



**VERKEHRSTECHNISCHE
UNTERSUCHUNG
ZUM UMWIDMUNGSVERFAHREN**

**SICHERHEITZENTRUM DER
LANDESPOLIZEIDIREKTION
NIEDERÖSTERREICH
IN ST. PÖLTEN**

**Standort „Auf der Schanze“
in A-3100 St. Pölten**

Auftraggeber:

**Amt der NÖ Landesregierung
Abt. Gebäude- und
Liegenschaftsmanagement (LAD3)**

**Landhausplatz 1, Haus 9
A-3109 St. Pölten**

Z+P **zieritz + partner** ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur,
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
office@zp-zt.at | www.zp-zt.at
Zentrale:
Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten
Tel. 02742 73014
Filiale: 1140 Wien | Bergmüllergasse 5/1/3 | Tel. 01/419 0273
Filiale: 4040 Linz | Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. 0732/257 043

Stand: 21.07.2025

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	1 von 36

Technischer Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Bauherr / Bewilligungswerber	3
1.2	Ortsangaben	3
1.3	Verwendete Unterlagen	4
2	Befund	5
2.1	Bestandsverhältnisse	5
2.2	Projektvorhaben	10
3	Verkehrstechnik	15
3.1	Bestandsverkehr	15
3.2	Projektverkehr	19
3.3	Maßgebliche Spitzenstunden	22
3.4	Prognoseverkehr	23
3.5	Leistungsfähigkeit	23
4	Maßnahmen	27
4.1	Variante Kreisverkehr	27
4.2	Variante VLSA	28
4.3	Variantenempfehlung	30
5	Mobilitätskonzept	31
5.1	Empfehlungen NMIV	31
5.2	Empfehlungen ÖPNV	34
5.3	Empfehlungen MIV	34
5.4	Projektbezogene Anreize zur alternativen Mobilität	34
6	Anhang	36

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	2 von 36

1 Allgemeines

Im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung Gebäude- und Liegenschaftsmanagement (LAD3), sollen sämtliche Sicherheitseinrichtungen der Landespolizeidirektion (LPD) Niederösterreich an einem Ort in St. Pölten zusammengeführt werden. Im Vorfeld wurden mehrere Standorte auf ihre Eignung überprüft, die Standorte „Kopal-Kaserne“ sowie „Auf der Schanze“ gingen anhand mehrerer Bewertungsparameter als Favoriten hervor. Eine vertiefende Betrachtung dieser beiden potenziellen Standorte ergab, dass die Erfüllung der Projektanforderungen (Raum- und Funktionsprogramm) bei Ergänzung der bestehenden Sicherheitseinrichtungen am Standort „Auf der Schanze“ im Vergleich zum kompletten Neubau bei der „Kopal-Kaserne“ realisierbarer erscheinen und wird somit dieser Standort weiterverfolgt.

Für dieses Gebiet ist auch ein Widmungsverfahren erforderlich und es sollen eine verkehrstechnische Bearbeitung und Beurteilung hinsichtlich der Anbindung an das angrenzende öffentliche Verkehrssystem (MIV und ÖV) sowie die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes erfolgen. Die Erkenntnisse dieser Verkehrsuntersuchung sollen zudem als Eingangsparameter für den folgenden Generalplanerwettbewerb (Architekturwettbewerb) dienen, die Projektsteuerung erfolgt durch das Büro FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH.

Das Büro zieritz + partner ZT GmbH wurde mit der Erstellung der gegenständlichen verkehrstechnischen Untersuchung beauftragt.

1.1 Bauherr / Bewilligungswerber

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung Gebäude- und Liegenschaftsmanagement (LAD3)
Landhausplatz 1, Haus 9
A-3109 St. Pölten

1.2 Ortsangaben

Republik Österreich
Bundesland Nr. 3 Niederösterreich
Politischer Bezirk Nr. 302 St. Pölten – Stadt
Politische Gemeinde Nr. 30201 St. Pölten
Katastralgemeinde Nr. 19544 St. Pölten

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	3 von 36

1.3 Verwendete Unterlagen

- Baumassenstudie und Flächenbedarfsaufstellung, erstellt von Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH, Stand: 17.07.2025
- Widmungsentwurf, erstellt von Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH, Stand: 01.07.2025
- „Siedlungserweiterungskonzept Eisbergsiedlung“, erstellt vom Magistrat der Stadt St. Pölten, Stand: 29.03.2021
- „Leitkonzeption Aktive Mobilität St. Pölten“ (LAMOB), herausgegeben vom Magistrat der Stadt St. Pölten, Stand: April 2024
- „Mobilitätshebung 2024 St. Pölten“, herausgegeben vom Magistrat der Stadt St. Pölten, Stand: Jänner 2025
- Vor-Ort-Besichtigungen, am 13.09.2022 sowie 29.10.2024
- diverse Abstimmungen mit dem Auftraggeber, Nutzer und der Projektsteuerung
- Bestandsverkehrszahlen der B 1, B 20 und L 100, übermittelt vom Amt der NÖ Landesregierung, am 19.02.2021, am 19.11.2024 sowie am 08.05.2025
- Verkehrserhebungen im Planungsgebiet, durchgeführt von zieritz + partner ZT GmbH, im September und Oktober 2022 sowie im April und Mai 2025
- Generalverkehrskonzept St. Pölten, erstellt von Rosinak & Partner ZT GmbH und Technische Universität Graz, Stand Februar 2014
- RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Planung, Dimensionierung, Gestaltung – Plangleiche Knoten - Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- RVS 03.05.14 „Straßenplanung – Knoten – Planung, Dimensionierung, Gestaltung – Plangleiche Knoten - Kreisverkehre“, Ausgabe Oktober 2010
- RVS 05.04.32 „Verkehrsführung – Verkehrssteuerung – Verkehrslichtsignalanlagen – Planen von Verkehrslichtsignalanlagen“, Ausgabe Oktober 1998
- Straßenverkehrsordnung StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960, idgF
- NÖ Bauordnung 2014, LGBl. Nr. 1/2015, idgF
- NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. Nr. 4/2015, idgF
- NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, idgF
- Google Maps (<https://www.google.at/maps/>)
- NÖ Atlas (<http://atlas.noel.gv.at/wegbisatlas/>)
- Stadtplan St. Pölten (<https://st-poelten.map2web.eu/>)
- Nextbike-Standorte (<https://www.nextbike.at/niederoesterreich/de/standorte/>)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	4 von 36

2 Befund

2.1 Bestandsverhältnisse

Das zu untersuchende Projektgebiet „Auf der Schanze“ liegt im Westen der Stadt St. Pölten, im Bereich des bestehenden Landeskriminalamts NÖ nördlich der B 1 Linzer Straße und stellt das sogenannte „Kombiprojekt St. Pölten West“ des Amtes der NÖ Landesregierung dar. Dort angesiedelt sind neben dem Landeskriminalamt auch die Straßenmeisterei St. Pölten, die Straßenbauabteilung 5 des Landes NÖ, die Kfz-Prüfstelle, diverse Werkstatt- und Logistikgebäude sowie ein Parkhaus (bezeichnet als „Sicherheitsparkdeck“) mit 200 Pkw-Stellplätzen. Weitere polizeiliche Einrichtungen befinden sich verstreut auf das Stadtgebiet von St. Pölten.

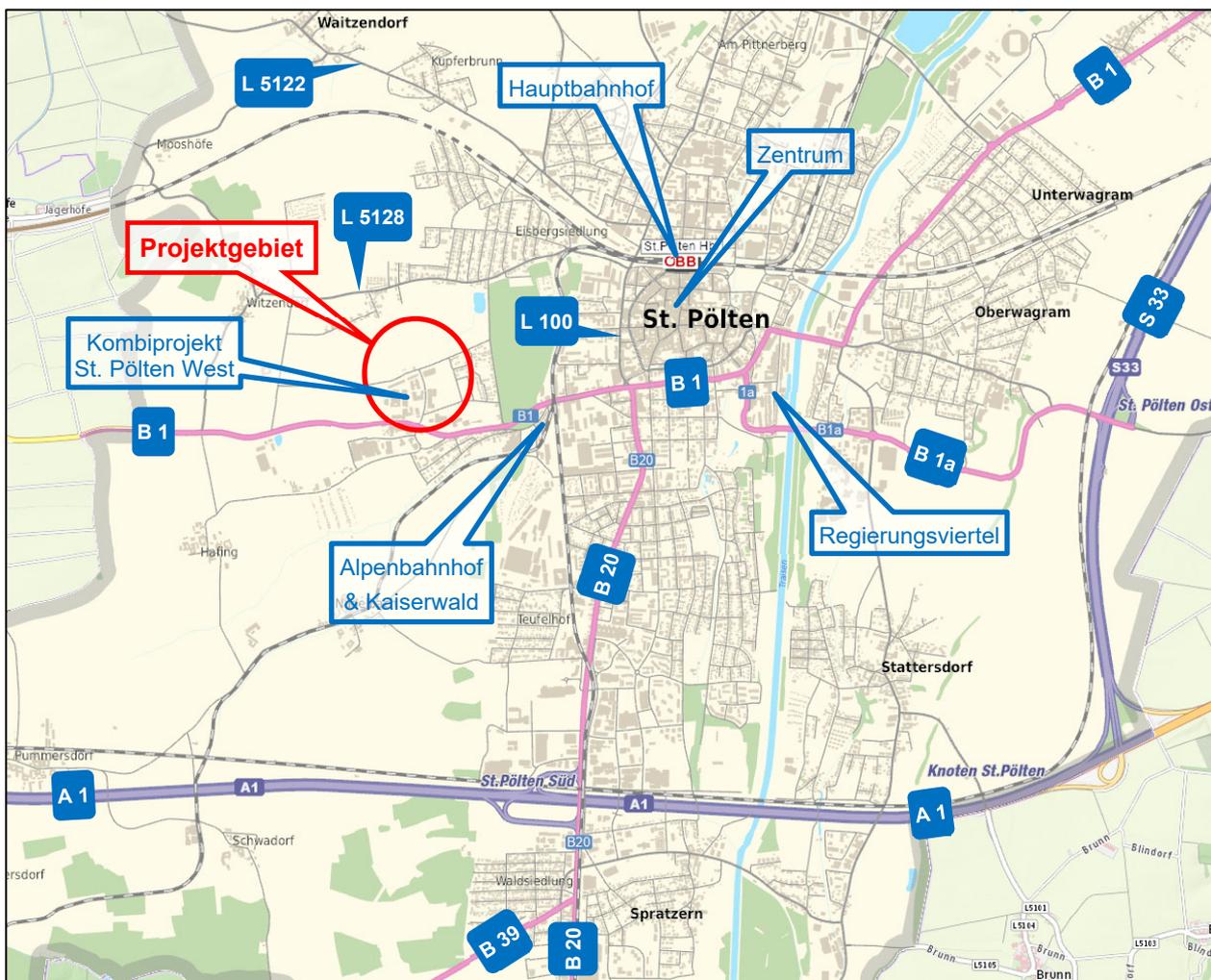


Abbildung 1: Übersicht (Quelle: Stadtplan St. Pölten)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	5 von 36

Im näheren Umfeld befinden sich noch Betriebsgebäude der Gruber Karl GmbH sowie ein Seat-Porsche-Autohaus mit entsprechend zugehörigen Außenanlagen. In Richtung Osten erstreckt sich das Stadtgebiet von St. Pölten und liegt das Zentrum (Rathausplatz) in einer Entfernung von ca. 1,6 km, der Verkehrsknotenpunkt Europaplatz in einer Entfernung von ca. 1,3 km. In Richtung Norden, Süden und Westen befinden sich größtenteils Grünflächen bzw. landwirtschaftlich genutzte Flächen.

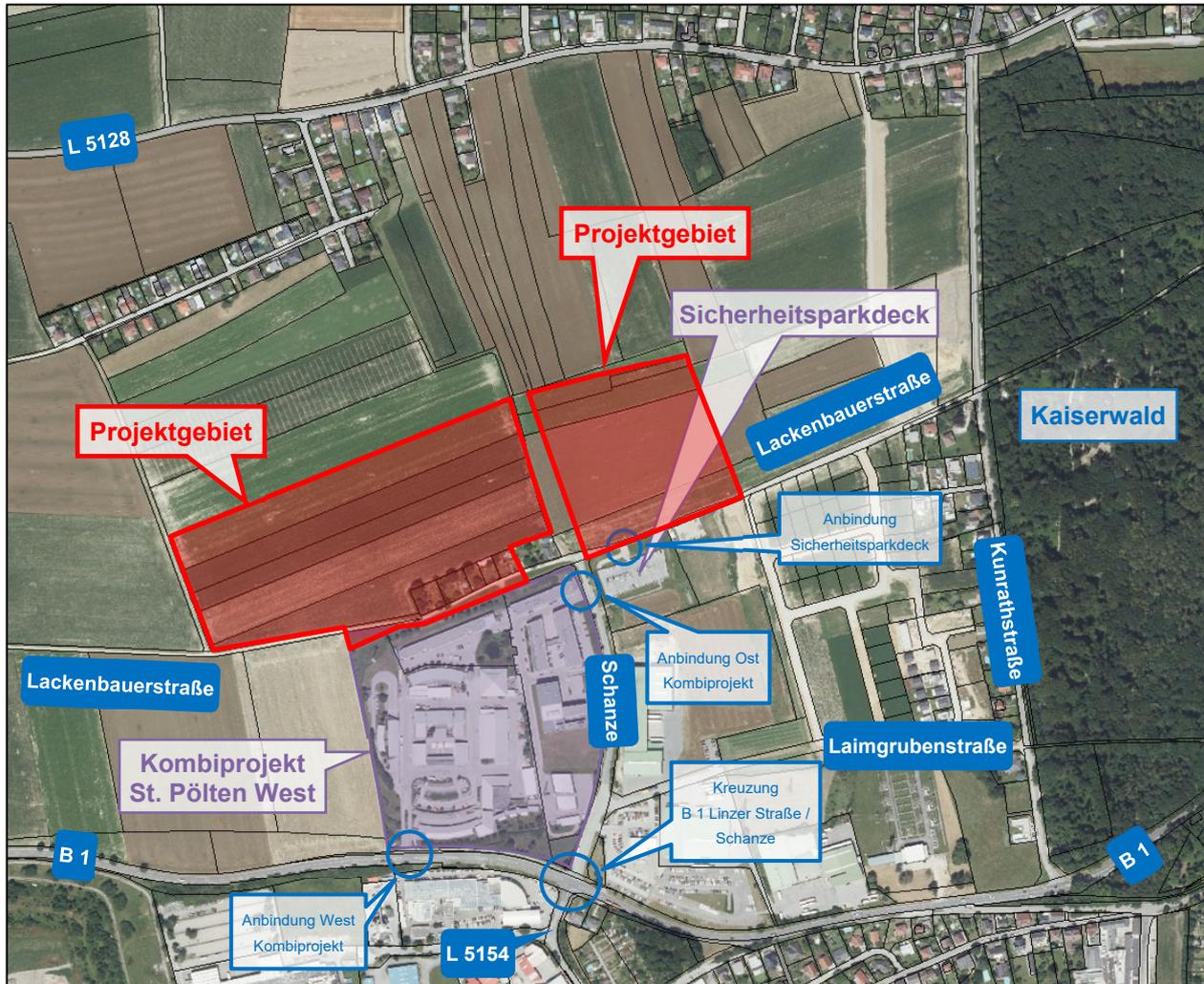


Abbildung 2: Luftbild (Quelle: NÖ Atlas)

Gemäß Flächenwidmungsplan liegt für die bestehenden Nutzungen die Widmung Bauland – Betriebsgebiet (BB) mit dem Zusatz „-ema“ (Einschränkung auf emissionsarme Betriebe) vor, die geplanten Erweiterungsflächen befinden sich im Bereich der Widmung Grünland – Land- und Forstwirtschaft (Glf).

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	6 von 36

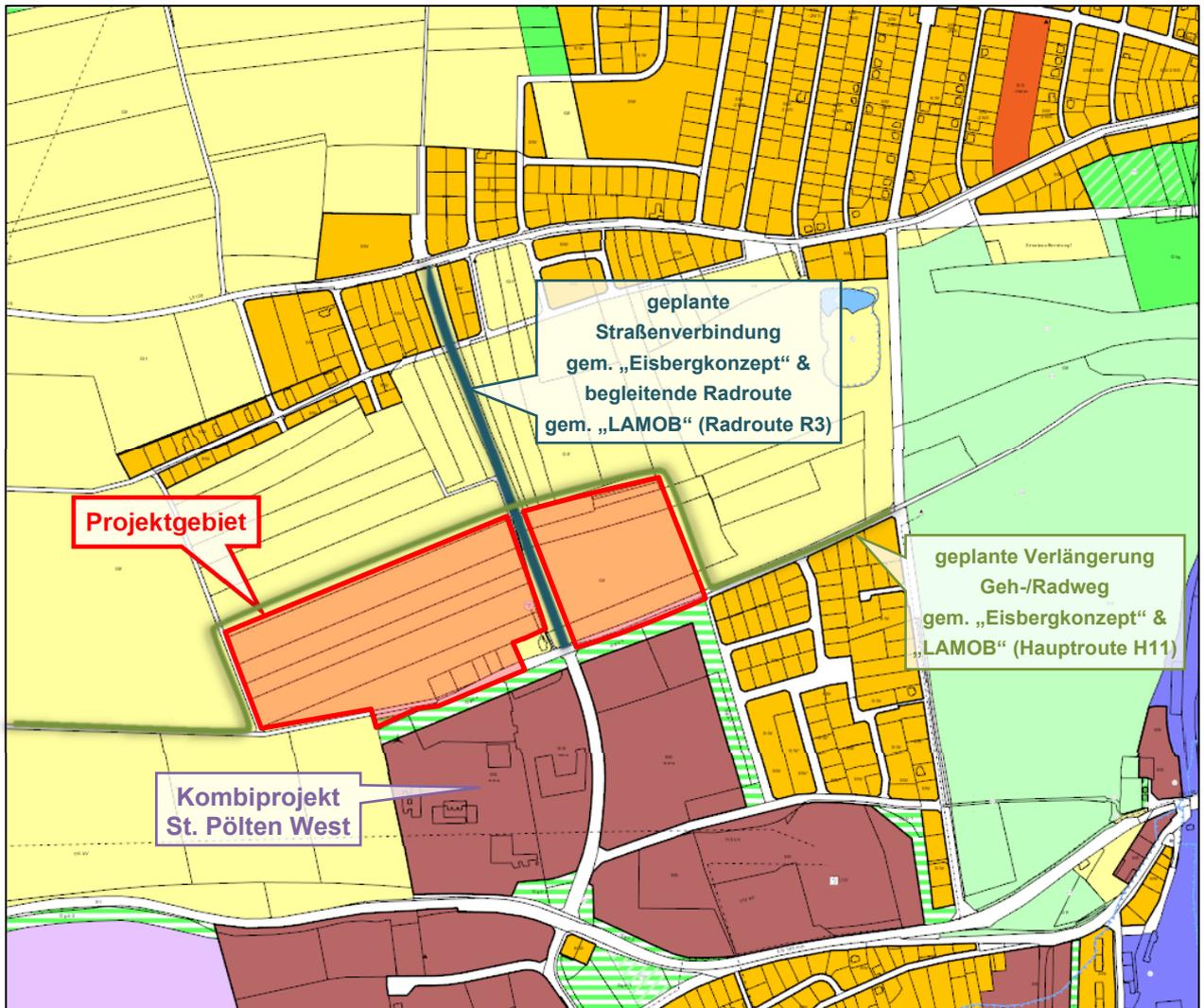


Abbildung 3: Flächenwidmungsplan Bestand (Quelle: Stadtplan St. Pölten)

MIV:

Die verkehrliche Erschließung des Bestandsareals erfolgt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über zwei Anbindungen, die westliche mündet direkt in die B 1 Linzer Straße, die östliche Anbindung führt über die Gemeindestraße mit der Bezeichnung „Schanze“ zur B 1. Die Zu- und Abfahrt des Sicherheitsparkdecks erfolgt über die Lackenbauerstraße und dann weiter über die Schanze zur B 1. Beide Abzweigungen der B 1 sind als nicht-lichtsignalgeregelt-Kreuzung ausgeführt und gegenüber der B 1 mittels Verkehrszeichen „Vorrang geben“ benachrangt, für das Linkszufahren steht jeweils ein Linksabbiegestreifen zur Verfügung, bei der westlichen Anbindung auch ein Rechtsabbiegestreifen.

Gemäß dem Siedlungserweiterungskonzept für die „Eisbergsiedlung“, vom Magistrat der Stadt St. Pölten, ist ein Ausbau des MIV-Wegenetzes im gegenständlichen Projektbereich geplant. Die

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	7 von 36

Gemeindestraße „Schanze“ soll nach Norden verlängert werden, ob die Verlängerung bis zur L 5128 „Waldstraße“ oder nur bis zum nördlichen Ende des zukünftigen Sicherheitszentrums erfolgt, ist derzeit noch unbekannt. Als Realisierungshorizont dieser Straßenbaumaßnahme (zumindest in der kleineren Ausbaustufe) wurde seitens der Stadt St. Pölten bekanntgegeben, dass dies spätestens mit Baufertigstellung des gegenständlichen Vorhabens erfolgt.

Etwa 1,0 bis 1,2 km westlich des Areals mündet die projektierte S 34 „Traisental Schnellstraße“ in die B 1, das Vorhaben ist im Bundesstraßengesetz beschlossen, jedoch noch nicht umgesetzt. Durch die Realisierung wäre eine rasche Anbindung an das überregionale Straßennetz über die A 1 gegeben und würde sich ein Teil des Verkehrsaufkommens vom Stadtgebiet St. Pölten auf diese Ausweichroute verlagern. Ein Realisierungshorizont ist derzeit nicht bekannt.

NMIV:

Die Erreichbarkeit des Areals für den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) ist für Fußgänger über die umliegenden, vorwiegend straßenbegleitenden, Gehsteige gegeben. Für Fahrradfahrer steht ein flächendeckendes Netz an Radfahranlagen (hauptsächlich kombinierte Geh- und Radwege) zur Verfügung, worüber sowohl das Stadtgebiet von St. Pölten als auch die umliegenden Ortschaften in nur wenigen Fahrminuten erreicht werden können, dieses ist nachfolgend ersichtlich.

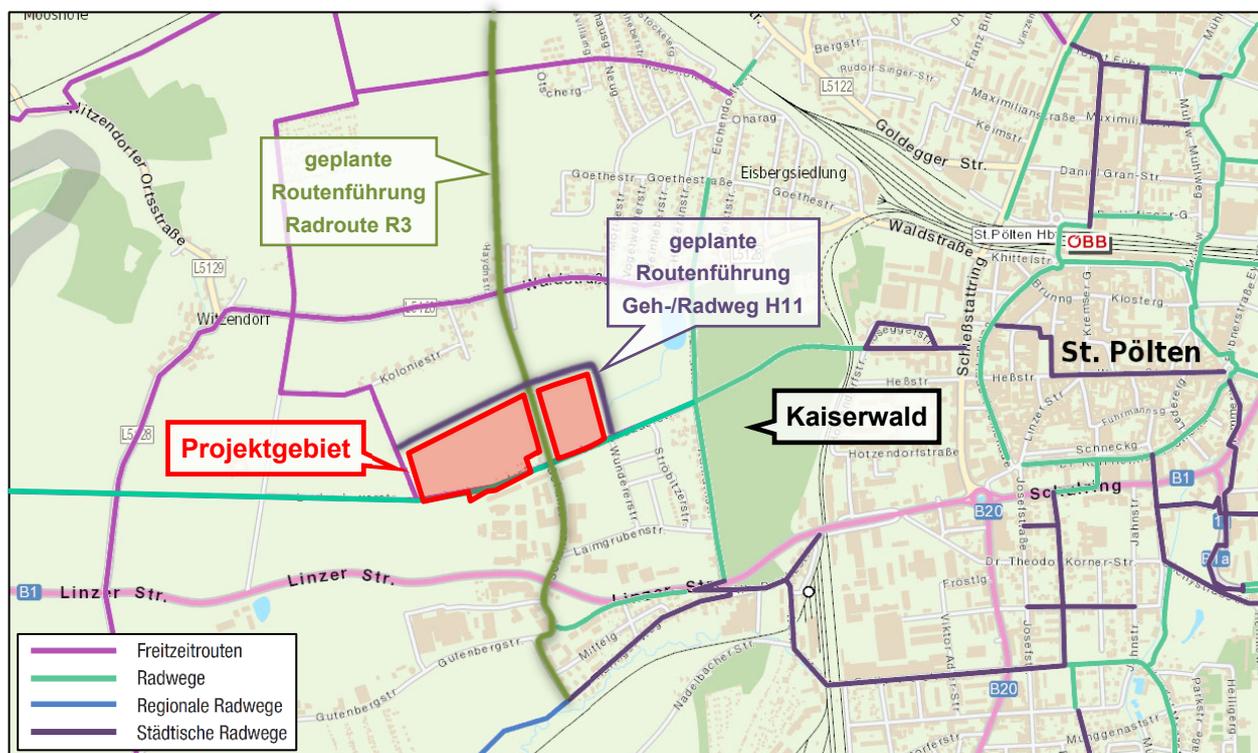


Abbildung 4: Radwegenetz St. Pölten (Quelle: Stadtplan St. Pölten)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VG\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	8 von 36
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 Tel. +43/2742/73114-0, Fax +43/2742/73114-7 www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 Tel. +43/1/4190273 A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 Tel. +43/732/257043				

Gemäß dem Siedlungserweiterungskonzept für die „Eisbergsiedlung“ sowie der „LAMO“, beide vom Magistrat der Stadt St. Pölten, ist ein Ausbau des NMIV-Wegenetzes im gegenständlichen Projektbereich geplant. In Verlängerung der Route durch den Kaiserwald soll die Geh- und Radwegverbindung über die Lackenbauerstraße in Richtung Westen weiter ausgebaut werden (Hauptroute H11 gem. „LAMO“) und zukünftig entlang der nördlichen Projektgrenze verlaufen. Aus Süden kommend ist weiters die Errichtung einer neuen Radroute (Radroute R3 gem. „LAMO“) als Verbindung von Nadelbach bis Waitzendorf geplant, welche durch die beiden Teile des Projektgebiets verläuft. Die geplanten Maßnahmen und Erweiterungen der Stadt werden die Rad- und Fußwegerschließung des Projektareals langfristig deutlich aufwerten, der Realisierungshorizont im gegenständlichen Bereich ist gem. „LAMO“ mit 2034+ angegeben.

ÖPNV:

Die Erschließung durch Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist überregional durch den Hauptbahnhof St. Pölten und für das südliche Einzugsgebiet über die Haltestellen Kaiserwald bzw. Alpenbahnhof (Mariazellerbahn) gegeben. Die weitere Zufahrt zum gegenständlichen Areal ist einerseits über die Linien 9 sowie 13 des Stadtbussystems LUP und ergänzend dazu über die Linie 485 des VOR möglich.

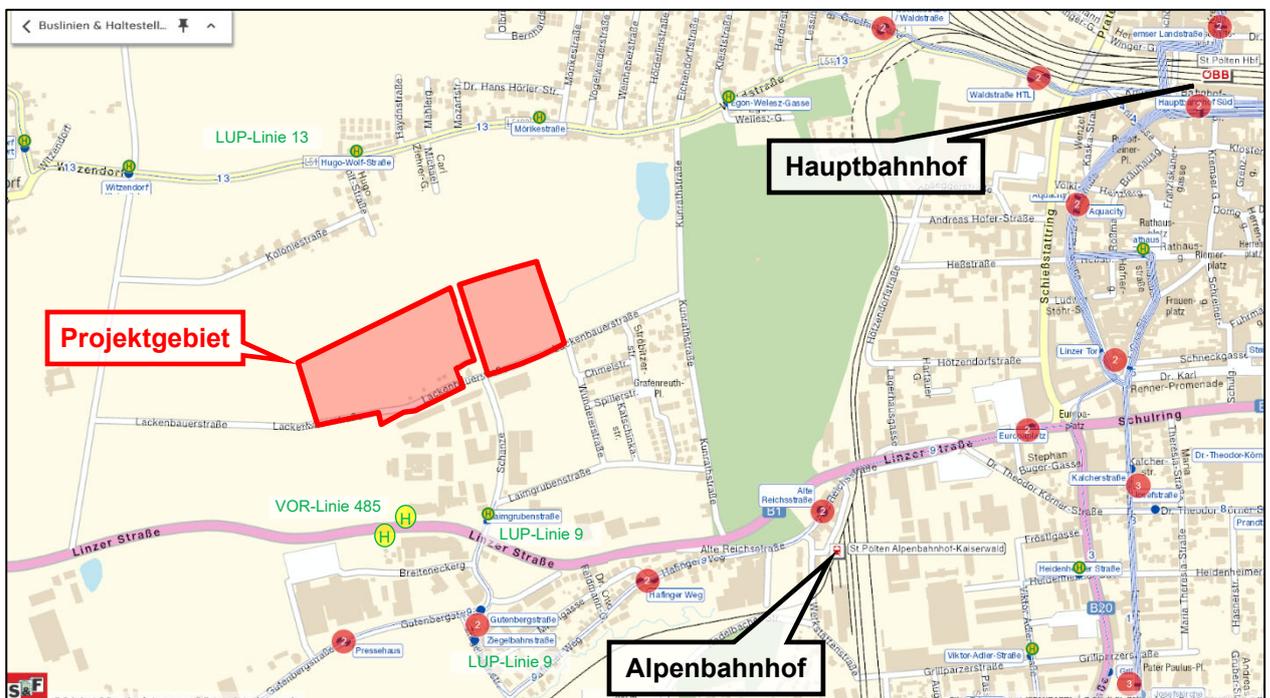


Abbildung 5: Buslinienplan (Quelle: Stadtplan St. Pölten)

Die LUP-Linien verbinden das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof, sowie die Linie 9 auch den Bahnhof Kaiserwald bzw. Alpenbahnhof, mit dem Projektgebiet. Die Linie 9, dessen Haltestellen

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	9 von 36

„Laimgrubenstraße“ (aus dem Zentrum kommend) und „Ziegelbahnstraße“ (in das Zentrum fahrend) in wenigen Gehminuten (ca. 5 Gehminuten bzw. ca. 10 Gehminuten) erreicht werden, verkehren werktags im 30-Minuten-Takt zwischen 05:40 und 21:40 Uhr, am Wochenende bzw. an Feiertagen im 60-Minuten-Takt. Die Haltestellen der Linie 13 sind mit dem derzeit vorhandenen Wegenetz ungünstiger bzw. mit Umwegen zu erreichen und verkehren werktags im 60-Minuten-Takt zwischen 05:30 und 19:30 Uhr. Bei Realisierung des geplanten Siedlungserweiterungskonzepts können auch die Bushaltestellen an der L 5128 Waldstraße in geringer Distanz bzw. kurzer Wegzeit erreicht werden. Die Linie 485 verbindet das Areal ebenfalls mit dem Hauptbahnhof St. Pölten, bietet jedoch hauptsächlich am Nachmittag zwischen ca. 16:00 und 18:00 Uhr drei geeignete Verbindungen in Richtung Zentrum und ist somit nur als Ergänzung im ÖPNV-Angebot anzusehen. Allgemein ist festzuhalten, dass die bestehende Busanbindung des Areals nicht ausreichend bzw. gegenüber der Kfz-Anbindung nicht ausreichend attraktiv und konkurrenzfähig erscheint.

Im Jahr 2027 findet eine Neuausschreibung des Stadtbusverkehrs LUP statt. Die daraus resultierende Haltestellensituation und Taktfrequenz ist zum aktuellen Zeitpunkt noch unklar, allerdings könnte gem. Rückmeldung der Stadt St. Pölten die geplante Durchbindung der Schanze von der B 1 zur L 5128 auch für den ÖPNV genutzt werden, was eine Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellen würde. Zudem wird seitens der Stadt St. Pölten vorgeschlagen die Linie 100 des VOR, welche den Hauptbahnhof mit dem Regierungsviertel verbindet (Landhausshuttle) und von Mo-Fr im 15-Minuten-Takt zwischen 05:45 und 18:30 Uhr verkehrt, bis zum Projektareal zu erweitern und somit die ÖV-Erreichbarkeit weiter zu verbessern, entsprechende Abstimmungen hierzu erfolgen zwischen dem Land NÖ und dem Magistrat St. Pölten.

2.2 Projektvorhaben

Das Areal der „Schanze“ soll zu den bestehenden Nutzungen des Kombiprojekts St. Pölten West in Richtung Nordosten erweitert werden und gem. Raum- und Funktionsprogramm vorwiegend als Verwaltungsgebäude mit insgesamt ca. 24.600 m² Nutzflächen dienen. Konkretere Planungen und Nutzungsvorgaben sind für das NÖ Sicherheitszentrum vorhanden, deren Realisierungshorizont (Fertigstellung) im Jahr 2030 liegt. Eine eventuelle Erweiterungsmöglichkeit wird ebenfalls berücksichtigt, jedoch ist eine Realisierung bzw. ein Realisierungshorizont derzeit noch nicht abschätzbar, die geplante Nutzung der

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	10 von 36

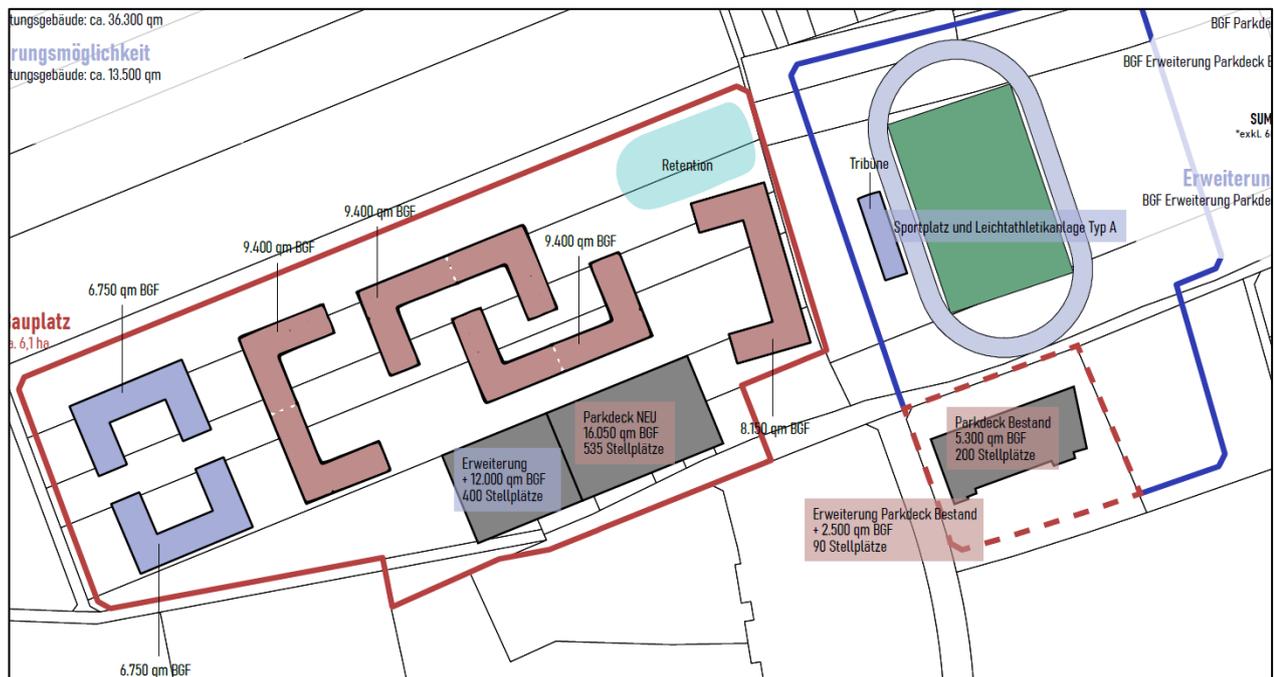


Abbildung 7: Baumassenstudie (Quelle: Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH)

NÖ Sicherheitszentrum:

In einem ersten Schritt sind für das NÖ Sicherheitszentrum folgende Nutzungen zu erwarten:

- Einsatzabteilung
- Fremden- und grenzpolizeiliche Abteilung
- Landesverkehrsabteilung
- Landeskriminalamt (Erweiterung der Bestandsflächen, zusätzliche Aufgabenbereiche)
- Landesamt für Verfassungsschutz und Terrorbekämpfung NÖ
- Sicherheits- und verwaltungspolizeiliche Abteilung
- Stadtpolizeikommando
- Geschäftsführung
- Personalabteilung
- Logistikabteilung (Erweiterung der Bestandsflächen, zusätzliche Aufgabenbereiche)

Aus dem Raum- und Funktionsprogramm für das NÖ Sicherheitszentrum wurde eine Nutzfläche von ca. 18.520 m² ermittelt. Daraus ergibt sich eine Bruttogeschossfläche von ca. 36.300 m² exkl. Stellplätze. Im Bereich des Neubaus werden ca. 800 Bedienstete untergebracht, ca. 310 Bedienstete sind bereits im Altbestand (Landeskriminalamt, Logistik und Diensthunde)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	12 von 36

untergebracht. In Summe sind bei Realisierung des Vorhabens somit ca. 1.110 Bedienstete am gegenständlichen Standort zu erwarten.

Erweiterungsmöglichkeit:

Für die darüberhinausgehende Erweiterungsmöglichkeit sind derzeit folgende Nutzungen angedacht:

- Bundesamt für Fremdenwesen und Asyl
- Bildungszentrum
- Sportplatz

Aus dem Raum- und Funktionsprogramm für die Erweiterungsmöglichkeit wurde eine Nutzfläche von ca. 6.100 m² ermittelt. Daraus ergibt sich eine Bruttogeschossfläche von ca. 13.500 m² exkl. Stellplätze sowie Sportplatz. Der Flächenbedarf für den Sportplatz ergibt sich mit zusätzlich ca. 25.500 m². In der Erweiterungsmöglichkeit sind ca. 110 Bedienstete sowie ca. 300 Schüler untergebracht. In Summe sind bei Realisierung der Erweiterungsmöglichkeit somit ca. 1.520 Personen (310 Bestand, 800 NÖ Sicherheitszentrum, 410 Erweiterungsmöglichkeit) am gegenständlichen Standort zu erwarten, davon ca. 1.220 Bedienstete und ca. 300 Schüler.

Kfz-Stellplatzbedarf:

Für die insgesamt ca. 800 Bediensteten des NÖ Sicherheitszentrum sowie zur Sicherstellung des Betriebsablaufs (Fahrzeugumrüstungen, Abstellkapazitäten für ca. 535 Dienstfahrzeuge, etc.) wird ein Kfz-Stellplatzbedarf von ca. 825 Parkplätzen erwartet (nicht öffentlich zugängliche Stellplätze), zudem sollen ca. 60 öffentlich zugängliche Besucherparkplätze für den Parteienverkehr des Bürgerservice zur Verfügung stehen.

Innerhalb des eingezäunten Areals des NÖ Sicherheitszentrums soll ein neues Systemparkdeck mit einer Kapazität von 535 Kfz-Stellplätzen errichtet werden, hierhin werden alle Fahrzeuge, für die ein Abstellen in einem abgesicherten Bereich erforderlich ist, verlegt (200 aus bestehendem Sicherheitsparkdeck). Diese Parkplätze werden nicht öffentlich zugänglich sein und mit entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen gegen unbefugte Nutzung abgesichert. Die restlichen 350 Parkplätze (290 Parkplätze für Bedienstete und 60 Parkplätze für Kunden), welche im Zuge des Neubaus des NÖ Sicherheitszentrums errichtet werden sollen, teilen wie folgt auf. Für Bedienstete sind 290 Parkplätze zum Abstellen der Privat-Pkw im bestehenden und nunmehr in dieser Form nicht mehr genutzten Sicherheitsparkdeck vorgesehen, welches um ein weiteres Geschoß aufgestockt und überdacht wird. Das Parkdeck für Bedienstete wird ebenfalls eine Zufahrtkontrolle nur für Befugte aufweisen und sind die darin befindlichen Stellplätze somit nicht

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	13 von 36

öffentlich zugänglich. Für Kunden bzw. Besucher soll außerhalb des eingezäunten Sicherheitsbereichs ein Freiparkplatz mit einer Kapazität von 60 Kfz-Stellplätzen zur Verfügung stehen. Für die Deckung des Stellplatzbedarfs der Erweiterungsmöglichkeit kann das neu geplante Systemparkdeck im Bereich der Sicherheitszone am Areal des NÖ Sicherheitszentrums erweitert werden, dies im Ausmaß von bis zu ca. 400 Parkplätzen.

Zu den Stellplatzzahlen ist anzumerken, dass allein 535 Pkw-Stellplätze für Dienstfahrzeuge erforderlich sind, ca. 235 davon entfallen auf Dienstfahrzeuge im täglichen Einsatz (erzeugen tägliche Fahrten, je nach Einsatzhäufigkeit) und ca. 300 werden für die Lagerverwaltung benötigt (ca. 150 „Leasing-Autos“ werden mittels Autotransporter angeliefert, in der Werkstatt umgerüstet und nach Zwischenlagerung im Parkdeck anschließend wieder ausgeliefert).

Von den restlichen geplanten 350 Stellplätzen außerhalb der Sicherheitszone sind 60 für den Parteienverkehr vorbehalten und 290 für die Privat-Pkw der Bediensteten zur An-/Abreise des Dienstorts vorgesehen (sollen den Bediensteten nicht kostenfrei zur Verfügung stehen). Die im Vergleich zur Anzahl der Bediensteten geringe Privat-Pkw-Stellplatzverfügbarkeit wird unter anderem mit einer generellen gleichzeitigen Anwesenheit von etwa 80 % der Mitarbeiter (ca. 10 % im Homeoffice und ca. 10 % im Schichtdienst bzw. auch Krankenstände/Urlaube/etc.) begründet. Weitere ca. 50 Mitarbeiter verkehren mit „VIP-Fahrzeugen“ und können im Bereich der Dienstfahrzeuge im Sicherheitsparkdeck (neues Parkdeck im Bereich der Bauphase 1) parken. Die geplanten 290 Stellplätze für Privat-Pkw stehen somit etwa 600 Bediensteten gegenüber, was für diese einem MIV-Anteil von knapp unter 50 % entspricht. Die restlichen ca. 50 % der Bediensteten können in Fahrgemeinschaften bzw. mit alternativen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (NMIV, ÖPNV) anreisen. Dieser Umstand entspricht in etwa dem derzeitigen Modal-Split der Bediensteten im Bereich des Kombiprojekts West sowie der Polizeidienststelle am Europaplatz, was vom Nutzer entsprechend erhoben wurde (derzeit 170 Pkw-Stellplätze für 310 Bedienstete beim Kombiprojekt West und 120 Pkw-Stellplätze für 182 Mitarbeiter bei der Dienststelle Europaplatz).

An dieser Stelle gilt es folglich festzuhalten, dass von den o.a. 885 Parkplätzen nur ca. 585 (235 Dienstfahrzeuge, 290 Bedienstete und 60 Besucher) täglichen Verkehr generieren. Des Weiteren ist anzumerken, dass sich das Verkehrsaufkommen durch Dienstfahrten bzw. Individualverkehr, für das gesamte Stadtgebiet von St. Pölten gesehen, größtenteils verlagert und nicht komplett neu initiiert wird, da alle bisherigen Standorte (Landhaus, Europaplatz, etc.) in der Landeshauptstadt am neuen Areal des Sicherheitszentrums zusammengefasst werden.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	14 von 36

3 Verkehrstechnik

3.1 Bestandsverkehr

Um einen Überblick des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet zu erhalten, wurden die Bestandsverkehrszahlen der B 1 Linzer Straße beim Amt der NÖ Landesregierung abgefragt sowie eigene Verkehrszählungen durchgeführt. Der Bestandsverkehr wird in den verkehrstechnischen Berechnungen als Planfall P0 (2025) bezeichnet.

Zählungen Land NÖ

Beim Amt der NÖ Landesregierung wurden die Bestandsverkehrszahlen im erweiterten Untersuchungsgebiet angefragt und konnten Verkehrsdaten von Dauerzählstellen auf der B 1 (östlich des Europaplatzes), der B 20, der L 100 sowie temporärer Zählstellen auf der B 1 westlich des Europaplatzes im Zeitraum von 2011 bis 2024 übermittelt werden.

In den Jahren vor 2020 wurden bei den zur Verfügung stehenden Daten der Dauerzählstellen teilweise Verkehrssteigerungen im Bereich zwischen + 0,4 % und + 1,5 % pro Jahr, teilweise aber auch Verkehrsreduktionen im Bereich zwischen - 0,4 % und - 2,5 % pro Jahr, aufgezeichnet. Weiters ist bei allen übermittelten Zählstellen ersichtlich, dass im Mai und Oktober (zum Zeitpunkt der Vergleichsquerschnittszählungen z+p) jeweils höhere DTV-Werte im Vergleich zum JDTV auftreten. Es ist zudem feststellbar, dass die Zählzeiten in den, durch Covid-19 verfälschten Jahren 2020 sowie 2021 und teilweise 2022, deutlichen Einfluss auf die Entwicklung haben. So wurde in diesem Zeitraum ein wahrnehmbarer Rückgang verzeichnet, seither nähern sich die übermittelten Werte wieder den Verkehrsdaten aus dem Jahr 2019 an bzw. haben diese teilweise schon erreicht (z.B. B 1 östlich vom Europaplatz).

Nachfolgend sind die übermittelten bzw. abgeleiteten JDTV-Werte für das Jahr 2024 ersichtlich:

- B 1 Ost (km 67,8): ca. 12.130 Kfz/24h davon ca. 11.605 PkwÄ/24h 525 LkwÄ/24h
- B 1 West (km 70,7): ca. 6.080 Kfz/24h davon ca. 5.695 PkwÄ/24h 385 LkwÄ/24h
- L 100 (km 1,9): ca. 17.120 Kfz/24h davon ca. 16.560 PkwÄ/24h 560 LkwÄ/24h
- B 20 (km 2,2): ca. 27.470 Kfz/24h davon ca. 26.400 PkwÄ/24h 1.070 LkwÄ/24h

Zählungen z+p

Zusätzlich zu den bereits vorhandenen Zählzeiten des Landes NÖ wurden im Untersuchungsgebiet von unserem Büro folgende Verkehrszählungen durchgeführt:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	15 von 36

Querschnittszählungen:

Die Querschnittszählungen wurden jeweils für den Zeitraum einer ganzen Woche, vom 04.10.2022 bis 11.10.2022, mittels Seitenradargeräten durchgeführt, dabei konnten folgende DTV-Werte erhoben werden:

- B 1 Linzer Straße, zwischen Schanze und Kunrathstraße (ca. km 69,4)

8.215 Kfz/24h davon 7.452 PkwÄ/24h 763 LkwÄ/24h

Tagesgang Montag bis Sonntag	Zeit	Zweirad	Pkw	Transporter	Lkw	Sattelzug	Gesamt Kfz	Pkw-E
	00:00 - 01:00	0	20	9	0	2	31	33
	01:00 - 02:00	0	15	6	1	3	25	29
	02:00 - 03:00	0	11	5	0	1	17	18
	03:00 - 04:00	0	12	6	1	3	22	26
	04:00 - 05:00	0	26	6	2	3	37	41
	05:00 - 06:00	0	167	40	6	17	230	250
	06:00 - 07:00	0	327	97	22	46	492	549
	07:00 - 08:00	0	473	114	14	47	648	702
	08:00 - 09:00	0	348	109	19	49	525	584
	09:00 - 10:00	0	318	94	20	46	478	534
	10:00 - 11:00	0	314	88	17	48	467	524
	11:00 - 12:00	0	370	94	18	43	525	577
	12:00 - 13:00	0	390	91	15	37	533	578
	13:00 - 14:00	0	428	90	16	45	579	632
	14:00 - 15:00	0	398	92	18	36	544	589
	15:00 - 16:00	0	456	97	14	37	604	648
	16:00 - 17:00	0	492	103	12	25	632	663
	17:00 - 18:00	0	434	96	10	16	556	577
	18:00 - 19:00	0	361	83	7	18	469	491
	19:00 - 20:00	0	242	59	4	7	312	321
	20:00 - 21:00	0	137	41	2	3	183	187
	21:00 - 22:00	0	109	32	1	2	144	147
	22:00 - 23:00	0	82	25	2	3	112	116
23:00 - 00:00	0	34	11	2	3	50	54	
Σ	0	5.964	1.488	223	540	8.215	8.870	

- Schanze, zwischen Laimgrubenstraße und Lackenbauerstraße

347 Kfz/24h davon 226 PkwÄ/24h 121 LkwÄ/24h

Tagesgang Montag bis Sonntag	Zeit	Zweirad	Pkw	Transporter	Lkw	Sattelzug	Gesamt Kfz	Pkw-E
	00:00 - 01:00	0	1	0	0	0	1	1
	01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0
	02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0
	03:00 - 04:00	0	1	0	0	0	1	1
	04:00 - 05:00	0	2	0	0	1	3	4
	05:00 - 06:00	0	5	1	0	3	9	12
	06:00 - 07:00	0	20	3	1	6	30	37
	07:00 - 08:00	0	19	2	1	5	27	33
	08:00 - 09:00	0	17	2	1	9	29	39
	09:00 - 10:00	0	13	1	1	9	24	34
	10:00 - 11:00	0	18	1	2	9	30	40
	11:00 - 12:00	0	15	2	2	10	29	40
	12:00 - 13:00	0	13	4	1	9	27	37
	13:00 - 14:00	0	14	2	2	9	27	37
	14:00 - 15:00	0	13	2	1	9	25	35
	15:00 - 16:00	0	13	2	1	7	23	31
	16:00 - 17:00	0	14	2	0	6	22	28
	17:00 - 18:00	0	9	0	1	4	14	19
	18:00 - 19:00	0	5	1	0	4	10	14
	19:00 - 20:00	0	4	0	0	3	7	10
	20:00 - 21:00	0	2	0	0	2	4	6
	21:00 - 22:00	0	2	0	0	2	4	6
	22:00 - 23:00	0	1	0	0	0	1	1
23:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	
Σ	0	201	25	14	107	347	465	

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	16 von 36

Knotenstromzählung:

Es wurde an der Kreuzung der B 1 „Linzer Straße“ mit der L 5154 „Gutenbergstraße“ sowie der Gemeindestraße „Schanze“ eine Knotenstrom-Verkehrszählungen per Video am Donnerstag, dem 08.05.2025, durchgeführt. Die Auswertung erfolgte für den Zeitbereich 00:00 – 24:00 Uhr.

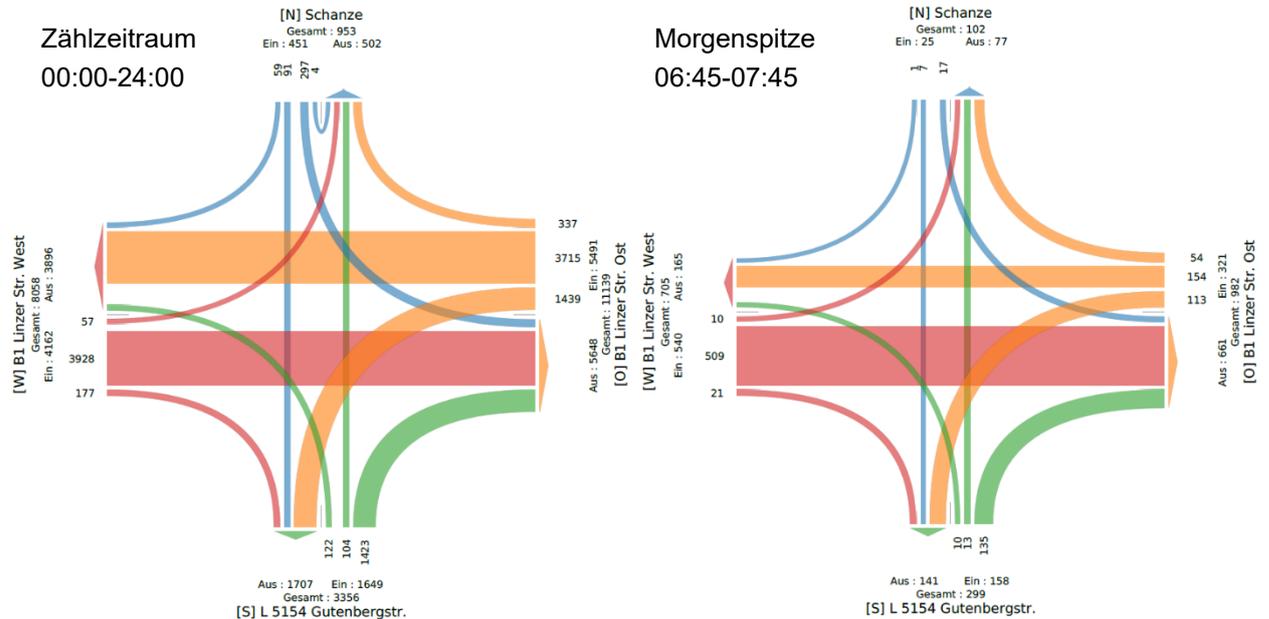


Abbildung 8: Verkehrszählung B 1 / L 5154 / Schanze – Zählzeitraum (links) & Morgenspitze (rechts)

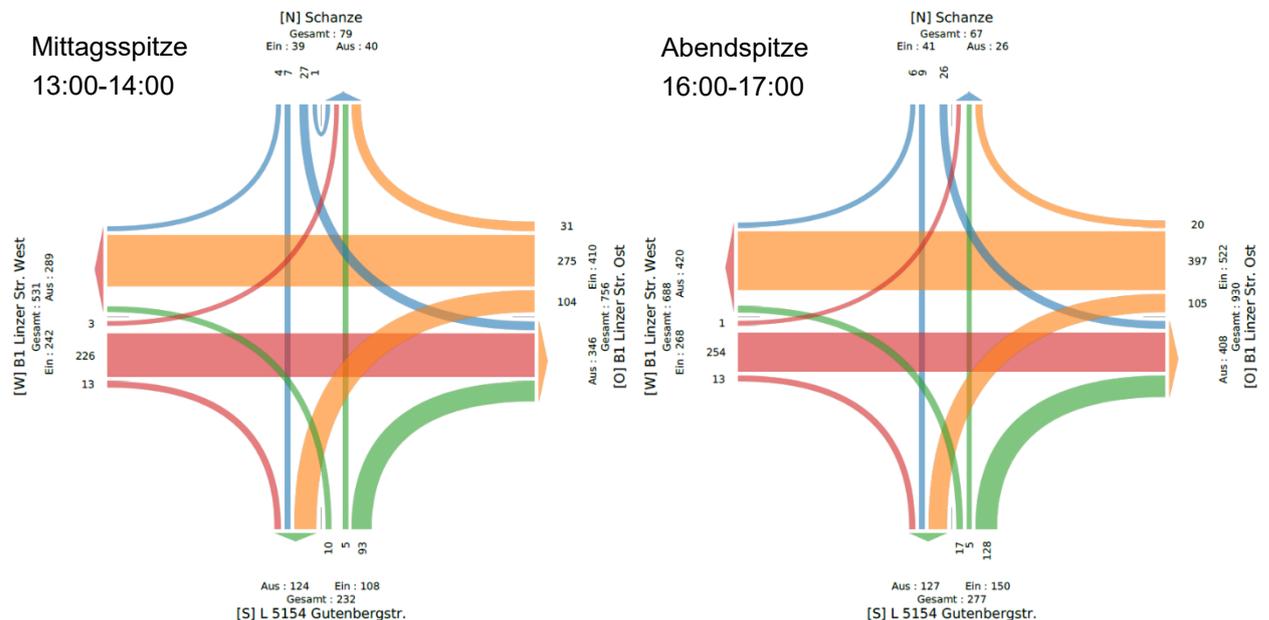


Abbildung 9: Verkehrszählung B 1 / L 5154 / Schanze – Mittagsspitze (links) & Abendsspitze (rechts)

Das höchste Verkehrsaufkommen wurde am Morgen im Zeitbereich 06:45 – 07:45 Uhr festgestellt, bis etwa zur Mittagszeit erfolgt eine merkbare Verkehrsabnahme, die

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	17 von 36
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 Tel. +43/2742/73114-0, Fax +43/2742/73114-7 www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 Tel. +43/1/4190273 A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 Tel. +43/732/257043				

Mittagsspitzenstunde ist geringer ausgeprägt als jene am Morgen. Im Verlauf des Nachmittags ist ein leichter Anstieg des Verkehrsaufkommens bis zur Abendspitzenstunde im Zeitbereich 16:00 – 17:00 Uhr erkennbar, auch die Abendspitzenstunde ist geringer ausgeprägt als jene am Morgen.

Schlussfolgerung Bestandszählungen

Im Zuge der Knotenstromverkehrszählung z+p wurde am östlichen Ast der B 1 eine Verkehrsstärke von ca. 11.140 Kfz/24h erhoben, die Seitenradarzählung seitens z+p an ebendiesem Straßenquerschnitt ergab für den gesamten Tag im Werktagsdurchschnitt ca. 9.510 Kfz/24h und für den Donnerstag im Erhebungszeitraum ca. 9.620 Kfz/24h. Die Abweichung beträgt rd. 16 % bzw. rd. 5 % pro Jahr.

Im Zuge der Knotenstromverkehrszählung z+p wurde am Ast der Schanze eine Verkehrsstärke von ca. 950 Kfz/24h erhoben, die Seitenradarzählung seitens z+p an der Schanze ergab für den gesamten Tag im Werktagsdurchschnitt ca. 440 Kfz/24h und für den Donnerstag im Erhebungszeitraum ca. 400 Kfz/24h. Die Abweichung beträgt rd. 140 %, diese Differenz ist auf die Position der Seitenradarzählung nördlich der Laimgrubenstraße zurückzuführen, das entsprechende Verkehrsaufkommen der darüber erschlossenen Betriebe kam bei dem Seitenradargerät nicht mehr an und beziehen sich die erhobenen Werte der Seitenradarzählung nur auf den Verkehr der bestehenden Nutzungen der Landespolizeidirektion.

Im Zuge der Knotenstromverkehrszählung z+p wurde am westlichen Ast der B 1 eine Verkehrsstärke von ca. 8.060 Kfz/24h erhoben, die übermittelte Zählung vom Land NÖ etwas westlich davon ergab für den Tagesdurchschnitt ca. 6.080 Kfz/24h. Die Abweichung beträgt rd. 32 %, diese Differenz ist auf die Position der automatischen zurückzuführen, zwischen der Zählstelle und der Kreuzungszählung befinden sich Anbindungen von zwei verkehrsintensiven Nutzungen (Abfallverwertung Zöchling und Kombiprojekt West).

Ein Vergleich mit weiter entfernten Zählquerschnitten erscheint aufgrund der Abweichungen, die einzelne Anbindungen von Straßen oder Betrieben verursachen können, daher nicht zielführend. Die Querschnittszählungen seitens z+p und Land NÖ stimmen in der Größenordnung in etwa überein und erscheinen die Daten somit plausibel. Bei der Knotenstromverkehrszählung z+p am maßgebenden Anbindungsknoten wurden jeweils höhere Werte erhoben als bei den Querschnittszählungen, wodurch diese den „worst-case“ abdecken und für die verkehrstechnischen Berechnungen als geeignet angesehen werden. Aus den übermittelten Daten der Dauerzählstellen seitens Land NÖ geht ebenfalls hervor, dass sich die

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	18 von 36

Verkehrsstärken dem höheren Niveau von vor der Covid-19-Pandemie annähern bzw. dieses teilweise bereits erreicht haben.

3.2 Projektverkehr

Ein Nutzflächenkonzept der potenziellen Objekte, welches auch Gleichzeitigkeiten hinsichtlich der Anwesenheit und Nutzung berücksichtigt (Anm.: Home-Office und Schichtarbeit bzw. Urlaube / Krankenstände, etc.), wurde wie folgt bekanntgegeben:

- Büroräume (exkl. Sanitär- und Nebenräume, Archive etc.): ca. 7.620 m²
- Festsaal bzw. Speisesäle: ca. 550 m² (für ca. 480 Personen ausgelegt)
- Besprechungs- und Schulungsräume: ca. 1.060 m² (für ca. 200 Personen ausgelegt)
- Archiv- und Lagerflächen: ca. 3.340 m²
- Sozialräume mit Besprechungs- und Teeküchen: ca. 930 m²
- Bereithalteräume: ca. 850 m²

Eine Abstimmung mit dem Landespolizeikommando hat ergeben, dass beim geplanten Vorhaben vorwiegend mit Büro- und Verwaltungstätigkeiten zu rechnen ist. Etwa 80 % der Beschäftigten werden eine Regelarbeitszeit im Bereich zwischen 07:00 und 17:00 Uhr haben. Einzelne Abteilungen (wie z.B. die Verkehrs- und Kriminalabteilung) sind ganztägig besetzt, die Hauptankunfts- und -abfahrtszeiten dieser ca. 400-500 Beschäftigten wird dennoch im Bereich der Morgen- und Abendspitzenstunde erwartet. Das polizeiliche Anhaltezentrum wird nur wenige Insassen umfassen, allgemeiner Parteien- und Kundenverkehr (z.B. Bürgerzentrum, Amtsarzt, Führerscheine, etc.) ist vorwiegend am Vormittag zu erwarten.

Seitens LPD wurden, zur Abschätzung der zukünftigen Einsatzfahrten des Vorhabens, Erhebungen bei den bestehenden Dienststellen sowie grobe Angaben zur Häufigkeit von Einsatzfahrten aus den elektronischen Protokollen bzw. Anforderungen der Leitzentrale übermittelt. Beim Standort am Europaplatz wurden im Zeitraum 20.12.2024 bis 20.03.2025 (90 Tage) insgesamt 675 Einsatzfahrten verzeichnet, beim Standort im Landhaus wurden im selben Zeitraum insgesamt 438 Einsatzfahrten verzeichnet. Für einen durchschnittlichen Tag ergibt dies in Summe ca. 13 Einsatzfahrten. Hierbei ist anzumerken, dass die angeführten Zahlen nur die Einsätze der angeforderten Einheiten widerspiegeln, nicht jedoch die tatsächlichen Fahrten, da zudem reguläre (nicht einsatzmäßige) sicherheitspolizeiliche Streifen- und Überwachungsdienste, Botenfahrten, Hin- und Rückfahrten zum Einsatztrainingszentrum, Ausbildungsfahrten, Überwachung von Nationalbanktransporten, etc. stattfinden. Lt. Auskunft

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	19 von 36

des LPD ergibt sich hier eine nicht eindeutig verifizierbare, weil nicht dokumentationspflichtige, Dunkelziffer an Fahrten mit Einsatzfahrzeugen. Es erfolgte daher eine Verkehrszählung der Ein- und Ausfahrten von Einsatzfahrzeugen beim Standort Europaplatz mittels Seitenradargerät im Zeitraum 03.04.2025 bis 07.04.2025 sowie eine Auswertung der Garagenbewirtschaftung beim Standort Landhaus für den Zeitraum 20.03.2025 bis 26.03.2025. Dabei konnte festgestellt werden, dass im Erhebungs- bzw. Auswertungszeitraum, für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrtenanzahl aus den angegebenen Einsatzdaten etwa mit dem Faktor 10 zu rechnen ist, was ca. 130 Ein- und Ausfahrten pro Tag mit Einsatzfahrzeugen entsprechen würde. Für die zusätzlichen Nutzungen am neu geplanten Standort wird seitens LPD mit weiteren ca. 60 Ein- und Ausfahrten pro Tag mit Einsatzfahrzeugen gerechnet.

Der zu erwartende Projektverkehr wird mittels Kennwerten von Dr. Bosserhoff, abgestimmt auf das gegenständliche Nutzungskonzept inkl. Erweiterungsmöglichkeit und die Lage im Umweltverbund, mithilfe des Programms Ver_Bau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung) berechnet. Die Verkehrserzeugung wird über eine Abschätzung gemäß FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) oder HSVV (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) durchgeführt. Da die beiden Richtlinien sehr ähnliche Ansätze und teilweise Kennwerte anwenden (die FGSV basiert auf der HSVV) und das Vorgehen nach HSVV grundsätzlich detailliertere Annahmen und aktuellere Kennwerte bietet, wurde die Berechnung nach HSVV gewählt, dabei wurden folgende Parameter berücksichtigt:

- Nutzfläche fahrtenintensive Nutzung (fiN) im NÖ SHZ ca. 4.630 m² (25 % der NFL), Nutzfläche nicht fahrtenintensive Nutzung (nfiN) im NÖ SHZ ca. 13.890 m² (75 % der NFL), Nutzfläche Ausbildungsnutzung (AN) in Erweiterungsmöglichkeit ca. 6.100 m²
- Besucher/Auszubildende pro 100 m² NFL (0,4 bis 0,8 für fiN & nfiN bzw. 4,0 bis 5,0 für AN)
- Beschäftigte pro 100 m² NFL (5,0 bis 6,0 für fiN & nfiN bzw. 1,5 bis 2,0 für AN)

➔ **ca. 320 bis 450 Besucher & Auszubildende**

➔ **ca. 1.020 bis 1.230 Beschäftigte**

- Wege pro Besucher/Auszubildenden und Tag (2,0 für fiN, nfiN & AN)
- MIV-Anteil im Besucher-/Auszubildendenverkehr (40 % bis 50 % für fiN & nfiN bzw. 30 % bis 40 % für AN)
- Personenanzahl pro Pkw im Besucher-/Auszubildendenverkehr (1,2 für fiN, nfiN & AN)
- Anwesenheit der Beschäftigten (80 % für fiN, nfiN & AN)
- durchschnittliche Wege pro Beschäftigten und Tag (4,0 bis 5,0 für fiN bzw. 2,0 bis 2,5 für nfiN & AN)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	20 von 36

- MIV-Anteil im Beschäftigtenverkehr (80 % bis 90 % für fiN bzw. 50 % bis 60 % für nfiN & AN)
- Personenanzahl pro Pkw im Beschäftigtenverkehr (1,1 für fiN, nfiN & AN; der Umstand, dass Einsatzfahrzeuge meist mit 2 Personen belegt sind, wurde bei der Wegehäufigkeit berücksichtigt)
- Lkw-Fahrten pro 100 m² NFL (0,1 bis 0,2 für fiN, nfiN & AN)
- Tagesganglinien für Quell- und Zielverkehr gemäß den Kennwerten von Dr. Bosserhoff

➔ **ca. 920 Kfz-Fahrten bzw. 940 Pkw-E pro Tag und Richtung**

In Summe ist für die geplante Bebauung demnach mit einer **Gesamtverkehrserzeugung von ca. 1.840 Kfz/24h bzw. ca. 1.880 Pkw-E/24h am Querschnitt (940 Pkw-E/24h jeweils für den Quell- und Zielverkehr)** zu rechnen, hierbei sind sowohl die Zu- und Abfahrten der Beschäftigten und Besucher als auch die Einsatzfahrten berücksichtigt. Die Spitzenstunden werden, aufgrund der Nutzungsstruktur, deutlich ausgeprägt erwartet, hierbei vor allem für den Beschäftigtenverkehr am Morgen im Zeitbereich 07:00 bis 08:00 Uhr sowie am Abend im Zeitbereich 16:00 bis 17:00 Uhr. Außerhalb der Spitzenstunden ist hauptsächlich mit Dienstfahrten bzw. Kundenverkehr zu rechnen, welche wesentlich geringer ausfallen werden.

Die weitere Verteilung des Projektverkehrsaufkommens auf das umliegende Straßennetz wird von der Schanze mit 100 % in Richtung B 1 und weiter mit 70 % auf die B 1 von/nach Osten, 25 % auf die B 1 von/nach Westen sowie 5 % auf die L 5154 angenommen. Im Falle einer Durchbindung der Schanze zur L 5128 ist auch ein Teil des Verkehrsaufkommens von/nach Norden zu erwarten, dieser Anteil wird jedoch aufgrund der weiteren Routenmöglichkeiten und Ziele gering eingeschätzt und mit ca. 10 % beziffert. Für die verkehrstechnischen Berechnungen erfolgt die Verteilung im Sinne des „worst-case“ zu 100 % von/nach Süden zur B 1, die Verkehrsstärken inklusive Projektverkehr werden als Planfall P1 (2025) bzw. Planfall P1 (2035) bezeichnet.

Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung des zu erwartenden Projektverkehrsaufkommens, basierend auf Erhebungen von Dr. Bosserhoff und für den gegenständlichen Standort adaptiert, ersichtlich:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	21 von 36

Richtungsbezogene MIV-Stundenbelastungen im Quellverkehr									Richtungsbezogene MIV-Stundenbelastungen im Zielverkehr								
Stunde	Besucher/Auszub.		Beschäftigte		Güter		Gesamtverkehr		Stunde	Besucher/Auszub.		Beschäftigte		Güter		Gesamtverkehr	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	Pkw-E		Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	Pkw-E
00-01	0%	0	1%	8	0%	0	8	8	00-01	0%	0	1%	8	0%	0	8	8
01-02	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	01-02	0%	0	1%	8	0%	0	8	8
02-03	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	02-03	0%	0	0%	0	0%	0	0	0
03-04	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	03-04	0%	0	0%	0	0%	0	0	0
04-05	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	04-05	0%	0	0%	0	0%	0	0	0
05-06	1%	1	1%	8	0%	0	9	9	05-06	1%	1	2%	15	0%	0	16	16
06-07	2%	3	2%	15	0%	0	18	18	06-07	4%	5	8%	62	0%	0	67	67
07-08	5%	7	2%	15	0%	0	22	22	07-08	10%	13	50%	385	5%	1	399	400
08-09	7%	9	2%	15	15%	3	27	30	08-09	15%	20	8%	62	15%	3	85	88
09-10	8%	10	2%	15	15%	3	28	31	09-10	8%	10	5%	39	20%	4	53	57
10-11	9%	12	2%	15	20%	4	31	35	10-11	9%	12	2%	15	15%	3	30	33
11-12	10%	13	3%	23	15%	3	39	42	11-12	9%	12	2%	15	15%	3	30	33
12-13	9%	12	5%	39	10%	2	53	55	12-13	7%	9	4%	31	10%	2	42	44
13-14	8%	10	6%	46	10%	2	58	60	13-14	6%	8	3%	23	5%	1	32	33
14-15	8%	10	5%	39	5%	1	50	51	14-15	6%	8	3%	23	5%	1	32	33
15-16	8%	10	12%	92	5%	1	103	104	15-16	6%	8	2%	15	5%	1	24	25
16-17	9%	12	30%	231	5%	1	244	245	16-17	7%	9	2%	15	5%	1	25	26
17-18	8%	10	12%	92	0%	0	102	102	17-18	5%	7	1%	8	0%	0	15	15
18-19	5%	7	5%	39	0%	0	46	46	18-19	3%	4	1%	8	0%	0	12	12
19-20	2%	3	4%	31	0%	0	34	34	19-20	3%	4	1%	8	0%	0	12	12
20-21	1%	1	3%	23	0%	0	24	24	20-21	1%	1	1%	8	0%	0	9	9
21-22	0%	0	1%	8	0%	0	8	8	21-22	0%	0	1%	8	0%	0	8	8
22-23	0%	0	1%	8	0%	0	8	8	22-23	0%	0	1%	8	0%	0	8	8
23-24	0%	0	1%	8	0%	0	8	8	23-24	0%	0	1%	8	0%	0	8	8
Summe	100%	130	100%	770	100%	20	920	940	Summe	100%	130	100%	770	100%	20	920	940

3.3 Maßgebliche Spitzenstunden

Aus den durchgeführten Verkehrszählungen ist ersichtlich, dass die Morgenspitzenstunde am gegenständlichen Abschnitt der B 1 etwa im Zeitbereich zwischen 06:30 und 08:00 Uhr auftritt, die zu erwartende höchstbelastete Stunde für das Projektvorhaben wird am Morgen im Zeitbereich 07:00 bis 08:00 Uhr erwartet. Somit deckt sich das Verkehrsaufkommen der höchstbelasteten Stunden am Morgen gut und werden für die verkehrstechnischen Berechnungen im Sinne des „worst-case-Szenario“ die jeweils höher belasteten Werte als maßgebend erachtet und miteinander überlagert.

Aus den durchgeführten Verkehrszählungen ist weiters ersichtlich, dass die Abendspitzenstunde am gegenständlichen Abschnitt der B 1 etwa im Zeitbereich zwischen 15:00 und 17:00 Uhr auftritt, die zu erwartende höchstbelastete Stunde für das Projektvorhaben wird am Abend im Zeitbereich 16:00 bis 17:00 Uhr erwartet. Somit deckt sich auch das Verkehrsaufkommen der höchstbelasteten Stunden am Abend gut und werden für die verkehrstechnischen Berechnungen im Sinne des „worst-case-Szenario“ die jeweils höher belasteten Werte als maßgebend erachtet und miteinander überlagert.

3.4 Prognoseverkehr

Um eine Aussage über die verkehrlichen Auswirkungen des Projektvorhabens auch für das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen treffen zu können, erfolgt eine Hochrechnung des erhobenen Bestandsverkehrsaufkommens um 10 Jahre auf das Prognosejahr 2035. Als Hochrechnungsfaktor wird in Anlehnung an die Auswertung der Dauerzählstellen des Landes NÖ (Anm.: für die konstant vorhandenen Zeitbereiche vor und nach Covid-19) ein einheitlicher Wert mit + 1,5 % pro Jahr herangezogen. Der Prognoseverkehr wird in den verkehrstechnischen Berechnungen als Planfall P0 (2035) bezeichnet, nachfolgend sind die hochgerechneten Verkehrsstärken in den oben beschriebenen Spitzenstundenszenarien beim Knotenpunkt der B 1 Linzer Straße mit der L 5154 Gutenbergstraße und der Gemeindestraße „Schanze“ dargestellt:

Relation	Richtung	Planfall P0 (2025)		Planfall P0 (2035)	
		Morgen	Abend	Morgen	Abend
		<i>Pkw-E</i>	<i>Pkw-E</i>	<i>Pkw-E</i>	<i>Pkw-E</i>
B 1 Linzer Straße Ost	links	124	108	144	126
	gerade	168	407	195	473
	rechts	60	24	70	28
B 1 Linzer Straße West	links	11	1	13	2
	gerade	530	263	616	306
	rechts	22	14	26	17
Schanze	links	19	28	23	33
	gerade	8	10	10	12
	rechts	2	6	3	7
L 5154 Gutenbergstraße	links	13	19	16	23
	gerade	15	5	18	6
	rechts	146	130	170	151

3.5 Leistungsfähigkeit

Für die verkehrstechnischen Berechnungen werden sowohl die erhobenen Bestandsverkehrszahlen als auch der auf 2035 hochgerechnete Prognoseverkehr mit dem Projektverkehr wie folgt überlagert:

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Relation	Richtung	Planfall PO (2025)	Planfall PO (2035)	Projektverkehr		Planfall P1 (2025)	Planfall P1 (2035)
		Morgen <i>Pkw-E</i>	Morgen <i>Pkw-E</i>	relativ [%]	absolut <i>Pkw-E</i>	Morgen <i>Pkw-E</i>	Morgen <i>Pkw-E</i>
B 1 Linzer Straße Ost	links	124	144	0%	0	124	144
	gerade	168	195	0%	0	168	195
	rechts	60	70	70%	280	340	350
B 1 Linzer Straße West	links	11	13	25%	100	111	113
	gerade	530	616	0%	0	530	616
	rechts	22	26	0%	0	22	26
Schanze	links	19	23	70%	15	34	38
	gerade	8	10	5%	1	9	11
	rechts	2	3	25%	6	8	9
L 5154 Gutenbergstraße	links	13	16	0%	0	13	16
	gerade	15	18	5%	20	35	38
	rechts	146	170	0%	0	146	170

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Relation	Richtung	Planfall PO (2025)	Planfall PO (2035)	Projektverkehr		Planfall P1 (2025)	Planfall P1 (2035)
		Abend <i>Pkw-E</i>	Abend <i>Pkw-E</i>	relativ [%]	absolut <i>Pkw-E</i>	Abend <i>Pkw-E</i>	Abend <i>Pkw-E</i>
B 1 Linzer Straße Ost	links	108	126	0%	0	108	126
	gerade	407	473	0%	0	407	473
	rechts	24	28	70%	18	42	46
B 1 Linzer Straße West	links	1	2	25%	7	8	9
	gerade	263	306	0%	0	263	306
	rechts	14	17	0%	0	14	17
Schanze	links	29	33	70%	172	201	205
	gerade	10	12	5%	12	22	24
	rechts	6	7	25%	61	67	68
L 5154 Gutenbergstraße	links	19	23	0%	0	19	23
	gerade	5	6	5%	1	6	7
	rechts	130	151	0%	0	130	151

Zusammenfassung Leistungsfähigkeit

Die Berechnungen wurden gemäß den Vorgaben der RVS 03.05.12 für unregelte Kreuzungen mittels der Software „FSV-Knoten“ durchgeführt. Nachfolgend ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Morgen- und Abendspitze in allen Planfällen ersichtlich, die einzelnen Berechnungsblätter sind dem Anhang zu entnehmen:

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / Schanze / L 5154 Gutenbergstraße		Morgenspitze															
		Planfall P0 (2025)				Planfall P1 (2025)				Planfall P0 (2035)				Planfall P1 (2035)			
		Pkw-E	Ausl.	Wart.	Staul.												
B 1 Linzer Straße Ost	links	124	17%	6s	4m	124	17%	6s	4m	144	22%	7s	6m	144	22%	7s	6m
	gerade rechts	228	12%	-	-	508	28%	-	-	265	15%	-	-	545	30%	-	-
B 1 Linzer Straße West	links	11	1%	3s	1m	111	15%	6s	4m	13	1%	4s	1m	113	15%	6s	4m
	gerade rechts	552	30%	-	-	552	30%	-	-	642	35%	-	-	642	35%	-	-
Schanze	links																
	gerade rechts	29	18%	27s	4m	51	57%	91s	21m	36	33%	48s	9m	58	105%	n.b.	61m
L 5154 Gutenbergstraße	links																
	gerade rechts	174	42%	15s	13m	194	66%	36s	33m	204	58%	24s	24m	224	93%	122s	87m

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / Schanze / L 5154 Gutenbergstraße		Abendspitze															
		Planfall P0 (2025)				Planfall P1 (2025)				Planfall P0 (2035)				Planfall P1 (2035)			
		Pkw-E	Ausl.	Wart.	Staul.												
B 1 Linzer Straße Ost	links	108	11%	4s	3m	108	11%	4s	3m	126	13%	4s	3m	126	13%	4s	3m
	gerade rechts	431	24%	-	-	449	25%	-	-	501	28%	-	-	519	29%	-	-
B 1 Linzer Straße West	links	1	1%	4s	1m	8	1%	4s	1m	2	1%	5s	1m	9	1%	5s	1m
	gerade rechts	277	16%	-	-	277	16%	-	-	323	18%	-	-	323	18%	-	-
Schanze	links																
	gerade rechts	45	19%	19s	5m	290	124%	n.b.	235m	52	28%	27s	8m	297	167%	n.b.	398m
L 5154 Gutenbergstraße	links																
	gerade rechts	154	27%	9s	7m	155	30%	10s	8m	180	36%	11s	11m	181	40%	13s	12m

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass die, durch das geplante Bauvorhaben betroffene, Kreuzung zur Abwicklung des projektinitiierten Verkehrsaufkommens in den erhobenen Verkehrsspitzenstunden noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven aufweist, sodass auch die prognostizierte jährliche Steigerungsrate des allgemeinen Verkehrsaufkommens



von + 1,5 % pro Jahr ohne negative Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens abgewickelt werden kann.

Die projektinduzierten Kfz-Fahrten führen bei einzelnen Fahrrelationen zu großen Verkehrssteigerungen und resultieren in einer teilweise deutlichen Überlastung, wodurch negative Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens ableitbar sind. Aus verkehrstechnischer Sicht sind daher für die Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens Maßnahmen zur Steigerung bzw. Sicherstellung der Leistungsfähigkeit erforderlich.

Aufgrund des Ausmaßes der Überlastung (v.a. in der Abendspitze) in den beiden Planfällen mit Projektverkehrsaufkommen (P1) kann gesagt werden, dass auch eine Durchbindung der Gemeindestraße „Schanze“ bis zur L 5128 und eine daraus resultierende geringfügige Verlagerung der Verkehrsströme nach Norden, keine maßgebliche Entschärfung an dieser Kreuzungssituation zur Folge hätte. Eine Öffnung der Verkehrsbeziehung von der B 1 zur L 5128 wird an dieser Stelle voraussichtlich keine große Auswirkung auf das Verkehrsverhalten der bestehenden Nutzungen haben. Gem. Generalverkehrskonzept der Stadt St. Pölten (GVK) aus dem Jahr 2014 weist die unmittelbar östlich liegende Verbindungsstraße mit der Bezeichnung „Kunrathstraße“, welche von der B 1 zur ebenfalls stark befahrenen L 5122 Goldegger Straße verläuft, nur eine untergeordnete Rolle im Straßensystem mit einer geringen Verkehrsstärke von ca. 500 Kfz/24h am Querschnitt auf.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	26 von 36

4 Maßnahmen

Aufgrund der negativen Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen werden folgende Änderungen des Kreuzungsbereichs der B 1 mit der L 5154 und der Schanze untersucht bzw. vorgeschlagen. Es erfolgte jeweils eine verkehrstechnische Vorbemessung der Knotenpunktvariante, im weiteren Projektverlauf ist ein entsprechendes Detailprojekt auszuarbeiten.

4.1 Variante Kreisverkehr

Als Maßnahmenvorschlag wird für die gegenständliche Kreuzung ein Umbau in eine Kreisverkehrsanlage untersucht. Die Berechnungen wurden gemäß den Vorgaben der RVS 03.05.14 für Kreisverkehre mittels der Software „FSV-Knoten“ durchgeführt. Nachfolgend ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Morgen- und Abendspitze in allen Planfällen ersichtlich, die einzelnen Berechnungsblätter sind dem Anhang zu entnehmen:

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / Schanze / L 5154 Gutenbergstraße		Morgenspitze															
		Planfall P0 (2025)				Planfall P1 (2025)				Planfall P0 (2035)				Planfall P1 (2035)			
		Pkw-E	Ausl.	Wart.	Staul.												
B 1 Linzer Straße Ost	links																
	gerade	352	31%	5s	9m	632	60%	9s	27m	409	37%	5s	11m	689	66%	10s	34m
B 1 Linzer Straße West	links																
	gerade	563	53%	7s	21m	663	64%	9s	31m	655	63%	9s	30m	755	73%	16s	47m
Schanze	links																
	gerade	23	2%	4s	1m	51	5%	4s	1m	36	4%	4s	1m	58	6%	4s	2m
L 5154 Gutenbergstraße	links																
	gerade	174	21%	6s	5m	194	26%	6s	7m	204	27%	6s	7m	224	32%	8s	9m

GZ 3842-22	Datum gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	Bearbeitet PaAm/DiNu	Filename S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	Seite 27 von 36
---------------	--	-------------------------	--	--------------------

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / Schanze / L 5154 Gutenbergstraße		Abendspitze															
		Planfall P0 (2025)				Planfall P1 (2025)				Planfall P0 (2035)				Planfall P1 (2035)			
		Pkw-E	Ausl.	Wart.	Staul.												
B 1 Linzer Straße Ost	links	539	48%	6s	17m	557	50%	6s	18m	627	56%	7s	23m	645	58%	8s	25m
	gerade																
B 1 Linzer Straße West	links	278	26%	5s	7m	285	30%	5s	8m	325	31%	5s	9m	332	35%	6s	10m
	gerade																
Schanze	links	45	5%	5s	1m	290	35%	6s	18m	52	7%	5s	2m	297	38%	7s	11m
	gerade																
L 5154 Gutenbergstraße	links	154	16%	4s	4m	155	18%	5s	4m	180	19%	5s	5m	181	22%	5s	5m
	gerade																
	rechts																

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass in den überlagerten Spitzenstunden in allen untersuchten Planfällen eine ausreichende Leistungsfähigkeit besteht, eine Kreisverkehrsanlage kann den projektinduzierten Neuverkehr sowohl im Bestand 2025 als auch im Prognoseszenario 2035 in ausreichender Qualität aufnehmen. Hinsichtlich der rechnerischen Rückstaulängen wurden keine Probleme erkannt, die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittlichen Wartezeiten sind allesamt sehr kurz. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für den untersuchten Kreisverkehr in allen Planfällen mit „gut“ bewertet werden.

4.2 Variante VLSA

Als Maßnahmenvorschlag wird für die gegenständliche Kreuzung die Installation einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) untersucht. Die Berechnungen wurden gemäß den Vorgaben der RVS 05.04.32 für VLVA-geregelte Kreuzungen mittels der Software „LISA+“ durchgeführt. Nachfolgend ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Morgen- und Abendspitze in allen Planfällen ersichtlich, die einzelnen Berechnungsblätter sind dem Anhang zu entnehmen:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	28 von 36

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / Schanze / L 5154 Gutenbergstraße		Morgenspitze															
		Planfall P0 (2025)				Planfall P1 (2025)				Planfall P0 (2035)				Planfall P1 (2035)			
		Pkw-E	Ausl.	Wart.	Staul.												
B 1 Linzer Straße Ost	links	124	32%	8s	6m	124	32%	8s	6m	144	42%	10s	6m	144	42%	10s	6m
	gerade rechts	228	23%	7s	12m	508	51%	10s	24m	265	27%	7s	12m	545	55%	10s	24m
B 1 Linzer Straße West	links	11	2%	6s	1m	111	26%	8s	6m	13	2%	6s	1m	113	28%	8s	6m
	gerade rechts	552	55%	10s	24m	552	55%	10s	24m	642	64%	12s	24m	642	64%	12s	24m
Schanze	links																
	gerade rechts	29	8%	19s	1m	51	15%	20s	6m	36	10%	19s	1m	58	17%	20s	6m
L 5154 Gutenbergstraße	links																
	gerade rechts	174	50%	26s	12m	194	56%	27s	18m	204	59%	28s	18m	224	64%	31s	18m

Kreuzung: B 1 Linzer Straße / Schanze / L 5154 Gutenbergstraße		Abendspitze															
		Planfall P0 (2025)				Planfall P1 (2025)				Planfall P0 (2035)				Planfall P1 (2035)			
		Pkw-E	Ausl.	Wart.	Staul.												
B 1 Linzer Straße Ost	links	108	24%	12s	6m	108	24%	12s	6m	126	30%	12s	6m	126	30%	12s	6m
	gerade rechts	431	56%	16s	24m	449	58%	16s	24m	501	65%	18s	30m	519	67%	18s	30m
B 1 Linzer Straße West	links	1	1%	10s	1m	8	2%	10s	1m	2	1%	10s	1m	9	3%	10s	1m
	gerade rechts	277	36%	13s	18m	277	36%	13s	18m	323	42%	13s	18m	323	42%	13s	18m
Schanze	links																
	gerade rechts	45	8%	13s	1m	290	63%	22s	18m	52	9%	13s	6m	297	67%	24s	18m
L 5154 Gutenbergstraße	links																
	gerade rechts	154	28%	15s	12m	155	28%	15s	12m	180	33%	16s	12m	181	33%	16s	12m

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass in den überlagerten Spitzenstunden in allen untersuchten Planfällen eine ausreichende Leistungsfähigkeit besteht, eine lichtsignalgeregelte Kreuzung kann den projektinduzierten Neuverkehr sowohl im Bestand 2025 als auch im Prognoseszenario 2035 und auch bei einer ungünstigen Programmwahl mit allen Anmeldungen in jedem Umlauf gut aufnehmen. Hinsichtlich der rechnerischen Rückstaulängen wurden keine Probleme erkannt, die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittlichen Wartezeiten sind allesamt als kurz einzustufen. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die untersuchte VLS-Anlage in allen Planfällen zumindest mit „B“ (Bewertungsskala von „A“ bis „F“)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	29 von 36

bewertet werden. Im Zuge der B 1 wurde durchgehend die Qualitätsstufe „A“ errechnet, entsprechende Optimierungen für die Nebenrelationen der L 5154 sowie Schanze können durch bedarfsgesteuerte Verlängerungssonden erfolgen.

4.3 Variantenempfehlung

Die untersuchten Maßnahmenvorschläge zur Erhöhung bzw. Sicherstellung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt der B 1 Linzer Straße mit der L 5154 Gutenbergstraße und der Gemeindestraße „Schanze“ sind grundsätzlich beide als geeignet anzusehen. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sind keine unzumutbaren negativen Auswirkungen des projektinduzierten Verkehrsaufkommens auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens zu erwarten.

Im Hinblick auf eine zügige Abwicklung des Verkehrs sowie der Erreichung einer höheren Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs ist die Knotenpunktvariante Kreisverkehr jener als lichtsignalgeregelter Kreuzung vorzuziehen, hinsichtlich der Paramater Platzbedarf (Grundverhältnisse) und Kosten ist die VLSA-Regelung vorzuziehen. Dabei ist noch zu erwähnen, dass hier eine ungünstige Programmschaltung gewählt wurde und aufgrund des erhobenen Verkehrsaufkommens nicht mit entsprechenden Anmeldungen in jedem Umlauf zu rechnen ist, die Leistungsfähigkeit und damit einhergehend auch die Verkehrsqualität werden bei Umsetzung noch besser erwartet.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	30 von 36

5 Mobilitätskonzept

Aus den Mitarbeitererhebungen und den Kfz-Stellplatzbelegungen in Relation zur Mitarbeiteranzahl bzw. dem offensichtlichen Parkdruck am Bestandsareal sowie im Umfeld der Gemeindefstraße „Schanze“ geht hervor, dass derzeit ein Großteil der Bediensteten mit dem Privat-Pkw zum Dienstort anreist. Im Zuge der Projektentwicklung selbst sind keine großräumigen und überregionalen Änderungen im Verkehrssystem wie z.B. Neubau von Radwegen, Verlegung von Straßen oder Taktverdichtungen im ÖPNV abzuwickeln, allerdings kann mithilfe der Planung und Schaffung von Angeboten und Anreizen das Mobilitätsverhalten der Dienstnehmer maßgeblich beeinflusst werden.

Es sind vor allem Information über alternative Mobilitätsformen und die Schaffung von Anreizen zur Nutzung dieser wichtige Steuerungselemente, die langfristig das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Als wichtiges Ziel erscheint dabei auch, das Stellplatzangebot am Arbeitsort bewusst zu steuern und zu reduzieren bzw. nicht kostenfrei anzubieten, und somit die Attraktivität einer Privat-Pkw-Fahrt einzuschränken. Vor allem im innerstädtischen Bereich sind viele Wege auch mit anderen Verkehrsmitteln als dem Pkw hinsichtlich Reisezeit und z.B. Haltestellenverfügbarkeit in guter Qualität zu bewältigen, die Attraktivierung der Anbindung an diese erscheint daher essenziell. Hinsichtlich Mobilität ist daher eine Stärkung des erweiterten Umweltverbundes (ÖPNV, Geh- und Radverkehr) anzustreben.

5.1 Empfehlungen NMIV

Seitens der Stadtplanung ist, wie bereits im Kapitel 2.1 angeführt, ein Ausbau bzw. die Umlegung des Geh-/Radwegenetzes in Verlängerung der Durchwegung des Kaiserwalds im Norden um das Projektareal vorgesehen. Um die Attraktivität hinsichtlich NMIV-Erschließung zusätzlich zu erhöhen, werden für das Areal folgende Anreizsysteme empfohlen:

Fahrrad-Stellplätze:

Zur Förderung der aktiven Mobilität sollten mehr Fahrrad-Abstellplätze auf Eigengrund zur Verfügung gestellt werden als in der entsprechenden Gesetzesgrundlage vorgegeben. Diese sollen zudem, trotz des Vorhandenseins von Polizeieinrichtungen, in sicheren Räumlichkeiten im Erdgeschoß platziert oder mit geeigneten Absperrvorrichtungen und idealerweise überdacht (z.B. unter Vordächern oder Flugdächern, etc.) ausgeführt werden. Auch für Besucher/Kunden sollen entsprechende Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Als Anreiz und Attraktivierung der Nutzung sind die Fahrrad-Stellplätze im Nahbereich der jeweiligen Eingänge zu situieren.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	31 von 36

Rad-Servicestation:

Durch den Trend des steigenden Fahrrad-Anteils sowie auch des angestrebten Konzepts beim gegenständlichen Vorhaben sind unter anderem auch flächendeckende Rad-Servicestationen ein wichtiges Steuerelement, damit diese Mobilitätsform besser angenommen wird. Die Installation einer Rad-Servicestation hat sich an öffentlichen Plätzen sowie wichtigen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Bahnhöfe, Ämter, etc.) bewährt und ist auch für Vorhaben dieser Größenordnung eine sinnvolle Maßnahme zur Steigerung des Interesses an dieser Mobilitätsform bzw. zur schnellen und räumlich nahen Abhilfe zur Behebung kleinerer Schäden am Fahrzeug. Hierbei handelt es sich um kleine ortsfeste Anlagen, welche zum Beispiel mit einer Reifenpumpe und einigen, mit Drahteinzug gegen Diebstahl abgesicherten, Werkzeugen für kleinere Reparaturen ausgestattet sind, an größeren Plätzen sind teilweise auch Verkaufsautomaten für Schläuche und anderes Fahrradzubehör kombinierbar.



Abbildung 10: Beispiel für eine Fahrrad-Servicestation (Quelle: <https://chillr.de/schraube-locker-fehlt-luft-fahrrad/>)

Fahrrad-Sharing:

Wie in anderen vergleichbaren Großstädten, wird auch in St. Pölten Bike-Sharing angeboten, dies gemeinsam mit dem Anbieter „nextbike“. Es stehen im Stadtgebiet von St. Pölten zum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	32 von 36

Zeitpunkt der Erstellung des gegenständlichen Mobilitätskonzepts bereits mehr als 50 Leihstationen zur Verfügung, noch im Laufe des Jahres 2025 soll ein Ausbau auf 56 Leihstationen mit in Summe ca. 350 Leih-Fahrrädern erfolgen (Quelle: <https://www.st-poelten.at/news/19286-das-fahrradverleihsystem-nextbike-wchst-weiter>). Die meisten davon sind zentral gelegen (z.B. Bahnhof, Regierungsviertel, etc.) bzw. auch auf die Stadtteile im Norden und Süden verteilt. Die Standorte sind jeweils gut sichtbar beschildert und sind auch ein Übersichtsplan sowie allgemeine Angaben zu Tarifen, Anmeldung/Registrierung und Kontaktdaten des Betreibers bei den jeweiligen Stationen angeführt. Im Westen der Stadt bzw. im näheren Umfeld des Projektgebiets sind derzeit keine ausreichenden Stationen vorhanden, die das Leih-Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmittel konkurrenzfähig machen, was sich aber mit dem Ausbaukonzept verbessern soll.

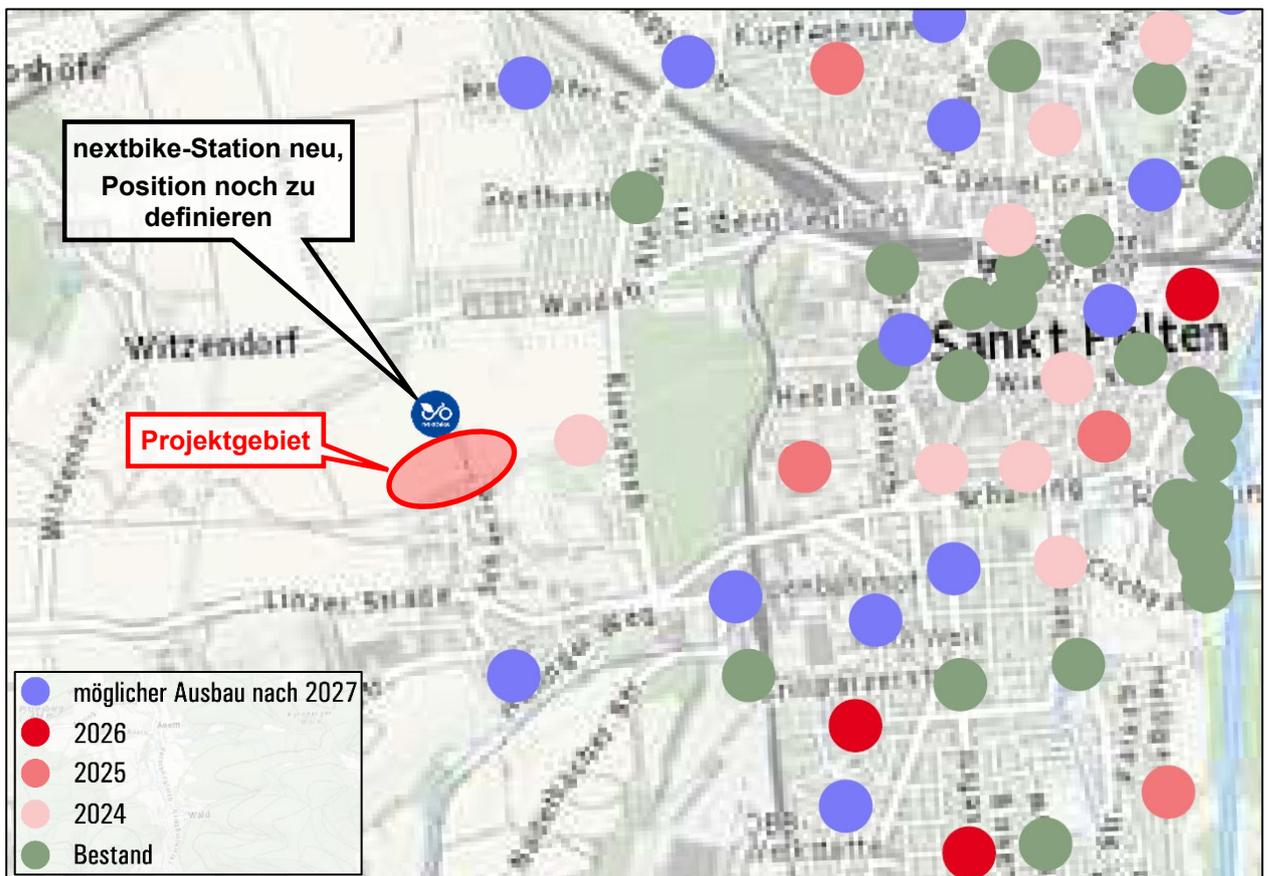


Abbildung 11: Position nextbike-Stationen inkl. Ausbaukonzept (Quelle: Magistrat St. Pölten, „LAMOB“)

In Ergänzung zum bestehenden Angebot und zur Attraktivierung der Fahrrad-Erreichbarkeit des westlichen Stadtteils (künftig auch der Eisbergsiedlung) wird die Installation einer nextbike-Station im Bereich des neu geplanten Sicherheitszentrums auf öffentlichem Grund empfohlen. Dieser Vorschlag wurde in den Besprechungen seitens der Stadtplanung begrüßt und für

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	33 von 36

umsetzbar befunden. Somit wäre sowohl für Bedienstete als auch für Kunden eine zusätzliche Möglichkeit zur Erreichung des Areals, vor allem aus dem Innenstadtgebiet und dem Bahnhof, gegeben.

5.2 Empfehlungen ÖPNV

Für die Attraktivierung des ÖPNV erfolgen, ohne Kenntnisse der weiteren LUP-Netzplanung ab 2027, nur allgemeine Empfehlungen, damit die Erreichbarkeit des Areals v.a. für den Mitarbeiter- und Besucherverkehr sichergestellt und gegenüber einer Anreise mit dem Privat-Pkw konkurrenzfähig ist.

Eine attraktive ÖV-Erschließung zeichnet sich im gegenständlichen Fall durch eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof St. Pölten, Querverbindungen in andere Stadtteile, Haltestellen im Nahbereich der Eingänge für beide Fahrtrichtungen und eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen aus. Zudem sollten v.a. zu den Stoßzeiten des Mitarbeiterverkehrs am Morgen und Nachmittag kurze Intervalle berücksichtigt werden, ebenso eine geeignete Taktung während der Öffnungszeiten für den Parteienverkehr. Zur Steigerung der Nutzung des ÖPNV wird bei entsprechend vorhandenem Angebot eine Bewusstseinsbildung bzw. Bewerbung der Angebote bei den Bediensteten, welche den Großteil des An- und Abreiseverkehrs ausmachen, angeregt.

5.3 Empfehlungen MIV

Hinsichtlich MIV wird beispielsweise auf die Bildung von Fahrgemeinschaften hingewiesen. Hierfür gibt es Sharing-Systeme, die über eine Buchungsplattform verwaltet und koordiniert werden können. Zudem besteht gem. Abstimmung mit dem Nutzer auch die Möglichkeit, die Mannschaftswägen des LPD zu den Stoßzeiten als Shuttle-Fahrzeuge zu nutzen und die Bediensteten an zu definierenden zentralen Sammelstellen (z.B. Hauptbahnhof, Regierungsviertel, öffentliche Tiefgaragen, etc.) abzuholen. Diese Maßnahmen sollen zur Minimierung der Privat-Pkw-Fahrten zum Dienstort führen und zudem die Attraktivität von öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. auch die Nutzung von Sammelgaragen im Stadtgebiet bzw. in Stadtrandlagen steigern.

5.4 Projektbezogene Anreize zur alternativen Mobilität

Eine weitere Möglichkeit, den Bediensteten die Nutzung der alternativen Mobilitätsformen attraktiver zu gestalten, ist die Förderung durch einen finanziellen Anreiz, dies soll durch folgendes Angebot gedeckt werden:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	34 von 36

- Gutscheine oder Startguthaben für Bike-Sharing-Anbieter
- Einmalige Ausgabe eines Klimatickets pro Bediensteten. Hier gibt es verschiedene Möglichkeiten mit unterschiedlichen Netzen und Tarifen:

Klimaticket VOR Region, gültig für alle VOR-Linien in Niederösterreich und Burgenland, jährliche Kosten: 495 € (Stand: 08.05.2025,
Quelle: <https://www.vor.at/tickets/ticketuebersicht/jahreskarte/klimaticket>)

Klimaticket VOR MetropolRegion, gültig für alle VOR-Linien in Wien, Niederösterreich und Burgenland, jährliche Kosten: 860 € (Stand: 08.05.2025,
Quelle: <https://www.vor.at/tickets/ticketuebersicht/jahreskarte/klimaticket>)

Klimaticket Ö Classic, gültig für alle Verkehrsmittel in Österreich, jährliche Kosten: 1.180 € (Stand: 08.05.2025,
Quelle: <https://www.klimaticket.at/#kosten>)

St. Pölten, im Juli 2025

z+p **zieritz + partner** ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur,
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
office@zp-zt.at | www.zp-zt.at
Zentrale:
Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten
Tel. 02742/73114
Filiale: 1140 Wien | Bergmüllergasse 5/1/3 | Tel. 01/419 02 73
Filiale: 4040 Linz | Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. 0732/257 043

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	35 von 36

6 Anhang

Leistungsfähigkeitsberechnungen

- Kreuzung B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Planfall P0 (2025) – Morgenspitze

Planfall P0 (2025) – Abendspitze

Planfall P0 (2035) – Morgenspitze

Planfall P0 (2035) – Abendspitze

Planfall P1 (2025) – Morgenspitze

Planfall P1 (2025) – Abendspitze

Planfall P1 (2035) – Morgenspitze

Planfall P1 (2035) – Abendspitze

- Kreisverkehr B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Planfall P0 (2025) – Morgenspitze

Planfall P0 (2025) – Abendspitze

Planfall P0 (2035) – Morgenspitze

Planfall P0 (2035) – Abendspitze

Planfall P1 (2025) – Morgenspitze

Planfall P1 (2025) – Abendspitze

Planfall P1 (2035) – Morgenspitze

Planfall P1 (2035) – Abendspitze

- VLSA-Kreuzung B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Planfall P0 (2025) – Morgenspitze

Planfall P0 (2025) – Abendspitze

Planfall P0 (2035) – Morgenspitze

Planfall P0 (2035) – Abendspitze

Planfall P1 (2025) – Morgenspitze

Planfall P1 (2025) – Abendspitze

Planfall P1 (2035) – Morgenspitze

Planfall P1 (2035) – Abendspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 21.07.2025 erstellt: 17.07.2025	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB_2025-07- 21.docx	36 von 36

- Kreuzung B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Planfall P0 (2025) – Morgenspitze

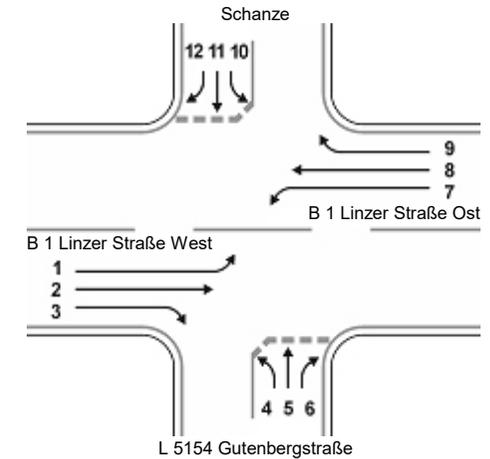
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreuzung, innerorts

Relation	Beschreibung	Relation	Beschreibung
1	mit Linksabbiegestreifen	7	mit Linksabbiegestreifen
2		8	
3	ohne Dreiecksinsel mit Vorrang	9	ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
4		10	
5	mit Stop	11	mit Vorrang geben
6	ohne Dreiecksinsel	12	ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung	
							Links [%] [-]	Rechts [%] [s]
1	0	0	11	0	0			
2	0	0	530	0	0			
3	0	0	22	0	0			
4	0	0	13	0	0			
5	0	0	15	0	0			
6	0	0	146	0	0			
7	0	0	124	0	0			
8	0	0	168	0	0			
9	0	0	60	0	0			
10	0	0	19	0	0			
11	0	0	8	0	0			
12	0	0	2	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	11	11	228	1061	1061	0,01	0,9896	1050	3	gut	0,19
2	530	530		1800	1800	0,29	0,7056	1270	-	-	
3	22	22		1800	1800	0,01	0,9878	1778	-	-	
4	13	13	884	299	238	0,05		225	-	-	
5	15	15	904	291	239	0,06	0,9372	224	-	-	
6	146	146	541	484	484	0,30	0,6983	338	-	-	
7	124	124	552	727	727	0,17	0,8294	603	6	gut	3,69
8	168	168		1800	1800	0,09	0,9067	1632	-	-	
9	60	60		1800	1800	0,03	0,9667	1740	-	-	
10	19	19	1035	245	133	0,14		114	-	-	
11	8	8	885	298	245	0,03	0,9673	237	-	-	
12	2	2	198	753	753	0,00	0,9973	751	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	174	415	0,42	241	15	gut	12,77
7+8+9							
10+11+12	29	163	0,18	134	27	ausreichend	3,86

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	779	530	Nein			
7	Ja	89	168	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	11	0,01	0,9896	gut
2	geradeaus überg. Str.	530	0,29	-	-
3	Rechtsabbieger	22	0,01	-	-
7	Linksabbieger	124	0,17	0,8294	gut
8	geradeaus überg. Str.	168	0,09	-	-
9	Rechtsabbieger	60	0,03	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	174	0,42	15	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	29	0,18	27	ausreichend

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	779	530	Nein			
7	Ja	89	168	Ja	6,0	20,0	

Planfall P0 (2025) – Abendspitze

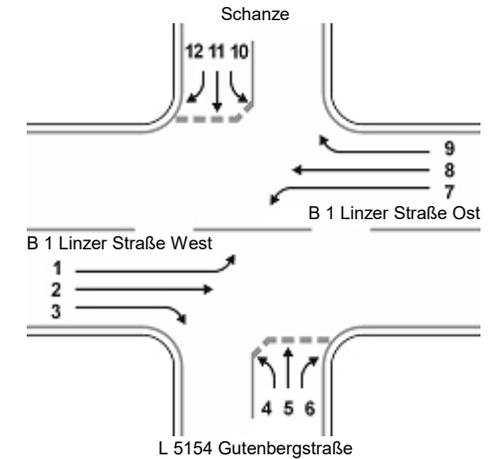
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreuzung, innerorts

Relation	Beschreibung	Relation	Beschreibung
1	mit Linksabbiegestreifen	7	mit Linksabbiegestreifen
2		8	
3	ohne Dreiecksinsel mit Vorrang	9	ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
4		10	
5	mit Stop	11	mit Vorrang geben
6	ohne Dreiecksinsel	12	ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	1	0	0			
2	0	0	263	0	0			
3	0	0	14	0	0			
4	0	0	19	0	0			
5	0	0	5	0	0			
6	0	0	130	0	0			
7	0	0	108	0	0			
8	0	0	407	0	0			
9	0	0	24	0	0			
10	0	0	29	0	0			
11	0	0	10	0	0			
12	0	0	6	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	1	1	431	837	837	0,00	0,9988	836	4	gut	0,02
2	263	263		1800	1800	0,15	0,8539	1537	-	-	
3	14	14		1800	1800	0,01	0,9922	1786	-	-	
4	19	19	814	327	280	0,07		261	-	-	
5	5	5	810	327	291	0,02	0,9828	286	-	-	
6	130	130	270	687	687	0,19	0,8108	557	-	-	
7	108	108	277	1002	1002	0,11	0,8922	894	4	gut	2,17
8	407	407		1800	1800	0,23	0,7739	1393	-	-	
9	24	24		1800	1800	0,01	0,9867	1776	-	-	
10	29	29	933	280	199	0,15		170	-	-	
11	10	10	805	329	293	0,03	0,9659	283	-	-	
12	6	6	419	566	566	0,01	0,9894	560	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	154	561	0,27	407	9	gut	6,77
7+8+9							
10+11+12	45	236	0,19	191	19	gut	4,21

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	629	263	Nein			
7	Ja	168	407	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	1	0,00	0,9988	gut
2	geradeaus überg. Str.	263	0,15	-	-
3	Rechtsabbieger	14	0,01	-	-
7	Linksabbieger	108	0,11	0,8922	gut
8	geradeaus überg. Str.	407	0,23	-	-
9	Rechtsabbieger	24	0,01	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	154	0,27	9	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	45	0,19	19	gut

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	629	263	Nein			
7	Ja	168	407	Ja	6,0	20,0	

Planfall P0 (2035) – Morgenspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

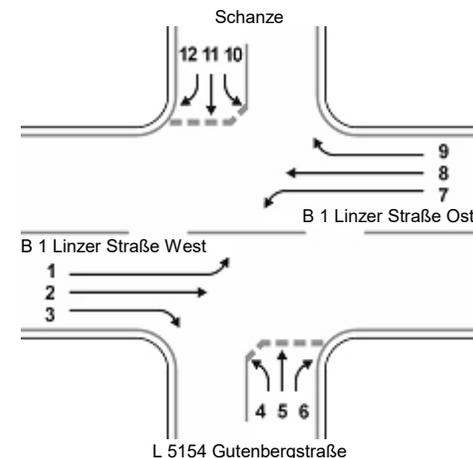
Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 1 mit Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 4
- 5 mit Stop
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 mit Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	13	0	0			
2	0	0	616	0	0			
3	0	0	26	0	0			
4	0	0	16	0	0			
5	0	0	18	0	0			
6	0	0	170	0	0			
7	0	0	144	0	0			
8	0	0	195	0	0			
9	0	0	70	0	0			
10	0	0	23	0	0			
11	0	0	10	0	0			
12	0	0	3	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	13	13	265	1016	1016	0,01	0,9872	1003	4	gut	0,23
2	616	616		1800	1800	0,34	0,6578	1184	-	-	
3	26	26		1800	1800	0,01	0,9856	1774	-	-	
4	16	16	1029	247	182	0,09		166	-	-	
5	18	18	1051	242	186	0,10	0,9032	168	-	-	
6	170	170	629	432	432	0,39	0,6065	262	-	-	
7	144	144	642	655	655	0,22	0,7802	511	7	gut	5,06
8	195	195		1800	1800	0,11	0,8917	1605	-	-	
9	70	70		1800	1800	0,04	0,9611	1730	-	-	
10	23	23	1204	197	85	0,27		62	-	-	
11	10	10	1029	249	192	0,05	0,9479	182	-	-	
12	3	3	230	723	723	0,00	0,9959	720	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	204	353	0,58	149	24	ausreichend	23,42
7+8+9							
10+11+12	36	110	0,33	74	48	ungünstig	8,44

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	744	616	Nein			
7	Ja	78	195	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	13	0,01	0,9872	gut
2	geradeaus überg. Str.	616	0,34	-	-
3	Rechtsabbieger	26	0,01	-	-
7	Linksabbieger	144	0,22	0,7802	gut
8	geradeaus überg. Str.	195	0,11	-	-
9	Rechtsabbieger	70	0,04	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	204	0,58	24	ausreichend
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	36	0,33	48	ungünstig

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	744	616	Nein			
7	Ja	78	195	Ja	6,0	20,0	

Planfall P0 (2035) – Abendspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

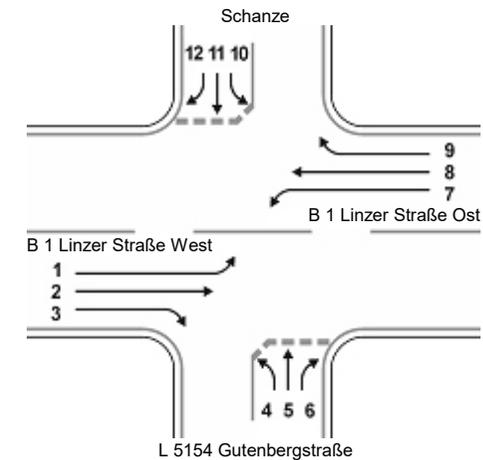
Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 1 mit Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 4
- 5 mit Stop
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 mit Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	2	0	0			
2	0	0	306	0	0			
3	0	0	17	0	0			
4	0	0	23	0	0			
5	0	0	6	0	0			
6	0	0	151	0	0			
7	0	0	126	0	0			
8	0	0	473	0	0			
9	0	0	28	0	0			
10	0	0	33	0	0			
11	0	0	12	0	0			
12	0	0	7	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	2	2	501	772	772	0,00	0,9974	770	5	gut	0,05
2	306	306		1800	1800	0,17	0,8300	1494	-	-	
3	17	17		1800	1800	0,01	0,9906	1783	-	-	
4	23	23	949	274	224	0,10		201	-	-	
5	6	6	944	277	240	0,03	0,9750	234	-	-	
6	151	151	314	649	649	0,23	0,7673	498	-	-	
7	126	126	323	950	950	0,13	0,8674	824	4	gut	2,75
8	473	473		1800	1800	0,26	0,7372	1327	-	-	
9	28	28		1800	1800	0,02	0,9844	1772	-	-	
10	33	33	1087	229	149	0,22		116	-	-	
11	12	12	938	279	241	0,05	0,9502	229	-	-	
12	7	7	487	519	519	0,01	0,9865	512	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	180	500	0,36	320	11	gut	10,02
7+8+9							
10+11+12	52	183	0,28	131	27	ausreichend	7,02

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	586	306	Nein			
7	Ja	156	473	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	2	0,00	0,9974	gut
2	geradeaus überg. Str.	306	0,17	-	-
3	Rechtsabbieger	17	0,01	-	-
7	Linksabbieger	126	0,13	0,8674	gut
8	geradeaus überg. Str.	473	0,26	-	-
9	Rechtsabbieger	28	0,02	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	180	0,36	11	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	52	0,28	27	ausreichend

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	586	306	Nein			
7	Ja	156	473	Ja	6,0	20,0	

Planfall P1 (2025) – Morgenspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

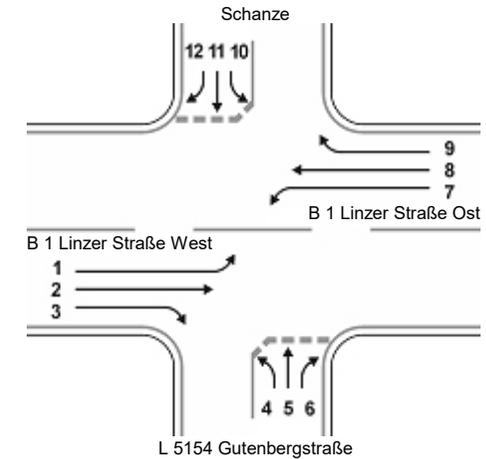
Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 1 mit Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 4
- 5 mit Stop
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 mit Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	111	0	0			
2	0	0	530	0	0			
3	0	0	22	0	0			
4	0	0	13	0	0			
5	0	0	35	0	0			
6	0	0	146	0	0			
7	0	0	124	0	0			
8	0	0	168	0	0			
9	0	0	340	0	0			
10	0	0	34	0	0			
11	0	0	9	0	0			
12	0	0	8	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	111	111	508	765	765	0,15	0,8549	654	6	gut	3,05
2	530	530		1800	1800	0,29	0,7056	1270	-	-	
3	22	22		1800	1800	0,01	0,9878	1778	-	-	
4	13	13	1131	216	145	0,09		132	-	-	
5	35	35	1284	181	128	0,27	0,7266	93	-	-	
6	146	146	541	484	484	0,30	0,6983	338	-	-	
7	124	124	552	727	727	0,17	0,8294	603	6	gut	3,69
8	168	168		1800	1800	0,09	0,9067	1632	-	-	
9	340	340		1800	1800	0,19	0,8111	1460	-	-	
10	34	34	1295	175	68	0,50		34	-	-	
11	9	9	1125	221	157	0,06	0,9427	148	-	-	
12	8	8	338	629	629	0,01	0,9873	621	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	194	292	0,66	98	36	ausreichend	32,12
7+8+9							
10+11+12	51	89	0,57	38	91	ungünstig	20,48

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	144	530	Ja	6,0	20,0	
7	Ja	89	168	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	111	0,15	0,8549	gut
2	geradeaus überg. Str.	530	0,29	-	-
3	Rechtsabbieger	22	0,01	-	-
7	Linksabbieger	124	0,17	0,8294	gut
8	geradeaus überg. Str.	168	0,09	-	-
9	Rechtsabbieger	340	0,19	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	194	0,66	36	ausreichend
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	51	0,57	91	ungünstig

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	144	530	Ja	6,0	20,0	
7	Ja	89	168	Ja	6,0	20,0	

Planfall P1 (2025) – Abendspitze

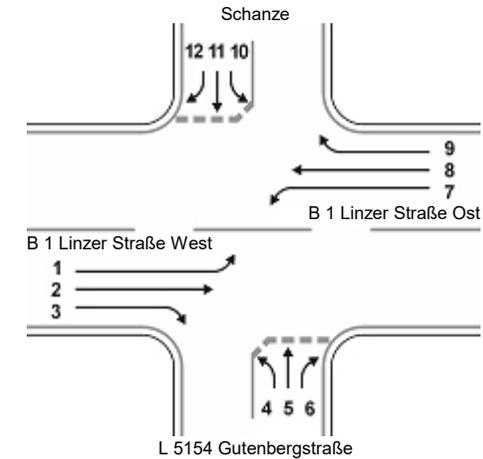
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreuzung, innerorts

Relation	Beschreibung	Relation	Beschreibung
1	mit Linksabbiegestreifen	7	mit Linksabbiegestreifen
2		8	
3	ohne Dreiecksinsel mit Vorrang	9	ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
4		10	
5	mit Stop	11	mit Vorrang geben
6	ohne Dreiecksinsel	12	ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	8	0	0			
2	0	0	263	0	0			
3	0	0	14	0	0			
4	0	0	19	0	0			
5	0	0	6	0	0			
6	0	0	130	0	0			
7	0	0	108	0	0			
8	0	0	407	0	0			
9	0	0	42	0	0			
10	0	0	201	0	0			
11	0	0	22	0	0			
12	0	0	67	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	8	8	449	820	820	0,01	0,9902	812	4	gut	0,18
2	263	263		1800	1800	0,15	0,8539	1537	-	-	
3	14	14		1800	1800	0,01	0,9922	1786	-	-	
4	19	19	903	291	211	0,09		192	-	-	
5	6	6	835	317	280	0,02	0,9786	274	-	-	
6	130	130	270	687	687	0,19	0,8108	557	-	-	
7	108	108	277	1002	1002	0,11	0,8922	894	4	gut	2,17
8	407	407		1800	1800	0,23	0,7739	1393	-	-	
9	42	42		1800	1800	0,02	0,9767	1758	-	-	
10	201	201	950	274	193	1,04		-8	-	-	
11	22	22	821	323	285	0,08	0,9228	263	-	-	
12	67	67	428	560	560	0,12	0,8804	493	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	155	515	0,30	360	10	gut	7,70
7+8+9							
10+11+12	290	234	1,24	0	-	ÜBERLASTET	234,72

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	614	263	Nein			
7	Ja	168	407	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	8	0,01	0,9902	gut
2	geradeaus überg. Str.	263	0,15	-	-
3	Rechtsabbieger	14	0,01	-	-
7	Linksabbieger	108	0,11	0,8922	gut
8	geradeaus überg. Str.	407	0,23	-	-
9	Rechtsabbieger	42	0,02	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	155	0,30	10	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	290	1,24	-	ÜBERLASTET

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	614	263	Nein			
7	Ja	168	407	Ja	6,0	20,0	

Planfall P1 (2035) – Morgenspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

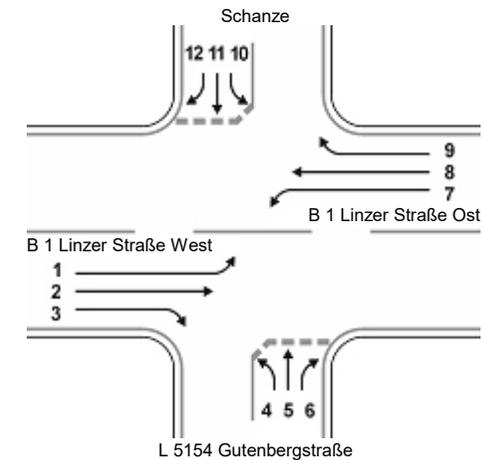
Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 1 mit Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 4
- 5 mit Stop
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 mit Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	113	0	0			
2	0	0	616	0	0			
3	0	0	26	0	0			
4	0	0	16	0	0			
5	0	0	38	0	0			
6	0	0	170	0	0			
7	0	0	144	0	0			
8	0	0	195	0	0			
9	0	0	350	0	0			
10	0	0	38	0	0			
11	0	0	11	0	0			
12	0	0	9	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	113	113	545	733	733	0,15	0,8458	620	6	gut	3,27
2	616	616		1800	1800	0,34	0,6578	1184	-	-	
3	26	26		1800	1800	0,01	0,9856	1774	-	-	
4	16	16	1276	179	109	0,15		93	-	-	
5	38	38	1431	150	99	0,38	0,6162	61	-	-	
6	170	170	629	432	432	0,39	0,6065	262	-	-	
7	144	144	642	655	655	0,22	0,7802	511	7	gut	5,06
8	195	195		1800	1800	0,11	0,8917	1605	-	-	
9	350	350		1800	1800	0,19	0,8056	1450	-	-	
10	38	38	1464	140	40	0,95		2	-	-	
11	11	11	1269	184	121	0,09	0,9091	110	-	-	
12	9	9	370	603	603	0,01	0,9851	594	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	224	242	0,93	18	122	ungünstig	86,25
7+8+9							
10+11+12	58	55	1,05	0	-	ÜBERLASTET	60,64

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	148	616	Ja	6,0	20,0	
7	Ja	78	195	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	113	0,15	0,8458	gut
2	geradeaus überg. Str.	616	0,34	-	-
3	Rechtsabbieger	26	0,01	-	-
7	Linksabbieger	144	0,22	0,7802	gut
8	geradeaus überg. Str.	195	0,11	-	-
9	Rechtsabbieger	350	0,19	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	224	0,93	122	ungünstig
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	58	1,05	-	ÜBERLASTET

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	148	616	Ja	6,0	20,0	
7	Ja	78	195	Ja	6,0	20,0	

Planfall P1 (2035) – Abendspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

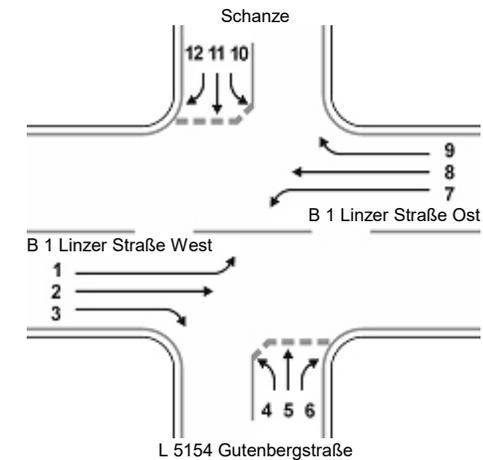
Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 1 mit Linksabbiegestreifen
- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 4
- 5 mit Stop
- 6 ohne Dreiecksinsel

Relation Beschreibung

- 7 mit Linksabbiegestreifen
- 8
- 9 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 10
- 11 mit Vorrang geben
- 12 ohne Dreiecksinsel



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links Aufteilung Rechts	
							[%] [-]	[%] [s]
1	0	0	9	0	0			
2	0	0	306	0	0			
3	0	0	17	0	0			
4	0	0	23	0	0			
5	0	0	7	0	0			
6	0	0	151	0	0			
7	0	0	126	0	0			
8	0	0	473	0	0			
9	0	0	46	0	0			
10	0	0	205	0	0			
11	0	0	24	0	0			
12	0	0	68	0	0			



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1	9	9	519	756	756	0,01	0,9881	747	5	gut	0,22
2	306	306		1800	1800	0,17	0,8300	1494	-	-	
3	17	17		1800	1800	0,01	0,9906	1783	-	-	
4	23	23	1037	245	166	0,14		143	-	-	
5	7	7	968	268	230	0,03	0,9696	223	-	-	
6	151	151	314	649	649	0,23	0,7673	498	-	-	
7	126	126	323	950	950	0,13	0,8674	824	4	gut	2,75
8	473	473		1800	1800	0,26	0,7372	1327	-	-	
9	46	46		1800	1800	0,03	0,9744	1754	-	-	
10	205	205	1104	224	143	1,43		-62	-	-	
11	24	24	954	273	234	0,10	0,8974	210	-	-	
12	68	68	496	513	513	0,13	0,8674	445	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	181	451	0,40	270	13	gut	11,89
7+8+9							
10+11+12	297	178	1,67	0	-	ÜBERLASTET	397,36

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	572	306	Nein			
7	Ja	156	473	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs-	Sättigungs-	mittlere	Qualitätsstufe
		verkehrsstärke	grad	Wartezeit	
		Q_i	g_i	W_i	QS_i
		[Pkw-E/h]	[-]	[s]	[-]
1	Linksabbieger	9	0,01	0,9881	gut
2	geradeaus überg. Str.	306	0,17	-	-
3	Rechtsabbieger	17	0,01	-	-
7	Linksabbieger	126	0,13	0,8674	gut
8	geradeaus überg. Str.	473	0,26	-	-
9	Rechtsabbieger	46	0,03	-	-
1+2+3	Mischstrom überg. Str.				
4+5+6	Mischstrom unterg. Str.	181	0,40	13	gut
7+8+9	Mischstrom überg. Str.				
10+11+12	Mischstrom unterg. Str.	297	1,67	-	ÜBERLASTET

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-	$q_{g,max}$	$q_{g,vorh}$	Linksabbiege-	rechn. erf.	Sollwert	Anmerkung
	streifen			streifen	Aufstellstrecke	Aufstellstrecke	
	vorgesehen	[Fz/h]	[Fz/h]	erforderlich	L_{AL}	$L_{AL,SOLL}$	
					[m]	[m]	
1	Ja	572	306	Nein			
7	Ja	156	473	Ja	6,0	20,0	

- Kreisverkehr B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Planfall P0 (2025) – Morgenspitze

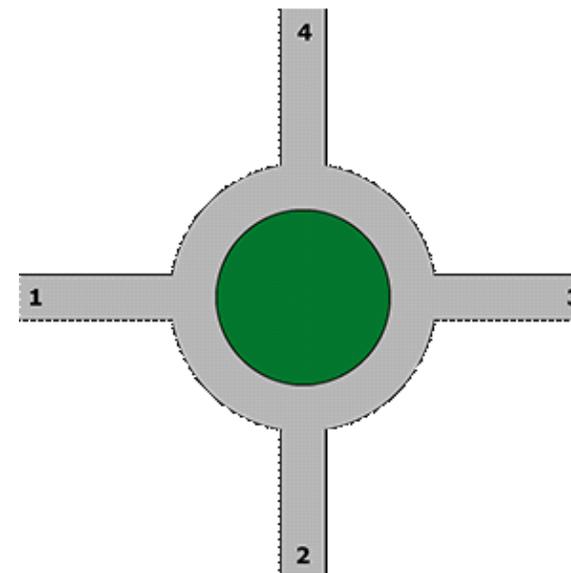
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt	Anzahl der querenden Fußgänger	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt	Leistungsfähig- keitsreserve	Sättigungsgrad	mittlere Wartezeit	Qualität	95%- Staulänge	99%- Staulänge
	Q _E [PKW-E/h]	Q _{FG} [Fg/h]	Q _K [PKW-E/h]	L _E [PKW-E/h]	L _A [PKW-E/h]	R [PKW-E/h]	g [-]	w [s]		L _{St,95} [-]	L _{St,99} [m]
1	563		145	1057	1400	494	0,53	7	gut	20,2	30,8
2	174		554	821	1400	647	0,21	6	gut	4,8	7,4
3	352		39	1118	1400	766	0,31	5	gut	8,2	12,6
4	23		305	965	1400	942	0,02	4	gut	0,4	0,7



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	22	0	0	22	22
1	3	0	0	530	0	0	530	530
1	4	0	0	11	0	0	11	11
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	146	0	0	146	146
2	4	0	0	15	0	0	15	15
2	1	0	0	13	0	0	13	13
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	60	0	0	60	60
3	1	0	0	168	0	0	168	168
3	2	0	0	124	0	0	124	124
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	2	0	0	2	2
4	2	0	0	8	0	0	8	8
4	3	0	0	13	0	0	13	13
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P0 (2025) – Abendspitze

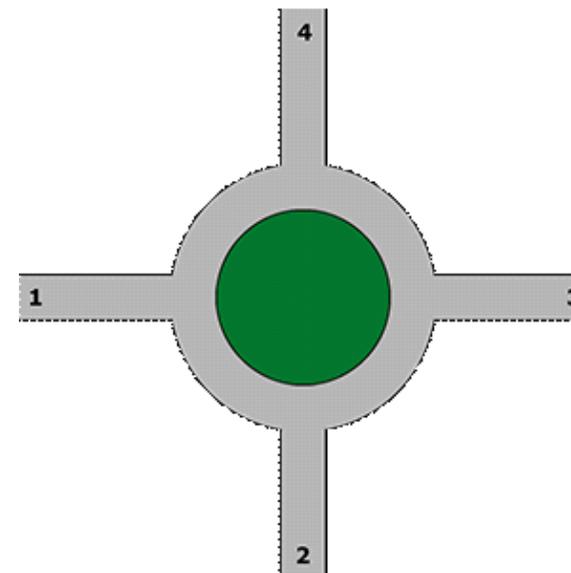
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q _E [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger Q _{FG} [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn Q _K [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt L _E [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt L _A [PKW-E/h]	Leistungsfähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge L _{St,95} [-]	99%- Staulänge L _{St,99} [m]
1	278		147	1056	1400	778	0,26	5	gut	6,4	9,8
2	154		293	972	1400	818	0,16	4	gut	3,4	5,2
3	539		25	1127	1400	588	0,48	6	gut	16,3	25
4	45		534	832	1400	787	0,05	5	gut	1	1,6



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	14	0	0	14	14
1	3	0	0	263	0	0	263	263
1	4	0	0	1	0	0	1	1
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	130	0	0	130	130
2	4	0	0	5	0	0	5	5
2	1	0	0	19	0	0	19	19
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	24	0	0	24	24
3	1	0	0	407	0	0	407	407
3	2	0	0	108	0	0	108	108
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	6	0	0	6	6
4	2	0	0	10	0	0	10	10
4	3	0	0	29	0	0	29	29
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P0 (2035) – Morgenspitze

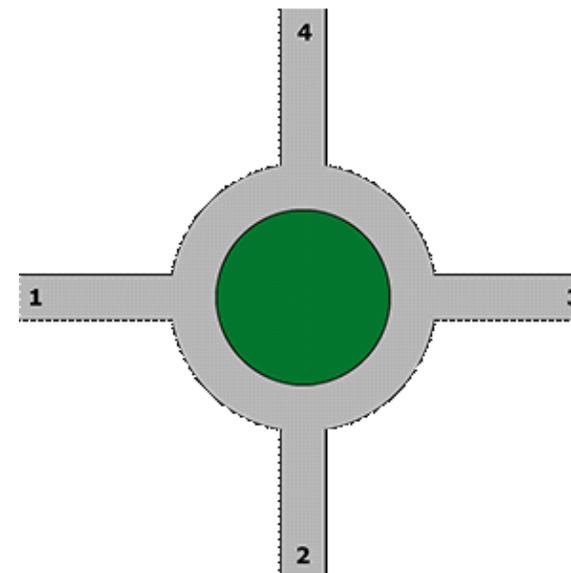
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q _E [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger Q _{FG} [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn Q _K [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt L _E [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt L _A [PKW-E/h]	Leistungsfähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge L _{St,95} [-]	99%- Staulänge L _{St,99} [m]
1	655		177	1039	1400	384	0,63	9	gut	29,9	45,3
2	204		652	764	1400	560	0,27	6	gut	6,5	10
3	409		47	1114	1400	705	0,37	5	gut	10,4	15,9
4	36		355	936	1400	900	0,04	4	gut	0,7	1,1



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	26	0	0	26	26
1	3	0	0	616	0	0	616	616
1	4	0	0	13	0	0	13	13
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	170	0	0	170	170
2	4	0	0	18	0	0	18	18
2	1	0	0	16	0	0	16	16
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	70	0	0	70	70
3	1	0	0	195	0	0	195	195
3	2	0	0	144	0	0	144	144
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	3	0	0	3	3
4	2	0	0	10	0	0	10	10
4	3	0	0	23	0	0	23	23
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P0 (2035) – Abendspitze

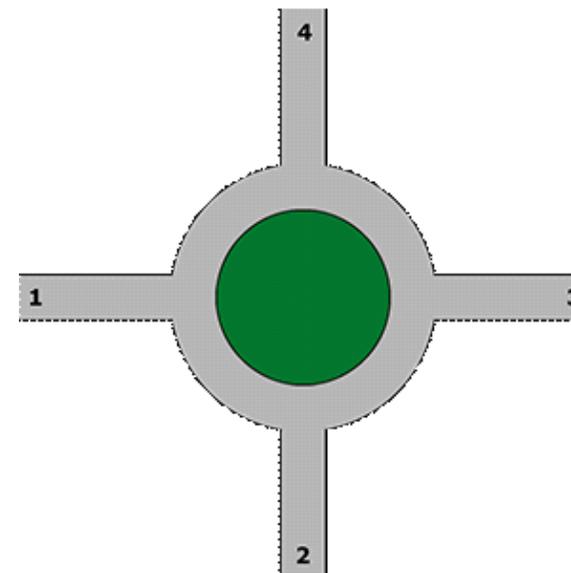
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt	Anzahl der querenden Fußgänger	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt	Leistungsfähig- keitsreserve	Sättigungsgrad	mittlere Wartezeit	Qualität	95%- Staulänge	99%- Staulänge
	Q _E [PKW-E/h]	Q _{FG} [Fg/h]	Q _K [PKW-E/h]	L _E [PKW-E/h]	L _A [PKW-E/h]	R [PKW-E/h]	g [-]	w [s]		L _{St,95} [-]	L _{St,99} [m]
1	325		171	1042	1400	717	0,31	5	gut	8,1	12,5
2	180		341	944	1400	764	0,19	5	gut	4,2	6,5
3	627		31	1123	1400	496	0,56	7	gut	22,4	34,1
4	52		622	781	1400	729	0,07	5	gut	1,3	2



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	17	0	0	17	17
1	3	0	0	306	0	0	306	306
1	4	0	0	2	0	0	2	2
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	151	0	0	151	151
2	4	0	0	6	0	0	6	6
2	1	0	0	23	0	0	23	23
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	28	0	0	28	28
3	1	0	0	473	0	0	473	473
3	2	0	0	126	0	0	126	126
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	7	0	0	7	7
4	2	0	0	12	0	0	12	12
4	3	0	0	33	0	0	33	33
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P1 (2025) – Morgenspitze

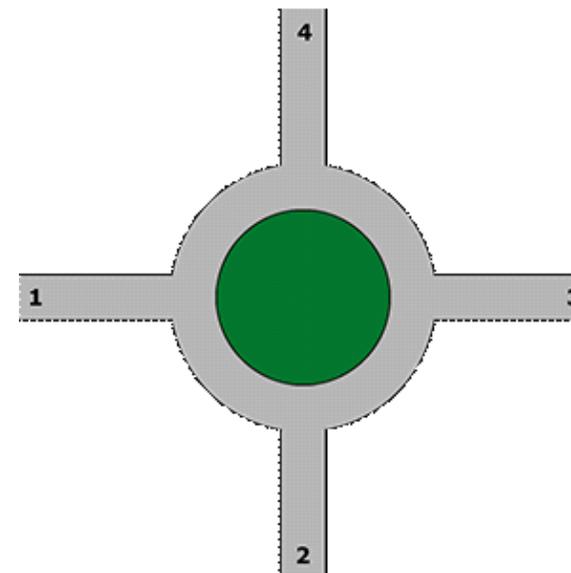
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q _E [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger Q _{FG} [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn Q _K [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt L _E [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt L _A [PKW-E/h]	Leistungsfähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge L _{St,95} [-]	99%- Staulänge L _{St,99} [m]
1	663		167	1044	1400	381	0,64	9	gut	30,5	46,2
2	194		675	751	1400	557	0,26	6	gut	6,2	9,6
3	632		159	1049	1400	417	0,60	9	gut	26,7	40,6
4	51		305	965	1400	914	0,05	4	gut	1	1,5



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	22	0	0	22	22
1	3	0	0	530	0	0	530	530
1	4	0	0	111	0	0	111	111
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	146	0	0	146	146
2	4	0	0	35	0	0	35	35
2	1	0	0	13	0	0	13	13
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	340	0	0	340	340
3	1	0	0	168	0	0	168	168
3	2	0	0	124	0	0	124	124
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	8	0	0	8	8
4	2	0	0	9	0	0	9	9
4	3	0	0	34	0	0	34	34
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P1 (2025) – Abendspitze

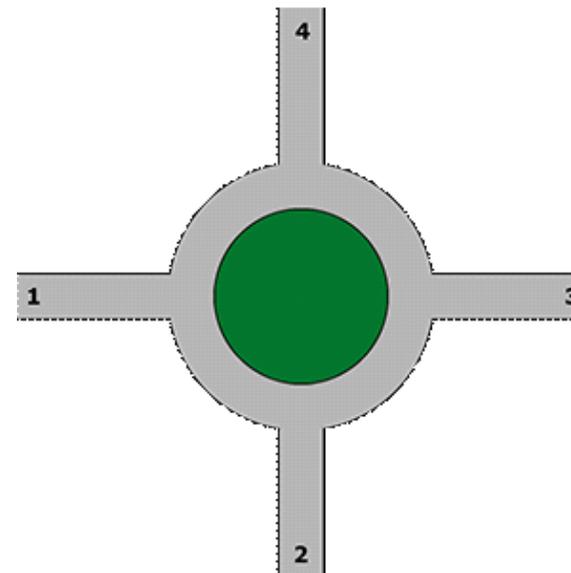
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q _E [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger Q _{FG} [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn Q _K [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt L _E [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt L _A [PKW-E/h]	Leistungsfähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge L _{St,95} [-]	99%- Staulänge L _{St,99} [m]
1	285		331	950	1400	665	0,30	5	gut	7,7	11,8
2	155		472	868	1400	713	0,18	5	gut	3,9	6
3	557		33	1122	1400	565	0,50	6	gut	17,5	26,8
4	290		534	832	1400	542	0,35	7	gut	9,6	14,7



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	14	0	0	14	14
1	3	0	0	263	0	0	263	263
1	4	0	0	8	0	0	8	8
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	130	0	0	130	130
2	4	0	0	6	0	0	6	6
2	1	0	0	19	0	0	19	19
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	42	0	0	42	42
3	1	0	0	407	0	0	407	407
3	2	0	0	108	0	0	108	108
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	67	0	0	67	67
4	2	0	0	22	0	0	22	22
4	3	0	0	201	0	0	201	201
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P1 (2035) – Morgenspitze

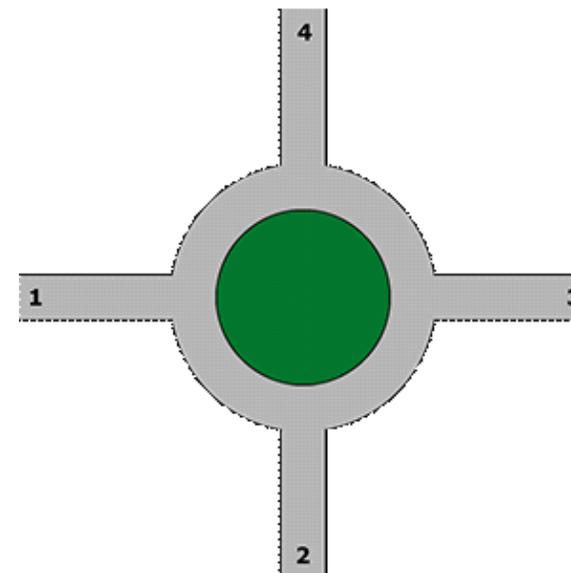
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt	Anzahl der querenden Fußgänger	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt	Leistungsfähig- keitsreserve	Sättigungsgrad	mittlere Wartezeit	Qualität	95%- Staulänge	99%- Staulänge
	Q _E [PKW-E/h]	Q _{FG} [Fg/h]	Q _K [PKW-E/h]	L _E [PKW-E/h]	L _A [PKW-E/h]	R [PKW-E/h]	g [-]	w [s]		L _{St,95} [-]	L _{St,99} [m]
1	755		193	1029	1400	274	0,73	13	gut	46,9	70,1
2	224		767	698	1400	474	0,32	8	gut	8,4	12,9
3	689		167	1044	1400	355	0,66	10	gut	33,8	51,2
4	58		355	936	1400	878	0,06	4	gut	1,2	1,8



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	26	0	0	26	26
1	3	0	0	616	0	0	616	616
1	4	0	0	113	0	0	113	113
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	170	0	0	170	170
2	4	0	0	38	0	0	38	38
2	1	0	0	16	0	0	16	16
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	350	0	0	350	350
3	1	0	0	195	0	0	195	195
3	2	0	0	144	0	0	144	144
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	9	0	0	9	9
4	2	0	0	11	0	0	11	11
4	3	0	0	38	0	0	38	38
4	4	0	0	0	0	0	0	0

Planfall P1 (2035) – Abendspitze

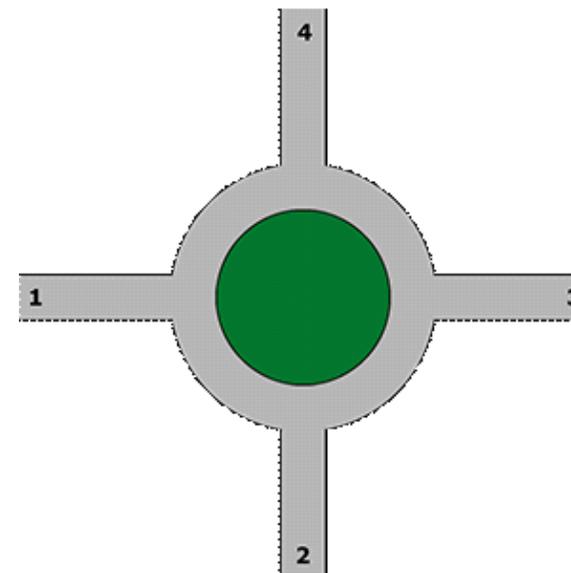
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 4 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	Q _{FG} [Fg/h]	Bemerkung
1	B 1 Linzer Straße West	k. A.		
2	L 5154 Gutenbergstraße	k. A.		
3	B 1 Linzer Straße Ost	k. A.		
4	Schanze	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q _E [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger Q _{FG} [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn Q _K [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt L _E [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt L _A [PKW-E/h]	Leistungsfähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge L _{St,95} [-]	99%- Staulänge L _{St,99} [m]
1	332		355	936	1400	604	0,35	6	gut	9,8	15,1
2	181		520	840	1400	659	0,22	5	gut	4,9	7,6
3	645		39	1118	1400	473	0,58	8	gut	24,1	36,7
4	297		622	781	1400	484	0,38	7	gut	10,9	16,8



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

von Arm	zu Arm	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt Q_E [PKW-E/h]
1	2	0	0	17	0	0	17	17
1	3	0	0	306	0	0	306	306
1	4	0	0	9	0	0	9	9
1	1	0	0	0	0	0	0	0
2	3	0	0	151	0	0	151	151
2	4	0	0	7	0	0	7	7
2	1	0	0	23	0	0	23	23
2	2	0	0	0	0	0	0	0
3	4	0	0	46	0	0	46	46
3	1	0	0	473	0	0	473	473
3	2	0	0	126	0	0	126	126
3	3	0	0	0	0	0	0	0
4	1	0	0	68	0	0	68	68
4	2	0	0	24	0	0	24	24
4	3	0	0	205	0	0	205	205
4	4	0	0	0	0	0	0	0

- VLSA-Kreuzung B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze

Planfall P0 (2025) – Morgenspitze

Planfall P0 (2025) – Abendspitze

Planfall P0 (2035) – Morgenspitze

Planfall P0 (2035) – Abendspitze

Planfall P1 (2025) – Morgenspitze

Planfall P1 (2025) – Abendspitze

Planfall P1 (2035) – Morgenspitze

Planfall P1 (2035) – Abendspitze

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3842-22	gedruckt 23.05.2025 erstellt: 04.10.2022	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3842- 22_LAD3_SHZ_St_Poelten\Strasse\VGA\3842_VU_TB-Anhang_2025- 05-23.docx	Anhang



B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze 3842-22

VLSA-Vorprojekt Var. R1/R2 & R3/R4 gemeinsam (2025)

Auftraggeber: Amt der NÖ Landesregierung (Abt. LAD3)

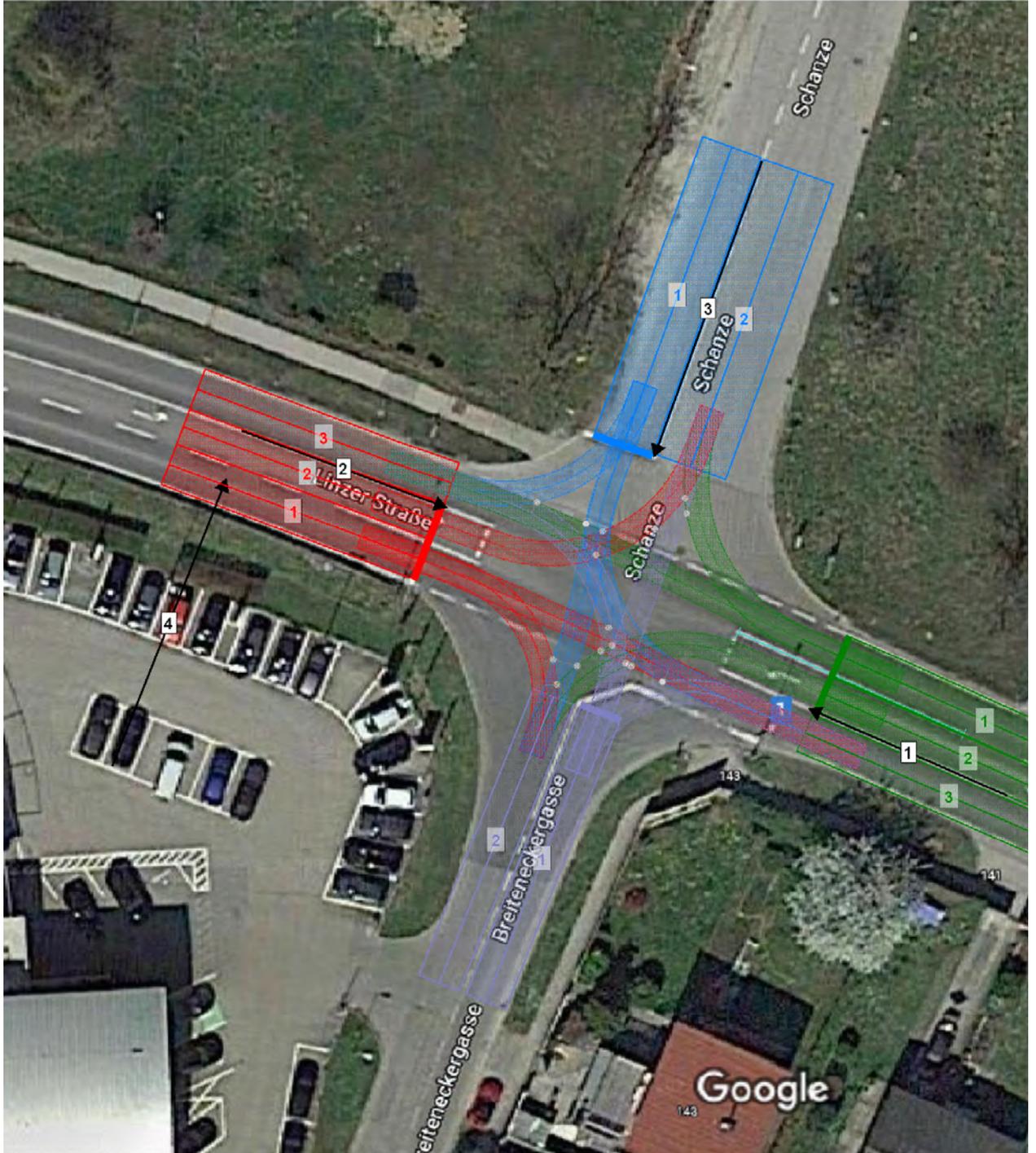
Bearbeiter: Amstadt

Firma: zieritz + partner ZT GmbH

Auftragsnr.: 3842-22

Datum: 22.05.2025

LISA



Bilder © 2022 Eurog

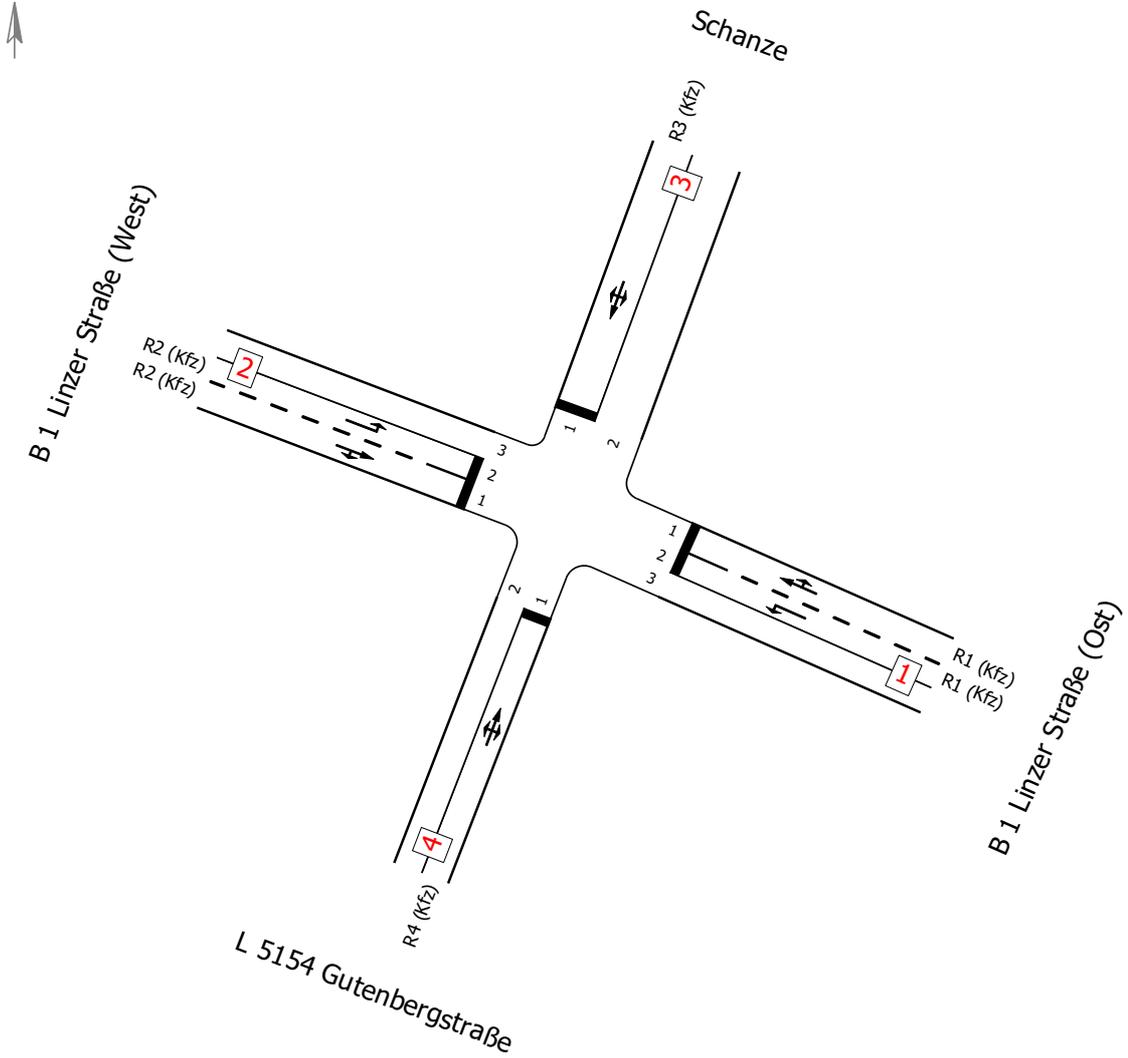
1 : 500

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Knotendaten

LISA

B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze



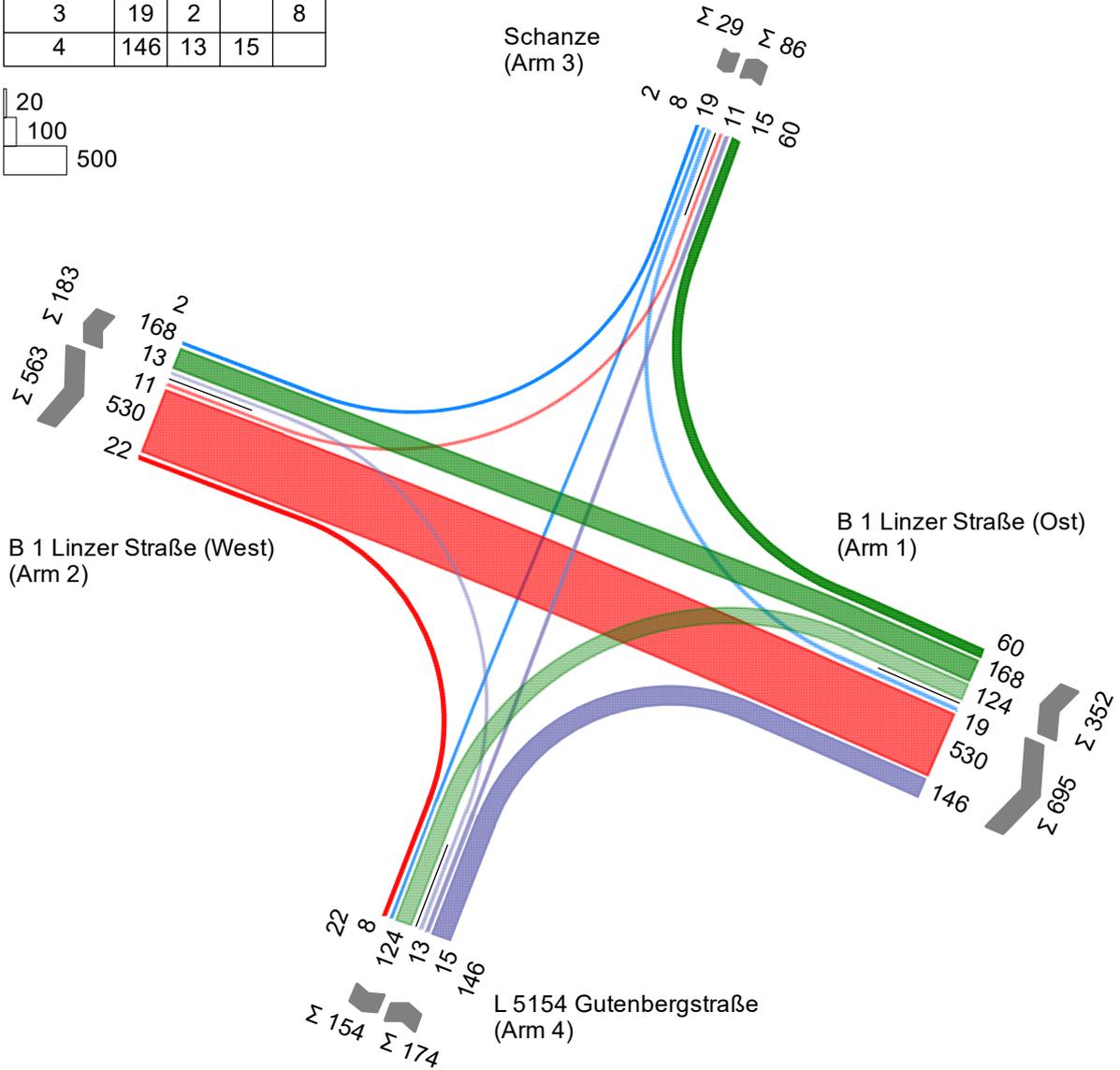
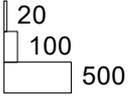
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P0 (2025) - Morgenspitze

von\nach	1	2	3	4
1		168	60	124
2	530		11	22
3	19	2		8
4	146	13	15	



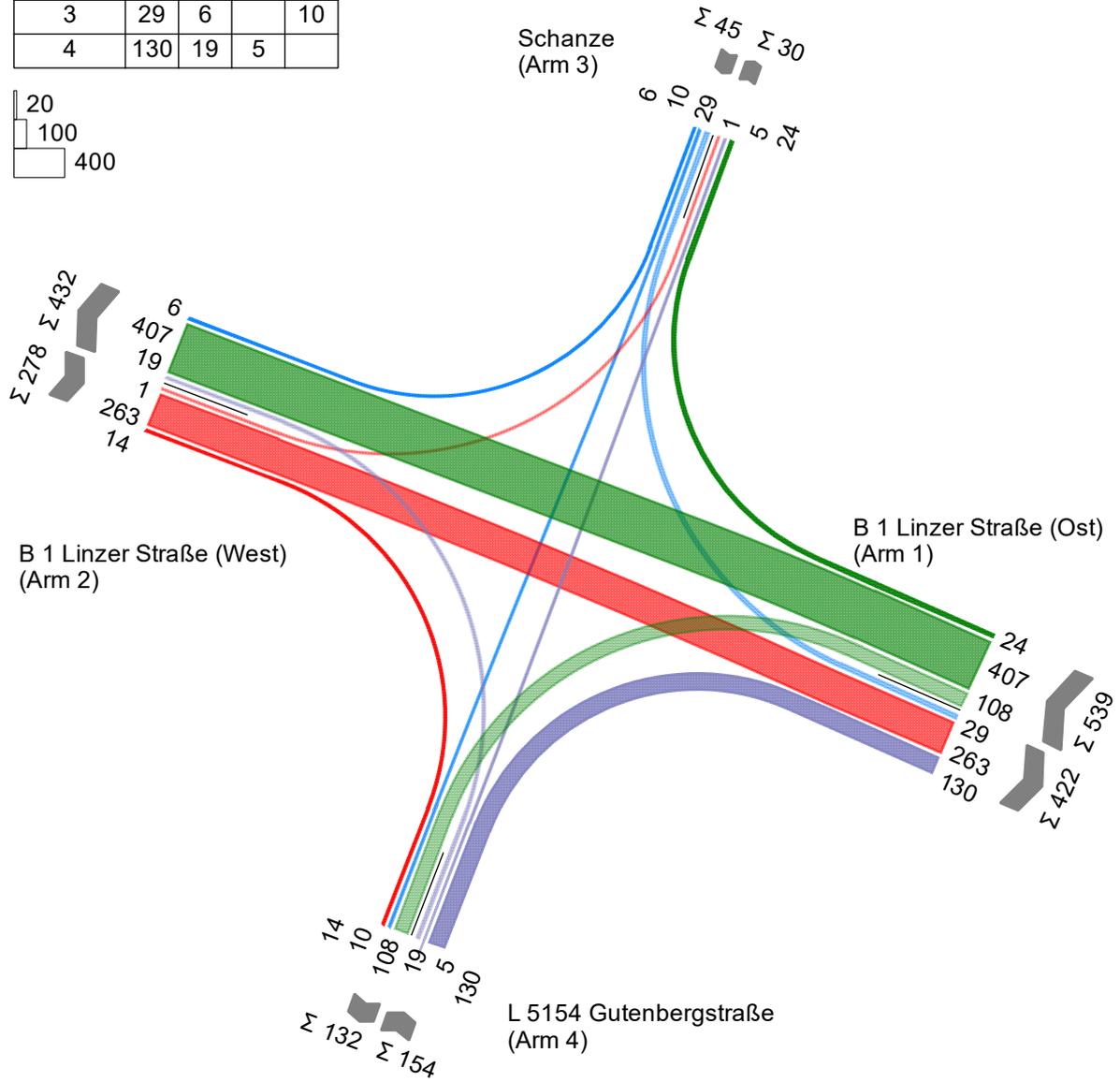
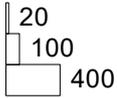
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P0 (2025) - Abendspitze

von\nach	1	2	3	4
1		407	24	108
2	263		1	14
3	29	6		10
4	130	19	5	



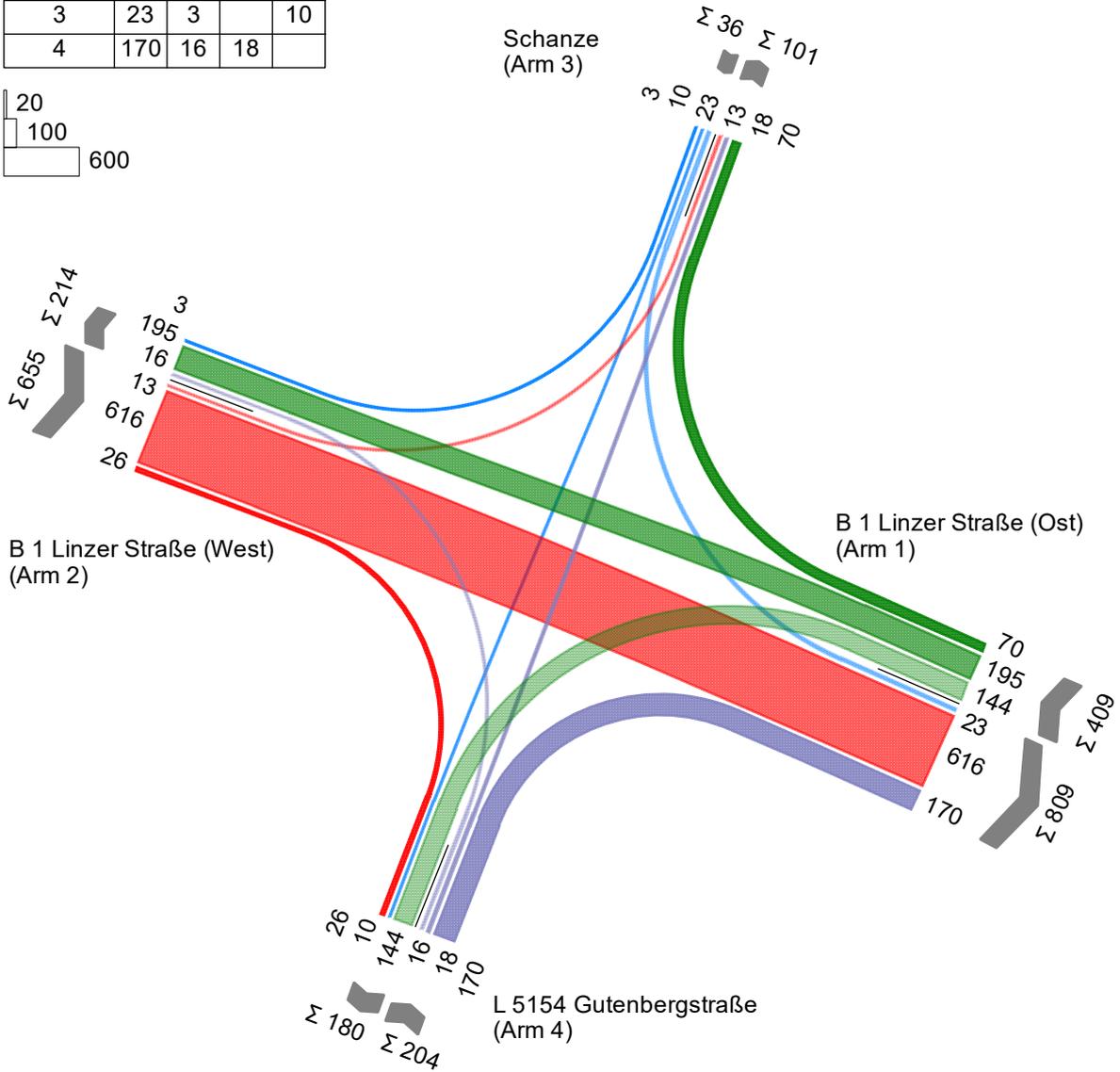
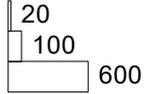
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P0 (2035) - Morgenspitze

von\nach	1	2	3	4
1		195	70	144
2	616		13	26
3	23	3		10
4	170	16	18	



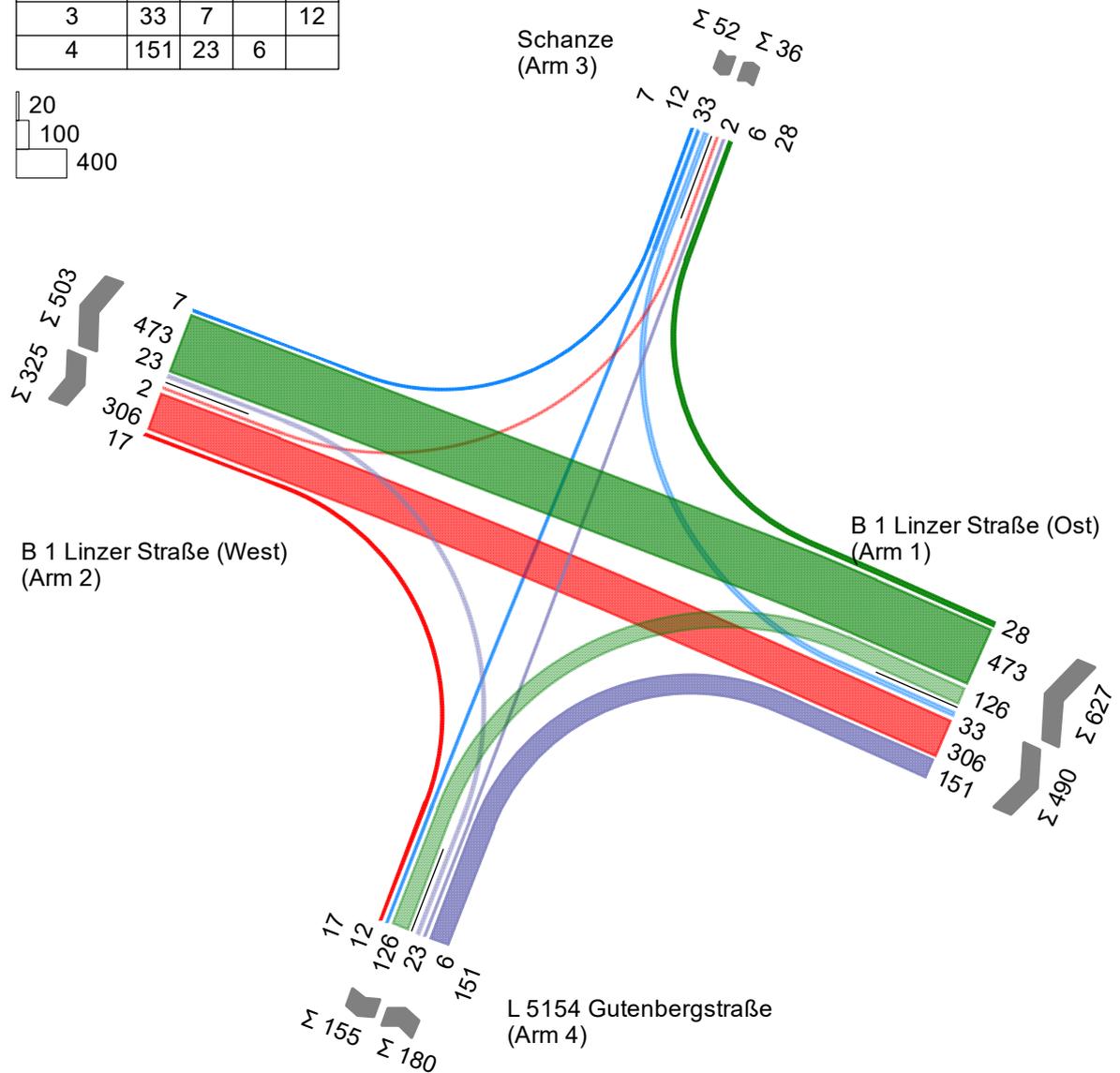
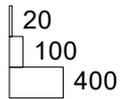
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P0 (2035) - Abendspitze

von\nach	1	2	3	4
1		473	28	126
2	306		2	17
3	33	7		12
4	151	23	6	



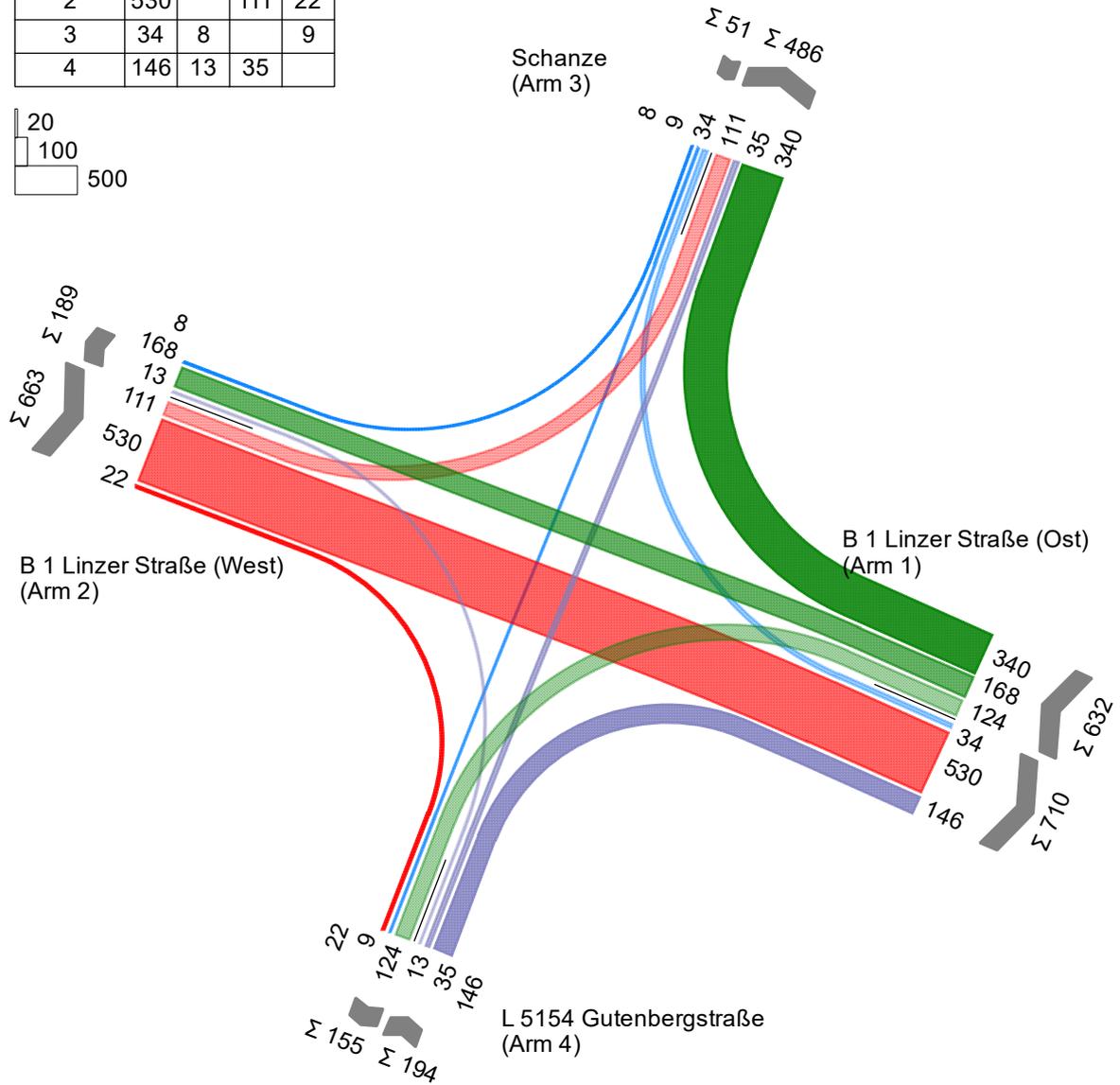
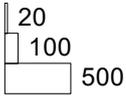
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P1 (2025) - Morgenspitze

von/nach	1	2	3	4
1		168	340	124
2	530		111	22
3	34	8		9
4	146	13	35	



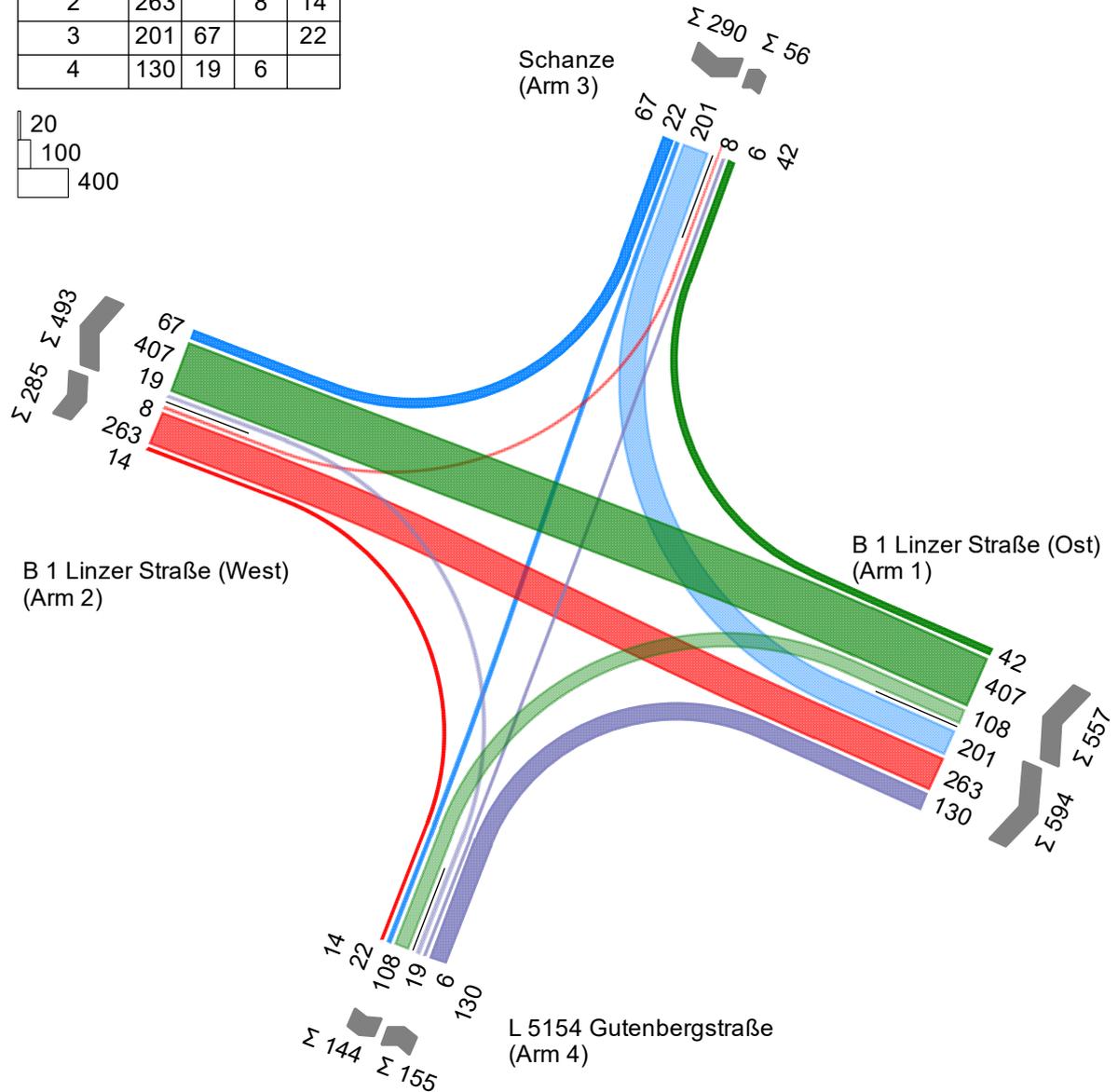
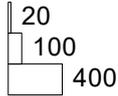
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P1 (2025) - Abendspitze

von\nach	1	2	3	4
1		407	42	108
2	263		8	14
3	201	67		22
4	130	19	6	



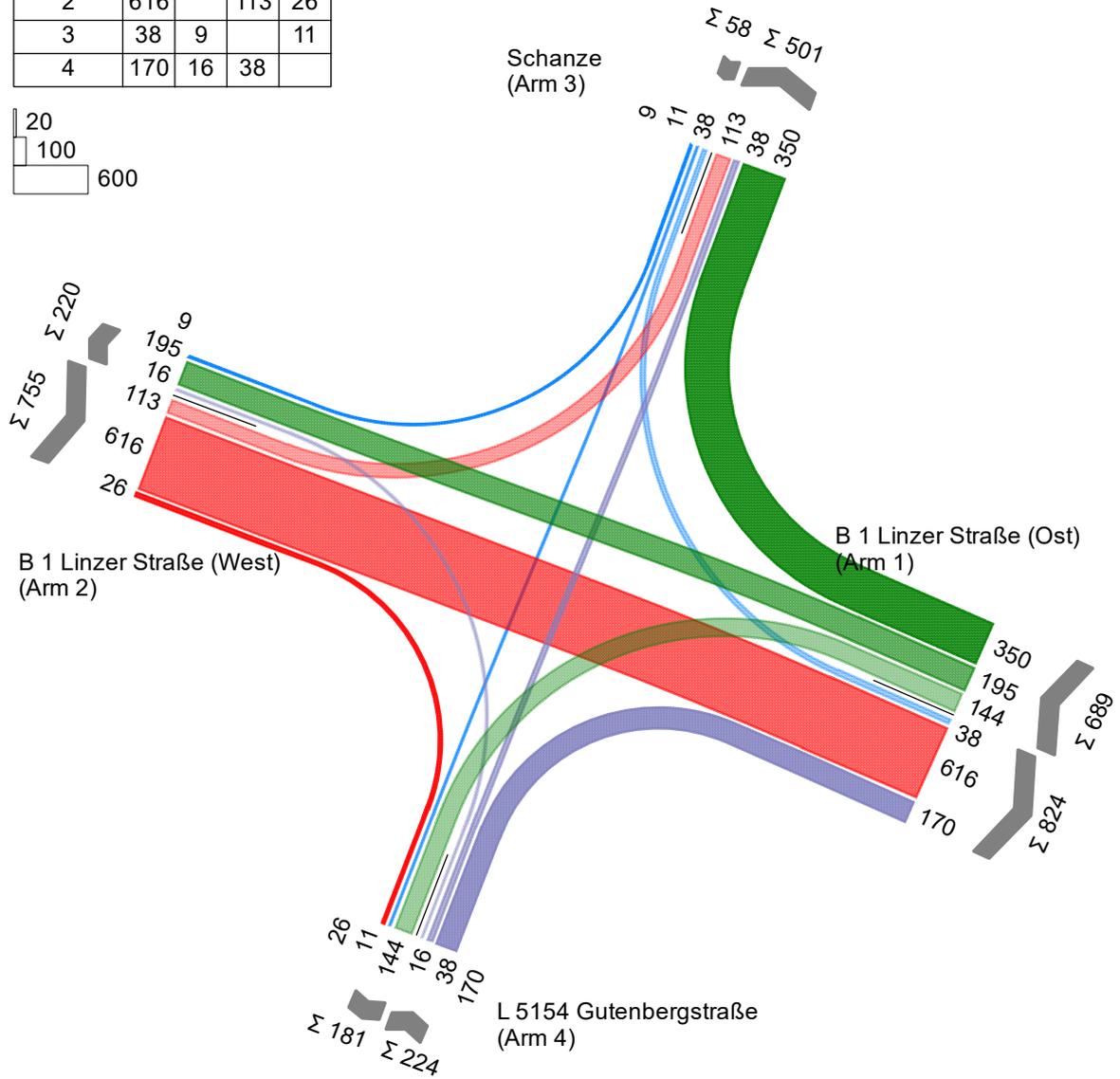
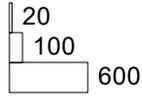
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P1 (2035) - Morgenspitze

von/nach	1	2	3	4
1		195	350	144
2	616		113	26
3	38	9		11
4	170	16	38	



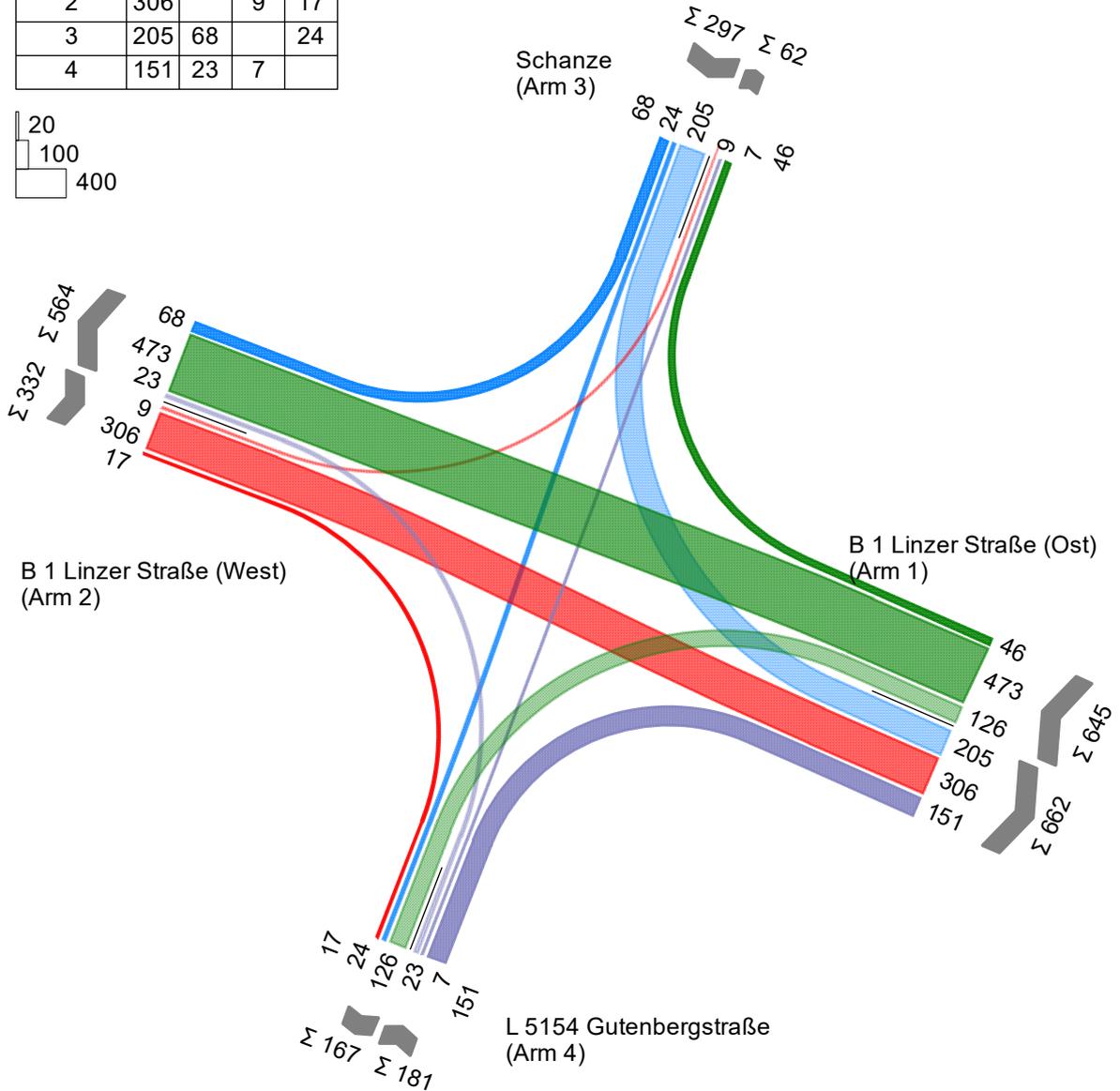
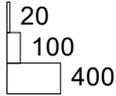
Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Strombelastungsplan

LISA

Planfall P1 (2035) - Abendspitze

von/nach	1	2	3	4
1		473	46	126
2	306		9	17
3	205	68		24
4	151	23	7	



Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Signalgruppen

LISA

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Progressiv	Teil-knoten	Symbol	tf _{min}	tf _{max}	ts _{min}	ts _{max}	Anwurf	Abwurf	Vmax [km/h]	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart	Bemerkung
1	R1	Kfz (3-feldig)	1	Arm 1 -> 2,3,4	-	TK 1		15	-	-	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz	
2	R2	Kfz (3-feldig)	3	Arm 2 -> 1,3,4	-	TK 1		15	-	-	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz	
3	R3	Kfz (3-feldig)	5	Arm 3 -> 1,2,4	-	TK 1		8	-	-	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz	
4	R4	Kfz (3-feldig)	6	Arm 4 -> 1,2,3	-	TK 1		8	-	-	-	Rotgelb 2s	Grünblinken 4s, Gelb 3s	50	-	Dunkel	Kfz	

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten																	
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze																	
Auftragsnr.	3842-22										Variante	VLSA-Vorprojekt Var. R1/R2 & R3/R4 gem				Datum	22.05.2025	
Bearbeiter	PaAm										Abzeichnung					Blatt		

Unverträglichkeitsmatrix

LISA

		EINFAHREND			
		R1	R2	R3	R4
RÄUMEND	R1	 	B	X	X
	R2	B		X	X
	R3	X	X		B
	R4	X	X	B	

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Zwischenzeitenberechnung

LISA

	Räumend		Einfahrend		Räumend					Einfahrend			Zwischenzeit				
	SGR	Strom	Teilstrom	SGR	Strom	Teilstrom	L _{fzg} [m]	s ₀ [m]	v _r [m/s]	t _u [s]	t _u +t _r [s]	s _e [m]	v _e [m/s]	t _e [s]	t _z Ber [s]	t _{Zuschlag} [s]	t _{maßg.} [s]
1	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	R3	3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	23,5	12,0	3,0	5,5	7,0	10,0	0,7	4,8	-	5
		1 (G)	FS 1, Kfz		3 (R)	FS 1, Kfz	6,0	28,0	12,0	3,0	5,8	8,0	10,0	0,8	5,0	-	
		1 (G)	FS 1, Kfz		3 (G)	FS 1, Kfz	6,0	23,5	12,0	3,0	5,5	7,0	12,0	0,6	4,9	-	
		1 (L)	FS 2, Kfz		3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	17,5	10,0	3,0	5,4	16,5	10,0	1,7	3,7	-	
		1 (L)	FS 2, Kfz		3 (G)	FS 1, Kfz	6,0	21,0	10,0	3,0	5,7	18,5	12,0	1,5	4,2	-	
2	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	R4	4 (L)	FS 1, Kfz	6,0	22,0	12,0	3,0	5,3	13,0	10,0	1,3	4,0	-	6
		1 (G)	FS 1, Kfz		4 (G)	FS 1, Kfz	6,0	18,0	12,0	3,0	5,0	11,5	12,0	1,0	4,0	-	
		1 (R)	FS 1, Kfz		4 (G)	FS 1, Kfz	6,0	18,0	10,0	3,0	5,4	17,5	12,0	1,5	3,9	-	
		1 (L)	FS 2, Kfz		4 (L)	FS 1, Kfz	6,0	20,5	10,0	3,0	5,7	0,0	10,0	0,0	5,7	-	
		1 (L)	FS 2, Kfz		4 (G)	FS 1, Kfz	6,0	20,5	10,0	3,0	5,7	0,0	12,0	0,0	5,7	-	
3	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	R3	3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	16,5	12,0	3,0	4,9	15,0	10,0	1,5	3,4	-	5
		2 (G)	FS 1, Kfz		3 (G)	FS 1, Kfz	6,0	15,0	12,0	3,0	4,8	14,5	12,0	1,2	3,6	-	
		2 (L)	FS 2, Kfz		3 (L)	FS 1, Kfz	6,0	15,5	10,0	3,0	5,2	7,0	10,0	0,7	4,5	-	
		2 (L)	FS 2, Kfz		3 (G)	FS 1, Kfz	6,0	15,5	10,0	3,0	5,2	7,0	12,0	0,6	4,6	-	
		2 (R)	FS 1, Kfz		3 (G)	FS 1, Kfz	6,0	14,0	10,0	3,0	5,0	18,5	12,0	1,5	3,5	-	
4	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	R4	4 (R)	FS 1, Kfz	6,0	22,5	12,0	3,0	5,4	5,0	10,0	0,5	4,9	-	6
		2 (G)	FS 1, Kfz		4 (L)	FS 1, Kfz	6,0	19,0	12,0	3,0	5,1	0,0	10,0	0,0	5,1	-	
		2 (G)	FS 1, Kfz		4 (G)	FS 1, Kfz	6,0	19,5	12,0	3,0	5,1	0,0	12,0	0,0	5,1	-	
		2 (L)	FS 2, Kfz		4 (L)	FS 1, Kfz	6,0	14,0	10,0	3,0	5,0	12,5	10,0	1,3	3,7	-	
		2 (L)	FS 2, Kfz		4 (G)	FS 1, Kfz	6,0	18,5	10,0	3,0	5,5	15,5	12,0	1,3	4,2	-	
5	R3	3 (L)	FS 1, Kfz	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	6,0	10,5	10,0	3,0	4,7	20,0	12,0	1,7	3,0	-	5
		3 (R)	FS 1, Kfz		1 (G)	FS 1, Kfz	6,0	8,5	10,0	3,0	4,5	27,5	12,0	2,3	2,2	-	
		3 (G)	FS 1, Kfz		1 (G)	FS 1, Kfz	6,0	10,0	12,0	3,0	4,3	20,5	12,0	1,7	2,6	-	
		3 (L)	FS 1, Kfz		1 (L)	FS 2, Kfz	6,0	20,5	10,0	3,0	5,7	13,5	10,0	1,4	4,3	-	
		3 (G)	FS 1, Kfz		1 (L)	FS 2, Kfz	6,0	19,0	12,0	3,0	5,1	20,5	10,0	2,1	3,0	-	
6	R3	3 (L)	FS 1, Kfz	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	6,0	15,5	10,0	3,0	5,2	16,0	12,0	1,3	3,9	-	4
		3 (G)	FS 1, Kfz		2 (G)	FS 1, Kfz	6,0	16,5	12,0	3,0	4,9	13,0	12,0	1,1	3,8	-	
		3 (L)	FS 1, Kfz		2 (L)	FS 2, Kfz	6,0	10,0	10,0	3,0	4,6	12,5	10,0	1,3	3,3	-	
		3 (G)	FS 1, Kfz		2 (L)	FS 2, Kfz	6,0	10,5	12,0	3,0	4,4	11,5	10,0	1,2	3,2	-	
		3 (G)	FS 1, Kfz		2 (R)	FS 1, Kfz	6,0	19,0	12,0	3,0	5,1	13,5	10,0	1,4	3,7	-	
7	R4	4 (L)	FS 1, Kfz	R1	1 (G)	FS 1, Kfz	6,0	13,5	10,0	3,0	5,0	21,5	12,0	1,8	3,2	-	4
		4 (G)	FS 1, Kfz		1 (G)	FS 1, Kfz	6,0	14,0	12,0	3,0	4,7	16,0	12,0	1,3	3,4	-	
		4 (G)	FS 1, Kfz		1 (R)	FS 1, Kfz	6,0	18,0	12,0	3,0	5,0	17,5	10,0	1,8	3,2	-	
		4 (L)	FS 1, Kfz		1 (L)	FS 2, Kfz	6,0	6,5	10,0	3,0	4,3	16,5	10,0	1,7	2,6	-	
		4 (G)	FS 1, Kfz		1 (L)	FS 2, Kfz	6,0	7,5	12,0	3,0	4,1	15,0	10,0	1,5	2,6	-	
8	R4	4 (R)	FS 1, Kfz	R2	2 (G)	FS 1, Kfz	6,0	5,5	7,0	3,0	4,6	22,0	12,0	1,8	2,8	-	5
		4 (L)	FS 1, Kfz		2 (G)	FS 1, Kfz	6,0	8,0	10,0	3,0	4,4	15,0	12,0	1,3	3,1	-	
		4 (G)	FS 1, Kfz		2 (G)	FS 1, Kfz	6,0	7,0	12,0	3,0	4,1	17,0	12,0	1,4	2,7	-	
		4 (L)	FS 1, Kfz		2 (L)	FS 2, Kfz	6,0	16,5	10,0	3,0	5,3	9,5	10,0	1,0	4,3	-	
		4 (G)	FS 1, Kfz		2 (L)	FS 2, Kfz	6,0	16,0	12,0	3,0	4,8	18,0	10,0	1,8	3,0	-	

Richtlinie: RVS

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Zwischenzeitenmatrix ZZM

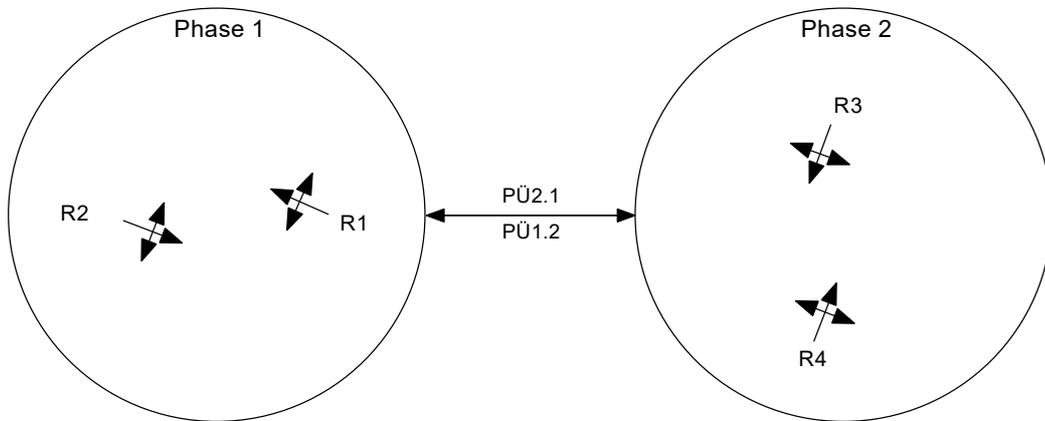
LISA

		EINFAHREND			
		R1	R2	R3	R4
RÄUMEND	R1	■	-	5	6
	R2	-	■	5	6
	R3	5	4	■	-
	R4	4	5	-	■

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Phasenfolgeplan

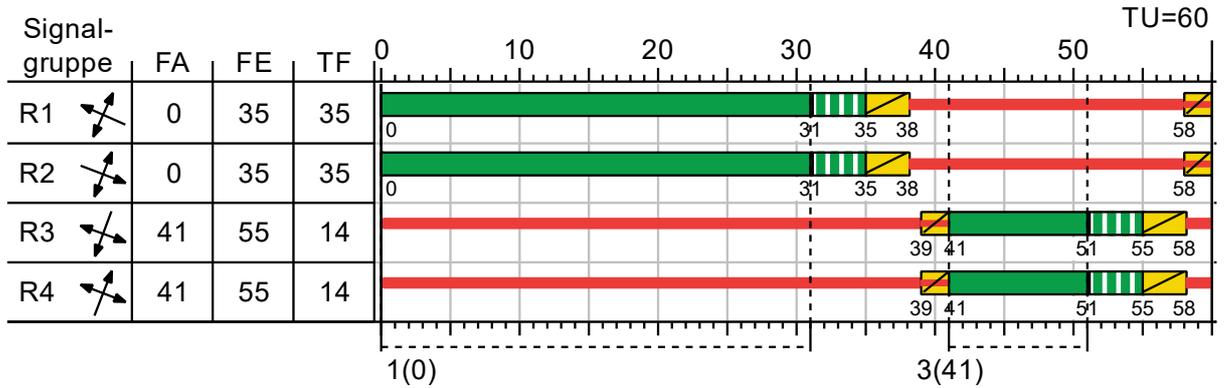
LISA



Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

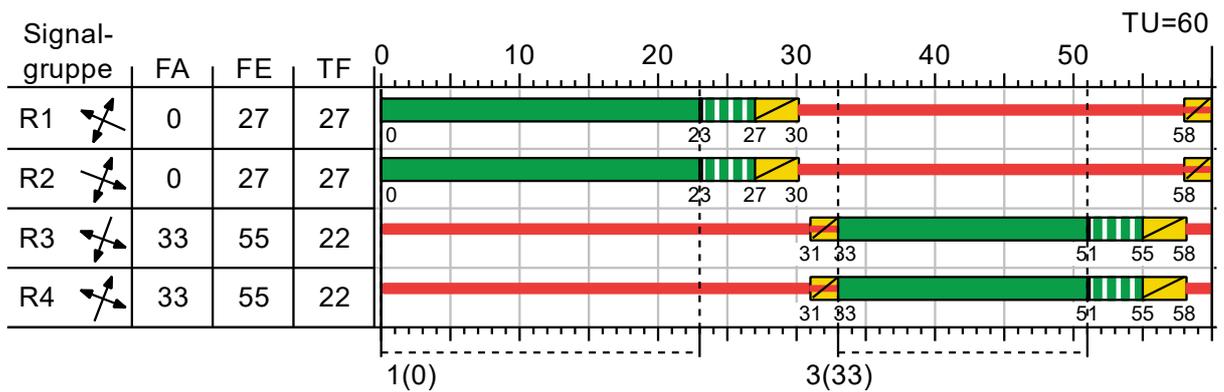
LISA

P1 - Morgen



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	31		
2	3	Ph	41	51		

P1 - Abend



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	23		
2	3	Ph	33	51		

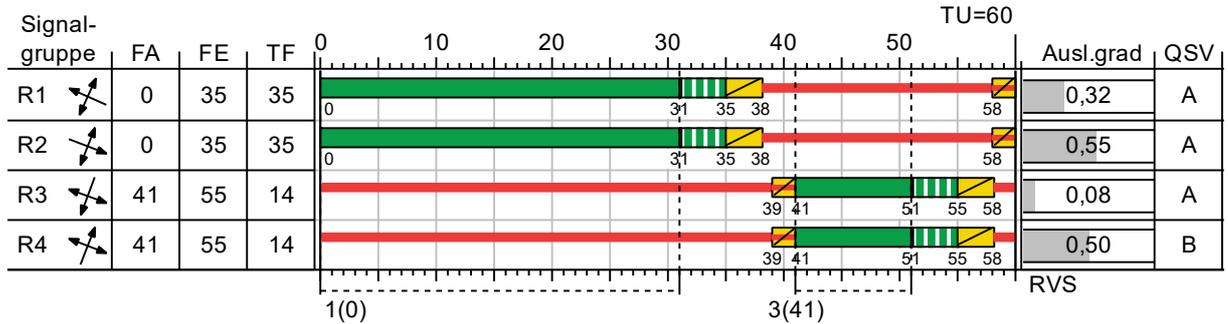
Gelb
 Gruen
 Grünblinker
 Rot
 Rotgelb

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Signalzeitprogramme

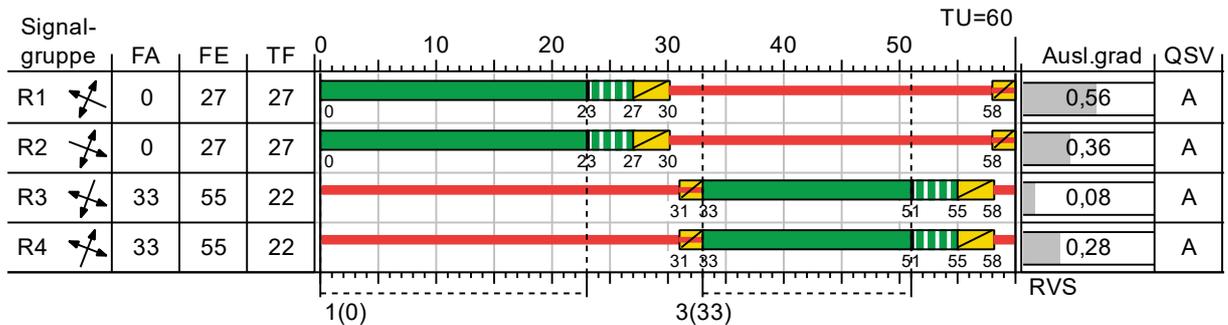
LISA

P1 - Morgen, Planfall P0 (2025)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	31		
2	3	Ph	41	51		

P1 - Abend, Planfall P0 (2025)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	23		
2	3	Ph	33	51		

Gelb
 Gruen
 Grünblinken
 Rot
 Rotgelb

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Morgen, Planfall P0 (2025) (TU=60) - Planfall P0 (2025) - Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	35	228	1900	0,90	1710	998	0,23	6,54	2	12	11				
	2		R1	35	124	1800	0,70	1260	394	0,32	7,88	1	6	6				
2	2		R2	35	11	1800	0,70	1260	638	0,02	5,30	0	0	1				
	1		R2	35	552	1900	0,90	1710	998	0,55	9,93	4	24	28				
3	1		R3	14	29	1867	0,80	1494	349	0,08	18,45	0	0	3				
4	1		R4	14	174	1867	0,80	1494	349	0,50	25,10	2	12	16				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Abend, Planfall P0 (2025) (TU=60) - Planfall P0 (2025) - Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	27	431	1900	0,90	1710	770	0,56	15,11	4	24	28				
	2		R1	27	108	1800	0,70	1260	449	0,24	11,20	1	6	7				
2	2		R2	27	1	1800	0,70	1260	338	0,00	9,10	0	0	0				
	1		R2	27	277	1900	0,90	1710	770	0,36	12,14	3	18	18				
3	1		R3	22	45	1867	0,80	1494	548	0,08	12,70	0	0	3				
4	1		R4	22	154	1867	0,80	1494	548	0,28	14,70	2	12	12				

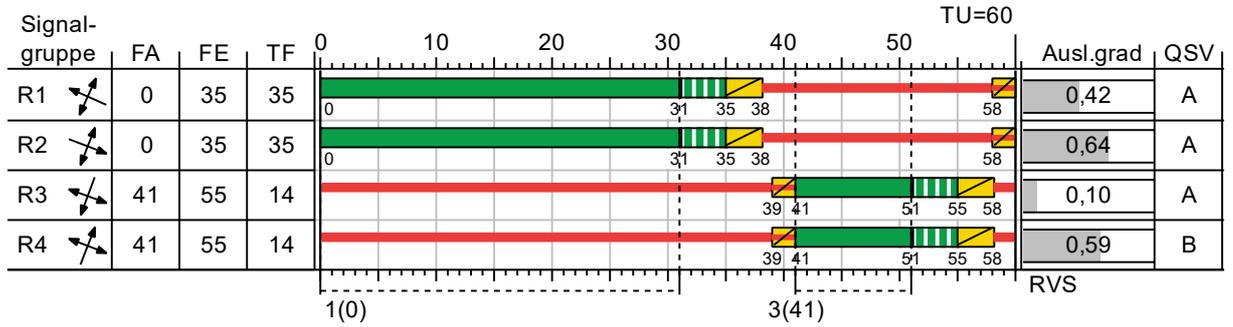
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Signalzeitprogramme

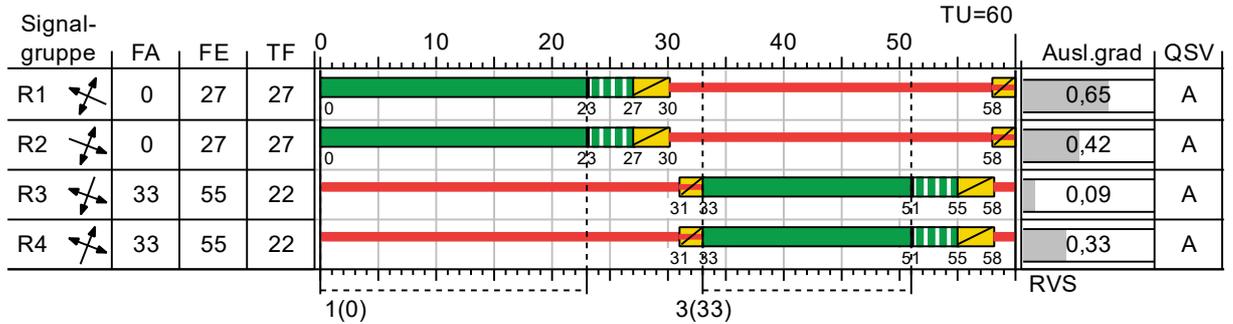
LISA

P1 - Morgen, Planfall P0 (2035)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	31		
2	3	Ph	41	51		

P1 - Abend, Planfall P0 (2035)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	23		
2	3	Ph	33	51		

Gelb
 Gruen
 Grünblinker
 Rot
 Rotgelb

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Morgen, Planfall P0 (2035) (TU=60) - Planfall P0 (2035) - Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	35	265	1900	0,90	1710	998	0,27	6,82	2	12	13				
	2		R1	35	144	1800	0,70	1260	340	0,42	9,77	1	6	7				
2	2		R2	35	13	1800	0,70	1260	607	0,02	5,33	0	0	1				
	1		R2	35	642	1900	0,90	1710	998	0,64	11,60	4	24	32				
3	1		R3	14	36	1867	0,80	1494	349	0,10	18,66	0	0	3				
4	1		R4	14	204	1867	0,80	1494	349	0,59	27,71	3	18	19				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Abend, Planfall P0 (2035) (TU=60) - Planfall P0 (2035) - Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	27	501	1900	0,90	1710	770	0,65	17,20	5	30	33				
	2		R1	27	126	1800	0,70	1260	414	0,30	11,98	1	6	8				
2	2		R2	27	2	1800	0,70	1260	294	0,01	9,13	0	0	0				
	1		R2	27	323	1900	0,90	1710	770	0,42	12,88	3	18	21				
3	1		R3	22	52	1867	0,80	1494	548	0,09	12,81	1	6	4				
4	1		R4	22	180	1867	0,80	1494	548	0,33	15,29	2	12	14				

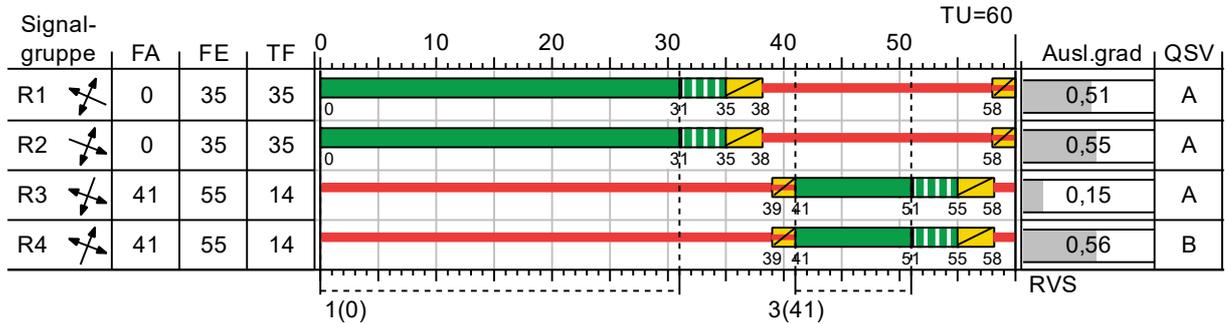
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Signalzeitprogramme

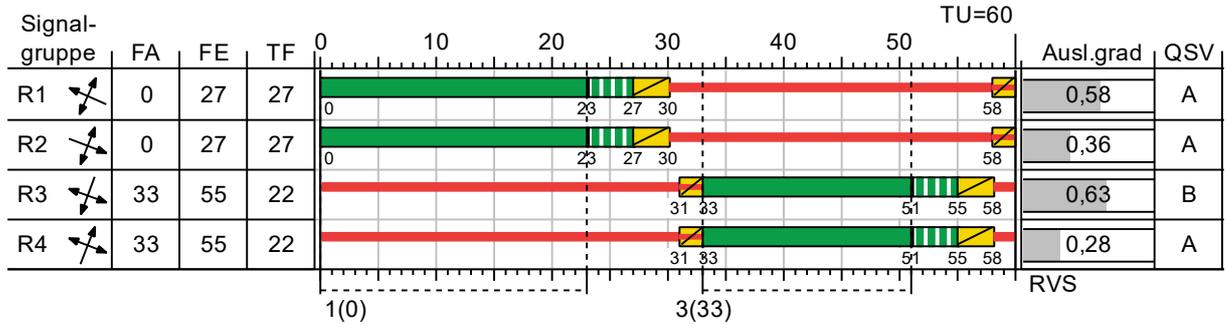
LISA

P1 - Morgen, Planfall P1 (2025)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	31		
2	3	Ph	41	51		

P1 - Abend, Planfall P1 (2025)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	23		
2	3	Ph	33	51		

Gelb
 Gruen
 Grünblinker
 Rot
 Rotgelb

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Morgen, Planfall P1 (2025) (TU=60) - Planfall P1 (2025) - Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	35	508	1900	0,90	1710	998	0,51	9,28	4	24	25				
	2		R1	35	124	1800	0,70	1260	394	0,32	7,88	1	6	6				
2	2		R2	35	111	1800	0,70	1260	421	0,26	7,24	1	6	6				
	1		R2	35	552	1900	0,90	1710	998	0,55	9,93	4	24	28				
3	1		R3	14	51	1867	0,80	1494	349	0,15	19,14	1	6	5				
4	1		R4	14	194	1867	0,80	1494	349	0,56	26,74	3	18	18				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Abend, Planfall P1 (2025) (TU=60) - Planfall P1 (2025) - Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	27	449	1900	0,90	1710	770	0,58	15,58	4	24	30				
	2		R1	27	108	1800	0,70	1260	449	0,24	11,20	1	6	7				
2	2		R2	27	8	1800	0,70	1260	327	0,02	9,27	0	0	1				
	1		R2	27	277	1900	0,90	1710	770	0,36	12,14	3	18	18				
3	1		R3	22	290	1867	0,80	1494	462	0,63	21,48	3	18	22				
4	1		R4	22	155	1867	0,80	1494	548	0,28	14,72	2	12	12				

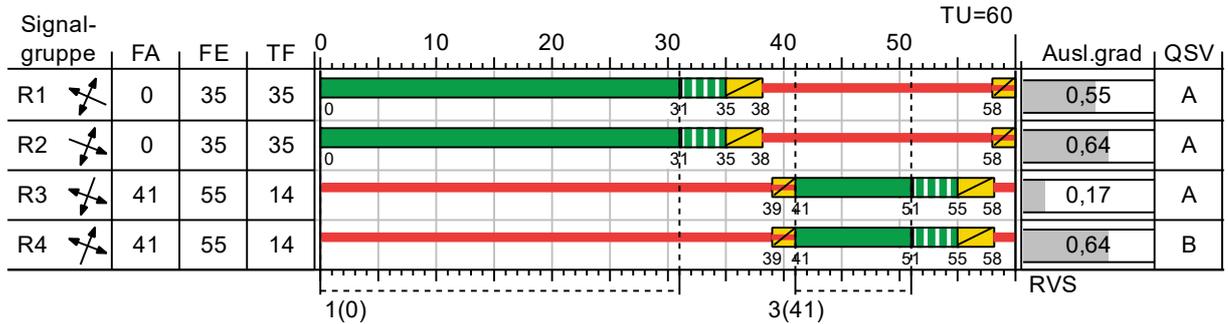
Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

Signalzeitprogramme

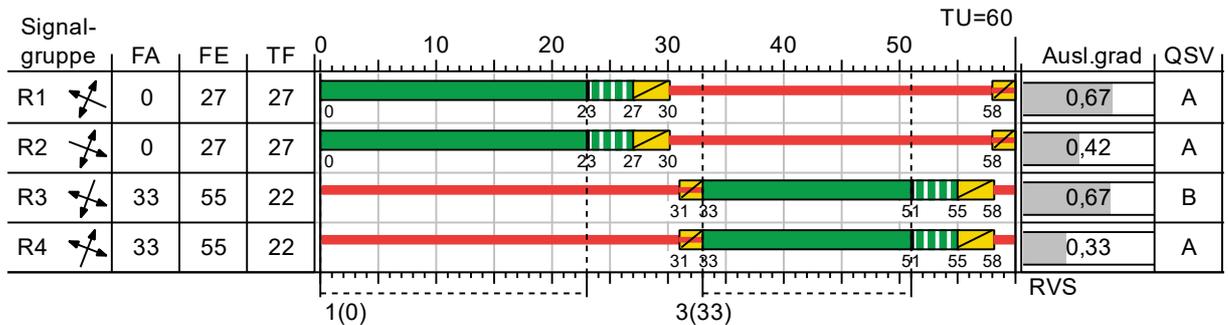
LISA

P1 - Morgen, Planfall P1 (2035)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	31		
2	3	Ph	41	51		

P1 - Abend, Planfall P1 (2035)



Nr.	Name	Typ	Zeit	Zeit2	SZP	Max. Wartezeit
1	1	Ph	0	23		
2	3	Ph	33	51		

Gelb
 Gruen
 Grünblinken
 Rot
 Rotgelb

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Morgen, Planfall P1 (2035) (TU=60) - Planfall P1 (2035) - Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	35	545	1900	0,90	1710	998	0,55	9,82	4	24	27				
	2		R1	35	144	1800	0,70	1260	340	0,42	9,77	1	6	7				
2	2		R2	35	113	1800	0,70	1260	398	0,28	7,52	1	6	6				
	1		R2	35	642	1900	0,90	1710	998	0,64	11,60	4	24	32				
3	1		R3	14	58	1867	0,80	1494	349	0,17	19,38	1	6	5				
4	1		R4	14	224	1867	0,80	1494	349	0,64	30,03	3	18	21				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	

RVS-Bewertung

LISA

P1 - Abend, Planfall P1 (2035) (TU=60) - Planfall P1 (2035) - Abendspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	M [Pkw- E/h]	M _s [Pkw- E/h]	f [-]	M _{s,Fstr} [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	t _w [s]	n _h [-]	L _{Stau} [m]	L _{Stau,max} [m]	M _F [Fußg./h]	D _F [Fußg./m ²]	F _w [m ²]	Bemerkung
1	1		R1	27	519	1900	0,90	1710	770	0,67	17,88	5	30	34				
	2		R1	27	126	1800	0,70	1260	414	0,30	11,98	1	6	8				
2	2		R2	27	9	1800	0,70	1260	283	0,03	9,35	0	0	1				
	1		R2	27	323	1900	0,90	1710	770	0,42	12,88	3	18	21				
3	1		R3	22	297	1867	0,80	1494	445	0,67	23,11	3	18	23				
4	1		R4	22	181	1867	0,80	1494	548	0,33	15,31	2	12	14				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
M	Belastung	[Pkw-E/h]
M _s	Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
f	Faktor	[-]
M _{s,Fstr}	Angepasste Sättigungsbelastung	[Pkw-E/h]
L	Kapazität	[Pkw-E/h]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
n _h	Anzahl Halte	[-]
L _{Stau}	Staulänge	[m]
L _{Stau,max}	Maximale Staulänge	[m]
M _F	Fußg.-Verkehrsstärke	[Fußg./h]
D _F	Dichte der wartenden Fußgänger	[Fußg./m ²]
F _w	Fußgänger-Wartefläche	[m ²]

Projekt	Sicherheitszentrum St. Pölten				
Knotenpunkt	B 1 Linzer Straße / L 5154 Gutenbergstraße / Schanze				
Auftragsnr.	3842-22	Variante	VLSA-Vorprojekt Var.	Datum	22.05.2025
Bearbeiter	PaAm	Abzeichnung		Blatt	