansprucht. Die Folge davon war eine Überforderung der Leistungsfähigkeit dieser Straßenzüge sowie hohe Umweltbelastungen. Nach der Verkehrsfreigabe der Südost-Tangente im Mai 1978 zeigte eine neuerli-

che Analyse der Verkehrsbelastungen einen starken Entlastungseffekt. So verringerte sich die Verkehrsbelastung in der Landstraßer Hauptstraße von 15.000 auf 6.600 PKW-Einheiten und in der Schlachthausgasse sogar von 19.200 auf 4.800 PKW-Einheiten in Richtung Stadionbrücke. Dies bedeutet eine Verkehrsreduktion auf ein Drittel bis ein Viertel des ursprünglichen Wertes.“ [17]

Auf Basis der Untersuchung in [17], über die unverzüglich eingetretenen Entlastungen durch den Bau der Südost-Autobahn, wurde versucht die Langzeiteffekte darzustellen. In **Abb. 8** sind die Verkehrsveränderungen des Wiener Straßennetzes durch die Eröffnung des damaligen benannten Straßenverlauf A 20 – A3 – A23 farblich dargestellt. Die folgenden Zählpunkte stellten sich für eine Langzeitbetrachtung der Wiener Gemeindestraßen A + B als sinnvoll heraus (Bezeichnung der Zählpunkte nach Letztstand 2015):

- 905.221 – Wiedner Gürtel – Südtirolerplatz (Unterführung)
- 906.221 – Stadionbrücke
- 908.221 – Landstraßer Hauptstraße bei Wildganspl. u. Mittelg.
- 905.225 – Bitterlichstraße über Ostbahn
- 901.17 – Triester Straße bei Spinnerin am Kreuz
- 4.W – Rennweg vor Salesianerkirche [25].

Für die Zählstellen 905.221, 906.221, 901.17 und 4.W gibt es im Rahmen der 5-jährigen Straßenverkehrs-zählungen bereits Daten vor der Eröffnung der Südosttangente vom Jahr 1975. Somit kann der Verlauf dieser Zählstellen dargestellt werden [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

Bei der Untersuchung in [17] wurden explizit Zählstellen bei der Landstraßer Hauptstraße (Leberstraße) und des damaligen Südgürtels (Unterführung Südtiroler Platz) angeführt. Hier wird die Annahme getroffen, dass diese Zählstellen mit den Zählstellen der 5-jährigen Zählungen gleichgestellt werden können. Das ist insofern für die Zählstelle 908.221 Landstraßer Hauptstraße bei Wildganspl. u. Mittelg. wichtig, da es hier im Rahmen der 5-jährigen Straßenverkehrs-zählungen keine Daten vor 1980 gibt [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

In [17] wurden sämtliche Verkehrsstärken in PKW-Einheiten an Werktagen von 6-22 Uhr angegeben. Um einen Zeitverlauf der Verkehrsstärken der Zählstelle 908.221 darzustellen, sind diese Verkehrsstärken von [17] in JDTV-Werte [KFZ/24h] umzurechnen. Bei der Berechnung der PKW-Einheiten in [17] wurde ein LKW mit dem Faktor 2 und ein Lastzug mit dem Faktor 4 gewichtet. Da aber bei den Verkehrsstärken nur der LKW-Anteil im Tagesmittel angegeben wurde, nicht aber die Aufteilung des Anteils in LKW und Lastzug, kann eine exakte Rückrechnung in DTVw-Werte (6-22 Uhr) nicht durchgeführt werden. Somit wurde eine obere und untere Schranke berechnet, wobei anzunehmen ist, dass mehr LKW's als Lastzüge die Straßen passierten. Als nächsten Schritt sind die DTVw Werte (6-22 Uhr) in DTVw-Werte (24h) hochzurechnen. Abschließend werden die DTVw-Werte (24h) in JDTV-Werte hochgerechnet. Die Rückrechnung wurde auf Basis der Zähl-daten und Tagesganglinien der Dauerzählstelle 77 von 1980 in [38] durchgeführt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Rückrechnung im Vergleich zu den Hochrechnungen in den 5-jährigen Verkehrs-zählungen äußerst grob ist. Eine statistisch exakte Rückrechnung ist aufgrund der Ausgangsdatenlage nicht zielführend. In den Diagrammen sind die Balken der umgerechneten Daten rot eingetragen.

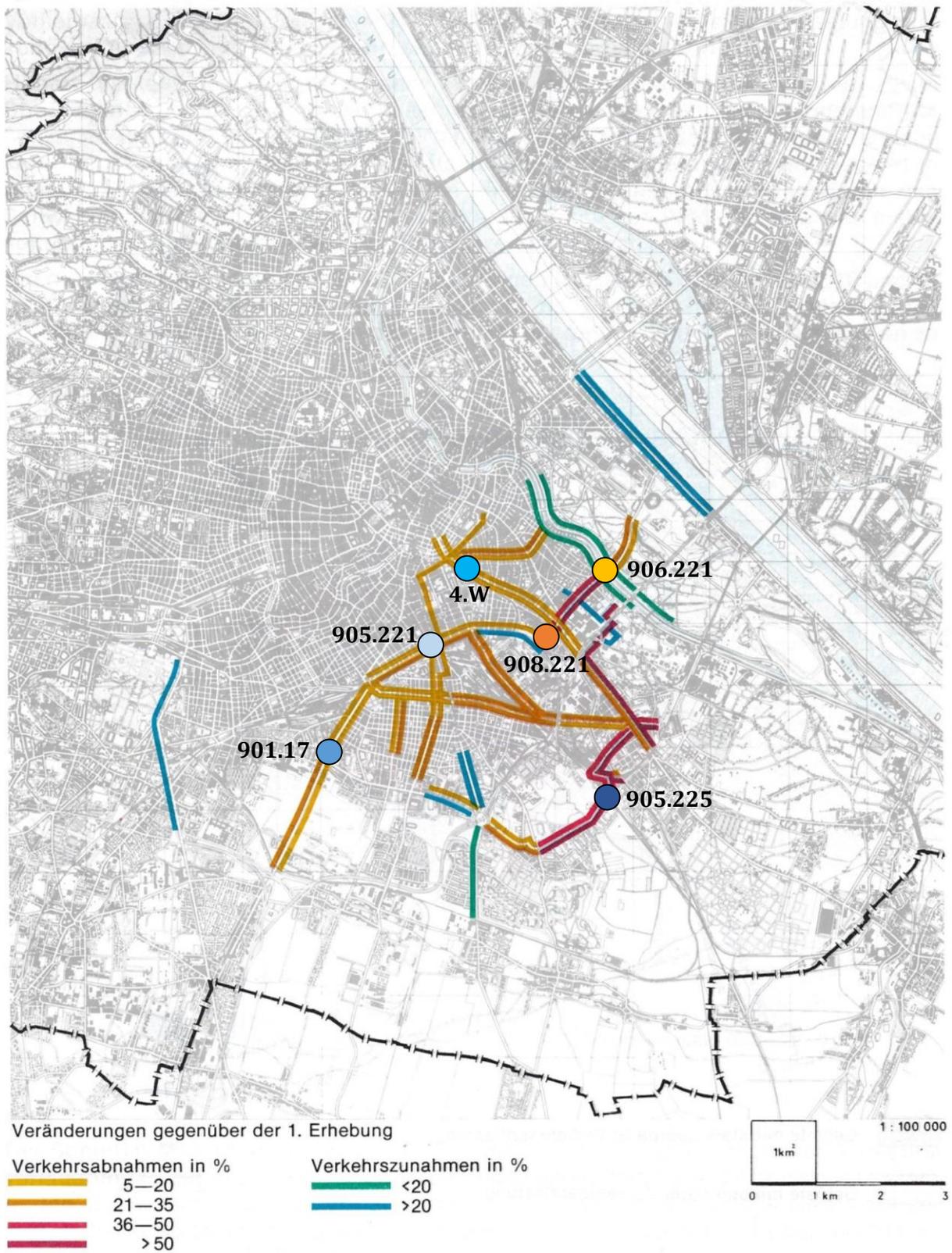


Abb. 8: Verkehrsveränderungen im Straßennetz nach Eröffnung der damaligen A20 – A3 –A23 mit aktuellen Zählstellen([17, S.15]-teilweise modifiziert)

2.4.2 Vergleich A23 zu B221 zwischen Stadionbrücke und Landstraßer Hauptstraße



Abb. 9: Übersicht B221 (orange), A23 (grün) ([18]-teilweise modifiziert)

Wie in **Abb. 9** ersichtlich, verläuft die B221 im Abschnitt Stadionbrücke und Landstraßer Hauptstraße annähernd parallel zur heutigen A23. Aufgrund des parallelen Straßenverlaufs wird eine direkte Umlagerung angenommen, und es kann somit ein Vergleich geführt werden, auch weil es auf der A23 mit der damals so benannten Zählstelle 904.A23 ab 1980 Verkehrszählungsdaten gibt, und die Entwicklung der Verkehrsbelastung über einen langen Zeitraum gut darzustellen ist [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

Auf der Stadionbrücke ergibt sich nach der Eröffnung eine Abnahme der Verkehrsstärke auf 19.800 KFZ/24h für den Gesamtquerschnitt. Im Vergleich mit dem Jahr 1975 (32.100 KFZ/24h) stellt das eine Abnahme um ca. 38 % dar. 2005 erreicht die Verkehrsstärke auf der Stadionbrücke seit 1980 den Höhepunkt mit knapp 27.600 KFZ/24h, dies entspricht im Vergleich mit dem Basisjahr 1975 einer Abnahme um nur mehr ca. 14 %. Der Wert von 1975 wird zu keinem Zeitpunkt mehr erreicht. Wie in **Abb. 10** ersichtlich ist, lässt sich aufgrund der Schwankungen kein eindeutiger Trend feststellen [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

Die Verkehrsentwicklung auf der Landstraßer Hauptstraße in Richtung Stadionbrücke stellt nach der Entlastung von über 50 % in Bezug auf das Basisjahr 1977 einen ab dem Jahr 1990 stetigen Zuwachs der Verkehrsstärke dar (siehe **Abb. 11**). Im Jahr 2010 ist die Entlastung, bezogen auf das Jahr 1977, mit ca. 10 % deutlich zurückgegangen. Waren 1985 noch knapp 5.500 KFZ/24h Richtung Stadionbrücke unterwegs, sind es 2010 schon 10.900. Das entspricht einem Verkehrsanstieg von über 90 % in diesem Zeitraum [17, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

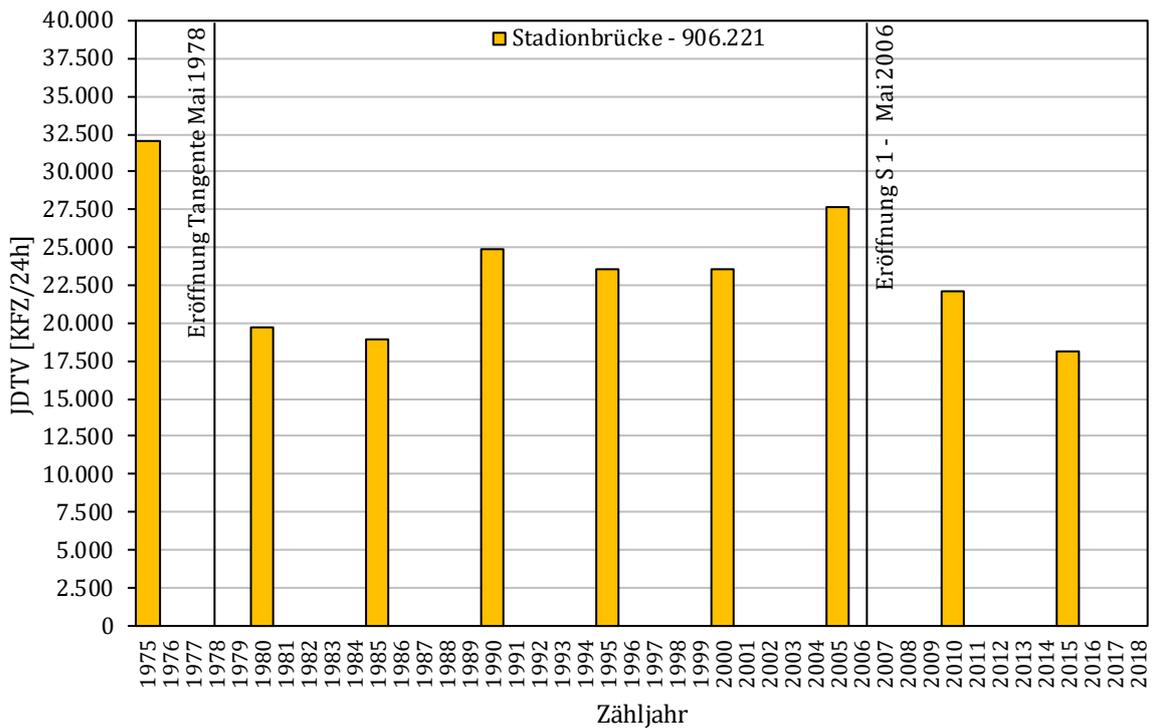


Abb. 10: Verkehrsentwicklung Stadionbrücke - 906.221 [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

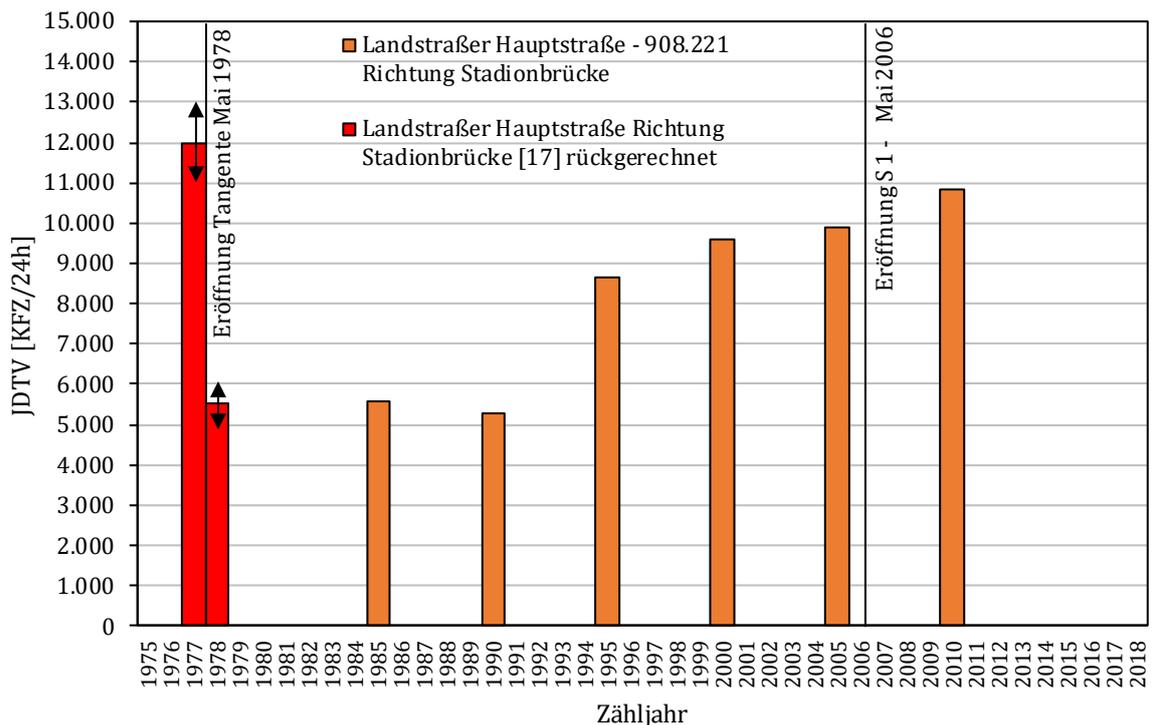


Abb. 11: Verkehrsentwicklung Landstraßer Hauptstraße- 908.221 Richtung Stadionbrücke [17, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

Aufgrund der Rückrechnung der Werte von [17] in obere und untere Schranken der Verkehrsstärken, wurde in **Abb. 11** der Mittelwert inklusive Schwankungsbreite eingetragen. Grundsätzlich ist anzunehmen, dass der tatsächliche Wert über dem Mittelwert liegt, da vermutlich mehr LKW's als Lastzüge unterwegs waren.

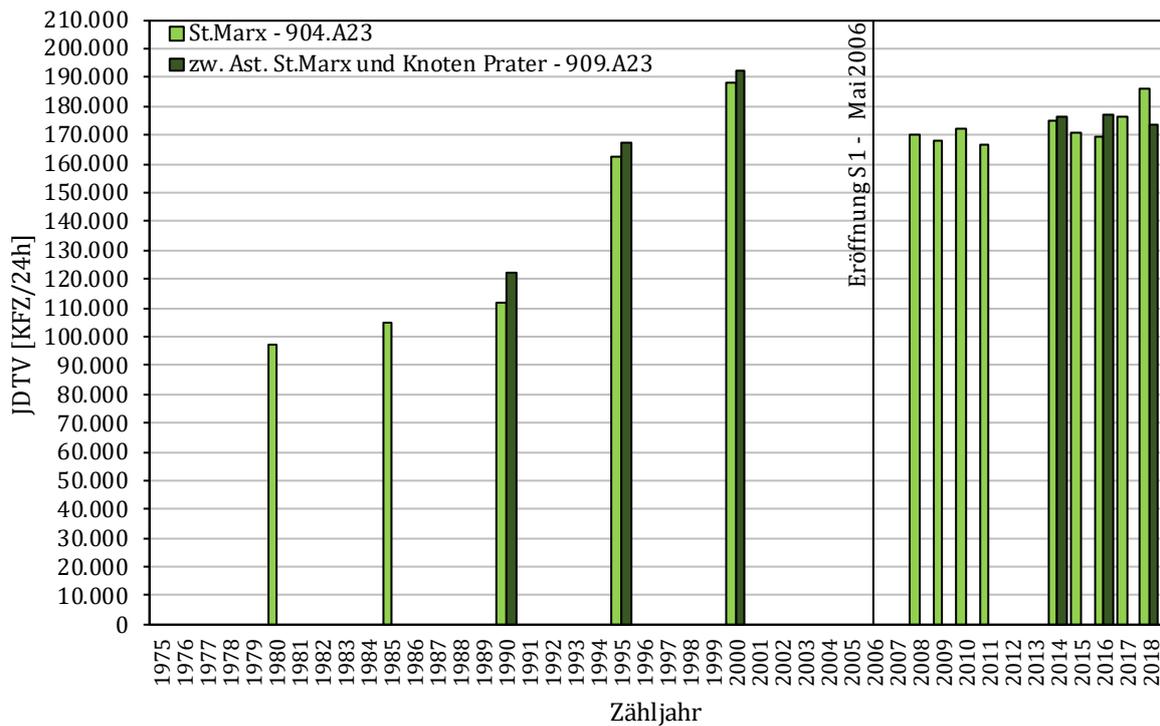


Abb. 12: Verkehrsentwicklung A23- 904.A23 & 909.A23 [10, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

Wie in **Abb. 12** ersichtlich hat der Gesamtverkehr auf der A23 von 1980 mit ca.97.000 KFZ/24h bis 2000 um 94 % auf ca. 188.000 KFZ/24h zugenommen. 2006 wurde die S1 Wiener Außenring-schnellstraße eröffnet und erreichte eine sichtbare Entlastung der Südosttangente um ca. 10 %, bezogen auf das Jahr 2000. [10, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

2.4.3 Entwicklung Triester Straße, Rennweg, Bitterlichstraße und Margaretengürtel

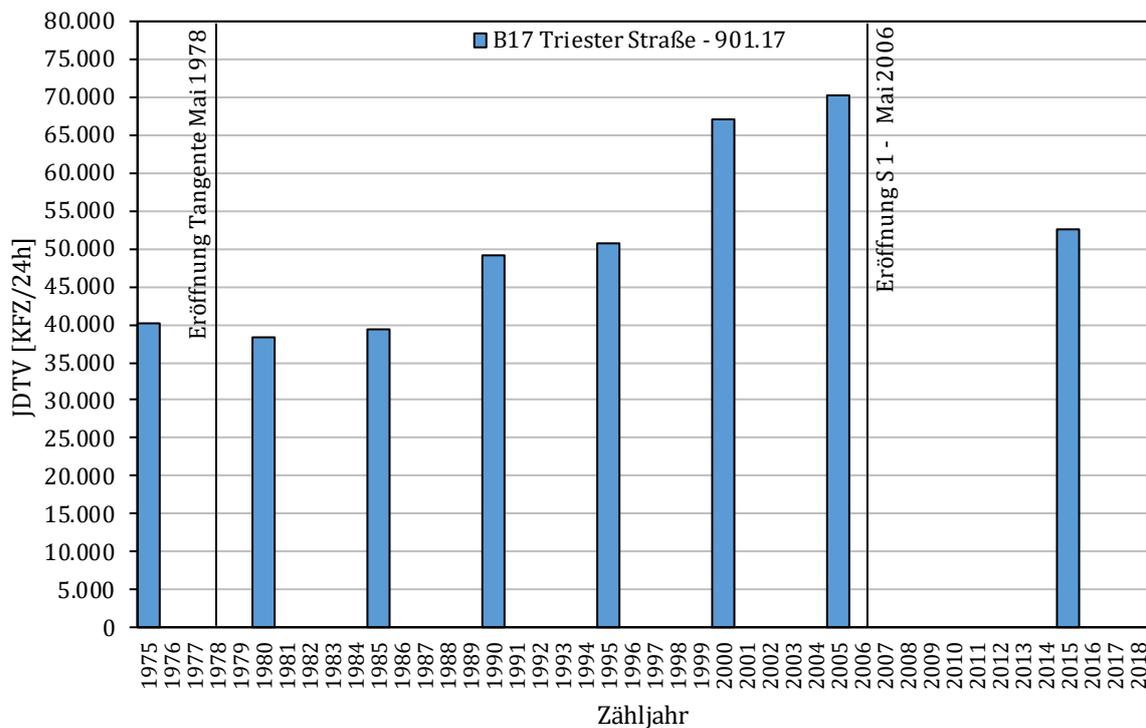


Abb. 13: Verkehrsentwicklung B17 - 901.17 [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

Die anfänglich geringe Entlastung der Triester Straße stellt sich im Vergleich zur Entwicklung des Verkehrs bis 2005 als nicht gegeben dar. Der Verkehr hat seit 1980 bis zum Jahr 2005 um fast 85 % zugenommen, bis zum Jahr 2015 um 38 %. Sämtliche Zählwerte seit 1990 liegen über dem Zählwert von 1975 als die Südosttangente noch nicht freigegeben wurde. Zwar ist in **Abb. 13** eine deutliche Abnahme der Verkehrsstärke vom Jahr 2005 auf das Jahr 2015 erkennbar, ob und wie groß der Einfluss der Eröffnung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße ist, wird nicht näher betrachtet [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

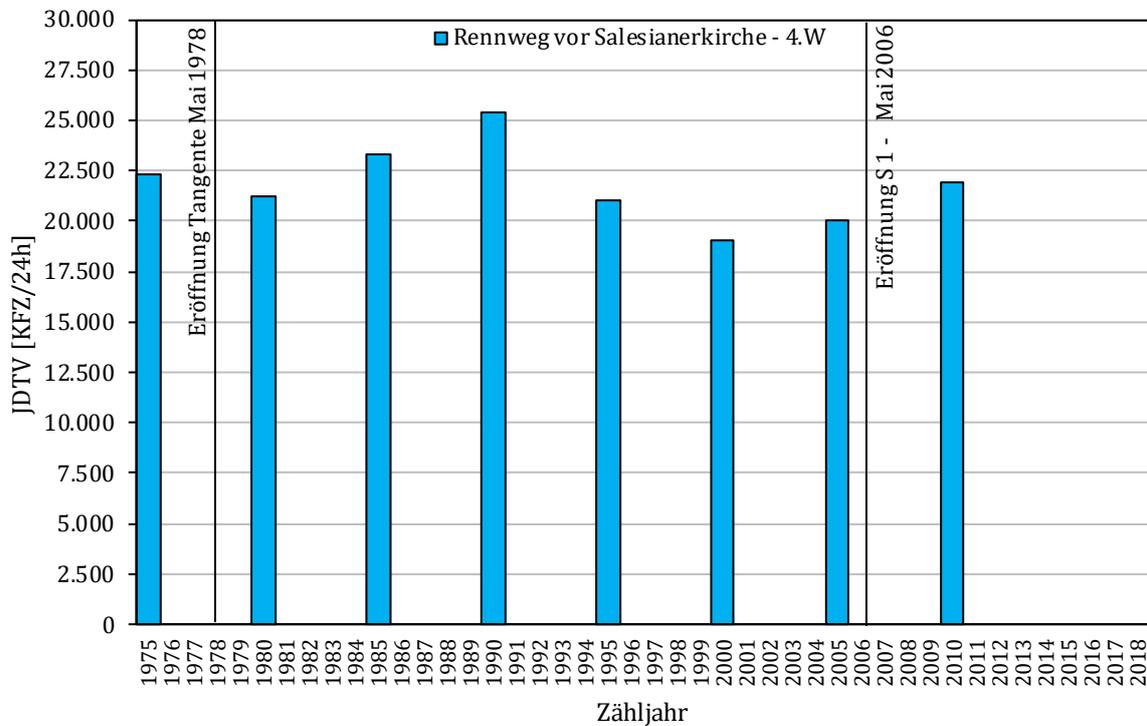


Abb. 14: Verkehrsentwicklung Rennweg vor Salesianerkirche – 4.W [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

Wie in **Abb. 14** ersichtlich ist, kann für den Gesamtverkehr am Rennweg vor der Salesianerkirche keine langfristige Entlastung durch die Südosttangente angenommen werden. Hier ist anzumerken, dass der Rennweg nicht parallel zur A23 verläuft und somit auch keine Umlagerung angenommen wird.

Bei der Verkehrsuntersuchung in [17] wurde in der Bitterlichstraße eine Verkehrsentlastung durch die Eröffnung im Basisjahr 1977 von mehr als 50 % ermittelt. In der 5-jährigen Verkehrsentwicklung (siehe **Abb. 15**) kann langfristig von keiner Entlastung gesprochen werden, die Verkehrsstärken sind ab 1980 bis 2015 im Mittel mit 17.800 KFZ/24h über den Wert von 1975 mit 17.100 KFZ/24h [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25]. Anzumerken ist, dass der Entlastungswert von über 50 % in [17] mit PKW-Einheiten berechnet wurde.

Auch beim Südtiroler Platz in der Unterführung des Gürtels zeigt sich langfristig keine Entlastung. Wie in **Abb. 16** erkennbar, ist zwar eine anfängliche Entlastung vorhanden (laut [17] ca. 17 %), aber die Verkehrsstärke steigt ab 1983 wieder an, und ist seit dem Jahr 1988 über dem Wert von 1978 mit knapp 48.300 KFZ/24h. Erst 2015 wird diese Verkehrsstärke mit 41.600 KFZ/24h wieder unterschritten. Aufgrund der Datenlücken in den jüngeren Jahren kann hier keine Aussage über den eventuellen Einfluss der S1 getroffen werden [11, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25].

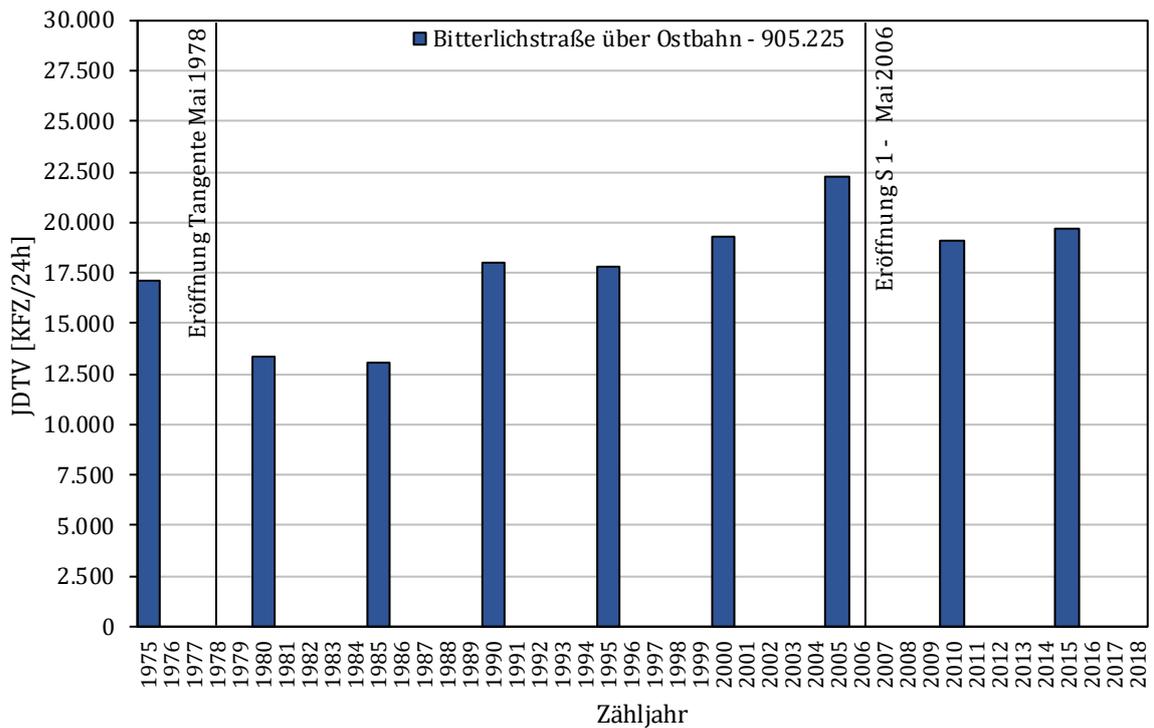


Abb. 15: Verkehrsentwicklung Bitterlichstraße über Ostbahn - 905.225 [19, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

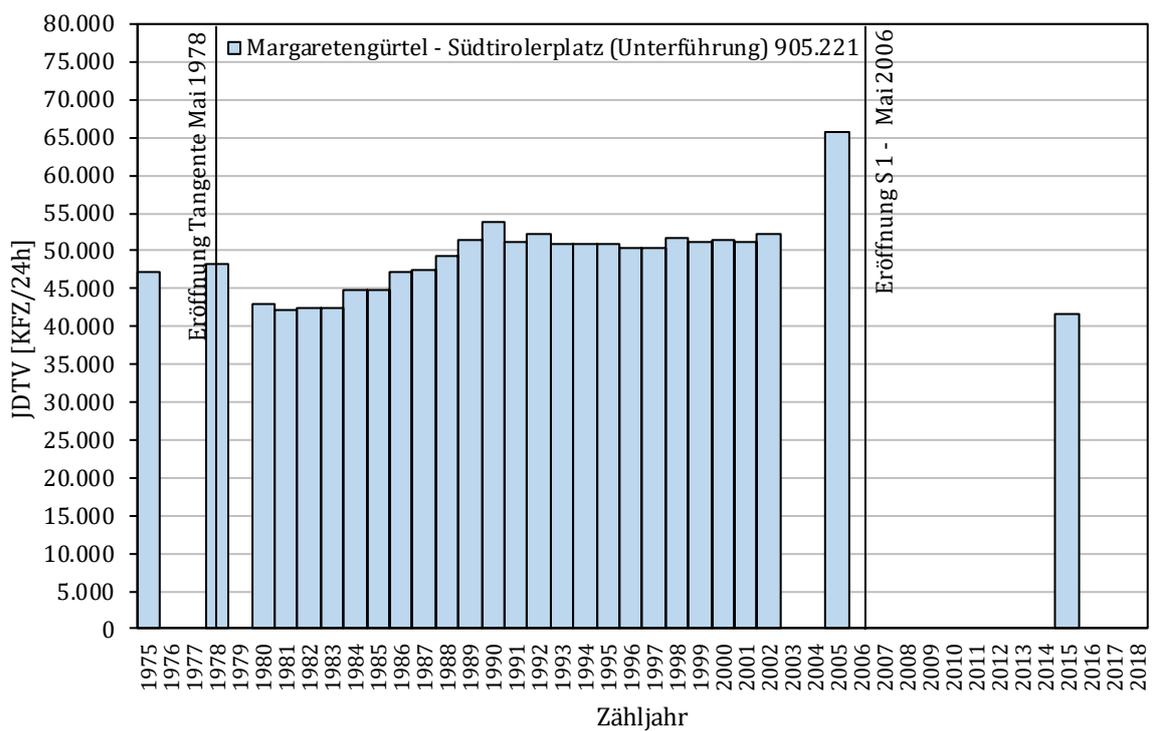


Abb. 16: Verkehrsentwicklung Margaretengürtel - Südtirolerplatz (Unterführung) - 905.221 [11, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25]

2.4.4 Entwicklung S1 Wiener Außenring Schnellstraße

Wie in **Abb. 12** zu sehen ist, hat die Eröffnung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße im Mai 2006 zu einer Verkehrsveränderung der A23 im untersuchten Bereich geführt. Eine Entlastung durch die S1 auf die ursprüngliche Entlastungsstraße A23 wird angenommen.

In **Abb. 17** ist die Verkehrsentwicklung der drei Straßenzüge Landstraßer Hauptstraße, A23 (Zählstelle St. Marx) und S1 (Zählstelle Rannersdorf) in den Jahren 1985, 2000, 2010 und 2018 dargestellt. Für das Jahr 2018 gibt es für die Landstraßer Hauptstraße keine Zählung vom Gesamtquerschnitt. Der Gesamtverkehr stieg von 1985 mit ca. 116.000 KFZ/24h bis zum Jahr 2010 um über 110 % auf knapp 246.000 KFZ/24h an. Auch zeigt sich, dass die Entlastung der A23 durch die S1 im Jahr 2018 schon fast nicht mehr vorhanden ist. Der Gesamtverkehr auf der S1 stieg von Jahr 2010 mit rund 56.500 KFZ/24h auf knapp 75.400 KFZ/24h an, was einer Zunahme von über 30% entspricht. Von einer deutlichen Entlastung der ursprünglichen Entlastungsstraße A23 kann daher nicht gesprochen werden, auch weil bei beiden Straßenzügen (A23, S1) der Verkehr weiterhin steigt [12, 15, 20, 22, 24].

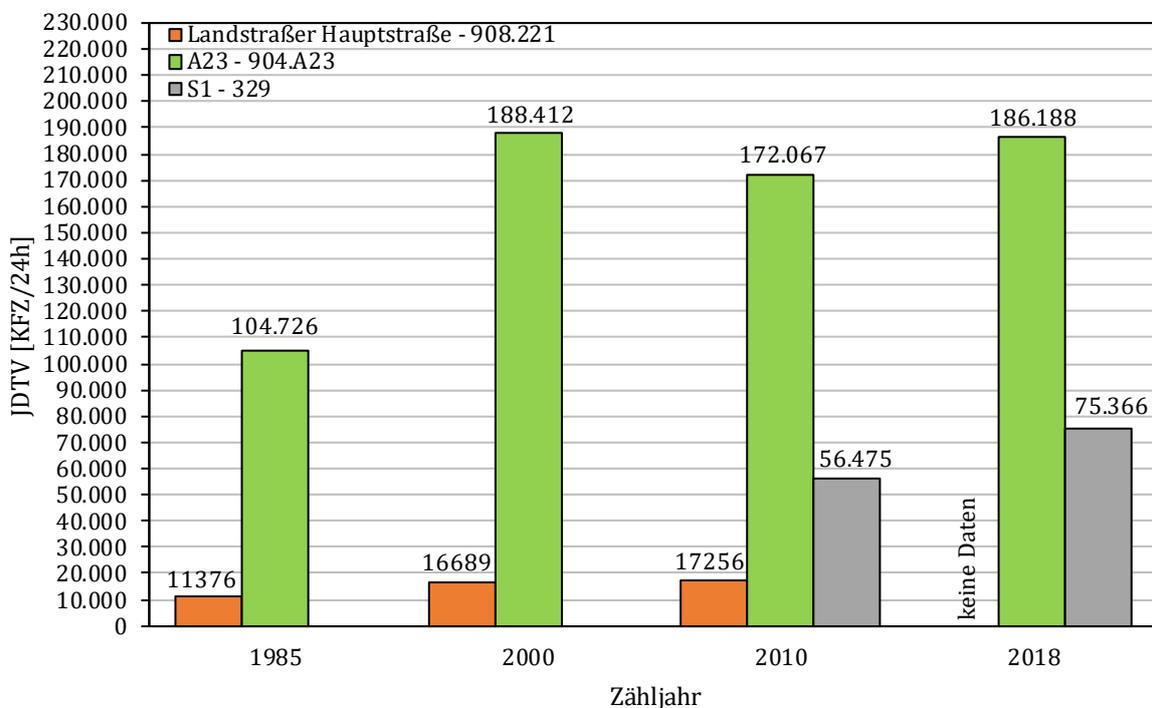


Abb. 17: Gegenüberstellung Verkehrsbelastung Gesamtquerschnitt Landstraßer Hauptstraße, A23 und S1 (1985, 2000, 2010, 2018) [12, 15, 20, 22, 24]

2.5 Donau Straße B3 – Donauufer Autobahn A22



Abb. 18: Übersicht B3 (orange), A22 (grün), S1 (blau), Zählpunkte farbig markiert ([2]-teilweise modifiziert)

Die Anfänge der Donauufer Autobahn gehen bis in die 1950er zurück. Auf der damaligen Ausfallstraße kam es zunehmend zu Verkehrsstockungen und starken Belastungen in den teilweise engen Ortsdurchfahrten von Langenzersdorf, Korneuburg und Spillern. So wurde die bestehende Znaimer Bundesstraße von der Landesgrenze Wien bis nach Spillern soweit wie möglich auf vier Fahrspuren ausgebaut. Durch den vierspurigen Ausbau wurde die Gemeinde Langenzersdorf in zwei Teile zerschnitten. Anzumerken ist, dass eine Basis für die Forderung des Ausbaus auf vier Fahrspuren eine Verkehrsbelastung von 4.000 Kraftfahrzeugen pro Tag im Bereich Langenzersdorf war [1, S.102f].

1971 wurde der Abschnitt zwischen der heutigen ASt Korneuburg Ost und des Knoten Stockeraus bereits als vierspurige Autostraße S3 eröffnet und bis 1986 autobahnmäßig ausgebaut. 1981 wurde dann der Abschnitt ASt Wien – Floridsdorferbrücke bis ASt Korneuburg Ost freigegeben [1, S.101-104].

„30.000 Fahrzeuge pro Tag dröhnten bis Oktober 1981 durch die zweigeteilte Gemeinde Langenzersdorf/NÖ. Dann sank mit der Eröffnung der Donauuferautobahn A22 das Verkehrsaufkommen auf rund 7000 Fahrzeuge. Das bedeutete: Weniger Unfälle, weniger Abgase, weniger Lärm und mehr

Sicherheit. Langenzersdorf wurde wieder lebenswerter. Jetzt soll es auch wieder lebenswerter werden: Durch Verschmälerung der Fahrbahn auf die Hälfte, durch Grünstreifen, Baumpflanzungen, Radwege und breite Gehwege. Ein Modellfall für ganz Österreich.“ [26, S.9]

Nach Auskunft der Straßenmeisterei Korneuburg war die damalige Bundesstraße B3 von Wien kommend in Langenzersdorf, im anschließenden Freilandgebiet bis zur später errichteten Autobahnanschlussstelle Korneuburg Ost und im Ortsgebiet von Korneuburg (Kreuzung B3/Bankmannring bis Kreuzung B3/ÖBB) vierspurig ausgebaut. Im genannten Ortsgebiet von Korneuburg wurde die Straße auf zwei Spuren rückgebaut. Auch die Ortsdurchfahrt Langenzersdorf konnte aufgrund der Verkehrsentlastung 1986 rückgebaut werden [1, 39].

Eine Zählung der heutigen Landesstraße B3 im Ortsgebiet Langenzersdorf von 2014 (B3.052) zeigt eine Verkehrsbelastung von knapp 9.400 KFZ/24h. Zwar ist das eine Steigerung des Verkehrs um 34 % nach der Eröffnung der A22, dennoch wird der Wert von 30.000 Fahrzeuge deutlich unterschritten [14, 26].

Eine bessere Darstellung der Verkehrsentwicklung in Langenzersdorf ist aufgrund der Datenlage nicht möglich, dennoch lässt sich im Bereich Korneuburg, mit den heute so bezeichneten Messstellen 2311 und 2211, die Verkehrsentwicklung relativ gut verfolgen [siehe **Abb. 18** & **Abb. 19**]. Es zeigt sich auch hier eine deutliche Entlastung von 23.200 KFZ/24h im Jahr 1980 auf 7.300 KFZ/24h im Jahr 1985, was einer Abnahme um 69 % entspricht (Zählstelle 2311). Bis 2000 stieg der Verkehr wieder auf 10.300 KFZ/24h und nach Eröffnung der S1 zwischen Eibesbrunn und Korneuburg West sinkt die Belastung im Mittel auf 7.400 KFZ/24h (Zählstelle 2311). Die Daten der jüngeren Zählstelle 2211 zeigen eine ähnlichen Verlauf und untermauern die Charakteristik der Verkehrsentwicklung auf der B3 [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 16].

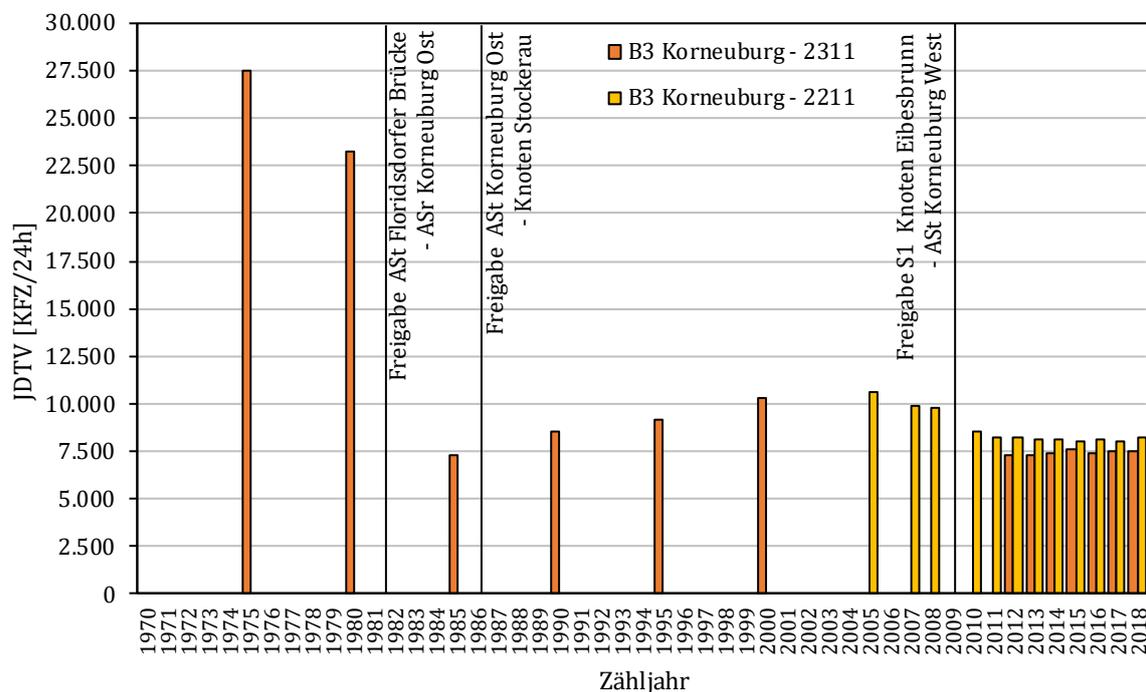


Abb. 19: Verkehrsentwicklung B3 Bereich Korneuburg [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 16]

Im Bereich Spillern stellt sich die Verkehrsentwicklung grundsätzlich ganz anders dar (siehe **Abb. 20**), so kann nach dem Maximalwert 1965 mit etwa 8.900 KFZ/24 keine eindeutige Zuordnung der Schwankungen aufgrund Abschnittseröffnungen der damaligen S3 und heutigen A22 getroffen werden [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16].

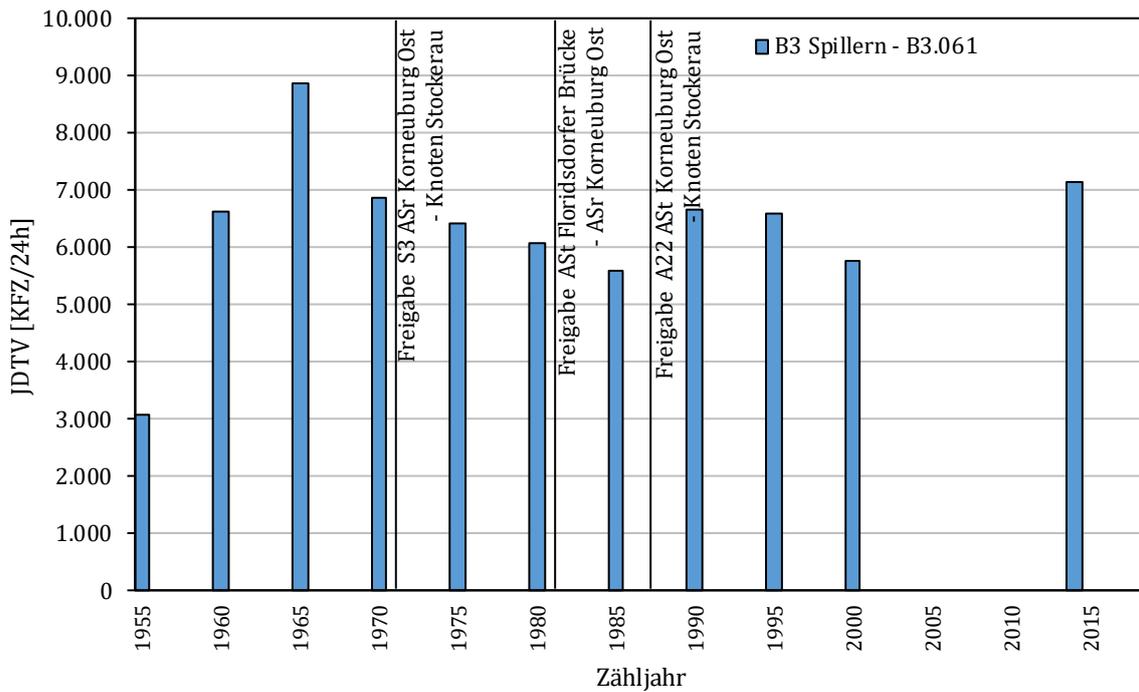


Abb. 20: Verkehrsentwicklung B3 Spillern [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16]

An der Landesgrenze Wien/Niederösterreich zeigt die Verkehrsentwicklung bis zur Eröffnung der S1 einen ähnlichen Verlauf wie im Bereich Korneuburg (siehe **Abb. 21** und **Abb. 19**). Zwischen 1980 und 1985 nahm der Verkehr von 22.700 KFZ/24h auf 6.500 KFZ/24 ab, was einer Abnahme von über 70 % entspricht. Bis 2015 stieg der Verkehr auf 10.600 KFZ/24h an, was eine Zunahme von 63 % seit dem Jahr 1985 darstellt. Ein Einfluss der Eröffnung der S1 ist nicht direkt ersichtlich [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 25].

Im Stadtgebiet bei der Anton-Störck-Gasse (Zählstelle 903.3) kann aufgrund der fehlenden Daten vor 1985 kein eindeutiger Einfluss der A22 dargestellt werden, auch zeigt die Verkehrsentwicklung deutliche Schwankungen, deren Gründe hier nicht ermittelt werden konnten [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 25].

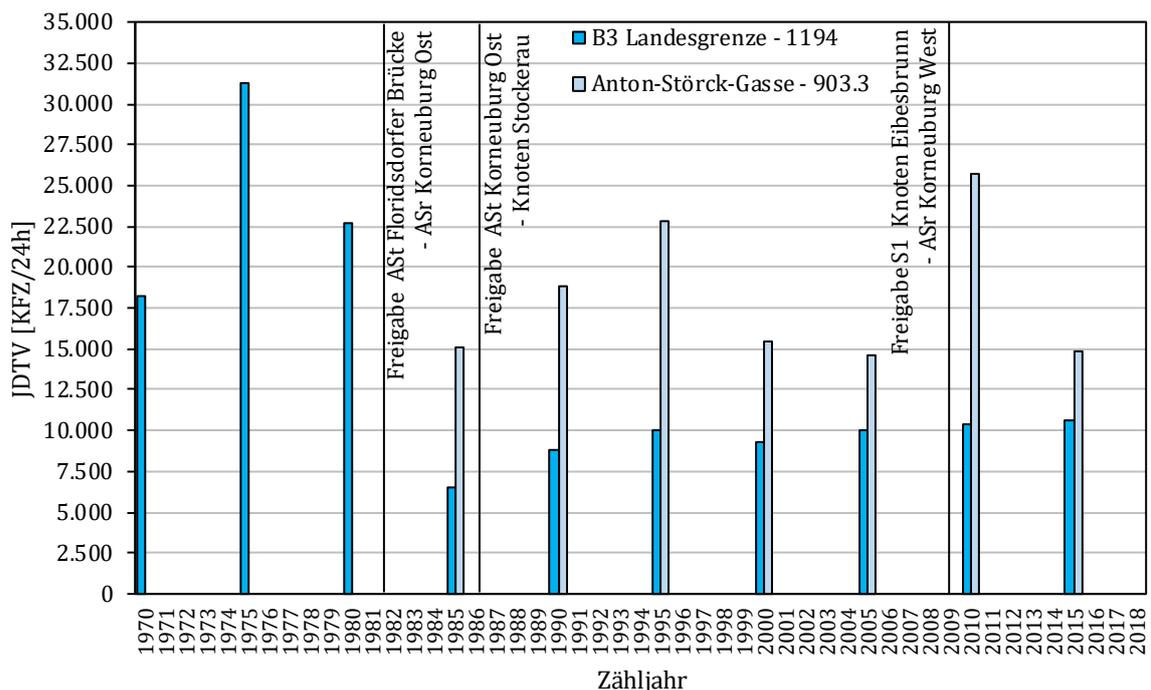


Abb. 21: Verkehrsentwicklung Zählstellen Gemeindegebiet Wien [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 25]

Die Verkehrsentwicklung auf der A22 im Bereich Korneuburg und Spillern lässt sich nicht kontinuierlich über den gesamten Zeitraum darstellen, denn die Zählstelle 53 war nur bis 2004 in Betrieb und die Zählstelle 39 wurde erst 2011 in Betrieb genommen. Zwischen diesen beiden Zählstellen liegt der Knoten Korneuburg West, wo 2009 die S1 angeschlossen wurde. Somit kann hier keine Aussage über etwaige Umlagerungseffekte getroffen werden. Dennoch zeigt sich deutlich, dass der Verkehr zu fast jedem Zeitpunkt stetig zunimmt. Von 1972 bis 2004 stieg die Verkehrsbelastung um 440 % an. Die Verkehrsbelastung bei den Zählstellen auf der A22 Spillern (Nr.39) und der Zählstelle auf der S1 in Korneuburg (Nr.960) zeigen einen deutlichen Anstieg der Verkehrsbelastung seit 2011. Grundsätzlich ist anzumerken, dass für eine exakte Darstellung der Umlagerungseffekte durch die Eröffnung der S1 nicht ausreichend Daten zur Verfügung standen, dennoch zeigt die Entwicklung, dass die Verkehrsbelastung auf der A22 und der S1 weiterhin steigt [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16].

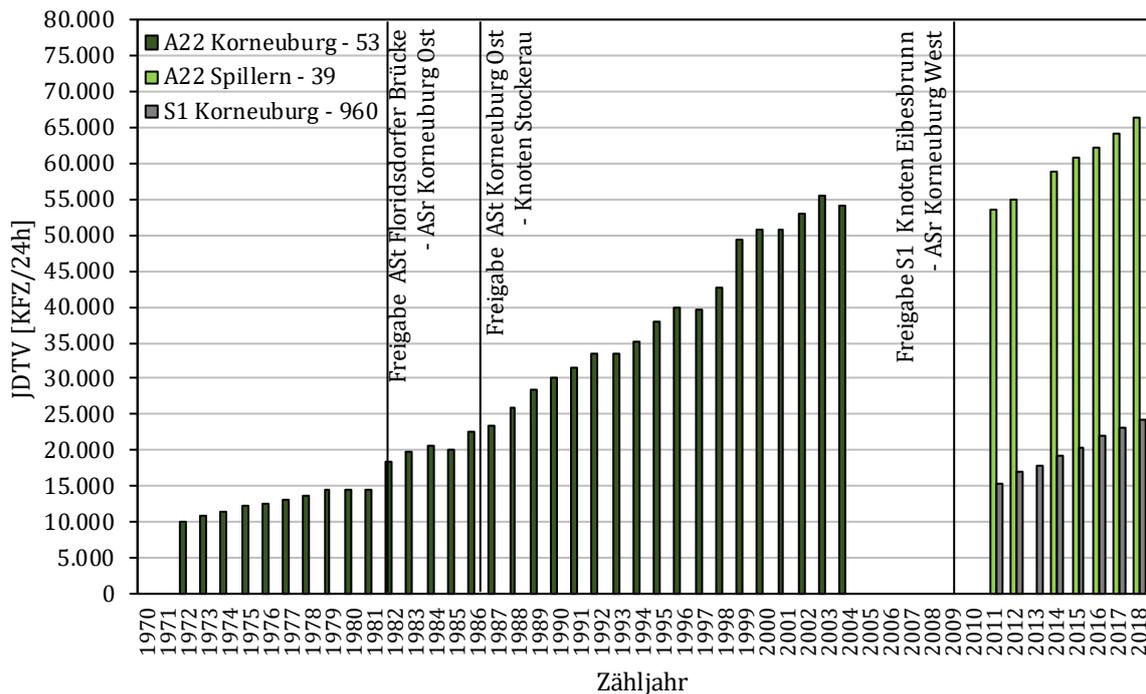


Abb. 22: Verkehrsentwicklung A22 Bereich Spillern und Korneuburg [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16]

Die Zählstellen Tuttendörfel (1.A22) und Langenzersdorf (421) auf der A22 können als gleichwertig angenommen werden, da sie auf demselben Autobahnabschnitt zwischen Knoten Strebersdorf und Knoten Korneuburg West liegen. Deutlich zeigt sich in **Abb. 23** die rasche Verkehrszunahme 1985 mit 26.300 KFZ/24h auf 60.100 KFZ/24h im Jahr 2000. Aufgrund fehlender Daten kann der „Entlastungseffekt“ durch die Eröffnung der S1 nicht ausreichend dargestellt werden, der Trend zeigt aber deutlich, dass der Verkehr nach Eröffnung der S1 weiterhin zunimmt. 2018 beträgt die Verkehrsstärke im Bereich Langenzersdorf bereits 73.300 KFZ/24h [6, 7, 8, 13, 15].

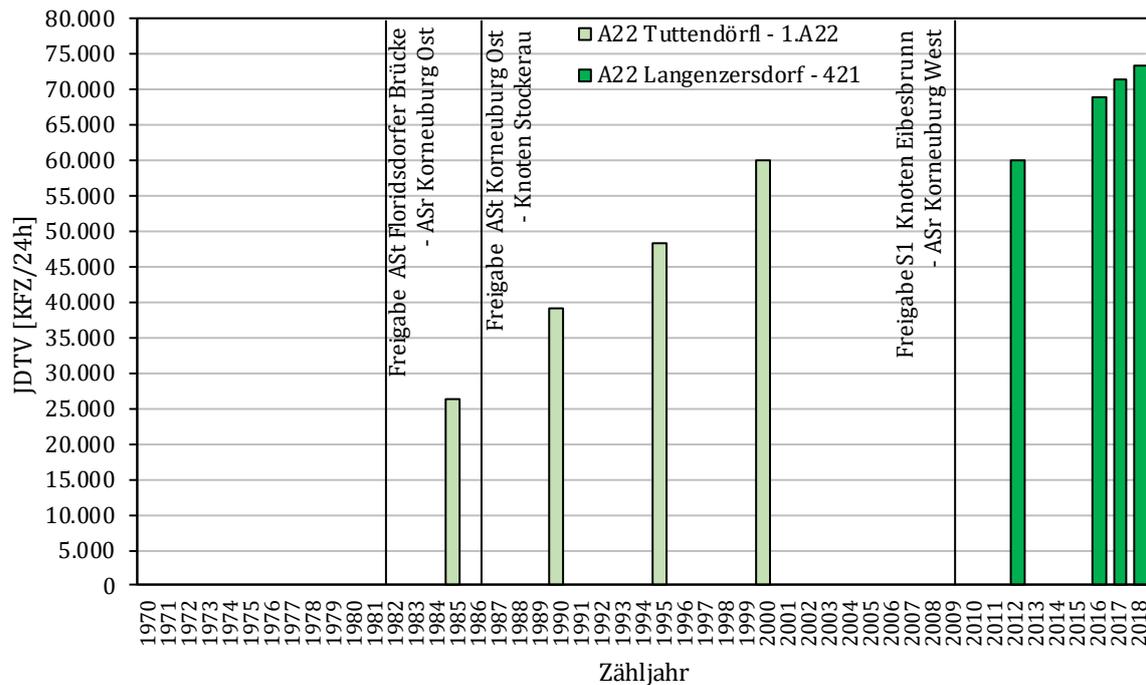


Abb. 23: Verkehrsentwicklung A22 Tuttendörfel und Langenzersdorf [6, 7, 8, 13, 15]

Auf der Nordbrücke zeigt die Entwicklung der Verkehrsbelastung auch einen Zuwachs, ein direkter Einfluss der S1 ist nicht deutlich erkennbar, dennoch kommt es nach Eröffnung der S1 zumindest bis 2013 zu keiner Verkehrszunahme, seit 2014 ist die Verkehrsbelastung dennoch angestiegen [7, 9, 10, 13, 15, 16, 22].

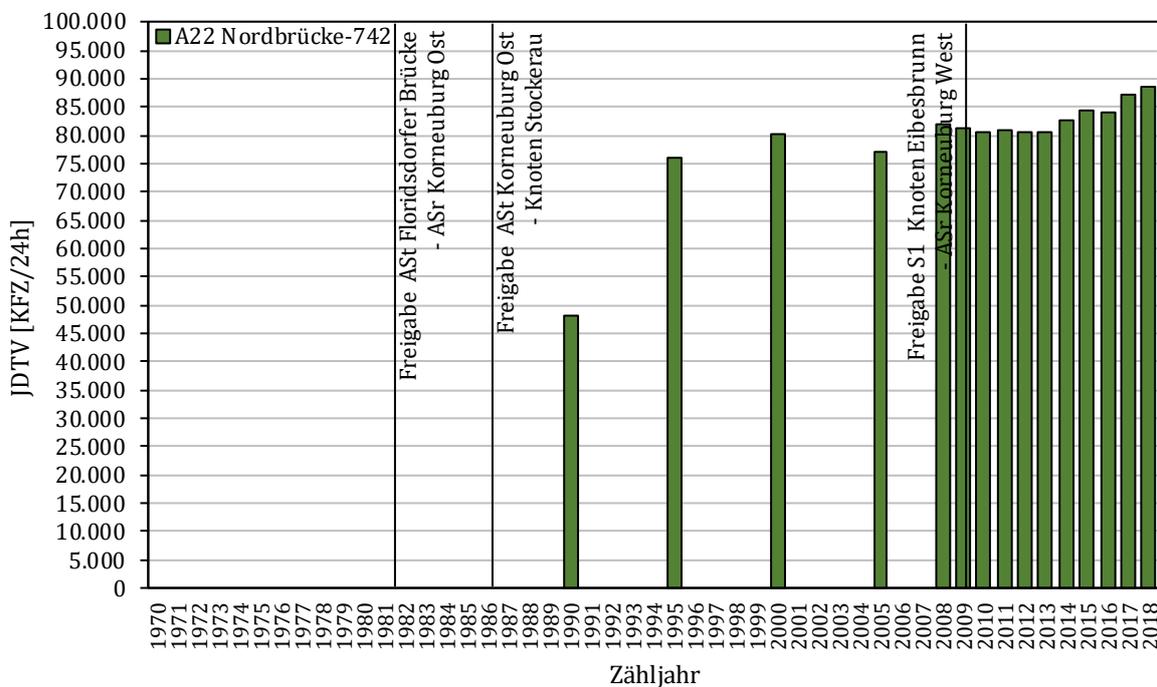


Abb. 24: Verkehrsentwicklung A22 Nordbrücke [7, 9, 10, 13, 15, 16, 22]

2.6 Landesstraße B139 Kremstal Straße - Umfahrung Traun



Abb. 25: Übersicht B139 Alt (orange), Umfahrung B139 (grün), Zählpunkte farbig markiert ([27]-teilweise modifiziert)

Das dicht verbaute Trauner Zentrum, durch welches die damalige B139 verlief (nachfolgend mit B139 Alt bezeichnet), sollte durch die 1997 neu eröffnete Umfahrung B139 vom Verkehr befreit werden. Zuversichtlich gaben sich damals die Politiker, dass das Ziel erreicht werden kann, mindestens 60 Prozent der seinerzeit 25.000 täglich durch Traun fahrenden Kraftfahrzeuge auf die Umfahrung umzulagern [32].

Die Zielformulierung spricht somit von einer „Umlagerung“ von etwa 15.000 KFZ/24h auf die neue Umfahrungsstraße B139, wobei nicht ersichtlich ist, ob damit Werktagsverkehr JDTVw oder der JDTV-Wert gemeint wurde.

1995 wurden auf der B139 Alt knapp 22.300 KFZ/24h gezählt, im Jahr 2000 ca. 14.900 KFZ/24h auf der Umfahrung. Ein direkter Vergleich der beiden Straßenzüge B139 Alt und der Umfahrung B139 ist erst im Jahr 2007 möglich, denn auf der neuen Traunbrücke wurde eine automatische Zählstelle (Nr.22) installiert und im Juni 2007 wurden auf der alten Traunbrücke ebenfalls Zählungen durchgeführt. Aus den Daten zeigt sich, dass auf der B139 Alt mit 14.400 KFZ/24h mehr Kraftfahrzeuge als auf der Umfahrung B139 mit 13.000 KFZ/24h unterwegs waren. Bezogen auf das Jahr 1995 ergibt sich auf der B139 Alt somit eine „Entlastung“ von fast 35 % von 22.300 KFZ/24h auf 14.400 KFZ/24h. Grundsätzlich ist anzumerken, dass aus der Zielformulierung der Politik nicht hervorgeht, ob die 60-prozentige Umlagerung nur für einen kurzen Zeitraum nach Eröffnung der Umfahrung gelten soll, oder ob hier ein langfristiger Zeitraum angestrebt wurde. Aufgrund mangelnder Daten kann die unverzügliche Umlagerung nicht dargestellt werden. Die Verkehrsbelastung auf der alten Traunbrücke von der Zählung im April 2006 unterstreicht mit 14.600 KFZ/24h die Tendenz der Entwicklung, dennoch würden für eine klare Aussage über die

Verkehrsverhältnisse auf der B139 Alt mehr Daten benötigt werden. Auch ist anzumerken, dass die Zählwerte der Jahre 2006 und 2007 auf der B139 Alt Kurzzeitmessungen (Dauer 7 Tage) darstellen und nicht auf Jahreswerte hochgerechnet wurden [7, 8, 9, 10, 16, 29, 28].

Nachstehende Abbildung (**Abb. 26**) zeigt die Entwicklung der beiden Straßen bis zum Jahr 2018. Ab 2007 ist ein Verkehrsanstieg auf der Umfahrung von knapp 13.000 KFZ/24h auf 20.900 KFZ/24h ersichtlich, das entspricht einer Zunahme von über 60 % (siehe **Abb. 27**). Für das Jahr 2018 kann aufgrund fehlender Messungen kein direkter Vergleich der B139 Alt und der Umfahrung B139 wie im Jahr 2007 aufgestellt werden [28, 29].

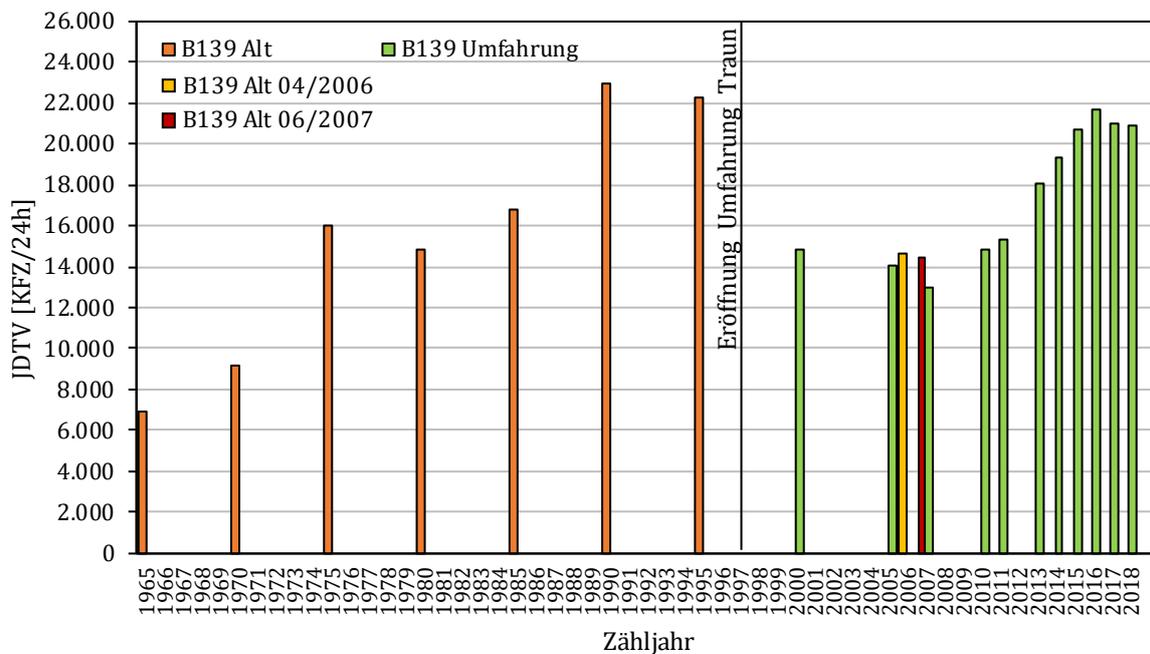


Abb. 26: Verkehrsentwicklung B139 Alt und B139 Umfahrung Traun [3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 16, 28, 29]

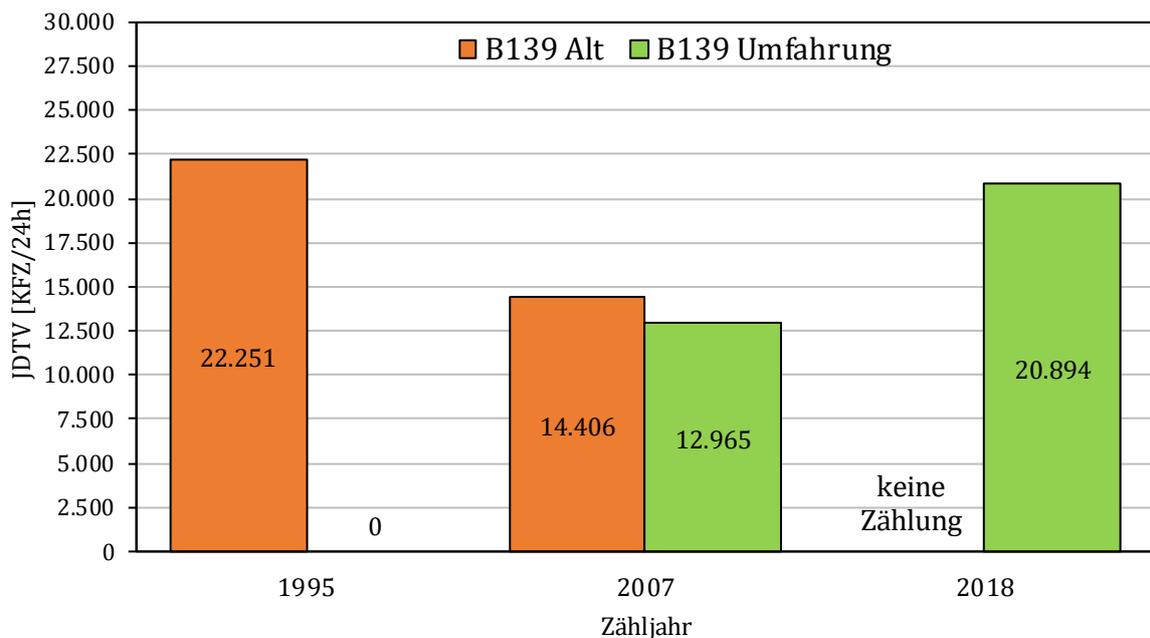


Abb. 27: Gegenüberstellung B139 Alt – B139 Umfahrung von 1995, 2007 & 2018 [7, 28, 29]

Am 10. September 2016 wurde der 2. Bauabschnitt der Straßenbahnlinie 4 bis Schloss Traun eröffnet. Die Straßenbahn folgt ausgehend von Linz der Achse der B139 Alt und soll zukünftig noch

verlängert werden. Aufgrund der Einwohnerzahl von ca. 70.000 Personen im Bereich des ÖV-Korridors Leonding, Pasching, Traun, Ansfelden und Pucking [33] ist es zukünftig sehr interessant, den Einfluss des ÖV-Ausbaues auf die Verkehrsentwicklung der B139 Alt und der Umfahrung B139 darzustellen.

Zwar lässt sich in **Abb. 26** vom Jahr 2016 ausgehend für die Folgejahre 2017 und 2018 eine marginale Abnahme der Verkehrsbelastung auf der Umfahrung B139 feststellen, was jedoch aufgrund fehlender Daten nicht direkt der Eröffnung der Straßenbahn zugeschrieben werden kann [29]. Dazu müssten weitere Untersuchungen durchgeführt werden, welche den Rahmen dieser Arbeit überschreiten.

2.7 Landesstraße B1 Wiener Straße – Umfahrung Ennsdorf-Enns-Asten

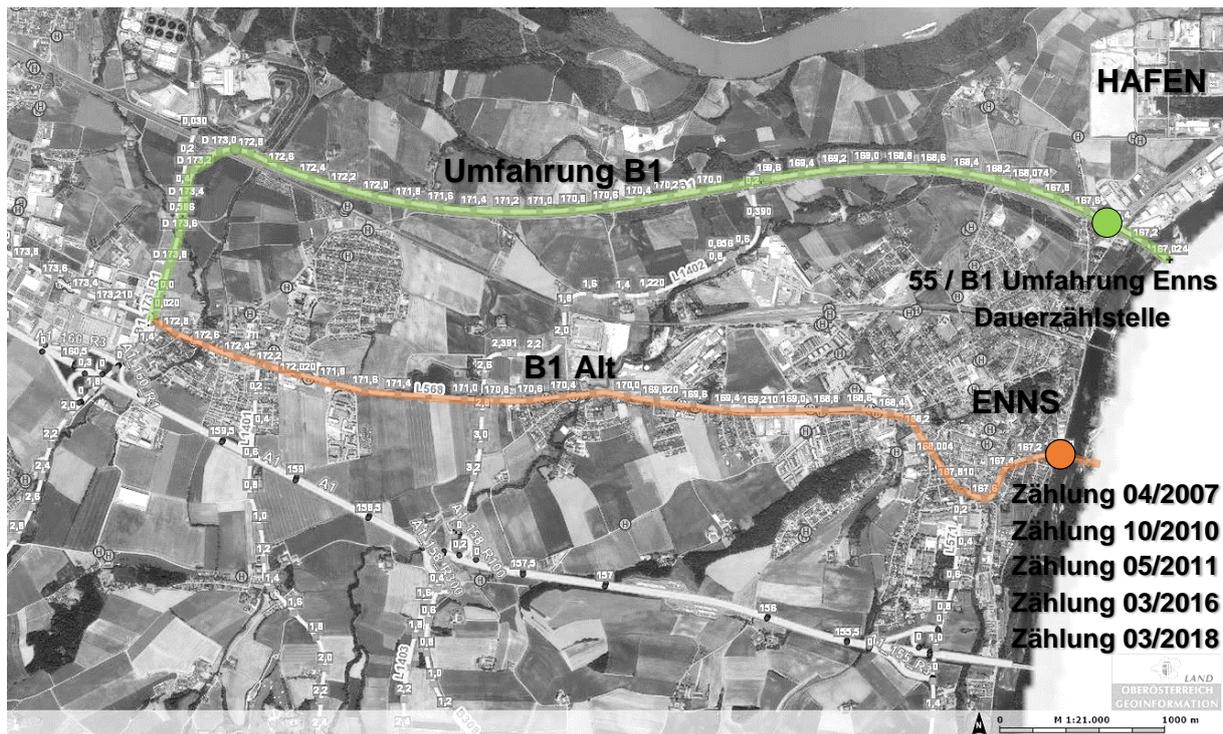


Abb. 28: Übersicht B1 Alt (orange), Umfahrung B1 (grün) ([27]-teilweise modifiziert)

„Ziel dieser Umfahrung war und ist es, die Ortsdurchfahrten von Asten, Enns sowie Ennsdorf vom Durchzugsverkehr zu entlasten und eine bessere Anbindung des Ennsener Hafens zu gewährleisten.“ [31]

„Die Ortsdurchfahrten von Enns, Ennsdorf und Asten sind Tag für Tag überlastet. Mehr als 14.000 Autos und Lastwagen donnern täglich durch die genannten Orte.“ [36]

Als „unerträglich“ wurden die bestehenden Ortsdurchfahrten von Enns, Ennsdorf und Asten vom damaligen Landeshauptmann-Stv. bezeichnet [35].

„Die Umlegung der Verkehrsader in den Norden entlastet laut internen Berechnungen die Ortsbereiche Ennsdorf, Enns, Kristein und Asten zwischen 24 und 73 Prozent. Bedingung dafür ist aber auch eine Umgestaltung der bestehenden Wiener Bundesstraße zwischen Asten und Enns.“ [37]

„In den vergangenen vier Jahren ist der Verkehr durch Enns extrem gestiegen. Die Umfahrung ist daher ein Segen für uns.“ [34]

Der Grundtenor der Politik und der medialen Berichterstattung war somit, wie die oben angeführten Aussagen zeigen, relativ eindeutig.

Das Straßenbauvorhaben wurde von den beiden Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich durchgeführt. Aufgrund der Umweltverträglichkeitserklärung dieser beiden Projektwerber kann eine aufschlussreiche Analyse durchgeführt werden. Wegen der großen Ausdehnung des Projektes beschränkt sich nachstehende Untersuchung auf die Bereiche der alten Ennsbrücke und der neuen Ennsbrücke. Diese Auswahl ist insofern naheliegend, denn im Bereich der alten Ennsbrücke wurden insgesamt 5 Zählungen nach Eröffnung der Umfahrung durchgeführt, und im Bereich der neuen Ennsbrücke auf der Umfahrung wurde eine automatische Dauerzählstelle errichtet. Nachfolgend wird die „entlastete“ Straße, welche durch die genannten Ortschaften führt, als B1 Alt bezeichnet und die neu errichtete Straße als Umfahrung B1 [28, 29, 30, 31].

In der Umweltverträglichkeitserklärung wurde im Bereich der „alten Ennsbrücke“ eine Verkehrsbelastung von 11.400 KFZ/24h für das Bestandsnetz im Jahr 1995 angegeben. In der Prognose für das Jahr 2010 ohne Umfahrung, also das Bestandsnetz, wurde eine Verkehrsbelastung von 16.500 KFZ/24h angeführt. Mit der Umfahrung wurde ein Verkehr von 5.500 KFZ/24h auf der alten Ennsbrücke prognostiziert. Tatsächlich wurden im Oktober 2010 knapp 10.800 KFZ/24h gezählt, was deutlich von der Zielvorstellung abweicht und dem Bestandwert von 1995 sehr nahekommt. Somit hat die Entlastung nicht in dem Ausmaß wie prognostiziert stattgefunden, die Zählwerte von 2007 und 2011 bestätigen diese Aussage. Die Gründe, warum die prognostizierte Entlastung nicht eingetreten ist, werden in dieser Untersuchung nicht ermittelt. In **Abb. 29** ist der Vergleich des Bestandes, der unterschiedlichen Prognosen und die tatsächlich eingetretene Verkehrsstärke dargestellt. Anzumerken ist, dass die Zählwerte im Bereich der „alten Ennsbrücke“ Kurzzeitzählungen (Dauer 7 Tage) darstellen und nicht auf Jahreswerte hochgerechnet wurden [28, 30].

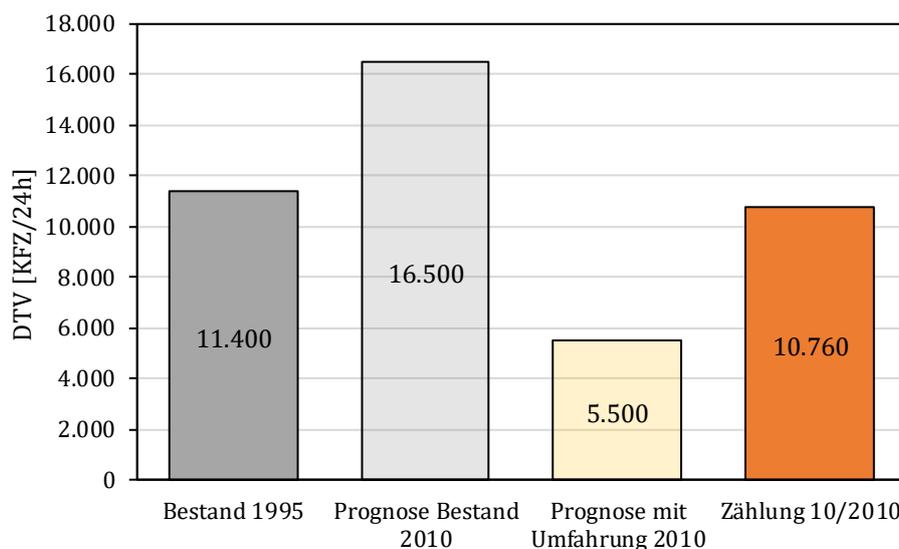


Abb. 29: Vergleich Bereich B1 Alt „alte Ennsbrücke“ bei Wiener Straße [28, 29, 30]

Aus den Daten der Dauerzählstelle (55/B1) zeigt sich, dass die Verkehrsstärken auf der Umfahrung B1 bei allen Zählungen, welche im selben Jahr durchgeführt wurden, unter jener auf der B1 Alt liegen, wobei anzumerken ist, dass hier eine Verkehrsstärke von 11.100 KFZ/24h für das Jahr 2010 prognostiziert wurde, welche bei keiner Zählung erreicht wurde. Die Maximalwerte auf der Umfahrung liegen bei knapp 10.000 KFZ/24h in den Jahren 2008 und 2015. In **Abb. 30** ist die Verkehrsentwicklung dargestellt. Für den Zeitraum von 1996 bis 2005 wurden für diese Untersuchung keine Daten angegeben, was nicht notwendig erscheint, da in der Umweltverträglichkeitserklärung deutliche Ziele auf Basis der Bestandsdaten von 1995 definiert wurden, und der Baubeginn im Jahr 2002 stattgefunden hat [28, 29, 30, 31].

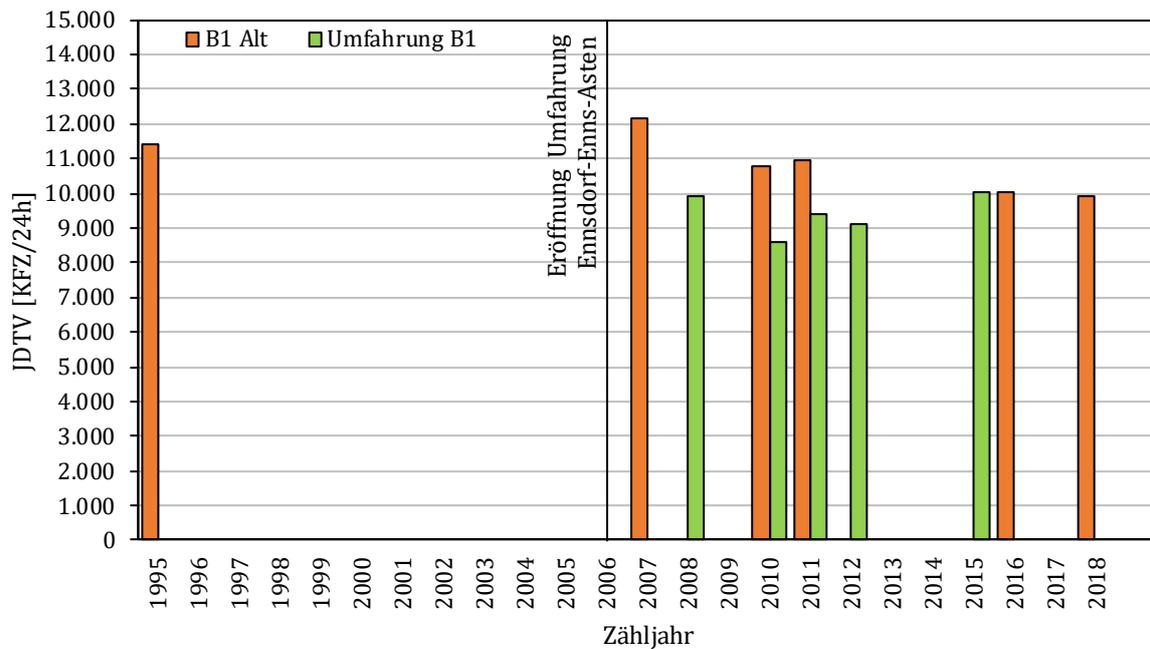


Abb. 30: Verkehrsentwicklung B1 Alt und B1 Umfahrung Ennsdorf-Enns-Asten [28, 29, 30]

Abschließend ist in Abb. 31 nochmal deutlich die Gegenüberstellung der Verkehrsstärken von 1995 zu 2010 dargestellt. Das Ziel von 5.500 KFZ/24h auf der B1 Alt wird deutlich überschritten und die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Umfahrung B1 mit 11.100 KFZ/24h wird nicht erreicht. Die Gesamtverkehrsbelastung stieg um knapp 70 Prozent auf über 19.300 KFZ/24h an [28, 29, 30].

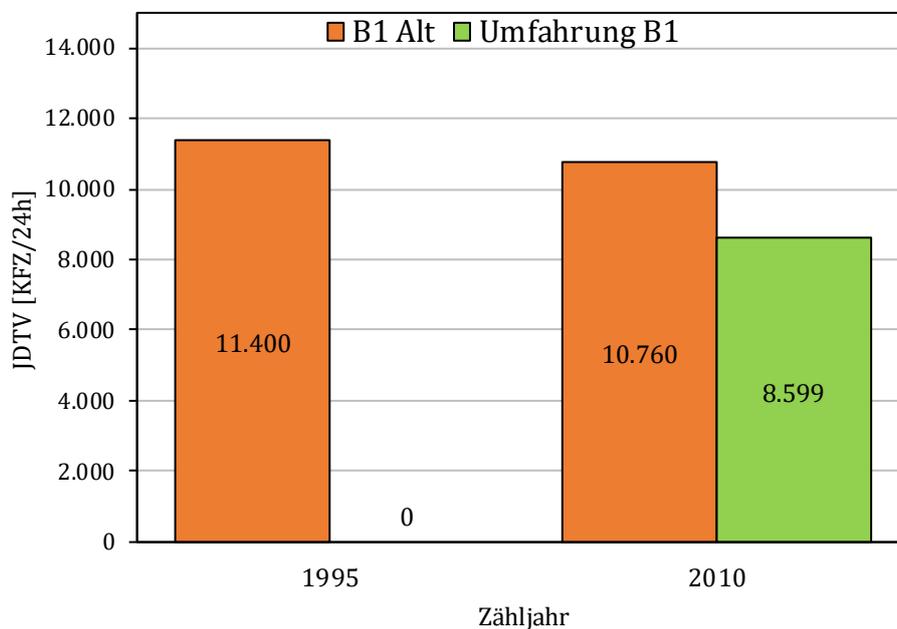


Abb. 31: Gegenüberstellung B1 Alt - Umfahrung B1 von 1995 zu 2010

3 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Quantitativ betrachtet zeigen sich folgende Sachverhalte:

- Die Gesamtverkehrsbelastung steigt bei jeder untersuchten Stelle weiterhin an.
- Entlastungswirkungen treten zum Teil nicht wie im gewünschten Ausmaß auf.
- Die Verkehrsbelastung steigt nach wie vor auf der zu entlasteten Strecke, nach Eröffnung der Neubaustrecke.

Der Vergleich der A23 Südosttangente und den Stadtstraßen Wien stellt zu den anderen untersuchten Stellen insofern einen Unterschied dar, dass die Stadtstraßen teilweise nicht direkt parallel zur A23 sind. Auch sind in den Diagrammen der Verkehrsbelastung der Stadtstraßen teilweise deutliche Schwankungen und Spitzen erkennbar, welche durch viele Einflüsse, wie z.B. Straßensperren auf anderen Straßen durch Baustellen oder ähnliches, verursacht werden können. In der vorliegenden Untersuchung wurde darauf verzichtet, eventuelle Ursachen solcher „Ausreisser“ zu finden, stellt es doch für die Gesamtaussage, ob eine nachhaltige Entlastung über einen langen Zeitraum eingetreten ist, keinen nennenswerten Einfluss dar.

Der Vorteil quantitativer Zielformulierungen, wie etwa prozentuelle Verkehrsabnahmen, ausgesprochen durch PolitikerInnen oder festgeschrieben in Umweltverträglichkeitserklärungen, liegt in der Überprüfung der Einhaltung der Zielformulierung. Es gibt eine Verkehrszählung vor der „Entlastung“ durch den Neubau, und unmittelbar danach eine Verkehrszählung, um den Entlastungseffekt zu beurteilen. Somit kann der Erfolg oder Nichterfolg ermittelt werden. Das klingt zuerst plausibel und ausreichend, dennoch stellt sich aber folgende Frage: auf welchen Zeitraum soll die Zielformulierung bezogen sein? Es hat den Anschein, dass die meisten Zielformulierungen tatsächlich den unmittelbaren Entlastungseffekt heranziehen. Die Untersuchung zeigt aber, dass die unmittelbaren Entlastungen sich Jahre später als teilweise nicht vorhanden herausstellen, oder teils große Schwankungen aufweisen. Schlimmstenfalls treten die gewünschten Entlastungseffekte gar nicht ein.

KritikerInnen mögen behaupten, diese Untersuchung ignoriert die wirtschaftliche Entwicklung, die Entwicklung der Bevölkerung oder andere Einflüsse auf das Verkehrssystem, welche besonders bei langen Beobachtungszeiträumen eine Rolle spielen. Dem sei entgegengestellt, dass in der Untersuchung die Einhaltung oder Nichteinhaltung der gewünschten Ziele (sofern vorhanden) untersucht wurde, und diese Ziele sind meist als prozentuelle Verkehrsabnahmen oder Umlagerungen definiert. Die „Ausrede“ auf externe Faktoren ist nicht zulässig, da bei Verkehrsprognosen und Untersuchungen für Straßenprojekte die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt wird. Zielabweichungen haben immer Gründe, dennoch liegt es in der Verantwortung der Verkehrsplanung und der Politik, diese auch im Planungsprozess einfließen zu lassen. Die Folgen einer Planung und Ausführung müssen möglichst genau definiert werden. Im Nachhinein nach Nichterfüllung des Zieles zu behaupten, es wären Einflüsse aufgetreten welche nicht vorherzusehen waren, sollte nicht Sinn und Zweck einer ausführlichen, verantwortungsvollen Planung für die Bevölkerung sein.

Aus der Untersuchung bestätigen sich zwei fundamentale Aussagen:

- 1) Die Strukturen bestimmen das Verhalten [40].
- 2) *„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“* [41]

So kann im Bereich Langenzersdorf und Korneuburg durch den Rückbau der damaligen vierspurigen B3 auf zwei Fahrspuren der Entlastungseffekt zumindest vergleichsweise als gegeben gesehen werden, dennoch steigt auch auf den rückgebauten Strecken der Verkehr (siehe **Abb. 19**). Die Vorstellung, durch zusätzlichen Straßenbau die Verkehrsbelastung in den Griff zu bekommen, scheint ebenso nichtzutreffend, denn zu keinem Zeitpunkt ist der Gesamtverkehr zurückgegangen, der Gesamtverkehr nimmt zu.

Der Begriff Nachhaltigkeit wird in jüngerer Zeit vielfach in unterschiedlichsten Bedeutungen verwendet, der Duden definiert Nachhaltigkeit unter anderem folgendermaßen [42]:

„1. längere Zeit anhaltende Wirkung“ [42]

Demnach müsste, bezogen auf die zu entlastende Straße, ein nachhaltiger Entlastungseffekt von langer Dauer sein. Wie oben schon angeführt, muss auch die Zielformulierung einer Entlastung um die Zeitdauer dieser erweitert werden, um überhaupt eine nachhaltige Wirkung nachweisen zu können. Für die Dauer einer nachhaltigen Entlastung ist der Ansatz zu verfolgen, dass zu keinem Zeitpunkt die Verkehrsbelastung auf der entlasteten Strecke steigen darf, solange diese Straße benützt wird.

Dennoch zeigt sich bei allen untersuchten Stellen, dass die Verkehrsbelastung nach der Entlastung, sofern diese wie gewünscht eingetreten ist, auf den „entlasteten“ Straßen weiterhin ansteigt, zwar in unterschiedlichen Ausmaßen, je nachdem ob rückgebaut wurde oder andere Maßnahmen ergriffen worden sind, um die Neubaustrecke „attraktiver“ zu machen.

Um definitiv einen nachhaltigen Entlastungseffekt garantieren zu können, müssten die zu entlasteten Straßen komplett rückgebaut werden, das entspricht einer Entlastung von 100 %. Dieses zugegebenermaßen äußerst unrealistische Gedankenspiel ist den BewohnerInnen nicht zumutbar, sind die Strukturen doch für den motorisierten Individualverkehr MIV gemacht. Den BewohnerInnen muss eine Alternative oder im besten Fall mehrere Alternativen geschaffen werden, um der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken. So wäre es zweckmäßig, verpflichtend für jedes Straßenbauvorhaben gleichzeitig den öffentlichen Verkehr und Radwege in einem vergleichbaren Ausmaß auszubauen, und den BewohnerInnen günstig und attraktiv zur Verfügung zu stellen, und somit eine Wahlmöglichkeit bieten. Die Strukturen bestimmen das Verhalten, es müssen Angebote statt Verbote geschaffen werden. Es ist auch nicht möglich, den motorisierten Individualverkehr komplett zu verhindern, körperlich eingeschränkte Menschen benötigen das Auto und auch Lieferverkehr ist notwendig. Positiv hervorzuheben ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie in Traun auf der ehemaligen zu entlasteten Straße B139. Grundsätzlich sollte es von Vorteil sein, Planungen hinsichtlich eines Gesamtkonzeptes für einen ausgewählten Korridor, und nicht nur für Straßenbauten ohne Erweiterung des öffentlichen Verkehrs oder anderer Maßnahmen, durchzuführen.

Dieses Ziel verfolgt die SUP – Strategische Umweltprüfung, vom Umweltbundesamt wird diese folgendermaßen definiert [43]:

„Aufgabe der "Strategischen Umweltprüfung" ist es, bereits lange vor der Entscheidung über konkrete Einzelprojekte Strategien und Planungen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit zu durchleuchten. Unter Festlegung von Entwicklungszielen können verschiedene strategische Handlungsalternativen aufgezeigt und bewertet werden. Die SUP kann bei sämtlichen der Projektebene vorgelagerten Planungsaktivitäten durchgeführt werden.“ [43]

Im Unterschied zur UVP – Umweltverträglichkeitsprüfung setzt die SUP nicht auf Projektebene, sondern auf höheren Planungsebenen (Systemebene) im Frühstadium einer beginnenden Planung an. Das hat den Vorteil, dass nicht nur die Umweltverträglichkeit einer z.B. Neubaustrasse beurteilt wird, sondern auch die Notwendigkeit dieser Neubaustrasse prüft und Alternativen einbezieht. Es muss der Korridoransatz verfolgt werden, und nicht nur die Auswirkung einer schon festgelegten Trasse. Das ganze System, in einem vorher definierten Korridor, ist mit verschiedenen Planfällen und Alternativen zu untersuchen, bevor eine Entscheidung getroffen wird.

Das Umweltbundesamt stellt folgendes fest [43]:

„Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) als alleiniges Instrument der Prüfung von Umweltauswirkungen wird zunehmend kritisch betrachtet, da sie auf Projektebene und damit am Ende von Planungs- und Entscheidungsprozessen häufig zu spät einsetzt. Die Prüfung von Alternativen wird dabei

häufig vernachlässigt und projektübergreifende Umweltauswirkungen bleiben weitgehend unberücksichtigt.“ [43]

Die Politik rechtfertigt Straßenbau vielfach mit Wirtschaftswachstum. Es wird angenommen, wenn die Wirtschaft wächst, wächst auch der Verkehr. Nun ergibt sich ein großes Problem, denn die Wirtschaft kann im Prinzip wachsen, der Verkehr ist aber physisch begrenzt. Diese bewusste Kopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum, welche auch bei Verkehrsprognosen Einfluss nimmt, muss überdacht werden. Die Strukturen müssen so geplant werden, dass Wirtschaftswachstum nicht gleichzeitig mit Verkehrswachstum einhergeht, und auch ohne diesen möglich ist.

Bei der „Datensuche“ wurde festgestellt, dass oftmals bei entlasteten Straßen keine, oder nur wenige, Verkehrszählungen nach Eröffnung einer Neubaustrecke durchgeführt werden. Um den Erfolg eines Projektes zu bewerten, ist es zielführend die Entwicklung über einen möglichst langen Zeitraum zu verfolgen und zu quantifizieren. Auch für zukünftige Projekte können damit Grundlagen geschaffen werden, um den Entscheidungsprozess zu unterstützen und mögliche Fehlentwicklungen bereits im Voraus zu verhindern.

Die Daten und Diagramme der vorliegenden Untersuchung sprechen für sich, dennoch wäre es für eine Fortführung ähnlicher Analysen interessant, den Einfluss auf Verkehrsentlastungen durch Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs NMIV und des öffentlichen Verkehrs ÖV darzustellen und zu quantifizieren.

Sämtliche Planungen müssen zukünftig den Menschen und die Bevölkerung in den Mittelpunkt stellen. Es sind Strukturen zu schaffen, in denen Mobilität und eine nachhaltige Nutzung der Umwelt nicht im Widerspruch stehen.

Literaturverzeichnis

- [1] B. Kreuzer, „Der Bau der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich,“ in *Das Autobahnnetz in Österreich. 30 Jahre Asfinag*, hrsg. von Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Wien, 2012, S.11-120.
- [2] Land Niederösterreich, *NÖ-Atlas*. [Online] Available: <https://atlas.noel.gv.at/webgisatlas> (Abrufdatum Juni 2019)
- [3] Österreichisches Statistisches Zentralamt, *Straßenverkehrszählung 1965 im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich (1. Teil)*, Wien, C. Überreuter, 1967. (145. Heft in „Beiträge zur österreichischen Statistik“)
- [4] Österreichisches Statistisches Zentralamt, *Straßenverkehrszählung 1975 auf Bundesstraßen im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich*, Wien, C. Überreuter, 1979. (543. Heft in „Beiträge zur österreichischen Statistik“)
- [5] Österreichisches Statistisches Zentralamt, *Straßenverkehrszählung 1980 auf Bundesstraßen im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich*, Wien, Österreichische Staatsdruckerei, 1985. (750. Heft in „Beiträge zur österreichischen Statistik“)
- [6] Österreichisches Statistisches Zentralamt, *Straßenverkehrszählung 1985 auf Bundesstraßen im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich*, Wien, Österreichische Staatsdruckerei, 1987. (865. Heft in „Beiträge zur österreichischen Statistik“)
- [7] Österreichisches Statistisches Zentralamt, *Straßenverkehrszählung 1995. Bundesstraßen im gesamten Bundesgebiet der Republik Österreich*, Wien, Verlag Österreich, 1999. (1319. Heft in „Beiträge zur österreichischen Statistik“)
- [8] Statistik Austria, *Straßenverkehrszählung 2000. Auswertung der Straßenverkehrszählung 2010 auf Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen B*, Wien, Verlag Österreich, 2002.
- [9] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Abteilung IV/ST1 und II/Infra 5, *Straßenverkehrszählung 2010*, Wien, BMVIT, 2011.
- [10] S. Schwillinsky, W. Fußeis, *ECE Straßenverkehrszählung 2015. Bundesweite Auswertung*, Wien, BMVIT, 2016. [Online] Available: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/statistik/downloads/ece2015_natbericht.pdf
- [11] nast consulting Ziviltechniker-Ges.m.b.H, *Automatische Straßenverkehrszählung. Jahresauswertung 2002*, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, 2003. [CD-ROM]
- [12] Verkehrszählungsdaten der automatischen Verkehrszählungen in Österreich bereitgestellt durch das Insitut für Verkehrswissenschaften der Fakultät Bauingenieurwesen der TU-Wien – Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik.
- [13] S. Schwillinsky, L. Weiss, W. Fußeis, *Automatische Verkehrszählung Bundesweite Auswertung*, Wien, Bundesministerium für Verkehrs, Innovation und Technologie, 2018. [Tabellen wurden auf Anfrage vom BMVIT zur Verfügung gestellt]
- [14] Verkehrszählungsdaten NÖ bereitgestellt durch: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung ST3, Fachbereich Verkehrssicherheit. [siehe Anhang]
- [15] Asfinag, Verkehrszählungsdaten der Automatischen Dauerzählstellen. [Online] Available: <https://www.asfinag.at/verkehr/verkehrszaehlung/> (Abrufdatum Juni 2019)
- [16] ECE Verkehrszählungsdaten bereitgestellt durch: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV – Verkehr, Abteilung IVVS1 – Planung, Betrieb und Umwelt.
- [17] H. Knoflacher, F. Nadler, W. Hanko, *Auswirkungen der Südost-Tangente für Wien*, Wien, Magistrat der Stadt Wien, 1979.
- [18] Stadt Wien, Magistrat der Stadt Wien, *Stadtplan Wien*. [Online] Available: <https://www.wien.gv.at/Stadtplan/> (Abrufdatum Juni 2019)
- [19] N. Müller, M. Pohnitzer, *Aufbereitung, Hochrechnung und Auswertung der Zählergebnisse von 45 Zählstellen auf Wiener Gemeindestraßen im Rahmen der Straßenverkehrszählung 1975. Vorläufiger Schlussbericht*, Wien, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, Jahr nicht bekannt.
- [20] G. Steierwald, W. Fußeis, F. Schlosser, *Auswertung der händischen Straßenverkehrszählung 1990 auf Wiener Bundes- und Gemeindestraßen*, Wien, Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten & Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, 1991 (Projektnummer 618).
- [21] G. Steierwald, W. Fußeis, F. Schlosser, *Auswertung der händischen Straßenverkehrszählung 1995 auf Wiener Bundes- und Gemeindestraßen*, Wien, Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten & Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, 1996 (Projektnummer 685).
- [22] Daten der Straßenverkehrszählung 2000 Wien bereitgestellt durch MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, Ref. Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategie, VerkehrsModell Wien.
- [23] W. Fußeis et al., *Auswertung der händischen Straßenverkehrszählung 2005 auf Gemeindestraßen A + B in Wien*, Wien, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, 2005. [Online] Available: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007603.html> (Abrufdatum Juni 2019)

- [24] A. Käfer et al., *Straßenverkehrszählung Wien 2010 Auswertung Gemeindestraßen A + B. Endbericht*, Wien, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, 2011. [Online] Available: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008200.html> (Abrufdatum Juni 2019)
- [25] B. Grosse et al., *Straßenverkehrszählung Wien 2015. Auswertung Gemeindestraßen A + B*, Wien, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, 2016. [Online] Available: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008495.html> (Abrufdatum Juni 2019)
- [26] L. Lukschanderl, „Ortsdurchfahrten. Wohnen wieder möglich“, *Umweltschutz*, 1986, S. 9-12.
- [27] Land Oberösterreich, Digitales Oberösterreichisches Raum-Informationssystem (DORIS). [Online] Available: [https://doris.ooe.gv.at/viewer/\(S\(qmbl0owcpry1baukreeltgn\)\)/init.aspx?ks=alk&karte=vkzdb](https://doris.ooe.gv.at/viewer/(S(qmbl0owcpry1baukreeltgn))/init.aspx?ks=alk&karte=vkzdb) (Abrufdatum Juni 2019)
- [28] Verkehrszählungsdaten OÖ bereitgestellt durch: Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr. [siehe Anhang]
- [29] Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, *Straßenverkehrszählungen Detailinformationen*. [Online] Available: https://doris.ooe.gv.at/themen/verkehr/vkz_details.aspx (Abrufdatum Juni 2019)
- [30] Amt der Oö. Landesregierung, Amt der Nö. Landesregierung, *Umfahrung Ennsdorf-Enns-Asten. Umweltverträglichkeitserklärung. Planungsgrundlagen und Projektalternativen*, St.Pölten&Linz, 1998.
- [31] E. Krois, *Umfahrung Ennsdorf-Enns-Asten*, Linz, Amt der Oö. Landesregierung, Direktion für Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenplanung und Netzausbau, 2009. [Online] Available: https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20SVD%20Abt%20BauNE/UmfEnns_Folder.pdf
- [32] OÖN Oberösterreichische Nachrichten, 5. Juli 1997, OÖN Textarchiv. (ID:ooen/j1997/q3/m07/t05/ph/s023/003_001.dcs) [Textauszug siehe Anhang]
- [33] Schiene OÖ GmbH, *Straßenbahnverlängerung Traun*. [Online] Available: <https://www.schiene-ooe.at/index.cfm?seite=regiotram-projekte&sprache=DE> (Abrufdatum Juni 2019)
- [34] OÖN Oberösterreichische Nachrichten, 24. November 2005, OÖN Textarchiv. (ID:ooen/j2005/q4/m11/t24/pl/s035/006_001.dcs) [Textauszug siehe Anhang]
- [35] OÖN Oberösterreichische Nachrichten, 24. November 2005, OÖN Textarchiv. (ID:ooen/j2002/q3/m09/t05/pl/s031/015_001.dcs) [Textauszug siehe Anhang]
- [36] OÖN Oberösterreichische Nachrichten, 02. Februar 2005, OÖN Textarchiv. (ID:ooen/j2005/q1/m02/t02/pl/s025/009_001.dcs) [Textauszug siehe Anhang]
- [37] OÖN Oberösterreichische Nachrichten, 02. Februar 2005, OÖN Textarchiv. (ID:ooen/j2005/q1/m02/t02/pl/s025/009_001.dcs) [Textauszug siehe Anhang]
- [38] G. Steierwald et al., *Auswertung und Darstellung der Ergebnisse der automatischen Straßenverkehrszählung 1980*, Wien, Republik Österreich Bundesministerium für Bauten und Technik Bundesstraßenverwaltung, 1981.
- [39] Auskunft Amt der NÖ Landesregierung, Straßenmeisterei Korneuburg, Mail vom 19.Juni 2019.
- [40] H. Knoflacher, *Verkehrsplanung für den Menschen. Band 1 Grundstrukturen*, Wien, Verlag Orac, 1987.
- [41] T. Macoun, H. Zukal, „Die Entdeckung des Planers als rückgekoppeltes Element im System“, in *Beiträge zu einer ökologischen und sozial verträglichen Verkehrsplanung. Verkehrswesen – von der Zunft zur Wissenschaft. Festschrift*, hrsg. von Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien, Wien, 2008, S.175-182.
- [42] Wörterbuch, *Duden*. [Online] Available: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Nachhaltigkeit> (Abrufdatum Juni 2019)
- [43] SUP - Strategische Umweltprüfung, *Umweltbundesamt*. [Online] Available: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/sup/> (Abrufdatum Juni 2019)

Anhang

Landesstraße B16 Ödenburger Straße									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
1955	NÖ	3.16		keine Daten zur Zählstellenlage vorhanden			Ebreichsdorf	1510	[3]
1960				Keine Zählung vorhanden				-	[3]
1965	NÖ	3.16	27,00	-	-	-	Ebreichsdorf	5027	[3]
1970	NÖ	3.16	27,00	19,50	30,00	10,50	Ebreichsdorf	7524	[4]
1975	NÖ	3.16	21,60	14,20	29,06	14,86	Ebreichsdorf	8406	[4]
1980	NÖ	3.16	24,60	14,20	29,06	14,86	Ebreichsdorf	9007	[5]
1985	NÖ	3.16	24,60	14,39	29,09	14,70	Ebreichsdorf	10097	[6]
1990	NÖ	3.16		keine Daten zur Zählstellenlage vorhanden			Ebreichsdorf	15203	[7]
1995	NÖ	3.16	24,70	19,91	28,93	9,02	Weigelsdorf	4946	[7]
2000	NÖ	3.16	24,70	19,91	28,93	9,02	Weigelsdorf	5781	[8]
2005	NÖ	3.16	24,70	19,91	28,93	9,02	Weigelsdorf	7432	[16]
2010	NÖ	3.16	24,70	keine Daten vorhanden			Weigelsdorf	8516	[9]
2015	NÖ	3.16	24,60	19,91	28,93	9,02	Weigelsdorf	8905	[10]
1976	NÖ	69		keine Primärdaten vorhanden				7494	[11]
1977	NÖ	69						8020	[11]
1978	NÖ	69						8321	[11]
1979	NÖ	69						8451	[11]
1980	NÖ	69						8518	[11]
1981	NÖ	69						8815	[11]
1982	NÖ	69						9229	[11]
1983	NÖ	69						9692	[11]
1984	NÖ	69						9875	[11]
1985	NÖ	69						9930	[11]
1986	NÖ	69			10528	[11]			
1987				Keine Zählung vorhanden				-	
1988	NÖ	69		keine Primärdaten vorhanden				12452	[11]
1989	NÖ	69						13856	[11]
1990	NÖ	69						14412	[11]
1991	NÖ	69						12802	[11]
1992	NÖ	69						5376	[11]
1993	NÖ	69						5026	[11]
1994	NÖ	69						5008	[11]
1995	NÖ	69						4946	[11]
1996	NÖ	69						5036	[11]
1997	NÖ	69						5395	[11]
1998	NÖ	69			5378	[11]			
1999	NÖ	69			5770	[11]			
2000	NÖ	69			5781	[11]			
2001	NÖ	69			6068	[11]			
2002	NÖ	69	24,7	keine Daten vorhanden			Weigelsdorf	6379	[11]
2003	NÖ	69	24,7	keine Daten vorhanden			Weigelsdorf	6929	[12]
2004	NÖ	69	24,7	keine Daten vorhanden			Weigelsdorf	7726	[12]
2005	NÖ	2069		keine Primärdaten vorhanden				7431	[13]
2006	NÖ	2069						7495	[13]
2007	NÖ	2069						7869	[13]
2008	NÖ	2069						7993	[13]
2009	NÖ	2069						8230	[13]
2010	NÖ	2069						8516	[13]
2011	NÖ	2069						8913	[13]
2012	NÖ	2069						8986	[13]
2013	NÖ	2069						8979	[13]
2014	NÖ	2069						8696	[13]
2015	NÖ	2069			8905	[13]			
2016	NÖ	2069			8652	[13]			
2017	NÖ	2069	24,7	keine Daten vorhanden			Weigelsdorf	8651	[13]
2018	NÖ	2069	24,6	keine Daten vorhanden			Weigelsdorf	8490	[14]

Tab. 1: Verkehrszählungsdaten Landesstraße B16 Ödenburger Straße

A3 Südost Autobahn										
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/ Abschnitt	JDTV	Quelle	
				Anfang	Ende	Länge				
ECE-Zählungen	1995	NÖ	2.A3	18,85	13,6	21,661	8,06	Ebreichsdorf	16612	[7]
	2000	NÖ	2.A3	13,35	5,215	13,168	7,953	Ebreichsdorf	26537	[8]
	2005	NÖ	2.A3	10,35	8,655	13,168	4,513	ASt. Ebreichsdorf-West - ASt. Pottendorf	28190	[16]
	2010	NÖ	2.A 3	9,12	8,655	13,168	4,513	ASt. Ebreichsdorf-West - ASt. Pottendorf	28096	[9]
	2015	NÖ	2.A 3	9,12	8,655	13,168	4,513	Ebreichsdorf	37792	[10]
automatische Straßenverkehrszählung	1993	NÖ	149	keine Primärdaten vorhanden					15013	[11]
	1994	NÖ	149						16293	[11]
	1995	NÖ	149						16612	[11]
	1996	NÖ	149						18085	[11]
	1997	NÖ	149						22933	[11]
	1998	NÖ	149						24489	[11]
	1999	NÖ	149						25647	[11]
	2000	NÖ	149						26537	[11]
	2001	NÖ	149						27583	[11]
	2002	NÖ	149					18,90	keine Daten vorhanden	
	2003	NÖ	149	18,90	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	28677	[12]	
	2004	NÖ	503	18,90	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	37588	[12]	
	2005	NÖ	503	18,90	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	28191	[12]	
	2006	NÖ	503	10,9	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	29455	[12]	
	2007	NÖ	503	10,9	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	31215	[12]	
	2008	Keine Zählung vorhanden							-	
	2009	Keine Zählung vorhanden							-	
	2010	Keine Zählung vorhanden							-	
	2011	Keine Zählung vorhanden							-	
	2012	NÖ	524	keine Primärdaten vorhanden					30175	[13]
2013	NÖ	524						35298	[13]	
2014	NÖ	524						36850	[13]	
2015	NÖ	524						37793	[13]	
2016	NÖ	524						38754	[13]	
2017	NÖ	524	10,50	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	39746	[13]		
2018	NÖ	524	9,10	keine Daten vorhanden		Ebreichsdorf	39941	[15]		

Tab. 2: Verkehrszählungsdaten A3 Südost Autobahn

Landestraße B10 Budapester Straße										
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle	
				Anfang	Ende	Länge				
1955	NÖ	1.10		keine Primärdaten vorhanden					1641	[3]
1960	NÖ	1.10		keine Primärdaten vorhanden					3460	[3]
1965	NÖ	1.10	0,00	-	-	12,70	Schwechat	5115	[3]	
1970	NÖ	1.10		keine Primärdaten vorhanden					7266	[4]
1975	NÖ	3.10	11,10	9,14	23,50	14,36	Schwechat	10062	[4]	
1980	NÖ	3.10	11,10	9,14	23,50	14,36	Schwechat	9840	[5]	
1985	NÖ	2.10	11,10	9,40	23,49	14,12	Schwechat	10373	[6]	
1990	NÖ	2.10		keine Primärdaten vorhanden					14271	[7]
1995	NÖ	2.10	17,40	17,36	29,9	12,54	Schwechat	9100	[7]	
2000	NÖ	2.10	17,40	17,36	29,9	12,54	Schwechat	10698	[8]	
2005				Keine Zählung vorhanden					-	[16]
2010	NÖ	2.10	18,20	-	-	-	Schwechat	11403	[9]	
2015	NÖ	2.10	18,17	18,02	29,9	11,88	Schwechat	12957	[10]	
1972	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					7826	[11]
1973	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8029	[11]
1974	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8087	[11]
1975	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8662	[11]
1976				Keine Zählung vorhanden					-	
1977	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8809	[11]
1978	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9501	[11]
1979	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9735	[11]
1980	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9631	[11]
1981	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9871	[11]
1982				Keine Zählung vorhanden					-	
1983				Keine Zählung vorhanden					-	
1984				Keine Zählung vorhanden					-	
1985				Keine Zählung vorhanden					-	
1986	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					11997	[11]
1987	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					12584	[11]
1988	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					14172	[11]
1989	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					15135	[11]
1990	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					14836	[11]
1991	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8556	[11]
1992	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8006	[11]
1993	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					8177	[11]
1994	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9069	[11]
1995	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9101	[11]
1996	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9265	[11]
1997	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9820	[11]
1998	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					10590	[11]
1999	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					9967	[11]
2000	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					10698	[11]
2001	NÖ	54		keine Primärdaten vorhanden					11177	[11]
2002	NÖ	54	17,4	keine Daten vorhanden			Schwechat	11385	[11]	
2003	NÖ	54	18,4	keine Daten vorhanden			Schwechat	11011	[12]	
2004				Keine Zählung vorhanden					-	
2005				Keine Zählung vorhanden					-	
2006				Keine Zählung vorhanden					-	
2007	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					10909	[13]
2008	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					11153	[13]
2009	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					11277	[13]
2010	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					11404	[13]
2011	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					11775	[13]
2012	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					11962	[13]
2013	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					12284	[13]
2014	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					12607	[13]
2015	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					12957	[13]
2016	NÖ	2236		keine Primärdaten vorhanden					13008	[13]
2017	NÖ	2236	18,20	keine Daten vorhanden			Schwechat	12084	[13]	
2018	NÖ	2236	18,17	keine Daten vorhanden			Schwechat	13858	[14]	

Tab. 3: Verkehrszählungsdaten Landestraße B10 Budapester Straße

Landestraße B9 Pressburger Straße																																																																					
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle																																																												
				Anfang	Ende	Länge																																																															
1955	NÖ	3,9		keine Primärdaten vorhanden						1980	[3]																																																										
1960				Keine Zählung vorhanden						-	[3]																																																										
1965	NÖ	3,9	10,95	-	-	6,10	Schwechat	7081	[3]																																																												
1970	NÖ	3,9		keine Primärdaten vorhanden						10974	[4]																																																										
1975	NÖ	1,9	0,50	0,00	6,20	6,20	Schwechat	13273	[4]																																																												
1980	NÖ	1,9	0,50	0,00	6,20	6,20	Schwechat	11858	[5]																																																												
1985	NÖ	1,9	0,50	0,17	7,11	6,97	Schwechat	7257	[6]																																																												
1990	NÖ	1,9		keine Primärdaten vorhanden						10618	[7]																																																										
1995	NÖ	1,9	2,6	1,22	13,51	12,29	Schwechat	9166	[7]																																																												
2000	NÖ	1,9	2,6	2,4	13,51	11,11	Schwechat	12455	[8]																																																												
2005	NÖ	1,9	2,70	-	-	-	Schwechat	9500	[16]																																																												
2010	NÖ	1,9	4,30	-	-	-	Schwechat	9778	[9]																																																												
2015	NÖ	1,9	4,28	2,74	13,51	10,77	Schwechat	10666	[10]																																																												
1970	NÖ	7		keine Primärdaten vorhanden						10475	[11]																																																										
1971	NÖ	7								keine Primärdaten vorhanden						11159	[11]																																																				
1972	NÖ	7														keine Primärdaten vorhanden						12422	[11]																																														
1973	NÖ	7																				keine Primärdaten vorhanden						13028	[11]																																								
1974	NÖ	7																										keine Primärdaten vorhanden						12518	[11]																																		
1975	NÖ	7																																keine Primärdaten vorhanden						12451	[11]																												
1976				Keine Zählung vorhanden																																				-																													
1977	NÖ	7		keine Primärdaten vorhanden						12091	[11]																																																										
1978	NÖ	7								keine Primärdaten vorhanden						11926	[11]																																																				
1979	NÖ	7														keine Primärdaten vorhanden						11690	[11]																																														
1980	NÖ	7																				keine Primärdaten vorhanden						11729	[11]																																								
1981	NÖ	7																										keine Primärdaten vorhanden						12634	[11]																																		
1982																																		Keine Zählung vorhanden						-																													
1983				Keine Zählung vorhanden																														-																																			
1984				Keine Zählung vorhanden						-																																																											
1985				Keine Zählung vorhanden						-																																																											
1986	NÖ	7		keine Primärdaten vorhanden						7848	[11]																																																										
1987	NÖ	7								keine Primärdaten vorhanden						7775	[11]																																																				
1988	NÖ	7														keine Primärdaten vorhanden						8375	[11]																																														
1989	NÖ	7																				keine Primärdaten vorhanden						8980	[11]																																								
1990	NÖ	7																										keine Primärdaten vorhanden						10111	[11]																																		
1991	NÖ	7																																keine Primärdaten vorhanden						10248	[11]																												
1992				Keine Zählung vorhanden																																				-																													
1993	NÖ	7		keine Primärdaten vorhanden						10212	[11]																																																										
1994	NÖ	7								keine Primärdaten vorhanden						11236	[11]																																																				
1995	NÖ	7														keine Primärdaten vorhanden						9178	[11]																																														
1996	NÖ	7																				keine Primärdaten vorhanden						9660	[11]																																								
1997	NÖ	7																										keine Primärdaten vorhanden						11130	[11]																																		
1998																																		Keine Zählung vorhanden						-																													
1999				Keine Zählung vorhanden																														-																																			
2000	NÖ	7		keine Primärdaten vorhanden						12455	[11]																																																										
2001	NÖ	7								keine Primärdaten vorhanden						12361	[11]																																																				
2002	NÖ	7	2,6	keine Daten vorhanden			Schwechat	12045	[11]																																																												
2003	NÖ	7	2,6	keine Daten vorhanden			Schwechat	19026	[12]																																																												
2004	NÖ	7	2,6	keine Daten vorhanden			Schwechat	18686	[12]																																																												
2005				Keine Zählung vorhanden																																																																	
2006				Keine Zählung vorhanden																																																																	
2007	NÖ	7		keine Primärdaten vorhanden						10456	[13]																																																										
2008	NÖ	7								keine Primärdaten vorhanden						10539	[13]																																																				
2009	NÖ	7														keine Primärdaten vorhanden						9461	[13]																																														
2010	NÖ	7																				keine Primärdaten vorhanden						9778	[13]																																								
2011	NÖ	7																										keine Primärdaten vorhanden						10080	[13]																																		
2012	NÖ	7																																keine Primärdaten vorhanden						9593	[13]																												
2013	NÖ	7																																						keine Primärdaten vorhanden						9873	[13]																						
2014	NÖ	7																																												keine Primärdaten vorhanden						10713	[13]																
2015	NÖ	7																																																		keine Primärdaten vorhanden						10666	[13]										
2016	NÖ	7																																																								keine Primärdaten vorhanden						10568	[13]				
2017	NÖ	7	4,3																																																													keine Daten vorhanden			Schwechat	12319	[13]
2018	NÖ	2234	4,28																																																													keine Daten vorhanden			Schwechat	11412	[14]

Tab. 4: Verkehrszählungsdaten Landestraße B9 Pressburger Straße

		A4 Ost Autobahn								
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/ Abschnitt	JDTV	Quelle	
				Anfang	Ende	Länge				
ECE-Zählungen	1985	NÖ	2.A4	9,5	7,71	14,4	6,7	Schwechat-Ost	15092	[6]
	1990	NÖ	2.A4	keine Primärdaten vorhanden				27589	[7]	
	1995	NÖ	2.A4	9,3	7,7	12,95	5,26	Schwechat-Ost	51453	[7]
	2000	NÖ	2.A4	9,3	7,7	12,95	5,26	Schwechat-Ost	60304	[8]
	2005	NÖ	2.A4	9,3	7,7	12,95	5,26	Schwechat-Ost	71247	[16]
	2010	NÖ	2.A4	11,69	7,7	12,95	5,26	Schwechat-Ost	84806	[9]
	2015	NÖ	2.A4	11,69	7,7	12,95	5,26	Schwechat-Ost	94477	[10]
automatische Straßenverkehrszählung	1986	NÖ	107	keine Primärdaten vorhanden				16159	[11]	
	1987	NÖ	107					17878	[11]	
	1988	NÖ	107					20966	[11]	
	1989	NÖ	107					25128	[11]	
	1990	NÖ	107					30500	[11]	
	1991	NÖ	107					39943	[11]	
	1992	NÖ	107					46554	[11]	
	1993	NÖ	107					46911	[11]	
	1994	NÖ	107					49402	[11]	
	1995	NÖ	107					51452	[11]	
	1996	NÖ	107					54272	[11]	
	1997	NÖ	107					54681	[11]	
	1998	NÖ	107					56638	[11]	
	1999	NÖ	107					58689	[11]	
	2000	NÖ	107					60304	[11]	
	2001	NÖ	107					61147	[11]	
	2002	NÖ	107	9,3	keine Daten vorhanden		Schwechat-Ost	62729	[11]	
	2003	NÖ	107	9,3	keine Daten vorhanden		Schwechat-Ost	64957	[12]	
	2004	NÖ	107	9,3	keine Daten vorhanden		Schwechat-Ost	67970	[12]	
	2005	NÖ	504	9,3	keine Daten vorhanden		Schwechat	71247	[12]	
	2006	NÖ	504	9,3	keine Daten vorhanden		Schwechat	65828	[12]	
	2007	Keine Zählung vorhanden						-		
	2008	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	86601	[12]	
	2009	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	83631	[12]	
	2010	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	84806	[12]	
	2011	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	88769	[12]	
	2012	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	90083	[15]	
2013	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	90055	[15]		
2014	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	91921	[15]		
2015	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Schwechat	94477	[15]		
2016	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Mannswörth	-	[15]		
2017	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Mannswörth	98124	[15]		
2018	NÖ	567	11,69	keine Daten vorhanden		Mannswörth	101266	[15]		

Tab. 5: Verkehrszählungsdaten A4 Ost Autobahn

Hauptstraße B221 Margaretengürtel – Südtirolerplatz (Unterführung)									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
ECE-Zählungen	1975	W	4 221	keine Daten vorhanden			zw. Laurenzg. Und Anzengruberg.	47136	[19]
	1980	W	905.221	keine Primärdaten vorhanden				44324	[20]
	1985	W	905.221	keine Primärdaten vorhanden				46349	[20]
	1990	W	905.221	keine Daten vorhanden			Südtiroler Platz	57310	[20]
	1995	W	905.221	keine Daten vorhanden			Südtiroler Platz (Automat 77)	48272	[21]
	2000	W	905.221	keine Daten vorhanden			Südtiroler Platz (Unterführung) (Automat 77)	50935	[22]
	2005	W	905.221	keine Daten vorhanden			Südtiroler Platz (Unterführung)	65843	[23]
	2010			Keine Zählung vorhanden				-	[24]
2015	W	905.221	keine Daten vorhanden			Südtiroler Platz (Unterführung)	41572	[25]	
automatische Zählungen	1978	W	77	keine Primärdaten vorhanden				48269	[11]
	1979	W	77					-	[11]
	1980	W	77					43084	[11]
	1981	W	77					42270	[11]
	1982	W	77					42543	[11]
	1983	W	77					42323	[11]
	1984	W	77					44718	[11]
	1985	W	77					44853	[11]
	1986	W	77					47179	[11]
	1987	W	77					47445	[11]
	1988	W	77					49403	[11]
	1989	W	77					51308	[11]
	1990	W	77					53941	[11]
	1991	W	77					51062	[11]
	1992	W	77					52118	[11]
	1993	W	77					50805	[11]
	1994	W	77					50832	[11]
	1995	W	77					50880	[11]
	1996	W	77					50274	[11]
	1997	W	77					50252	[11]
1998	W	77		51800	[11]				
1999	W	77		51170	[11]				
2000	W	77		51444	[11]				
2001	W	77		51165	[11]				
2002	W	77	9,7	keine Daten vorhanden		Wien / Südtiroler Platz	52248	[11]	
Hauptstraße B221 Wiener Gürtel Straße - Stadionbrücke									
ECE-Zählungen	1975	W	6 221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	32055	[19]
	1980	W	906.221	keine Primärdaten vorhanden				19769	[20]
	1985	W	906.221	keine Primärdaten vorhanden				18942	[20]
	1990	W	906.221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	24940	[20]
	1995	W	906.221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	23527	[21]
	2000	W	906.221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	25795	[22]
	2005	W	906.221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	27634	[23]
	2010	W	906.221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	22127	[24]
2015	W	906.221	keine Daten vorhanden			Stadionbrücke	18128	[25]	
Hauptstraße B221 Wiener Gürtel Straße - Landstraßer Hauptstraße Gesamtquerschnitt									
ECE-Zählungen	1985	W	908.221	keine Primärdaten vorhanden				11376	[20]
	1990	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	11347	[20]
	1995	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	13555	[21]
	2000	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	16689	[22]
	2005	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	17668	[23]
	2010	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	17256	[24]
2015			Keine Gesamtzählung vorhanden				-	[25]	
Hauptstraße B221 Wiener Gürtel Straße - Landstraßer Hauptstraße Fahrtrichtung Stadionbrücke									
ECE-Zählungen	1985	W	908.221	keine Primärdaten vorhanden				5595	[20]
	1990	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	5300	[20]
	1995	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	8634	[21]
	2000	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	9581	[22]
	2005	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	9888	[23]
	2010	W	908.221	keine Daten vorhanden			Landstraßer Hauptstraße	10858	[24]
2015			Keine Zählung vorhanden				-	[25]	

Tab. 6: Verkehrszählungsdaten Hauptstraße B221 – Wiener Gürtel Straße

A23 Südosttangente über Rennweg										
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/ Abschnitt	JDTV	Quelle	
				Anfang	Ende	Länge				
ECE-Zählungen	1980	W	904.A23	keine Primärdaten vorhanden				96995	[20]	
	1985	W	904.A23	keine Primärdaten vorhanden				104726	[20]	
	1990	W	904.A23	keine Daten vorhanden			über Rennweg	111449	[20]	
	1995	W	904.A23	keine Daten vorhanden			zwischen Ast. St.Marx und Ast Landstraße	162534	[21]	
	2000	W	904.A23	keine Daten vorhanden			zwischen Ast. St.Marx und Ast Landstraße	188412	[22]	
	2005	Keine Zählung vorhanden						-	[23]	
	2010	Keine Zählung vorhanden						-	[24]	
	2015	W	928	9,068	8,597	9,608	1,011	St.Marx	170701	[10]
automatische Straßenverkehrszählung	2005	Keine Zählung vorhanden						-	[11]	
	2006	Keine Zählung vorhanden						-	[11]	
	2007	Keine Zählung vorhanden						-	[11]	
	2008	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	169858	[12]
	2009	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	168019	[12]
	2010	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	172067	[12]
	2011	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	166570	[12]
	2012	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2013	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2014	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	174963	[15]
	2015	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	170701	[15]
	2016	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	169595	[15]
	2017	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	176696	[15]
	2018	W	928	9,068	keine Daten vorhanden			St.Marx	186188	[15]
A23 Südosttangente zwischen Ast. St.Marx und Knoten Prater										
ECE-Zählungen	1990	W	909.A23	keine Daten vorhanden			zwischen Ast. St.Marx und Knoten Prater	122453	[20]	
	1995	W	909.A23	keine Daten vorhanden			zwischen Ast. St.Marx und Knoten Prater	167251	[21]	
	2000	W	909.A23	keine Daten vorhanden			zwischen Ast. St.Marx und Knoten Prater	192253	[22]	
	2005	Keine Zählung vorhanden						-	[23]	
	2010	Keine Zählung vorhanden						-	[24]	
automatische Straßenverkehrszählung	2015	Keine Zählung vorhanden						-	[10]	
	2005	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2006	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2007	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2008	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2009	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2010	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2011	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2012	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2013	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2014	W	627	10,1	keine Daten vorhanden			Baumgasse A23	176195	[15]
	2015	Keine Zählung vorhanden						-	[15]	
	2016	W	627	10,1	keine Daten vorhanden			Baumgasse A23	176913	[15]
2017	Keine Zählung vorhanden						-	[15]		
2018	W	627	10,1	keine Daten vorhanden			Baumgasse A23	173738	[15]	

Tab. 7: Verkehrszählungsdaten A23 Südosttangente

B17 Triester Straße bei Spinnerin am Kreuz									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
ECE-Zählungen	1975	W	5W	keine Daten vorhanden			bei Spinnerin am Kreuz	40221	[19]
	1980	W	901.17	keine Daten vorhanden			bei Spinnerin am Kreuz	38209	[21]
	1985	W	901.17	keine Primärdaten vorhanden				39452	[21]
	1990	W	901.17	keine Primärdaten vorhanden				49031	[21]
	1995	W	901.17	keine Daten vorhanden			bei Spinnerin am Kreuz	50731	[21]
	2000	W	901.17	keine Daten vorhanden			bei Spinnerin am Kreuz	67113	[22]
	2005	W	901.17	keine Daten vorhanden			bei Spinnerin am Kreuz	70375	[23]
	2010	Keine Zählung vorhanden						-	[24]
	2015	W	901.17	keine Daten vorhanden			bei Spinnerin am Kreuz	52610	[25]

Tab. 8: Verkehrszählungsdaten B17 Triester Straße

Rennweg vor Salesianerkirche									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
ECE-Zählungen	1975	W	13W	keine Daten vorhanden			vor Salesianerkirche	22371	[19]
	1980	W	4W	keine Primärdaten vorhanden				21202	[20]
	1985	W	4W						
	1990	W	4W	keine Daten vorhanden			vor Salesianerkirche	25405	[20]
	1995	W	4W	keine Daten vorhanden			vor Salesianerkirche	21065	[21]
	2000	W	4W	keine Daten vorhanden			vor Salesianerkirche	19101	[22]
	2005	W	4.W	keine Daten vorhanden			vor Salesianerkirche	20038	[23]
	2010	W	4.W	keine Daten vorhanden			vor Salesianerkirche	21891	[24]
	2015				Keine Zählung vorhanden			-	[25]

Tab. 9: Verkehrszählungsdaten Rennweg

Bitterlichstraße über Ostbahn									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
ECE-Zählungen	1975	W	17W	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	17144	[19]
	1980	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	13358	[21]
	1985	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	13075	[21]
	1990	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	18056	[20]
	1995	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	17832	[21]
	2000	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	19254	[22]
	2005	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	22223	[23]
	2010	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	19093	[24]
	2015	W	905.225	keine Daten vorhanden			über Ostbahn	19649	[25]

Tab. 10: Verkehrszählungsdaten Bitterlichstraße

S1 Wiener Außenring Schnellstraße										
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle	
				Anfang	Ende	Länge				
AUT	2010	NÖ	329	9,16	keine Daten vorhanden			Rannersdorf	56475	[12]
	2018	NÖ	329	10,1	keine Daten vorhanden			Rannersdorf	75366	[15]

Tab. 11: Verkehrszählungsdaten S1

Landestraße B3 Donau Straße Landesgrenze									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
ECE-Zählungen									
1955	W/N	2.2	keine Primärdaten vorhanden					4002	[3]
1960	W/N	2.2	keine Primärdaten vorhanden					7829	[3]
1965	W/N	2.2	9,83	-	-	9,8	Landesgrenze	11398	[3]
1970	W/N	2.2	keine Primärdaten vorhanden					18293	[4]
1975	W/N	1.3	13,79	13,72	14,87	1,16	Landesgrenze	31287	[4]
1980	W/N	1.3	13,79	13,72	14,87	1,16	Landesgrenze	22656	[5]
1985	W/N	4.3	47,00	45,74	47,41	1,66	Landesgrenze	6503	[6]
1990	W/N	4.3	keine Primärdaten vorhanden					8760	[7]
1995	W/N	4.3	47,00	45,49	47,41	1,92	Landesgrenze	9966	[7]
2000	W/N	4.3	47,00	45,49	47,41	1,92	Landesgrenze	9285	[8]
2005	W/N	910.3	Pragerstraße bei Marchfeldkanal					9965	[16]
2010	W/N	910.3	Pragerstraße bei Marchfeldkanal					10377	[9]
2015	W/N	1194	47,00	45,49	47,41	1,92	Landesgrenze	10605	[10]
Landestraße B3 bei Anton-Störck-Gasse									
1985	W	903.3	Pragerstraße hinter Anton-Störck-Gasse					15038	[6]
1990	W	903.3	keine Primärdaten vorhanden					18888	[7]
1995	W	903.3	43,80	43,07	45,49	2,43	Anton-Störck-Gasse	22867	[7]
2000	W	903.3	Pragerstraße n. Anton-Störck-Gasse					15422	[8]
2005	W	903.3	Pragerstraße n. Anton-Störck-Gasse					14609	[16]
2010	W	903.3	Pragerstraße n. Anton-Störck-Gasse					25779	[9]
2015	W	903.3	Pragerstraße bei Anton-Störck-Gasse					14904	[25]
Landestraße B3 bei Korneuburg (1.Zählstelle)									
1975	N	2.3	19,9	14,87	21,58	6,71	Korneuburg	27553	[4]
1980	N	2.3	19,9	14,87	21,58	6,71	Korneuburg	23221	[5]
1985	N	5.3	51,27	47,43	52,99	5,56	Korneuburg	7297	[6]
1990	N	5.3	keine Primärdaten vorhanden					8510	[7]
1995	N	5.3	51,27	47,43	52,99	5,56	Korneuburg	9204	[7]
2000	N	5.3	51,27	47,43	52,99	5,56	Korneuburg	10309	[8]
2005			Keine Zählung vorhanden					-	[16]
2010			Keine Zählung vorhanden					-	[9]
2015	N	2311	52,20	51,75	52,99	1,24	Korneuburg (B3)	7561	[10]
Dauerzählstellen									
2012	N	2311	keine Primärdaten vorhanden					7331	[13]
2013	N	2311						7245	[13]
2014	N	2311						7422	[13]
2015	N	2311						7561	[13]
2016	N	2311						7427	[13]
2017	N	2311	52,20	keine Daten vorhanden			Korneuburg (B3)	7504	[13]
2018	N	2311	52,20	keine Daten vorhanden			Korneuburg (B3)	7485	[14]
Landestraße B3 bei Korneuburg (2.Zählstelle)									
2000			Keine Zählung vorhanden					-	[8]
2005	N	2211	55,56	keine Daten vorhanden			Korneuburg	10576	[16]
2010			Keine Zählung vorhanden					-	[9]
2015	N	2211	55,56	52,99	56,58	3,59	Korneuburg	8024	[10]
Dauerzählstellen									
2007	N	2211	keine Primärdaten vorhanden					9868	[13]
2008	N	2211	keine Primärdaten vorhanden					9735	[13]
2009			Keine Zählung vorhanden					-	[13]
2010	N	2211	keine Primärdaten vorhanden					8551	[13]
2011	N	2211						8192	[13]
2012	N	2211						8225	[13]
2013	N	2211						8115	[13]
2014	N	2211						8071	[13]
2015	N	2211						8024	[13]
2016	N	2211						8079	[13]
2017	N	2211	55,60	keine Daten vorhanden			Korneuburg	7973	[13]
2018	N	2211	55,56	keine Daten vorhanden			Korneuburg	8269	[14]
Landestraße B3 bei Spillern									
1955	N	4.2	keine Primärdaten vorhanden					3090	[3]
1960	N	4.2	keine Primärdaten vorhanden					6640	[3]
1965	N	4.2	23,00	-	-	11,7	Spillern	8883	[3]
1970	N	3.3	keine Primärdaten vorhanden					6889	[4]
1975	N	3.3	28,20	21,58	35,07	13,50	Spillern	6423	[4]
1980	N	3.3	28,20	21,58	35,07	13,50	Spillern	6065	[5]
1985	N	6.3	60,51	52,99	62,95	9,96	Spillern	5601	[6]
1990	N	6.3	keine Primärdaten vorhanden					6675	[7]
1995	N	6.3	60,51	52,99	62,95	9,96	Spillern	6589	[7]
2000	N	6.3	60,51	52,99	62,95	9,96	Spillern	5780	[8]
2005			Keine Zählung vorhanden					-	[16]
2010			Keine Zählung vorhanden					-	[9]
2015			Keine Zählung vorhanden					-	[10]
2014	N	B3.061	60,59	keine Daten vorhanden			Spillern	7157	[14]
Landestraße B3 bei Langenzersdorf									
2014	N	B3.052	51,16	keine Daten vorhanden			Langenzersdorf	9397	[14]

Tab. 12: Verkehrszählungsdaten Landesstraße B3 Donau Straße

A22 zwischen Korneuburg und Spillern									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/ Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
1975	N	1.S3	2,45	0	20,33	20,33	Korneuburg	10974	[4]
1980	N	1.S3	2,45	0	13,5	13,5	Korneuburg	14128	[5]
1985	N	1.S3	2,45	0	13,66	13,66	Korneuburg	19894	[6]
1990	N	2.A22		keine Primärdaten vorhanden				28732	[7]
1995	N	2.A22	24,58	22,13	31,7	9,57	Korneuburg/ AUT.53	38066	[7]
2000	N	2.A22	22,14	19,686	25,376	5,69	Korneuburg/ AUT.53	50737	[8]
2005				Keine Zählung vorhanden				-	[16]
2010				Keine Zählung vorhanden				-	[9]
2015	N	39	22,7	19,686	25,376	5,69	Spillern	60857	[10]
1972	N	53		keine Primärdaten vorhanden				9995	[11]
1973	N	53						10793	[11]
1974	N	53						11371	[11]
1975	N	53						12209	[11]
1976	N	53						12530	[11]
1977	N	53						12973	[11]
1978	N	53						13653	[11]
1979	N	53						14496	[11]
1980	N	53						14431	[11]
1981	N	53						14491	[11]
1982	N	53						18440	[11]
1983	N	53						19801	[11]
1984	N	53						20724	[11]
1985	N	53						20049	[11]
1986	N	53						22480	[11]
1987	N	53						23488	[11]
1988	N	53						26024	[11]
1989	N	53						28380	[11]
1990	N	53						29982	[11]
1991	N	53						31445	[11]
1992	N	53			33392	[11]			
1993	N	53			33503	[11]			
1994	N	53			35188	[11]			
1995	N	53			38066	[11]			
1996	N	53			39970	[11]			
1997	N	53			39521	[11]			
1998	N	53			42824	[11]			
1999	N	53			49316	[11]			
2000	N	53			50819	[11]			
2001	N	53			50788	[11]			
2002	N	53	19,00	keine Daten vorhanden		Korneuburg	53162	[11]	
2003	N	53	19,00	keine Daten vorhanden		Korneuburg	55506	[12]	
2004	N	53	19,00	keine Daten vorhanden		Korneuburg	54020	[12]	
2005				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2006				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2007				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2008				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2009				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2010				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2011	N	39		keine Primärdaten vorhanden			53465	[13]	
2012	N	39		keine Primärdaten vorhanden			54987	[13]	
2013				Keine Zählung vorhanden			-	[13]	
2014	N	39		keine Primärdaten vorhanden			58994	[13]	
2015	N	39		keine Primärdaten vorhanden			60858	[13]	
2016	N	39		keine Primärdaten vorhanden			62253	[13]	
2017	N	39	22,70	keine Daten vorhanden		Spillern	64176	[13]	
2018	N	39	22,70	keine Daten vorhanden		Spillern	66342	[15]	

Tab. 13: Verkehrszählungsdaten A22 zwischen Korneuburg und Spillern

	Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/ Abschnitt	JDTV	Quelle	
					Anfang	Ende	Länge				
A22 Tuttendörfel											
ECE-Zählungen	1985	N	1.A22	21,8	16,18	22,19	6,02	Tuttendörfel	26252	[6]	
	1990	N	1.A22	keine Primärdaten vorhanden					39163	[7]	
	1995	N	1.A22	21,8	16,19	22,13	6,08	Tuttendörfel	48285	[7]	
	2000	N	1.A22	15,45	9,72	15,78	6,06	Tuttendörfel	60144	[8]	
	2005	Keine Zählung vorhanden					-	[16]			
	2010	Keine Zählung vorhanden					-	[9]			
2015	Keine Zählung vorhanden					-	[10]				
A22 Nordbrücke											
ECE-Zählungen	1990	W	905.A22	keine Primärdaten vorhanden					48270	[7]	
	1995	W	905.A22	8,2	6,71	9,72	3,01	Wien bei Überfuhrstraße	75986	[7]	
	2000	W	905.A22	keine Daten vorhanden					Wien bei Überfuhrstraße	80411	[22]
	2005	W	905.A22	8,8	6,71	9,72	3,01	St. Wien-Floridsdorf - Ast. Strebersdorf	77140	[16]	
	2010	W	905.A22	8,8	6,71	9,72	3,01	W-Nordbrücke 1	80453	[9]	
	2015	W	742	8,8	6,71	9,72	3,01	W-Nordbrücke 1	84427	[10]	
automatische Straßenverkehrszählung	2008	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	82004	[13]	
	2009	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	81281	[13]	
	2010	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	80453	[13]	
	2011	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	80873	[13]	
	2012	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	80617	[13]	
	2013	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	80624	[13]	
	2014	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	82724	[13]	
	2015	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	84426	[13]	
	2016	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	84017	[13]	
	2017	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	87365	[13]	
2018	W	742	8,80	keine Daten vorhanden			Wien Nordbrücke	88631	[15]		
A22 Langenzersdorf											
Aut. Zählung	2012	N	421	12,50	keine Daten vorhanden			Langenzersdorf	60132	[13]	
	2016	N	421	12,50	keine Daten vorhanden			Langenzersdorf	69034	[13]	
	2017	N	421	12,50	keine Daten vorhanden			Langenzersdorf	71395	[13]	
	2018	N	421	12,50	keine Daten vorhanden			Langenzersdorf	73308	[15]	

Tab. 14: Verkehrszählungsdaten A22 Tuttendörfel und Langenzersdorf

	Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/ Abschnitt	JDTV	Quelle
					Anfang	Ende	Länge			
S1 bei Korneuburg										
automatische Straßenverkehrszählung	2011	N	960	56,25	keine Daten vorhanden			Korneuburg	15433	[12]
	2012	N	960	56,25	keine Daten vorhanden			Korneuburg	16857	[15]
	2013	N	960	56,25	keine Daten vorhanden			Korneuburg	17712	[15]
	2014	N	960	56,2	keine Daten vorhanden			Korneuburg	19191	[15]
	2015	N	960	56,2	keine Daten vorhanden			Korneuburg	20357	[15]
	2016	N	960	56,2	keine Daten vorhanden			Korneuburg	22125	[15]
	2017	N	960	56,2	keine Daten vorhanden			Korneuburg	23164	[15]
	2018	N	960	56,2	keine Daten vorhanden			Korneuburg	24163	[15]

Tab. 15: Verkehrszählungsdaten S1 Korneuburg

Landesstraße B139 Kremstal Landesstraße									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
1955	OÖ	2.139		keine Primärdaten vorhanden				1940	[3]
1960				Keine Zählung vorhanden				-	[3]
1965	OÖ	2.139	10,4	keine Daten vorhanden		4,0	Traun	6943	[3]
1970	OÖ	2.139		keine Primärdaten vorhanden				9152	[4]
1975	OÖ	2.139	10,4	7,94	13,53	5,59	Traun	15993	[4]
1980	OÖ	2.139	10,4	7,99	13,53	5,54	Traun	14827	[5]
1985	OÖ	3.139	10,4	9,81	15,65	5,85	Traun	16817	[6]
1990	OÖ	3.139		keine Primärdaten vorhanden				22950	[7]
1995	OÖ	3.139	12,5	9,85	14,2	4,36	Traun	22251	[7]
2000	OÖ	3.139	10,5	9,85	14,20	4,36	Traun (Umfahrung)	14859	[8]
2005	OÖ	-	12,4+030	10,00	12,80	2,80	B 1 Wiener Straße - L 563 Traunufer Straße	14040	[16]
2010	OÖ	-	12,4+030	9,8 + 044	12,92	3,10	Traun	14840	[9]
2015	OÖ	-	12,4+030	9,80	12,92	3,13	Traun	20700	[10]
2007	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	12965	[29]
2008				Keine Jahresdaten vorhanden				-	[29]
2009				Keine Jahresdaten vorhanden				-	[29]
2010	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	14837	[29]
2011	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	15363	[29]
2012				Keine Jahresdaten vorhanden				-	[29]
2013	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	18047	[29]
2014	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	19328	[29]
2015	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	20700	[29]
2016	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	21676	[29]
2017	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	20949	[29]
2018	OÖ	22/139	12,4+030	keine Daten vorhanden			Traun	20894	[29]

Tab. 16: Verkehrszählungsdaten B139 Alt und Umfahrung B139 (Bereich Traun)

Landesstraße B1 Wiener Straße – Umfahrung Ennsdorf-Enns-Asten									
Jahr	Bundesland	Nummer	Lage bei km	Zählstrecke			Nächster Ort/Abschnitt	JDTV	Quelle
				Anfang	Ende	Länge			
2008	OÖ	55/B1	167+43	keine Daten vorhanden			Umfahrung Enns	9947	[29]
2010	OÖ	55/B1	167+43	keine Daten vorhanden			Umfahrung Enns	8599	[29]
2011	OÖ	55/B1	167+43	keine Daten vorhanden			Umfahrung Enns	9417	[29]
2012	OÖ	55/B1	167+43	keine Daten vorhanden			Umfahrung Enns	9139	[29]
2015	OÖ	55/B1	167+43	keine Daten vorhanden			Umfahrung Enns	10013	[29]

Abb. 32: Verkehrszählungsdaten Umfahrung B1 (Bereich Ennsbrücke)

TRAUN. Geduld lohnt sich manchmal. Die Trauner Bevölkerung mußte zwar ...

TRAUN. Geduld lohnt sich manchmal. Die Trauner Bevölkerung mußte zwar fast drei Jahrzehnte auf "ihre" Umfahrung warten. Seit gestern ist sie endlich befahrbar.

Knapp zwei Jahre Bauzeit, drei Kilometer lang und Investitionskosten von 230 Millionen Schilling - das sind die nüchternen Zahlen der neuen Umfahrung. Sie soll das dicht verbaute Trauner Zentrum von der bisherigen Verkehrsflut auf der B 139 zumindest teilweise befreien.

Landeshauptmann Josef Pühringer und Baulandesrat Franz Hiesl gaben sich gestern zuversichtlich, daß das angepeilte Ziel erreicht werden kann, wonach mindestens 60 Prozent der derzeit 25.000 täglich durch Traun rollenden Kraftfahrzeuge auf die Umfahrung auffahren werden. Der Ausbau der B 1, in die die Umfahrung mündet, soll ebenfalls bis 1998 fertiggestellt sein.

Konfliktfrei ist damit die Verkehrssituation noch immer nicht. Die 200 bis 300 Millionen Schilling teure Umfahrung Haid steht in der Warteschlange, weil sich die Ansfeldner Führung seinerzeit nicht durchbringen konnte, das Projekt zu unterstützen, wie Hiesl feststellte. Und "auf der anderen Seite" wird die Umfahrung Doppl erst in Angriff genommen. Hiesl wartet auf den Naturschutzbescheid und wagt noch keine Prognose: "Der zuständige Landesrat Erich Haider hat positive Signale ausgesandt, der Umwelthanwalt zögert aber noch." (rgr)

Text ausblenden

OÖN Textarchiv 05.07.1997 (ID:ooen/j1997/q3/m07/t05/ph/s023/003_001.dcs)

Abb. 33: OÖN Textarchiv [32]

ENNS. Der 19. Dezember wird für die Ennser ein Tag zum Feiern. Denn ab 10.3 ...

ENNS. Der 19. Dezember wird für die Ennser ein Tag zum Feiern. Denn ab 10.30 Uhr wird der erste Teil "ihrer" Nordumfahrung geöffnet. Dadurch wird bis zu 50 Prozent weniger Verkehr durch das Stadtzentrum rollen.

VON ULRIKE GRIESSL

Wie ein vorzeitiges Weihnachtsgeschenk werden die Ennser die Öffnung der Ortsumfahrung bis zum Kreisverkehr Mitterstraße einschließlich der Zufahrt zum Ennshafen empfinden. Allen voran die Akteure der beiden Bürgerinitiativen aus der Zeltwegstraße und der Enghagner Straße, die sich über Jahre vehement für dieses Straßenprojekt eingesetzt haben. Derzeit sausen täglich mehr als 14.000 Fahrzeuge an ihren Fenstern vorbei. Nur noch 7000 sollen es in dreieinhalb Wochen sein.

Im Juni 2006, wenn die Nordumfahrung zur Gänze geöffnet wird, steigt die Lebensqualität der lärm- und abgasgeplagten Ennser noch weiter. Denn dann soll nur noch ein Viertel des derzeitigen Autoverkehrs durch das Ennser Stadtzentrum rollen. "Schwerverkehr wird in dem Bereich so gut wie gar nicht mehr unterwegs sein", sagt der Ennser Verkehrsstadtrat Helmut Käferböck (SP).

Mit Kosten von 74,2 Millionen Euro gilt die Ennser Ortsumfahrung als die bisher kostspieligste in der Geschichte Oberösterreichs. Mehr als 57 Millionen Euro zahlt Oberösterreich. Den Rest übernimmt Niederösterreich.

Die Umfahrung Enns war übrigens eines der ersten Straßenprojekte, über dessen Verlauf im Jahr 1995 Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (VP) als Straßenbaureferent zu entscheiden hatte. 2002 startete die Umsetzung des Umfahrungsprojektes mit dem Bau der Ennsbrücke.

Das nächste Straßenbauvorhaben, auf dessen Umsetzung die Ennser hoffen, ist laut Käferböck die Anbindung der neuen B 309 an den Eckmayrknoden. Das Umweltverträglichkeitsverfahren für dieses Projekt laufe derzeit. Baubeginn soll, wie Hiesl bereits angekündigt hat, 2007 sein.

"In den vergangenen vier Jahren ist der Verkehr durch Enns extrem gestiegen. Die Umfahrung ist daher ein Segen für uns."

HELMUT KÄFERBÖCK

Verkehrsstadtrat von Enns

Staus sollen im Ennser Stadtzentrum bald kein Thema mehr sein.

Text ausblenden

OÖN Textarchiv 24.11.2005 (ID:ooen/2005/q4/m11/t24/p/s035/006_001.dcs)

Abb. 34: OÖN Textarchiv [34]

ENNSDORF. Als "unerträglich" bezeichnet Landeshauptmann-Stv. Franz Hiesl di ...

ENNSDORF. Als "unerträglich" bezeichnet Landeshauptmann-Stv. Franz Hiesl die Ortsdurchfahrten von Enns, Ennsdorf und Asten. Damit spricht er Autofahrern ebenso aus der Seele wie Wirtschaft und Industrie. Jetzt endlich wird die Nordumfahrung Enns in Angriff genommen.

"Nach der sehr, sehr langen Vorlaufzeit von 20 Jahren wird die teuerste Bundesstraße, die in Oberösterreich je gebaut wurde, Realität", verkündete Hiesl am Dienstag auf einer Pressekonferenz. 50,1 Millionen Euro wird der Bau der Umfahrung B1 - Wiener Straße in den kommenden vier Jahren im Land ob der Enns verschlingen. Zusätzliche 19,3 Millionen Euro muss Niederösterreich für sein Teilstück der Umfahrung beisteuern. Läuft alles nach Plan, so heißt es 2006: "Ausgestaut, die Umfahrung ist fertig."

Bis zu 73 Prozent Verkehrsentslastung dürfen sich die Gemeinden Ennsdorf, Enns, Kristein und Asten davon erwarten. Am meisten profitiert der Siedlungsbereich Ennsdorf. 12.500 Kraftfahrzeuge werden die Umfahrung B1 laut Verkehrsexperten täglich benützen.

Ein Aufatmen geht damit nicht nur durch die betroffene Bevölkerung, sondern auch durch Industrie und Wirtschaft. Erst im April haben 15 Repräsentanten der Industrie bei einer Tagung betont, wie wichtig ein schneller Ausbau der Umfahrung Enns für sie ist.

Am Beginn der Bauarbeiten stehen vier neue Brücken: zwei über die Enns und zwei über die Ennser Hafenanlage. 2004 sollen die Flussübergänge fertig sein. (gul)

Text ausblenden

OÖN Textarchiv 05.09.2002 (ID:ooen/j2002/q3/m09/t05/pl/s031/015_001.dcs)

Abb. 35: OÖN Textarchiv [35]

ENNS/LINZ. Die ständige Verkehrsüberlastung an der B1 soll bald ein En ...

ENNS/LINZ. Die ständige Verkehrsüberlastung an der B1 soll bald ein Ende haben. An der Umfahrung Enns wird bereits gebaut. In Ebelsberg ist der vierspurige Ausbau der Wiener Straße geplant.

Die Ortsdurchfahrten von Enns, Ennsdorf und Asten sind Tag für Tag überlastet. Mehr als 14.000 Autos und Lastwagen donnern täglich durch die genannten Orte.

Doch das Leiden hat ein Ende. Mitte 2006 soll die Umfahrung Enns fertig sein. Im Projekt ist außerdem eine Anbindung zum Hafen Enns vorgesehen. Die Kosten für den Ausbau beziffert Landesbaureferent Franz Hiesl (VP) mit jenseits der 70 Millionen Euro. 57,2 Millionen Euro zahlt Hiesl, den Rest übernimmt das Land Niederösterreich.

Ausbaumaßnahmen plant Hiesl (VP) auch an der Uferkurve-Ebelsberg in Linz, also im Bereich Traundorfer Straße bis zum Kreisverkehr Ebelsberg. Dieser B1-Abschnitt soll vierspurig werden, damit künftig trotz einem Verkehrsaufkommen von 15.000 Autos täglich Staus vermieden werden.

Vorgesehen ist außerdem eine Korrektur des Kreisverkehrs der Umfahrung Ebelsberg und die Begradigung der Fahrbahn Richtung Asten. 500.000 Euro fließen in den Umbau der Uferkurve-Ebelsberg.

Die Realisierung dieses Vorhabens hat sich laut Hiesl an Grundeinlösen mit der Stadt Linz gespießt. (gul)

Text ausblenden

OÖN Textarchiv 02.02.2005 (ID:ooen/j2005/q1/m02/t02/pl/s025/009_001.dcs)

Abb. 36: OÖN Textarchiv [36]

Erste Brücke spannt sich über den Fluss ENNS. Eine Verkehrsenta...

Erste Brücke spannt sich über den Fluss

ENNS. Eine Verkehrsentlastung um bis zu 73 Prozent wird die Ennser Umfahrung bringen. Gestern feierten Politiker wie Bauarbeiter den ersten Lückenschluss des Straßenabschnittes in der Stadt Enns.

400 Meter spannt sich der Brückenrohbau über den Fluss, der Ober- und Niederösterreich trennt. Damit ist der erste "Meilenstein" der Ennser Umfahrung verwirklicht, freute sich gestern LH-Stv. Franz Hiesl gemeinsam mit seinem niederösterreichischen Kollegen, LH-Stv. Wolfgang Sobotka. Durchgehend befahrbar wird der zehn Kilometer lange Abschnitt zwischen St. Valentin und Asten, der die älteste Stadt Österreichs im Norden umfährt, 2006 sein. Schon früher, ab April 2004, rattern allerdings schon Lkws über die sechs Millionen Euro teure Konstruktion. Denn gleich neben der Straße errichtet die HL-AG das Gleis 3 und 4 der Westbahn. Um den Bau zu erleichtern, dürfen die Bahn-Baugeräte die Straße benützen.

Diese Nachbarschaft, die sich über 8,5 Kilometer hinzieht, erleichtert aber nicht nur die Arbeiten, diese Nähe erspart auch viel Geld, sagt Hiesl. Insgesamt kostet das Straßenprojekt 69,4 Millionen Euro, wobei Oberösterreich 50,1 Millionen Euro übernimmt, die restlichen 19,3 Niederösterreich.

Die HL-AG wiederum ist seit Juli 2002 mit dem Ausbau der Westbahn zwischen St. Valentin und Linz-Kleinmünchen beschäftigt. Über die Hochleistungsstrecke sollen ab Anfang 2007 die ersten Zuggarnituren fahren.

Die Sinnhaftigkeit des Projektes erwähnte Hiesl gestern erneut: Laut einer internen Prognose werden im Jahr 2010 auf der Ennser Umfahrung 12.500 Fahrzeuge unterwegs sein. Lediglich die ersten Meter bis zum Anschluss an die B 123 wird weniger frequentiert. Das Land OÖ. rechnet dann mit 4400 Fahrzeugen in 24 Stunden.

Die Umlegung der Verkehrsader in den Norden entlastet laut internen Berechnungen die Ortsbereiche Ennsdorf, Enns, Kristein und Asten zwischen 24 und 73 Prozent. Bedingung dafür ist aber auch eine Umgestaltung der bestehenden Wiener Bundesstraße zwischen Asten und Enns.

Neue Verbindung zwischen Ober- und Niederösterreich ist hergestellt: Ennsbrücke für die Nordumfahrung. Foto: Wassermann

Text ausblenden

OÖN Textarchiv 01.07.2003 (ID:ooenj2003/q3/m07/t01/ph/s019/002_001.dcs)

Abb. 37: OÖN Textarchiv [37]