Betreff: Änderung des Flächenwidmungsplanes

der Stadt St. Pölten

Flächenwidmungsplanänderung Leiner Zentrum

Unser Zeichen: V/5/13-109-2021/Wi.



LANDESHAUPTSTADT ST. PÖLTEN

ÄNDERUNG FLÄCHENWIDMUNGSPLAN BAUBLÖCKE RATHAUSPLATZ – JULIUS-RAAB-PROMENADE

ENTWURF

Aktenzahl V/5/13-109-2021

LANDESHAUPTSTADT ST. PÖLTEN

ÄNDERUNG FLÄCHENWIDMUNGSPLAN BAUBLÖCKE RATHAUSPLATZ – JULIUS-RAAB-PROMENADE

ENTWURF

Aktenzahl V/5/13-109-2021

BEARBEITUNG:

Dipl.-Ing. Hans EMRICH, MSc Dipl.-Ing. Martina REISENBICHLER Ing. Ralf STIDL

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGAN	NGSSITUATION	5
	1.1	Umweltzustand und Naturgefahren	5
	1.2	Bevölkerungsentwicklung und Baulandverfügbarkeit	7
2	BESCHR	EIBUNG ÄNDERUNGSFALL	9
	2.1	Allgemein	g
	2.2	Veränderung der Geschoßflächenzahl (GFZ)	12
	2.1	Verkehrssituation	13
	2.1	Sozialverträglichkeit	18
	2.1	Klimawandelanpassung	18
3	ZIELSETZ	zung	19
	3.1	Zielsetzung Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2015	19
	3.2	Änderungsanlass	22
4	BESCHLE	EUNIGTES VERFAHREN	23
5	MASSN	NAHMEN	24
6	FLÄCH	ENBILANZ	24
	6.1	Flächenbilanz vor der Änderung	25
	6.2	Flächenbilanz nach der Änderung	26
7	ZUSAMI	MENFASSUNG	28
8	ΔΝΗΔΝά	G	29

Farbdarstellung der FWP-Änderung - Darstellung - in DIN A3 Formular Anregung zum Beschleunigten Verfahren gem. §25a Abs. 2 Verkehrstechnische Untersuchung, Büro Zieritz & Partner, 2021

1 AUSGANGSSITUATION

In den beiden Baublöcke zwischen Rathausplatz und Julius-Raab-Promenade im historischen Stadtzentrum von St. Pölten befinden sich zahlreiche leerstehende Flächen, für die eine Umstrukturierung ermöglicht werden soll. Zu diesem Zweck werden die Teilbebauungspläne St. Pölten Innenstadt und Innenstadt West geändert.

Eine derartige Entwicklung entspricht einerseits dem raumplanerischen Grundsatz "Innen- vor Außenentwicklung", der eine Strategie für eine nachhaltige, leistbare, kompakte Siedlungsentwicklung und Chance zur Ortskernbelebung und zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität darstellt. Andererseits wurde bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2016 festgelegt, die vorhandenen Baulandreserven in zentraler Lage zu nutzen und zu entwickeln. Damit wird ein Beitrag zur Reduktion des Bodenverbrauchs bzw. Bodenschutzes in St. Pölten geleistet.

Aufgrund der 6. Novelle des NÖ ROG 2014 darf allerdings gem. §16 Abs. 1 Zi 2 die Geschoßflächenzahl (gem. § 4 Z 17 NÖ BO 2014, LGBl. Nr. 1/2015 in der geltenden Fassung) in der Widmung Bauland Kerngebiet nicht mehr über 1 betragen, was im innerstädtischen Bereich sehr oft der Fall ist (vgl. Grundlagenforschung zum Bebauungsplan). Somit gilt es die Widmung entsprechend anzupassen, um auch zukünftig eine der innerstädtischen Lage entsprechende Nutzung zu ermöglichen. Im NÖ ROG wurde die Widmungskategorie Bauland Kerngebiet für nachhaltige Bebauung (BKN) geschaffen, in der gem. §16 Abs. 1 Zi 8 die Geschoßflächenzahl über 1 liegen muss.

Widmung Kerngebiet für nachhaltige Bebauung

Änderung Teilbebauungspläne

Schwerpunkt Siedlungsentwicklung in zentraler Lage

1.1 Umweltzustand und Naturgefahren

Im Zuge des SUP-Screenings wurde festgestellt, dass die Änderung des Flächenwidmungsplans keiner Strategischen Umweltprüfung (SUP) bedarf.

Der Umweltzustand der Gemeinde St. Pölten wird, wie auch in den SUP-Screening-Unterlagen ausführlich dargestellt, generell als unbedenklich erachtet.

SUP-Screening

Umweltzustand

Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

Die Gefahrenhinweiskarte "Sturzprozesse" weist für das Gemeindegebiet von St. Pölten lediglich einen kleinflächigen gefährdeten Bereich im Norden des Stadtteils Viehofen aus. Die Gefahrenhinweiskarte "Rutschprozesse" weist für das Stadtgebiet von St. Pölten gefährdete Bereiche an der Kante des Westlichen Wagram bzw. in den Hangbereichen des Grasbergs und des Schildbergs sowie im Süden des Stadtgebiets aus.

Naturgefahren

Der Hochwasserabfluss der Traisen bereitet in Teilen der Siedlungsbereiche von Ganzendorf, St. Georgen, Ochsenburg, Harland, Spratzern, Pottenbrunn und Radlberg Probleme.

Das Stadtgebiet von St. Pölten ist insgesamt durch eine hohe Intensität der Flächennutzung mit Bauten verschiedener Art, Verkehrsanlagen und intensiv betriebener Landwirtschaft (Ackerbau) gekennzeichnet.

Naturräumliche Besonderheiten

Vereinfacht kann folgende Gliederung nach naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Gegebenheiten vorgenommen werden:

- Landschaftsraum Traisen-Talebene (Regionale Grünzone lt. Regionalem Raumordnungsprogramm NÖ Mitte)
- Landschaftsraum Östliche Hochflächen mit Saubach-Talebene, Übergang Grasberg-
- Schildberg-Hügelland
- Landschaftsraum Westliche Hochflächen mit Nadelbach-Tal und kleinen Talungen
- Landschaftsraum Voralpine Übergangszone Handelberg & Hummelberg
- Landschaftsraum Dunkelsteinerwald Südabdachung Übergangszone
- Landschaftsraum Fladnitz-Talebene Übergangszone

In St. Pölten befindet sich der Seveso III Betrieb Sunpor I und II. Lärmquellen und Nutzungen über der Toleranzgrenze sind die Westautobahn A1 und die B 20. Aufgrund des hohen DTV stellen die A1 und die B 20 einen besonders hohen Belastungsfaktor dar. Die Landeshauptstadt ist weiters als Feinstaubsanierungsgebiet eingestuft.

Lärmbelastungen sind in St. Pölten überwiegend aufgrund des Verkehrsaufkommens an den Hauptverbindungen zu beobachten. Im Gemeindegebiet befinden sich fünf Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung: A1, S33, B1, B20 und B39. Weiteres verlaufen die Bahnlinien der Westbahnstrecke, der Güterzugumfahrung (GZU) sowie der Tullnerbahn durch das Gemeindegebiet.

Sonstige Störungen



Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

1.2 Bevölkerungsentwicklung und Baulandverfügbarkeit

1991-2001 Bevölkerungsentwicklung

Der Vergleich der Volkszählungsdaten von 1991 und 2001 ergibt für St. Pölten einen Rückgang der Einwohner*innenzahl um 1,8 % bei gleichzeitig enormer Steigerung der Beschäftigten (+45%). Besonders im Stadtzentrum war zwischen 1991 und 2001 eine signifikante Abnahme der Einwohner*innenzahl zu verzeichnen, wohingegen andere Stadtteile teilweise sogar eine Steigerung von über 25% erfahren konnten. Für die starke Zunahme der Beschäftigten ist vor allem die Steigerung im Dienstleistungssektor (u.a. Landesregierung) verantwortlich.

Seit 2001

Seit 2001 ist die Einwohner*innenentwicklung insgesamt wieder positiv. Das Stadtzentrum verzeichnet weiterhin einen leichten Rückgang, die Bevölkerungszunahme konzentriert sich hauptsächlich auf den Stadtrand (z.B. Wagram, Ratzersdorf (Verdoppelung zwischen 01-07) oder Viehofen). Diese Entwicklung gründet sich u.a. auf die 2001 gestartete Baurechtsaktion der Stadtgemeinde, die sich ausschließlich auf die Bauform Einfamilienhaus bezieht. Im Jahr 2009 lebten 51.548 Menschen mit Hauptwohnsitz in St. Pölten.

Aktueller Bevölkerungsstand

Laut Statistischem Jahrbuch der Stadtgemeinde St. Pölten leben derzeit (Stand 31.12.2019) 55.754 EinwohnerInnen mit Hauptwohnsitz in St. Pölten. Mit Einbeziehung der Nebenwohnsitzer*innen ergibt sich eine Zahl von 60.610 Bewohner*innen insgesamt. Verglichen mit der Bevölkerungsprognose der ÖROK aus dem Jahr 2018 wächst die Stadt derzeit wesentlich schneller als angenommen.

Tabelle 1: Bevölkerungsprognose ÖROK 2018-2040 (ohne Nebenwohnsitze)

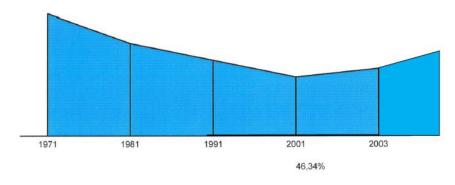
St. Pölten Stadt	01.01.2018	01.01.2040							
Bev. Insgesamt	54.649	58.195							
Anteile Bevölkerung in %									
bis 19 Jahre	19,5	19,2							
20-64 Jahre	60,8	54,6							
65+ Jahre	19,7	26,2							
85+ Jahre	2,9	4,3							
Bevölkerungsvei	Bevölkerungsveränderung 2018-2040								
absolut		3.546							
in %		6,5%							

Quelle: STATISTIK AUSTRIA, 2019

Bevölkerungsentwicklung in der "Inneren Stadt"

Wie im Entwurf zum Bebauungsplan beschrieben hat die Wohnbevölkerung in der Inneren Stadt (Zählsprengel 0, 1, 2, 3) von 1971 bis 2001 um 46,34% abgenommen. Ab 2003 ist eine leichte Zunahme der Bevölkerung zu verzeichnen.

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung innere Stadt



Quelle: Arch. Haiden, 2021

Laut der aktuellen Flächenbilanz weist die Gemeinde bei einer Gesamtgröße von rund 10.852 ha eine bebaute Fläche im Ausmaß von 1.625,5 ha auf. Weiters bestehen ca. 540 ha gewidmetes, jedoch noch nicht genutztes Bauland. Das Bauland nimmt damit einen Anteil von knapp 20% an der gesamten Gemeindefläche ein.

Viele Flächen sind historische Widmungsreserven, da die Stadtentwicklung im vorigen Jahrtausend auf eine Einwohner*nnenzahl von 75.000 EinwohnerInnen ausgelegt war. Gleichzeitig sind viele Reserveflächen

Bevölkerungsentwicklung / Baulandverfügbarkeit

kaum verfügbar, da diese von Privatpersonen für den Eigenbedarf zurückgehalten werden. Davon sind auch Aufschließungszonen betroffen.

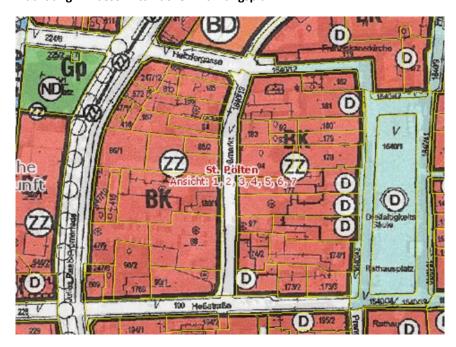
2 BESCHREIBUNG ÄNDERUNGSFALL

2.1 Allgemein

Die gegenständlichen Baublöcke zwischen Rathausplatz und Julius-Raab-Promenade sind im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan als Bauland Kerngebiet (BK) gewidmet. Laut Integriertem Stadtentwicklungskonzept 2016 befinden sich die Flächen innerhalb einer Zentrumszone, einige Gebäude im Bereich des Rathausplatzes sind als denkmalgeschützte Gebäude kenntlich gemacht (siehe Kapitel 3.1 Zielsetzung Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2015).

Flächenwidmung

Abbildung 2: Ausschnitt Flächenwidmungsplan



Quelle: NÖ Atlas, Juni 2021

Die gegenständlichen Baublöcke werden von Rathausplatz – Heßstraße - Julius-Raab-Promenade und Heitzlergasse begrenzt und liegen westlich des Rathausplatzes mitten im historischen Zentrum der Landeshauptstadt St. Pölten (KG St. Pölten). Umliegend grenzt geschlossene

Lage im Raum

Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

Bebauung an.

Abbildung 3: Übersichtsluftbild



Quelle: con.sens verkehrsplanung zt gmbh, 2021

Die Lage des Areals zeichnet sich durch die Nähe zu wichtigen infrastrukturellen, sozialen und zentralen Einrichtungen aus. Südlich des Völklplatzes liegt der Willi Gruber Park. Das nächste große Naherholungsgebiet ist der ca. 600m westlich gelegene Stadtwald.

Derzeit werden die Baublöcke wie folgt genutzt:

<u>Baublock Rathausplatz – Roßmarkt:</u> leerstehende Flächen der ehemaligen Firma Leiner, das Landestheater Niederösterreich, Restaurants, Bank, Parkgarage. Laut Grundlagenerhebung zum Bebauungsplan sind im westlichen Randbereich entlang des Roßmarktes sind noch einige Baulandreserven vorhanden.

<u>Baublock Roßmarkt – Julius-Raab-Promenade:</u> leerstehende Flächen im Norden und Süden des Baublocks, Parkplatz, Wohnnutzung.

In der direkten Umgebung befinden sich zahlreiche zentrale Einrichtungen: An der Julius-Raab-Promenade liegt die Evangelische Kirche, das Hallenbad Aqua City sowie der Willi Gruber Park. Nördlich der Heitzlergasse

Infrastrukturausstattung

Aktuelle Nutzungen

Nutzungen in der Umgebung

Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

besteht die City Shopping Promenade inkl. Parkhaus, die Franziskaner Kirche sowie das zugehörige Pfarrhaus. Südlich der Heßstraße befindet sich die Prandtauerkirche, das Stadtmuseum St. Pölten, eine derzeit in Umstrukturierung befindliche Fläche sowie ein Wohngebäude mit Erdgeschoß-Nutzung.

2.1 Ortsbild

Der Baublock Rathausplatz – Roßmarkt wurde bereits im 13. Jahrhundert angelegt. Laut rechtsgültigem Bebauungsplan überwiegt die Bauklasse III, für das Leinerhaus ist Bauklasse VI festgelegt.

Im Baublock Roßmarkt – Julius-Raab-Promenade verläuft die ehemalige Stadtmauer in Nord-Süd-Richtung. Der Block ist geprägt durch den großvolumigen Bau der Firma Leiner, der in den 1990er Jahren errichtet wurde. Laut rechtsgültigem Bebauungsplan überwiegt die Bauklasse III bzw. max. Höhenbeschränkungen.

Flächenwidmung

2.2 Änderung Bebauungsplan

Im Entwurfsbericht zur Änderung des Bebauungsplans die Änderung wie folgt zusammengefasst:

"Die bestehende Bebauungsstruktur beider Blöcke ist teilweise dicht bebaut und weist keine Durchlässigkeit auf und wirkt sehr statisch. Die vorhandenen Baulandreserven erzeugen das Bild einer teilweise lockeren Bebauung die im Bereich des Roßmarktes "unaufgeräumt" wirkt.

Der derzeit gültige Bebauungsplan schreibt die bestehende Struktur der teilweise großvolumigen Baukörper des ehemaligen Möbelhändlers fort und ermöglicht keine Durchlässigkeit vor allem in West/Ostrichtung.

Im Bebauungsplanentwurf wird eine Aufzonung und Höhenentwicklung vorgeschlagen, aber in der Erdgeschoßzone Freiflächen geschaffen, die eine Durchlässigkeit ermöglichen und eine Freiraumqualität erzeugen sollen."

Zur Umsetzung werden weiters Gestaltungsziele formuliert.

Definition

GFZ

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

2.3 Veränderung der Geschoßflächenzahl (GFZ)

Gemäß NÖ ROG 2014 §16 Abs. 1 Zi. 9 ist für die Festlegung der Geschoßflächenzahl bei der Widmung Bauland Kerngebiet für nachhaltige Bebauung die Definition der Geschoßflächenzahl gem. § 4 Z 17 NÖ BO 2014, LGBl. Nr. 1/2015 in Anwendung zu bringen: "das Verhältnis der Summe der Grundrissflächen aller oberirdischen Geschoße von Gebäuden zur Fläche des Bauplatzes".

Veränderung

Durch die gegenständliche Änderung des Flächenwidmungsplans kommt es zu einer Veränderung der am Baufeld möglichen Baumassen. Entsprechend der Grundlagenforschung zum Bebauungsplan (siehe Entwurf zur Änderung der Teilbebauungspläne St. Pölten Innenstadt und Innenstadt West, Architekt Haiden) ergibt sich folgendes Bild – siehe Tabelle 2, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass bei der Betrachtung der Bruttogeschoßfläche (BGF) die am Areal unterschiedlich vorhandenen Geschoßhöhen außer Acht gelassen werden (ehemalige Flächen der Firma Leiner).

In Summe besteht für beide Baublöcke lt. rechtsgültigem Bebauungsplan eine maximal mögliche BGF von rund 63.600 m². Laut Entwurf zur Änderung der Teilbebauungspläne kommt es zu einer Erhöhung der maximal möglichen BGF im Vergleich zum rechtsgültigen Bebauungsplan um rund 3.000 m² auf 66.600 m².

Verglichen mit dem rechtsgültigen Bebauungsplan wird im Baublock Rathausplatz – Roßmarkt die mögliche BGF geringfügig reduziert, wobei die im Baublock maximal erreichte GFZ je Bauplatz im Entwurf mit 3,75 gleich bleibt. Im Baublock Roßmarkt – Promenade kommt es dagegen zu einer Erhöhung der möglichen BGF um rund 4.000m², die maximale GFZ je Bauplatz einer Teilfläche verringert sich von 3,83 lt. rechtsgültigem Bebauungsplan auf 3,76.

Tabelle 2: Veränderung GFZ

Baublock Rathaus- platz bis Roßmarkt	Bruttogeschoß- fläche (BGF in m², Baublock	max. Geschoßflä- chenzahl (GFZ) je Bauplatz
Derzeitige Bebauung	24.483,47	2,97
Rechtsgültiger Bebau- ungsplan	34.972,95	3,75
Entwurf Änderung Be- bauungsplan	33.886,65	3,75

Baublock Roßmarkt bis Promenade	Bruttogeschoß- fläche (BGF in m²)	max. Geschoßflä- chen-zahl (GFZ)
Derzeitige Bebauung	16.486,43	3,22
Rechtsgültiger Bebau- ungsplan	28.653,73	3,83
Entwurf Änderung Be- bauungsplan	32.688,53	3,76

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis Arch. Haiden, 2021

Abbildung 4: Übersicht GFZ je Bauplatz



Quelle. Bericht Entwurf Bebauungsplan Arch. Haiden, 2021

2.1 Verkehrssituation

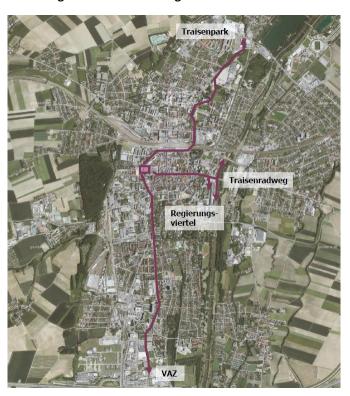
2.1.1 Fuß- und Radverkehr

Alle wichtigen Ziele im Zentrum befinden sich von den ggst. Baublöcken aus in fußläufiger Entfernung, womit optimale Voraussetzungen für das zu Fuß gehen gegeben sind.

- 5 min Fahrzeit ins Regierungsviertel
- 5 min Fahrzeit zum Radweg an der Traisen
- 10 min Fahrzeit in den Traisenpark
- 10 min Fahrzeit ins VAZ

Das Projekt liegt direkt am Promenadenring, der nach der Umgestaltung durchgängig eine qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage aufweisen wird. Damit sind optimale Voraussetzungen für das Radfahren gegeben.

Abbildung 5: Übersicht Radwege



Quelle: con.sens verkehrsplanung zt gmbh, 2021

Optimale fußläufige Wegeverbindungen

Anbindung Radverkehr



Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

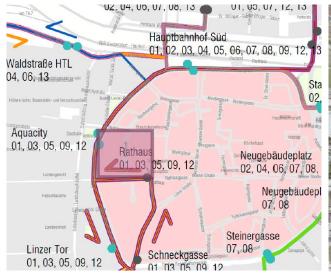
2.1.2 Öffentlicher Verkehr

Der Hauptbahnhof ist 5 Gehminuten entfernt, es ergibt sich eine optimale lokale, regionale und überregionale ÖV-Anbindung:

- 21 min Fahrzeit nach Wien Meidling (siehe , Abbildung 7: Erreichbarkeit ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof)
- 34 min Fahrzeit nach Wien Westbahnhof
- 1h 52 min Fahrzeit nach Salzburg
- Alle LUP-Buslinien und Regionalbuslinien sind fußläufig in maximal 5 min erreichbar (siehe nachfolgend Abbildung)
- Alle ÖBB-Regionalverkehrslinien halten am Hauptbahnhof in 5 Gehminuten Entfernung

ÖV-Anbindung

Abbildung 6: Übersicht über die ÖV-Buslinien, Abbildung 7: Erreichbarkeit ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof





Quelle: con.sens verkehrsplanung zt gmbh, 2021

2.1.3 Motorisierter Individualverkehr

"Die westlich an das Areal angrenzende Julius-Raab-Promenade weist zwischen dem Bahnhof im Norden und dem Europaplatz im Süden, auf eine Distanz von ca. 750 m, einen annähernd halbkreisförmigen Verlauf in Nord-Süd-Richtung auf. Sie stellt neben der L 100 eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Zentrum von St. Pölten dar. Im gegenständlichen Abschnitt gilt die höchstzulässige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und die Straße weist im Wesentlichen einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 21 m auf, wobei auch eine großzügige Mittelinsel mit Grünflächen und einem kombinierten Geh- / Radweg besteht. An beiden Straßenseiten verläuft ein Gehweg sowie auch fast durchgehend jeweils ein Parkstreifen pro Fahrtrichtung.

Die nördlich an das Areal angrenzende Heitzlergasse weist zwischen dem Rathausplatz im Osten und der Promenade im Westen, auf eine Distanz von ca. 130 m, einen geradlinigen Verlauf in Ost-West-Richtung auf. Im Bereich zwischen der Promenade und dem Roßmarkt besteht eine Tempo-30-Zone, weiter in Richtung Rathausplatz folgt eine Fußgängerzone. Die Straße weist einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 13 m im westlichen Bereich und ca. 6 m im östlichen Bereich auf. Im Westen verläuft an beiden Straßenseiten ein Gehweg, Parkplätze sind nicht vorzufinden. Im Ostbereich besteht eine Fußgängerzone, Anrainerverkehr ist zulässig und wird über eine gemeinsame Fläche für alle Verkehrsteilnehmer abgewickelt.

Der östlich an das Areal angrenzende Rathausplatz stellt eine Fußgängerzone dar und ist hier nur Anrainerverkehr gestattet. Für den Kraftfahrzeugverkehr steht ringsum ein asphaltierter Bereich mit einer Breite von ca. 5,5 m zur Verfügung, der restliche Bereich ist mittels Plattenbelag optisch abgetrennt und soll primär dem Fußgänger- und Fahrradverkehr zur Verfügung stehen.

Die südlich an das Areal angrenzende Heßstraße weist zwischen dem Rathausplatz im Osten und der L 100 im Westen, auf eine Distanz von ca. 230 m, einen geradlinigen Verlauf in Ost-West-Richtung auf. Im gegenständlichen Abschnitt stellt der Straßenzug eine Einbahn in Fahrtrichtung Westen dar und befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Die Straße weist, mit Ausnahme der Fahrstreifenaufweitungen im Bereich

Julius-Raab-Promenade

Heizlergasse

Rathausplatz

Heßstraße

Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

der Ampelanlagen, einen einstreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 9,5 m auf. An beiden Straßenseiten verläuft ein Gehweg und es sind auch vereinzelt Parkplätze vorzufinden.

Der zwischen den Baublöcken verlaufende Roßmarkt weist zwischen der Heitzlergasse im Norden und der Heßstraße im Süden, auf eine Distanz von ca. 150 m, einen geradlinigen Verlauf in Nord-Süd-Richtung auf. Der Straßenzug stellt eine Einbahn in Fahrtrichtung Süden dar und befindet sich in einer Tempo-30-Zone." (Quelle: Verkehrstechnische Untersuchung, Zieritz & Partner, 2021)

Roßmarkt

2.1.4 Verkehrsauswirkungen

In der verkehrstechnischen Untersuchung vom Büro Zieritz & Partner, 2021, wurden die Bestandsverkehrszahlen im Projektgebiet in den Jahren 2017 bzw. 2019 mittels händischer Knotenstromzählungen erhoben, für eine vergleichbare Datenbasis erfolgte jeweils eine Hochrechnung mit einem Verkehrssteigerungsfaktor von + 1,5 % pro Jahr auf das Bestandsjahr 2021. Die erhobenen Bestandsverkehrsdaten wurden soweit möglich direkt weiterverarbeitet, für einige der Kreuzungen im Untersuchungsgebiet, wo keine Verkehrszählungen durchgeführt wurden, wurden Annahmen zur weiteren Verkehrsverteilung getroffen.

Die verkehrstechnischen Berechnungen haben ergeben, dass durch die zusätzlich mögliche Verbauung des Untersuchungsgebiets keine gravierenden negativen Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz entstehen. Es sind zwar an allen untersuchten Knotenpunkten Erhöhungen der Auslastungsgrade sowie damit einhergehende Verlängerungen des Rückstaus bzw. der durchschnittlichen Wartezeiten zu beobachten, im Vergleich zum Bestandsverkehrsaufkommen wirken sich diese aber nur in geringem Ausmaß aus. Abgesehen von der Zufahrt der Heitzlergasse in Richtung Julius-Raab-Promenade, weisen alle Fahrrelationen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Zur Steigerung dieser Kreuzung ist eine entsprechende Adaptierung des Signalzeitprogramms erforderlich. Ein Vorschlag diesbezüglich ist ebenfalls im Bericht enthalten.

Als Fazit wird in der verkehrstechnischen Untersuchung festge-

Verkehrs-

technische

Untersuchung

Fazit

Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

stellt, dass "die bestehenden und geplanten Anlagen sind, unter Berücksichtigung der oben angeführten Maßnahmenvorschläge ausreichend dimensioniert" sind und "in Bezug auf die Leistungsfähigkeit keine Mängel" aufweisen. "Das ermittelte zusätzliche Verkehrsaufkommen kann in allen untersuchten Szenarien unter Beibehaltung einer ausreichenden Verkehrsqualität gut aufgenommen werden und bewirkt keine unzulässige Einschränkung des Verkehrsflusses auf öffentlichem Straßengut. Aus verkehrstechnischer Sicht kann die geplante Änderung des Bebauungsplans weiterverfolgt werden, es sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens zu erwarten."

Verkehrstechnik

2.1 Sozialverträglichkeit

Die maximal mögliche BGF lt. Entwurf der beiden Teilbebauungspläne zeigt ein Delta von +25.600m² BGF im Vergleich zum Bestand. Aufgrund der gemischten Nutzung in der innenstädtischen Lage wird von einem Anteil von ca. 70% Wohnungen ausgegangen. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 100m² BGF pro Wohnung und einer Belagszahl von 2,03 lt. Statistischem Jahrbuch 2019 ergeben sich ca. 360 zusätzliche Einwohner*innen.

In der Katastralgemeinde St. Pölten lebten am 31.12.2019 21.888 Personen (Quelle: Statistischen Jahrbuch 2019). Durch die Umstrukturierung wird demnach eine Erhöhung der Bevölkerungszahl von rund 1,7% ermöglicht, was als geringfügig zu betrachten ist. Aufgrund der Vornutzung kann die Belastung durch Arbeitsbevölkerung o.ä. dem Bestand ungefähr gleichgesetzt werden.

2.1 Klimawandelanpassung

Vor dem Hintergrund des stetigen Klimawandels ist es wichtig, auch auf kommunaler Ebene Maßnahmen zu setzen. Die vorliegende Änderung des Flächenwidmungsplans kann als eine Maßnahme zur Reduktion von negativen Auswirkungen auf das Klima verstanden werden, da hier vorhandene Baulandreserven in zentraler Lage genutzt und entwickelt werden können. Dadurch kann



Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

der Bodenverbrauch am Stadtrand bzw. in der freien Landschaft wesentlich reduziert werden.

Im Änderungsverfahren zu den Teilbebauungsplänen Innenstadt und Innenstadt West werden zudem begrünte Dachflächen vorgeschrieben.

Zur Reduktion der fußläufigen Wege bzw. zur Anhebung der Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens und zur Schaffung von Grünraumverbindungen soll eine durch beide Baublöcke eine Durchwegung vom Rathausplatz hin zum Willi Gruber Park geschaffen werden. Diese wird im Bebauungsplan durch die Schaffung von Freiflächen in der Erdgeschoßzone, die eine Durchlässigkeit ermöglichen und eine Freiraumqualität erzeugen sollen, gesichert.

3 ZIELSETZUNG

3.1 Zielsetzung Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2015

Das Örtliche Entwicklungskonzept (ÖEK) liegt in Form des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) 2016, beschlossen durch den Gemeinderat am 28.11.2016, vor.

Entsprechend den allgemeinen Zielsetzungen soll sich die weitere Siedlungsentwicklung auf die Kernstadt konzentrieren. Entsprechend dem "Klimaschutzoptimierten Beitrag zum Entwicklungskonzept" ist die Nachverdichtung ein wichtiges Thema, aber auch die Entwicklung vorhandener Baulandreserven in zentraler Lage.

Abbildung 8: Ausschnitt ISEK 2016



Entwicklungskonzept

Grünraum Potenzielle Hochhauszone Ökologisch wertvolle Fläche Lokale Siedlungsgrenze gem. RegRop Erweiterung/Verbindung von Straßenanlage geplant ökologisch wertvollen Fläche Hochwassersicherheit herstellen gem. Zielsetzungen Stadt Schaffung eines Grünraumkorridors Betriebsgebieterweiterung Freihaltung des Hangfußes #**# Wohnbaulanderweiterung des Wagram Allgemeine Siedlungserweiterung Siedlungsentwicklung Zentrumszone It. FWP Notwendige Gutachten - SUP Stadtteilzentrum Nummerierung SUP Gutachten Altablagerung/ Stadtteilzentrum zu entwickeln Α... Sanierungsmaßnahmen Nahversorgungszentrum Geologisches Gutachten Nahversorgungszentrum zu entwickeln GW .. Grundwasserschutz beachten Ort mit Arrondierungs- und Ну ... Hydrogeologisches Gutachten geringfügigen Entwicklungsmöglichkeiten L ... Lärmgutachten Ort mit geringfügigen Arrondierungs-L+ ... Lärmgutachten/-schutzmaßnahmen möglichkeiten zum Eigenbedarf Ow .. Gutachten Oberflächenwässer/ Erhaltung der kulturlandschafts-Hochwasser typischen Siedlungsformen S ... Siehe separate SUP-Unterlage **41111** Verbindung zwischen Zentren Wa ... Rodungsbewilligung Wald

Quelle: Eigene Darstellung, 2016

Entwicklungsschwerpunkt

Nachfolgend die betreffenden Auszüge aus dem ISEK:

Allgemeine Zielsetzungen ISEK: Hierarchischer Aufbau der Stadtstruk-



Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

tur: Öffentliche Einrichtungen und Versorgungseinrichtungen in Stadtteilzentren – Zentrumszone – Nahversorgungszentren:

- Entwicklung von / Stärkung bestehender Stadtteilzentren (→ Innenstadt)
- Förderung der tripolaren Zentrenstruktur: Entwicklung der Kernstadt mit ihren zentralen Einrichtungen, konzentriert in drei Polen: St. Pölten-Nord, St. Pölten-Mitte, St. Pölten-Süd. Ermöglichung von Verdichtung bzw. Ansiedlung weiterer Handelsbetriebe in bestehenden gemischten Nutzungsstrukturen durch Verbindung des Stadtteilzentrums St. Pölten Mitte mit den Stadtteilzentren Nord und Süd.
- Zentrumszone lt. Flächenwidmungsplan: Stärkung des Stadtteilkerns und der damit verbundenen zentralen Funktionen

Die gegenständlichen Flächen befinden sich im <u>Stadtteil St. Pölten Mit</u>te, für den folgende Zielsetzungen getroffen wurden:

St. Pölten Mitte - Entwicklungsziele Siedlungsentwicklung

- Nachverdichtung des Siedlungsgebietes durch Nutzung der zahlreichen Brach- und Leerflächen.
- Zentrumszone It. Flächenwidmungsplan rund um das Stadtteilzentrum Mitte im Bereich des historischen Zentrums – Regierungsviertel – Wiener Straße B1 jenseits der Traisen (Stadtteil Wagram): Erhaltung und Sicherung der "gewachsenen" Kernstadtstruktur; Stärkung des Ortskerns und der da-mit verbundenen zentralen Funktionen sowie Stärkung als Wohnstandort.
- Förderung der tripolaren Zentrenstruktur: Ermöglichung von Verdichtung bzw. Ansiedlung weiterer Handelsbetriebe in bestehenden gemischten Nutzungsstrukturen durch Verbindung des Stadtteilzentrums St. Pölten Mitte mit den Stadtteilzentren Nord und Süd.

St. Pölten Mitte - Entwicklungsziele Grünraum

- Traisenkorridor: Freihaltung von jeglicher Bebauung.
- Westlicher Wagram: Freihaltung von jeglicher Bebauung zur Wahrung des regionstypischen Landschaftsbildes.
- Sicherung der historischen Parkanlagen wie Hammerpark und Sparkassenpark.
- Sicherung der lokalen kleinräumigen Park- und Platzanlagen.



Änderung Flächenwidmungsplan

Änderungsfall

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

 Sicherung der ökologisch wertvollen Flächen entlang des Grünraumkorridors Mühlbach

St. Pölten Mitte - Entwicklungsziele Verkehr

- Errichtung der "Kerntangente Nord": Verbindung der Wiener Straße mit der Rennbahnstraße und Entlastung von Promenade und Wiener Straße über die Traisenbrücke nach Unter- und Oberwagram zur Verkehrsentlastung der historischen Innenstadt.
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Entlastung der Innenstadt, sowie Ausbau von Buslinien und Radwegen.
- Hauptbahnhof: Sicherung des zentralen ÖPNV-Knotenpunktes und seiner Verkehrsqualität für den öffentlichen Verkehr.

3.2 Änderungsanlass

Beim gegenständlichen Änderungsfall liegt der Änderungsanlass in einer Verwirklichung der Ziele des Entwicklungskonzeptes gemäß §25 Abs. 1 Zi. 5 des NÖ ROG 2014 sowie mit der Novellierung des NÖ Raumordnungsgesetztes in einer wesentlichen Änderung der Grundlagen gemäß §25 Abs. 1 Zi. 2 NÖ ROG 2014.

Änderungsanlass



4 BESCHLEUNIGTES VERFAHREN

Gem. §25a Abs. 2 besteht die Möglichkeit der Durchführung eines beschleunigten Verfahrens, sofern...

"...für eine Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes <u>keine</u> strategische Umweltprüfung erforderlich ist und sie einem für diesen Bereich der Gemeinde verordneten örtlichen Entwicklungskonzept nicht widerspricht, darf die Gemeinde mit der Übermittlung des Entwurfs des örtlichen Raumordnungsprogrammes zu Beginn der Auflage unter gleichzeitiger <u>Vorlage der Bestätigung</u> einer fachlich geeigneten Person im Sinne des § 13 Abs. 4 darüber, dass alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind, anregen, dass eine Genehmigung nach § 24 Abs. 11 entfällt. Die Landesregierung hat der Gemeinde innerhalb von 4 Wochen ab Vorlage der vollständigen Unterlagen mitzuteilen, ob dieser Anregung gefolgt wird und eine Genehmigung nach § 24 Abs. 11 entfällt."

Nachdem das Screening zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) ergeben hat, dass keine solche erforderlich ist und die geplante Umwidmung der Zielsetzung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes nicht widerspricht, wird ein beschleunigtes Verfahren gem. §25a Abs. 2 angestrebt. Die entsprechende Bestätigung (Beilage Anregung Beschleunigtes Verfahren gem. §25a Abs. 2) ist im Anhang beigefügt.

Beschleunigtes
Verfahren gem.
§25a Abs. 2 – kein
Widerspruch zum
ÖEK

Bestätigung Verfahren im Anhang

5 MASSNAHMEN

Umwidmung der beiden Baublöcke umgeben von den öffentlichen Verkehrsflächen Rathausplatz – Heßstraße – Julius-Raab-Promenade – Heitzlergasse von Bauland Kerngebiet (BK) in Bauland Kerngebiet nachhaltige Bebauung (BKN). Um einen Rahmen um die Vorgaben der Teilbebauungspläne zu spannen, wird die maximal mögliche Geschoßflächenzahl, ausgehend von den Vorgaben in den parallel durchgeführten Änderungsverfahren der Teilbebauungspläne St. Pölten Innenstadt und Innenstadt West für beide Baublöcke mit 4,0 festgelegt.

Umwidmung von BK in BKN-4,0

6 FLÄCHENBILANZ

Laut der aktuellen Flächenbilanz weist die Gemeinde bebaute Wohnbaulandflächen im Ausmaß von 1167,72 ha auf. Weiters bestehen ca. 360 ha gewidmetes, jedoch noch nicht genutztes Wohnbauland. Die KG St. Pölten verfügt über rund 526 ha Bauland, wovon rund 71 ha (13,5%) unbebaut sind. Betrachtet man das Wohnbauland im Speziellen, verfügt die KG über 390 ha Wohnbauland mit einer Reserve von 64,8 ha (16,6%). Die Gesamtgröße der Gemeinde beträgt 10.852 ha. Dies bedeutet, dass das Bauland insgesamt einen Anteil von 19,95% an der gesamten Gemeindefläche hat.

Die genaue Verteilung auf die einzelnen Widmungskategorien sowie jene auf die verschiedenen Katastralgemeinden ist den nachstehenden Tabellen zu entnehmen.

6.1 Flächenbilanz vor der Änderung

FLÄCHENBILANZ

gem. § 13 Abs. 5 NÖ ROG 2014

Katastral-/Gemeinde: St. Pölten

Nummer: 1

Stichtag: 01.07.2021

	gesamt	bebaut:	unbebaut:				Bauland-
				davon:			Reserve
	in ha:	in ha:	in ha:	Auf.Zone	befristet (B)	Vertrag	in % (D)
Bauland-Wohngebiet	1114,18	832,73	281,45	40,94	0,00	8,64	25,3
Bauland-Kerngebiet	228,42	193,16	35,26	5,02	0,00	5,71	15,4
Bauland-Agrargebiet	183,52	143,47	40,05	0,00	0,00	0,00	21,8
Bauland-erhaltenswerte Orts- struktur	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Bauland-Wohngebiet für nachhaltige Bebauung	0,84	0,00	0,84	0,84	0,00	0,84	100,0
Bauland-Kerngebiet für nach- haltige Bebauung	0,84	0,00	3,02	3,02	0,00	3,02	100,0
Zwischensumme 1:	1529,97	1169,36	360,61	49,81	0,00	18,21	23,6
Bauland-Betriebsgebiet	294,69	218,52	76,16	20,73	0,00	4,07	25,8
Bauland-Industriegebiet	232,27	160,37	71,89	41,12	0,00	0,00	31,0
Bauland-Sondergebiet	102,42	93,27	9,15	0,00	0,00	0,00	8,9
Bauland- verkehrsbeschränktes Be- triebsgebiet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Bauland- verkehrsbeschränktes Indust- riegebiet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Zwischensumme 2:	629,37	472,17	157,21	61,86	0,00	4,07	25,0
SUMME:	2159,35	1641,52	517,82	111,67	0,00	22,28	24,0

bebaute Fläche mit offensichtlich nicht genutztem Gebäude: 0,00 ha

Art der Ermittlung: digital

Hersteller:

(A): Aufschließungszone gem. § 16 Abs. 4 (B): befristetes Bauland gem. § 17 Abs. 1

(C): Vertragsbauland gem. § 17 Abs. 2

Änderung Flächenwidmungsplan

Flächenbilanz

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

(D): (unbebaut/gesamt)*100

6.2 Flächenbilanz nach der Änderung

FLÄCHENBILANZ

gem. § 13 Abs. 5 NÖ ROG 2014

Katastral-/Gemeinde: St. Pölten

Nummer: 1

Stichtag: 01.07.2021

	gesamt	bebaut:	unbebaut:				Bauland-
				davon:			Reserve
	in ha:	in ha:	in ha:	Auf.Zone	befristet	Vertrag	in %
				(A)	(B)	(C)	(D)
Bauland-Wohngebiet	1114,18	832,73	281,45	40,94	0,00	8,64	25,3
Bauland-Kerngebiet	226,19	190,93	35,26	5,02	0,00	5,71	15,4
Bauland-Agrargebiet	183,52	143,47	40,05	0,00	0,00	0,00	21,8
Bauland-erhaltenswerte Orts- struktur	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Bauland-Wohngebiet für nachhaltige Bebauung	3,07	2,23	0,84	0,84	0,00	0,84	100,0
Bauland-Kerngebiet für nach- haltige Bebauung	0,84	0,00	3,02	3,02	0,00	3,02	100,0
Zwischensumme 1:	1529,97	1169,36	360,61	49,81	0,00	18,21	23,6
Bauland-Betriebsgebiet	294,69	218,52	76,16	20,73	0,00	4,07	25,8
Bauland-Industriegebiet	232,27	160,37	71,89	41,12	0,00	0,00	31,0
Bauland-Sondergebiet	102,42	93,27	9,15	0,00	0,00	0,00	8,9
Bauland- verkehrsbeschränktes Be- triebsgebiet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Bauland- verkehrsbeschränktes Indust- riegebiet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Zwischensumme 2:	629,37	472,17	157,21	61,86	0,00	4,07	25,0
SUMME:	2159,35	1641,52	517,82	111,67	0,00	22,28	24,0

bebaute Fläche mit offensichtlich nicht genutztem Gebäude: 0,00 ha

Art der Ermittlung: digital

Hersteller:



Änderung Flächenwidmungsplan

Flächenbilanz

Im Auftrag der Stadtgemeinde St. Pölten

- (A): Aufschließungszone gem. § 16 Abs. 4
- (A): Adiscinlesurigszone geni. § 16 Abs. 4
 (B): befristetes Bauland gem. § 17 Abs. 1
 (C): Vertragsbauland gem. § 17 Abs. 2
 (D): (unbebaut/gesamt)*100

7 ZUSAMMENFASSUNG

Das digitale örtliche Raumordnungsprogramm der Landeshauptstadt St. Pölten wird aufgrund der Verwirklichung der Ziele des Entwicklungskonzeptes (§25 Abs. 1 Zi. 5 des NÖ ROG 2014) sowie aufgrund einer wesentlichen Änderung der Grundlagen (§25 Abs. 1 Zi. 2 NÖ ROG 2014) abgeändert.

KG St. Pölten

Wien, am 15.06.2021

Dipl.-Ing. Martina Reisenbichler

Martina Reiselech

Emrich Consulting ZT-GmbH

8 ANHANG

Gemeinde: St. Pölten; Änderung des Flächenwidmungsplans; Plannummer: V/5/13-109-2021

ÖEK mit Beschluss vom 28.11.2016 verordnet;

	Frage			Bewertung durch Ortsplanung						
Nr.		Ja	Nein	Irrel.	Anmerkung					
Rau	mordnungsfachliche Kriterien									
	Nur für Maßnahmen, die nicht in einem ÖEK vorgesehen sind									
	Werden Widersprüche zu örtlichen Planungsfestlegungen (ÖEK) vermieden?	X			Die Verdichtung in der Innenstadt entspricht dem ÖEK.					
1.2	Werden Widersprüche zu überörtlichen Planungsfestlegungen vermieden?	X			Der ggst. Bereich ist im RegROP als sonstiges gewidmetes Bauland ausgewiesen.					
1.3	Bleibt die geordnete Entwicklung anderer Gemeinden im Wesentlichen unbeeinträchtigt?	X			Die ggst. Widmung hat keine Auswirkungen auf die geordnete Entwicklung der Nachbargemeinden.					
1.4	Kann der Änderungsanlass raumordnungsfachlich begründet werden?	X			Der Änderungsanlass liegt in einer wesentlichen Änderung der Grundlagen aufgrund der 6. Novelle des NÖ ROG.					
1.5	Schließt die Widmung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur an bestehende Siedlungsgebiete oder an verwandte Nutzungsstrukturen an?	×			Die Widmung befindet sich mitten in der Innenstadt St. Pöltens. Hier sind bereits im Bestand dichte Bauformen mit den typischen zentralen Nutzungen vorhanden.					
1.6	Bleiben Charakter und Bedeutung der Kleinstsiedlung durch die geplante Baulandabgrenzung (erhaltenswerte Ortsstruktur) erhalten?			×						
Nur	für Maßnahmen zur Umsetzung eines ÖEK									
1.7	Sind allfällige Widmungsvoraussetzungen des ÖEK erfüllt?			X	Im ÖEK werden keine Widmungsvoraussetzungen genannt.					
1.8	Werden allenfalls im ÖEK vorgesehene flankierende Maßnahmen umgesetzt?			X	Im ÖEK werden keine flankierenden Maßnahmen genannt.					
Bod	lenpolitik									
2.1	Kann ein objektiver Bedarf unter Berücksichtigung von Widmungsreserven und abschätzbarer Innenentwicklung begründet werden?	X			Die ggst. Änderung dient der Innenentwicklung.					
	Wird die Verfügbarkeit bei Baulandwidmungen mit geeigneten Maßnahmen sichergestellt?	X			Es wird ein Baulandsicherungsvertrag erstellt.					
2.3	Ist eine möglichst flächensparende Inanspruchnahme von Boden sichergestellt?	X			Bei den ggst. Flächen handelt es sich um eine Nachnutzung eines bereits bebauten Areals inmitten der Innenstadt St. Pöltens.					
	Frage				Bewertung durch Ortsplanung					

Nr.		Ja	Nein	Irrel.	Anmerkung
raun	nordnungsfachliche Kriterien – Widmungen auße	rhalb v	on Ort	schafte	en
3.1	Ist die Widmungsfläche frei von Wohngebäuden? (Gho, BA- Hintaus)			X	
3.2	Werden die Voraussetzungen für die Widmung als Geb erfüllt?			X	
3.3	Wurde vor einer Standortwahl für landwirtschaftsfremde Nutzungen außerhalb von Ortschaften zunächst die Erweiterung bestehender Standorte geprüft?			X	
3.4	Ist eine Standortwahl außerhalb von Ortschaften für eine landwirtschaftsfremde Nutzung funktionell oder mit den Auswirkungen begründbar oder in einem überörtlichen Raumordnungsprogramm so vorgesehen?			X	
Verk	kehrsaspekte				
4.1	Wurden die Verkehrsauswirkungen abgeschätzt?	×			Zur Abschätzung der Verkehrsauswirkungen wurde eine verkehrstechnische Untersuchung (Zieritz & Partner) durchgeführt.
4.2	Bleibt die Verkehrsqualität im umgebenden Straßennetz im Wesentlichen unbeeinträchtigt und für die jeweilige Straßenkategorie verhältnismäßig?	×			Die ggst. Änderung dient der Innenentwicklung, wobei die Flächen bereits bebaut und damit schon im Straßennetz aufgenommen sind.
4.3	Ist die Verkehrserschließung jeweils ausreichend und funktionsgerecht (Steigung, Breite) bzw. wirtschaftlich herstellbar?	X			Die Verkehrserschließung ist bereits vorhanden.
4.4	Wurde auf eine möglichst günstige Anbindung an den Umweltverbund geachtet?	X			Flächen inmitten der Innenstadt St. Pöltens.
4.5	Werden übergeordnete Verkehrsfunktionen nicht beeinträchtigt?	X			Übergeordnete Verkehrsfunktionen werden nicht beeinträchtigt.
4.6	Wird die Verkehrssicherheit (Sichtweite, Eisenbahnkreuzung, Unfallhäufung) gewahrt?	×			Die Verkehrssicherheit bleibt gewahrt.

	Frage			Bewertung durch Ortsplanung				
Nr.		Ja	Nein	Irrel.	Anmerkung			
Tec	hnische Voraussetzungen							
5.1	Wurden die vorliegenden Gefahrenzonenpläne und Abflussuntersuchungen gesichtet und kann eine Lage der Widmungsfläche außerhalb von Gefahrenzonen und HQ100- Abflussbereichen bestätigt werden? (Bauland, Geb, Gho, Gc)	X						
5.2	und Sturzprozesse gesichtet und kann eine Lage der Widmungsfläche außerhalb von Bereichen, für die eine Fachexpertise notwendig ist, bestätigt werden? (Bauland, Geb, Gho, Gc)	X						
5.3	Wurden in die geologische Karte und in die elektronische Bodenkarte Einsicht genommen und beschränken sich die Hinweise auf unverdächtige Untergrundverhältnisse? (Bauland, Geb, Gho, Gc)	X						
5.4	Wurden Erfahrungen mit konkreten Gefährdungsereignissen von den lokalen Entscheidungsträgern verneint? (Bauland, Geb, Gho, Gc)	X						
5.5	Wurden Lokalaugenscheine vorgenommen und sind dabei Hinweise auf Naturgefahren NICHT wahrgenommen worden? (Bauland, Geb, Gho, Gc)	X						
5.6	Wurden allfällige Hinweise auf Naturgefahren entsprechend den Fragen 5.1 bis 5.5 mit einer fachlichen Expertise wiiderlegt?	X			Keine Hinweise auf Naturgefahren vorhanden.			
5.7	Liegen die Standorte außerhalb einer extremen Schatten- oder Feuchtlage? (Wohnbauland)	X						
5.8	Sind Wasserversorgung und Abwasserentsorgung jeweils ausreichend und funktionsgerecht bzw. wirtschaftlich anzuschließen?	X						

Frage			Bewertung durch Ortsplanung				
Nr.		Ja	Nein	Irrel.	Anmerkung/Begründung		
	veltaspekte						
6.1	Ist ein ausreichender Abstand zwischen konfliktträchtigen Nutzungen sichergestellt oder ist eine in ihrer Wirksamkeit gleichwertige Abschirmung vorgesehen?	X			Bei der Umwidmung von Bauland Kerngebiet in Bauland Kerngebiet nachhaltige Bebauung kommt es zu keiner Veränderung der möglichen Nutzung, lediglich eine Vorgabe bezüglich der maximal möglichen Dichte wird hinzugefügt.		
6.2	Liegt der geplante Standort außerhalb von angemessenen Sicherheitsabständen von SEVESO-Betrieben?	\boxtimes					
6.3	Werden Natur- und Landschaftsschutzinteressen höchstens unwesentlich beeinträchtigt (NSG, LSG - Zersiedlung, ND, N2000)?	X					
6.4	Bleibt durch die Widmungsmaßnahme die landwirtschaftliche Flur in günstigem Zuschnitt erhalten und bleibt die Vernetzung von wertvollen Grünbereichen und Biotopen unbeeinträchtigt?	X					
6.5	Werden die Auswirkungen auf die strukturellen und kulturellen Gegebenheiten sowie das Orts- und Landschaftsbild in die Entscheidung einbezogen?	×			Auswirkungen auf die strukturellen und kulturellen Gegebenheiten in der Stadt wurden in die Entscheidung einbezogen. Weiters verfügt St. Pölten über einen Gestaltungsbeirat zur Begutachtung von Bauprojekten in der gesamten Stadt.		
6.6	Wurde die Auswirkung auf den Artenschutz abgeschätzt?			X			
6.7	Bleibt der prägende Charakter von historisch oder künstlerisch wertvollen Bereichen unbeeinträchtigt?	×			Für die denkmalgeschützten Gebäude in den ggst. Baublöcken findet eine Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt statt. Weiters verfügt St. Pölten über einen Gestaltungsbeirat zur Begutachtung von Bauprojekten in der gesamten Stadt.		
6.8	Bevölkerungszuwachses explizit dargelegt?	X			Entsprechend einer Grob-Abschätzung ist von rund 360 zusätzlichen Bewohner*innen auszugehen. Dies entspricht einer Steigerung der Bevölkerungszahl in der KG St. Pölten von rund 1,7% und ist damit als geringfügig zu betrachten.		
6.9	Wurden Maßnahmen zur optimalen Anpassung an das Klima, den Oberflächenabfluss und Grünraumausstattung geprüft?	\boxtimes			Durch die Innenentwicklung kann der Bodenverbrauch am Stadtrand bzw. im Umland wesentlich reduziert werden. Im Entwurf zur Änderung der Bebauungspläne werden Gründächer und eine durchgehende Grünraumverbindung explizit vorgeschrieben.		

Hiermit wird bestätigt, dass alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Es wird angeregt, dass eine Genehmigung nach § 24 Abs. 11 entfällt.

Wien, 14.6.2021.....

Ort, Datum

Unterschrift OrtsplanerIn

Martina Reiselich

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

ROSSMARKTHÖFE

ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES

Julius Raab-Promenade / Roßmarkt Heitzlergasse / Heßstraße

in A-3100 St. Pölten

Auftraggeber:

SIGNA Real Estate Management GmbH

> Freyung 3 A-1010 Wien

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur,
Bauwesen, Kulturtechniker wassenvirtschaft

Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten
Tel.: 02742773114-0 | Fax. 02742773114-7

Mail: office@zp-zt.att | Web: www.zp-zt.att

Filiale Wien: Bergmillergasse 5/1/3, 1140 Wien

Stand: 11.06.2021

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02 06 2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VITB_Behauungsplan_2021-06-11_docx	1 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Technischer Bericht

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	4
	1.1 Bauherr / Bewilligungswerber	5
	1.2 Ortsangaben	5
	1.3 Verwendete Unterlagen	5
2	Befund	7
	2.1 Bestandsverhältnisse	7
	2.2 Projektvorhaben SIGNA	9
	2.3 Analyse Bebauungsplan	11
3	Verkehrstechnik	13
	3.1 Verkehrserhebungen	13
	3.2 Bestandsverkehr	15
	3.3 Verkehrserzeugung Bebauungsplan akt	uell18
	3.3.1 Wohnnutzung	19
	3.3.2 Einzelhandelsnutzung	22
	3.3.3 Gewerbenutzung	25
	3.3.4 Freizeitnutzung	28
	3.3.5 Zusammenfassung Verkehrserzeug	ung31
	3.3.6 Überlagerung mit Bestandsverkehr	31
	3.4 Verkehrserzeugung Bebauungsplan neu	33
	3.4.1 Wohnnutzung	34
	3.4.2 Einzelhandelsnutzung	37
	3.4.3 Gewerbenutzung	40
	3.4.4 Freizeitnutzung	43
	3.4.5 Zusammenfassung Verkehrserzeug	ung46
	3.5 Verkehrserzeugung SIGNA-Areal	46
	3.5.1 Wohnnutzung	47
	3.5.2 Einzelhandelsnutzung	50
GZ		Seite 3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-

SIGNA Real Estate Management GmbH

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.5.3	Gewerbenutzung	54
3.5.4	Gewerbenutzung (Hotel)	56
3.5.5	Zusammenfassung Verkehrserzeugung	59
3.5.6	Überlagerung mit Bestandsverkehr	59
3.6 Le	istungsfähigkeit	61
3.6.1	Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt	62
3.6.2	Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz	67
3.6.3	L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße	77
3.6.4	Heßstraße / Roßmarkt	86
3.6.5	Julius Raab-Promenade / Heßstraße	88
3.6.6	L 100 / Heßstraße	96
3.6.7	Zusammenfassung Leistungsfähigkeit	102
3.7 Ma	aßnahmen	105
3.8 Fa	zit Verkehrstechnik	110

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite S:\Straßenbau\\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VUarstellt: 02.06.2021 PaAm/DiNu BBP\\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx 3 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

1 Allgemeines

Das Büro Architekten Maurer & Partner ZT GmbH plant im Auftrag der SIGNA Real Estate Management GmbH den Abbruch der Gebäude des ehemaligen Leiner-Areals bzw. den Neubau eines Stadtquartiers auf mehreren Baufeldern mit vielfältigem Nutzungsmix. Zudem ist die Errichtung einer gemeinsam genutzten Tiefgarage vorgesehen, die auch mit einer Verbindung zur bestehenden angrenzenden Rathausplatzgarage ausgestattet werden soll.

Das Stadtquartier soll direkt im Stadtzentrum der Stadtgemeinde St. Pölten, westlich an den Rathausplatz angrenzend, entstehen und wird von den Gemeindestraßen Julius Raab-Promenade, Heitzlergasse, Roßmarkt, Rathausplatz sowie Heßstraße begrenzt. Die Ein- und Ausfahrt der geplanten Tiefgarage des Areals soll in etwa an der Position der bestehenden Anbindung der Leiner-Garage an den Roßmarkt erfolgen. Zur besseren Verteilung der Verkehrsströme der Garagen SIGNA und Rathausplatz bzw. primär zur Verkehrsberuhigung des Straßenzugs Roßmarkt, ist eine Änderung des Verkehrssystems angedacht. Die derzeit bestehende Einbahnführung in Richtung Süden soll dabei so abgeändert werden, dass eine gegenzügige Befahrbarkeit des Roßmarktes aus Norden kommen bis zur SIGNA-Garage und aus Süden kommend bis zur Rathausplatzgarage ermöglicht wird. Der Bereich zwischen diesen Garagenanbindungen soll nur mehr dem Anrainer- und Lieferverkehr zur Verfügung stehen und weiterhin als Einbahn in Fahrtrichtung Süden organisiert sein.

Für die Errichtung des gegenständlichen Projektvorhabens ist eine Anpassung des rechtsgültigen Bebauungsplanes erforderlich bzw. erwünscht, mit der entsprechenden Ausarbeitung eines neuen Bebauungsplanes im erweiterten Projektgebiet wurde das Büro Emrich Consulting ZT-GmbH gemeinsam mit dem Büro Architekt DI Helmut Stefan Haiden betraut, dabei wird auch das Ausschöpfungspotential des aktuellen Bebauungsplanes ermittelt. Für die Änderung des Bebauungsplanes ist die Beibringung einer Verkehrsuntersuchung erforderlich, in welcher die Verkehrsverträglichkeit des Projektvorhabens bzw. der durch die Bebauungsplanänderung zusätzlich möglichen Verdichtung bzw. Aufstockung im Untersuchungsgebiet analysiert wird.

Das Büro zieritz + partner ZT GmbH wurde mit der Erstellung der gegenständlichen verkehrstechnischen Untersuchung zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen bei Ausschöpfung des derzeit gültigen sowie zukünftig geplanten Bebauungsplanes auf das angrenzende Straßennetz beauftragt.

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

1.1 Bauherr / Bewilligungswerber

SIGNA Real Estate Management GmbH

Freyung 3

A-1010 Wien

1.2 Ortsangaben

Republik Österreich

Bundesland Niederösterreich

Politischer Bezirk Nr. 302 St. Pölten - Stadt

Politische Gemeinde Nr. 30201 St. Pölten

Katastralgemeinde Nr. 19544 St. Pölten

Grundstücke BF-A: Nr. 81, EZ 423 Nr. .184, EZ 424 Nr. .185, EZ 423

BF-B: Nr. 84, EZ 420 Nr. 86/1, EZ 1848 Nr. 86/2, EZ 419

Nr. .187, EZ 420 Nr. .188, EZ 419 Nr. 247/10, EZ 234

Nr. 247/11, EZ 933 Nr. .415, EZ 234 Nr. .416, EZ 933

BF-C: Nr. 92, EZ 4353 Nr. 93, EZ 4353 Nr. 94, EZ 433

Nr. .176, EZ 5644 Nr. .177, EZ 433 Nr. .178, EZ 433

Nr. .179, EZ 4021 Nr. .180, EZ 4021 Nr. .183, EZ 4353

Die angeführten Grundstücke sollen zukünftig zusammengelegt werden, ein entsprechender Teilungsplan ist derzeit in Bearbeitung.

Aktuell befinden sich alle Grundstücke im Eigentum von:

Leiner Immobilien GmbH

Porschestraße 7

A-3100 St. Pölten

1.3 Verwendete Unterlagen

- Entwurfsunterlagen "Stadtquartier St. Pölten Rossmarkthöfe", erstellt von Architekten Maurer & Partner ZT GmbH, Stand: Juni 2021
- Zusammenstellung der bestehenden Bebauung, der It. derzeit gültigem Bebauungsplan möglichen Bebauung sowie Entwurf eines neuen Bebauungsplanes, erstellt von Arch. DI Helmut Stefan Haiden, Stand Juni 2021
- Frühere Verkehrsuntersuchungen im Untersuchungsgebiet, erstellt von zieritz + partner ZT GmbH

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	5 von 110
3407-20	EISIEIII. 02.00.202 I	FaAIII/DINU	BBP\3407_VU_LB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	3 7011 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

- Verkehrszählung an der Kreuzung L 100 / L 5128 / Khittelstraße, durchgeführt vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung ST2, am 10.01.2017
- Diverse Verkehrserhebungen im Untersuchungsgebiet, durchgeführt von zieritz + partner ZT GmbH
- Bestandseinstelldaten der Verkehrslichtsignalanlagen im Untersuchungsgebiet, übermittelt vom Amt der NÖ-Landesregierung bzw. vom Magistrat der Stadt St. Pölten
- Diverse Vor-Ort-Besichtigungen
- RVS 03.05.12 "Straßenplanung Knoten Planung, Dimensionierung, Gestaltung Plangleiche Knoten Kreuzungen, T-Kreuzungen", Ausgabe März 2007
- RVS 05.04.32 "Verkehrsführung Verkehrssteuerung Verkehrslichtsignalanlagen Planen von Verkehrslichtsignalanlagen", Ausgabe Oktober 1998
- Straßenverkehrsordnung StVO 1960, BGBl. Nr. 94/2004, idgF
- NÖ Bauordnung 2014, LGBl. Nr. 1/2015, idgF
- NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBI. Nr. 4/2015, idgF
- NÖ Straßengesetz 1999, LGBI. 8500-0, idgF
- Google Maps (https://www.google.at/maps/)
- NÖ Atlas (http://atlas.noe.gv.at/wegbisatlas/)

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

2 Befund

2.1 Bestandsverhältnisse

Das zu untersuchende Projektgebiet in der Stadtgemeinde St. Pölten liegt im westlichen Teil des Stadtzentrums. Aktuell ist die vormals bestehende Bebauung des Leiner-Areals größtenteils noch vorhanden, ein Abbruchbescheid wurde jedoch bereits ausgestellt. Die Projektliegenschaften der SIGNA werden im Westen durch die Julius Raab-Promenade, im Norden durch die Heitzlergasse und im Osten durch den Rathausplatz begrenzt, zwischen den Baufeldern befindet sich die Gemeindestraße Roßmarkt. Umliegend grenzt geschlossene Bebauung an.

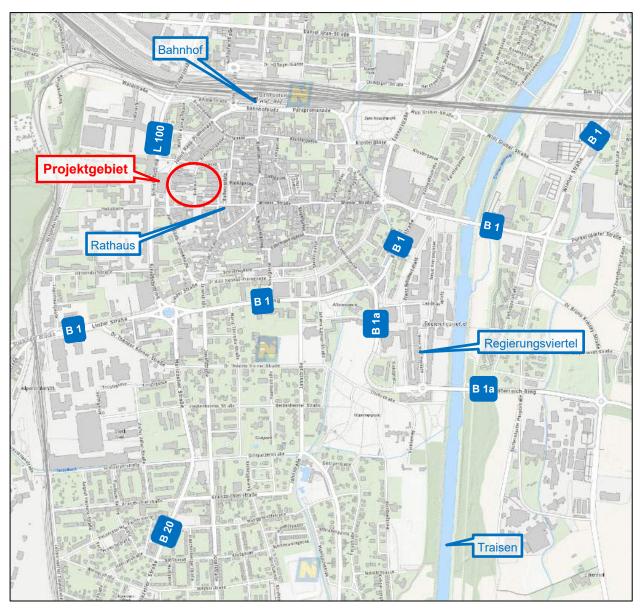


Abbildung 1: Übersicht (Quelle: NÖ Atlas)

GZ C	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	7 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

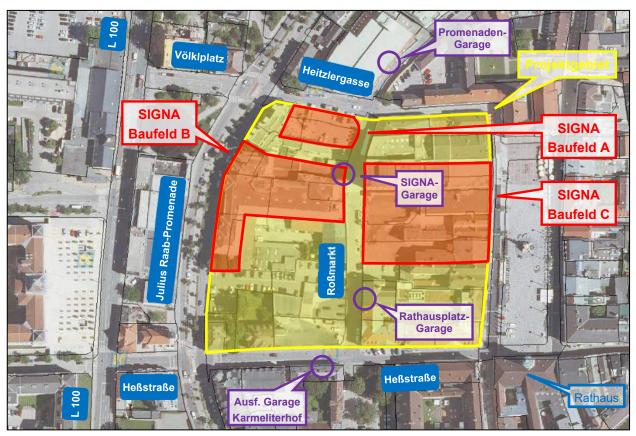


Abbildung 2: Übersicht (Quelle: NÖ Atlas)

Die westlich an das Areal angrenzende Julius Raab-Promenade weist zwischen dem Bahnhof im Norden und dem Europaplatz im Süden, auf eine Distanz von ca. 750 m, einen annähernd halbkreisförmigen Verlauf in Nord-Süd-Richtung auf. Sie stellt neben der L 100 eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Zentrum von St. Pölten dar. Im gegenständlichen Abschnitt gilt die höchstzulässige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und die Straße weist im Wesentlichen einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 21 m auf, wobei auch eine großzügige Mittelinsel mit Grünflächen und einem kombinierten Geh- / Radweg besteht. An beiden Straßenseiten verläuft ein Gehweg sowie auch fast durchgehend jeweils ein Parkstreifen pro Fahrtrichtung.

Die nördlich an das Areal angrenzende Heitzlergasse weist zwischen dem Rathausplatz im Osten und der Promenade im Westen, auf eine Distanz von ca. 130 m, einen geradlinigen Verlauf in Ost-West-Richtung auf. Im Bereich zwischen der Promenade und dem Roßmarkt besteht eine Tempo-30-Zone, weiter in Richtung Rathausplatz folgt eine Fußgängerzone. Die Straße weist einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 13 m im westlichen Bereich und ca. 6 m im östlichen Bereich auf. Im Westen verläuft an beiden Straßenseiten ein Gehweg, Parkplätze

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 gedruckt 11.06.2021
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 8 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

sind nicht vorzufinden. Im Ostbereich besteht eine Fußgängerzone, Anrainerverkehr ist zulässig und wird über eine gemeinsame Fläche für alle Verkehrsteilnehmer abgewickelt.

Der östlich an das Areal angrenzende Rathausplatz stellt eine Fußgängerzone dar und ist hier nur Anrainerverkehr gestattet. Für den Kraftfahrzeugverkehr steht ringsum ein asphaltierter Bereich mit einer Breite von ca. 5,5 m zur Verfügung, der restliche Bereich ist mittels Plattenbelag optisch abgetrennt und soll primär dem Fußgänger- und Fahrradverkehr zur Verfügung stehen.

Die südlich an das Areal angrenzende Heßstraße weist zwischen dem Rathausplatz im Osten und der L 100 im Westen, auf eine Distanz von ca. 230 m, einen geradlinigen Verlauf in Ost-West-Richtung auf. Im gegenständlichen Abschnitt stellt der Straßenzug eine Einbahn in Fahrtrichtung Westen dar und befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Die Straße weist, mit Ausnahme der Fahrstreifenaufweitungen im Bereich der Ampelanlagen, einen einstreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 9,5 m auf. An beiden Straßenseiten verläuft ein Gehweg und es sind auch vereinzelt Parkplätze vorzufinden.

Der zwischen den Baublöcken verlaufende Roßmarkt weist zwischen der Heitzlergasse im Norden und der Heßstraße im Süden, auf eine Distanz von ca. 150 m, einen geradlinigen Verlauf in Nord-Süd-Richtung auf. Der Straßenzug stellt eine Einbahn in Fahrtrichtung Süden dar und befindet sich in einer Tempo-30-Zone.

2.2 Projektvorhaben SIGNA

Gemäß den übermittelten Planunterlagen soll das neu geplante Stadtquartier auf drei Baufeldern aus mehreren Bauteilen sowie einer gemeinsam genutzten Tiefgarage bestehen. Folgende Nutzungen sind dabei angedacht:

- 175 Wohnungen (davon 52 WE Mikro-Wohnen und 45 WE betreubares Wohnen)
- Veranstaltungszentrum (ca. 2.500 m² BGF, max. 444 Sitzplätze)
- Hotel (ca. 7.200 m² BGF, 130 Zimmer und 260 Betten) mit zugehörigem Restaurant
- Büros (ca. 1.600 m² BGF)
- Retail 1 Café / Imbiss (ca. 240 m² BGF)
- Retail 2 Café (ca. 100 m² BGF)
- Retail 3 Leiner-Möbelhaus (ca. 1.370 m² BGF)
- Retail 4 kleinflächiger Lebensmittelhandel (ca. 860 m² BGF)
- Retail 5 Friseur / Blumen (ca. 100 m² BGF)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	9 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Abbildung 3: Projekt SIGNA – Übersichtslageplan (Quelle: Architekten Maurer & Partner ZT GmbH)

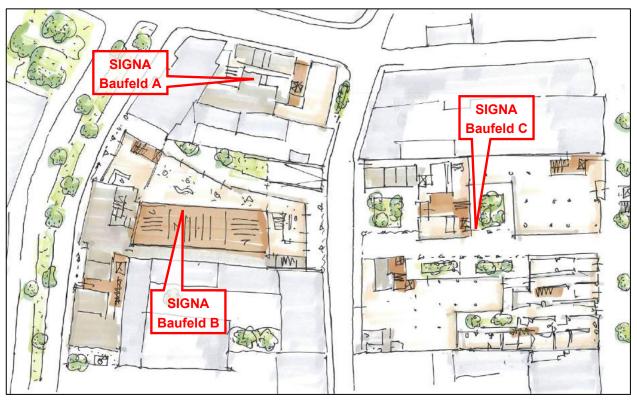


Abbildung 4: Projekt SIGNA – Übersicht Erdgeschoß (Quelle: Architekten Maurer & Partner ZT GmbH)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	10 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Verkehrserschließung ist über eine Tiefgarage mit insgesamt ca. 230 Pkw-Stellplätzen unter den Baufeldern B und C, mit Zu- und Ausfahrt über den Roßmarkt bei Baufeld B, geplant. Es wird auch eine unterirdische Verbindung mit der östlich angrenzenden Rathausplatzgarage hergestellt, die Erschließung der beiden Garagen soll aber vorwiegend getrennt erfolgen.

Zur besseren Verteilung der Verkehrsströme der Garagen SIGNA und Rathausplatz bzw. primär zur Verkehrsberuhigung des Straßenzugs Roßmarkt, ist eine Änderung des Verkehrssystems im Untersuchungsgebiet angedacht. Die derzeit bestehende Einbahnführung des Roßmarktes in Richtung Süden soll dabei so abgeändert werden, dass eine gegenzügige Befahrbarkeit aus Norden kommen bis zur SIGNA-Garage und aus Süden kommend bis zur Rathausplatzgarage ermöglicht wird. Der Bereich zwischen diesen Garagenanbindungen soll nur mehr dem Anrainerund Lieferverkehr zur Verfügung stehen und weiterhin als Einbahn in Fahrtrichtung Süden organisiert sein.

2.3 Analyse Bebauungsplan

Das Untersuchungsgebiet für die Änderung des Bebauungsplanes umfasst den Bereich zwischen der Julius Raab-Promenade, Heitzlergasse, Rathausplatz sowie Heßstraße. Gemäß der Flächenanalyse von Arch. DI Helmut Stefan Haiden umfasst die derzeitige Bebauung ca. 41.000 m² Bruttogeschoßfläche (BGF), wobei etwa die Hälfte der Fläche vom Leiner-Möbelhaus beansprucht wird, rund 3.000 m² der verbauten Flächen sind derzeit ungenutzt. Die Verkehrserzeugung der bereits verbauten Flächen wurde mittels diverser Verkehrszählungen im Untersuchungsgebiet in den Jahren 2017 bzw. 2019 erhoben, hierbei befand sich das Leiner-Möbelhaus noch in Betrieb und somit wurden diese Verkehrsstärken noch mitaufgenommen. Die bestehende Bebauung wurde in folgende Kategorien (Nutzungen) eingeteilt:

Wohnnutzung Wohnen

Gewerbenutzung Gastronomie

Gewerbenutzung Dienstleistung kundenintensiv

Gewerbenutzung Dienstleistung nicht kundenintensiv

Gewerbenutzung Büros

Gewerbenutzung Lagerflächen

Einzelhandelsnutzung Möbelhaus

Einzelhandelsnutzung Verkaufsladen

Freizeitnutzung Theater

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	11 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Der aktuell rechtsgültige Bebauungsplan lässt im Untersuchungsgebiet eine BGF von ca. 63.600 m² zu, somit könnten derzeit noch zusätzlich ca. 25.700 m² BGF ausgenutzt werden. Für die Berechnung der Verkehrserzeugung dieser zusätzlich nutzbaren Flächen wurde der Nutzungsmix der derzeitigen Bebauung herangezogen und auf die zusätzlich mögliche BGF umgelegt.

inklusive	Wohnen			Gewerbe			Einzel	handel	Freizeit	BGF genutze /	BGF ungenutzte/	BGF gesamte
SIGNA-Areal	Wohnen	Gastro- nomie	Dienst- leistung k.i.	Dienst- leistung n.ki.	Büro	Lager	Möbel- haus	Verkaufs- laden	Theater	zusätzliche Flächen [m²]	bestehende Flächen [m²]	Flächen [m²]
derzeit vorhandene	3.145,39	1.012,90	582,72	2.372,27	4.231,53	881,00	19.219,91	1.450,91	5.064,76	37.961,39	3.007,51	40.968,90
Bebauung	8,29%	2,67%	1,54%	6,25%	11,15%	2,32%	50,63%	3,82%	13,34%	100,01%		
derzeit zusätzlich	2.127,65	685,26	395,25	1.604,08	2.861,68	595,44	12.994,35	980,41	3.423,75	25.665,31	37.961,39	63.626,70
mögliche Bebauung	8,29%	2,67%	1,54%	6,25%	11,15%	2,32%	50,63%	3,82%	13,34%	100,01%		
geplante zusätzlich	2.372,09	763,99	440,65	1.788,37	3.190,44	663,84	14.487,19	1.093,05	3.817,09	28.613,84	37.961,39	66.575,23
mögliche Bebauung	8,29%	2,67%	1,54%	6,25%	11,15%	2,32%	50,63%	3,82%	13,34%	100,01%		

Abbildung 5: Analyse Bebauungspläne – Flächen inkl. SIGNA-Areal

Der Entwurf des zukünftigen Bebauungsplans sieht im Untersuchungsgebiet eine BGF von ca. 66.600 m² vor, somit könnten noch zusätzlich ca. 28.600 m² BGF ausgenutzt werden. Bei der Flächenzusammenstellung des neuen Bebauungsplans wurde bereits das konkrete Projekt am SIGNA-Areal berücksichtigt, das Bauvolumen schöpft das Maximum der möglichen Bebauung aus. Da für das SIGNA-Areal detailliertere Informationen zum Nutzungsmix bzw. zu den BGF-Zahlen vorliegen, wird für diese Flächen eine eigene Verkehrserzeugung berechnet. Für die Berechnung der Verkehrserzeugung der gem. neuem Bebauungsplan zusätzlich möglichen Flächen im Untersuchungsgebiet (ca. 18.400 m² BGF) wurde das SIGNA-Areal daher schon im Bestand abgezogen und die Nutzung Möbelhaus im zukünftigen Nutzungsmix nicht mehr berücksichtigt.

	Wohnen			Gewerbe			Einzel	handel	Freizeit	BGF genutze /	BGF ungenutzte/	BGF gesamte
exklusive SIGNA-Areal	Wohnen	Gastro- nomie	Dienst- leistung k.i.	Dienst- leistung n.k.i.	Büro	Lager	Möbel- haus	Verkaufs- laden	Theater	zusätzliche Flächen [m²]	bestehende Flächen [m²]	Flächen [m²]
derzeit vorhandene	3.145,39	1.012,90	582,72	1.866,49	4.231,53	881,00	0,00	1.450,91	5.064,76	18.235,70	1.995,95	20.231,65
Bebauung	17,25%	5,55%	3,20%	10,24%	23,20%	4,83%	0,00%	7,96%	27,77%	100,00%		
derzeit zusätzlich	2.784,12	895,76	516,47	1.652,72	3.744,44	779,55	0,00	1.284,73	4.482,03	16.139,84	18.235,70	34.375,54
mögliche Bebauung	17,25%	5,55%	3,20%	10,24%	23,20%	4,83%	0,00%	7,96%	27,77%	100,00%		
geplante zusätzlich	3.174,11	1.021,23	588,82	1.884,22	4.268,94	888,75	0,00	1.464,69	5.109,85	18.400,61	18.235,70	36.636,31
mögliche Bebauung	17,25%	5,55%	3,20%	10,24%	23,20%	4,83%	0,00%	7,96%	27,77%	100,00%		

Abbildung 6: Analyse Bebauungspläne – Flächen exkl. SIGNA-Areal

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	12 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3 Verkehrstechnik

3.1 Verkehrserhebungen

Die Bestandsverkehrszahlen im Projektgebiet wurden in den Jahren 2017 bzw. 2019 mittels händischer Knotenstromzählungen erhoben, die Verkehrsspitzenstunden konnten dabei in den Zeitbereichen zwischen 07:00 und 08:00 Uhr (Morgenspitze) sowie zwischen 16:00 und 17:00 Uhr (Abendspitze) festgestellt werden. Für eine vergleichbare Datenbasis erfolgte jeweils eine Hochrechnung mit einem Verkehrssteigerungsfaktor von + 1,5 % pro Jahr auf das Bestandsjahr 2021:

Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt:

Die Bestandsverkehrszahlen am Knotenpunkt der Heitzlergasse mit der Bräuhausgasse und dem Roßmarkt wurden von unserem Büro am 09.04.2019 mittels händischer Knotenstromzählung in den Spitzenstundenbereichen (Morgen 06:00 – 09:00 Uhr und Abend 15:00 – 18:00 Uhr) erhoben. In den Spitzenstunden wurden folgende Verkehrsmengen festgestellt:

		Bestandsve	Bestandsverkehr 2019 Hochrechnung 2		
Relation	Richtung	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Heitzlergasse	links	68	80	71	83
aus	gerade	14	4	15	5
Westen	rechts	112	104	116	108
Heitzlergasse	links	0	0	0	0
aus	gerade	6	4	7	5
Osten	rechts	2	0	3	0
Bräuhausgasse	links	0	0	0	0
aus	gerade	16	32	17	33
Norden	rechts	30	112	31	116

<u>Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz:</u>

Die Bestandsverkehrszahlen am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt der Julius Raab-Promenade mit der Heitzlergasse und dem Völklplatz wurden von unserem Büro am 09.04.2019 mittels händischer Knotenstromzählung in den Spitzenstundenbereichen (Morgen 06:00 – 09:00 Uhr und Abend 15:00 – 18:00 Uhr) erhoben. In den Spitzenstunden wurden folgende Verkehrsmengen festgestellt:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	13 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

		Bestandsve	erkehr 2019	Hochrechnung 2021		
Relation	Richtung	Morgen	Abend	Morgen	Abend	
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0	0	
aus	gerade	276	254	285	262	
Süden	rechts	79	80	82	83	
Julius Raab-Promenade	links	31	48	32	50	
aus	gerade	274	320	283	330	
Norden	rechts	8	3	9	4	
Heitzlergasse	links	11	47	12	49	
aus	gerade	2	37	3	39	
Osten	rechts	11	49	12	51	
Völklplatz	links	34	31	36	32	
aus	gerade	71	49	74	51	
Westen	rechts	115	128	119	132	

L 100 / L 5128 / Khittelstraße:

Die Bestandsverkehrszahlen am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt der L 100 mit der L 5128 und der Khittelstraße wurden vom Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST2) am 10.01.2017 mittels händischer Knotenstromzählung in den Spitzenstundenbereichen (Morgen 06:00-09:00 Uhr und Abend 15:00-18:00 Uhr) erhoben. Diese Kreuzung befindet sich unmittelbar nördlich der projektgegenständlichen Kreuzungen der L 100 mit dem Völklplatz und können daher die ankommenden bzw. abfahrenden Werte der L 100 weiterverwendet werden. In den Spitzenstunden wurden dafür folgende Verkehrsmengen festgestellt:

		Bestandsve	erkehr 2017	Hochrech	Hochrechnung 2021		
Relation	Richtung	Morgen	Abend	Morgen	Abend		
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E		
L 100	links	0	0	0	0		
aus	gerade	1.067	1.068	1.133	1.134		
Süden	rechts	0	0	0	0		
L 100	links	0	0	0	0		
nach	gerade	962	931	1.022	989		
Süden	rechts	0	0	0	0		

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	14 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Julius Raab-Promenade / Heßstraße:

Die Bestandsverkehrszahlen am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt der Julius Raab-Promenade mit der Heßstraße wurden von unserem Büro am 28.11.2017 mittels händischer Knotenstromzählung in den Spitzenstundenbereichen (Morgen 06:00 – 09:00 Uhr und Abend 16:00 – 19:00 Uhr) erhoben. In den Spitzenstunden wurden folgende Verkehrsmengen festgestellt:

		Bestandsve	erkehr 2017	Hochrech	nung 2021
Relation	Richtung	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0	0
aus	gerade	324	252	344	268
Süden	rechts	0	0	0	0
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0	0
aus	gerade	358	318	380	338
Norden	rechts	37	54	40	58
Heßstraße	links	72	107	77	114
aus	gerade	112	152	119	162
Osten	rechts	51	73	55	78

3.2 Bestandsverkehr

Die erhobenen Bestandsverkehrsdaten wurden soweit möglich direkt weiterverarbeitet, für einige der Kreuzungen im Untersuchungsgebiet, wo keine Verkehrszählungen durchgeführt wurden, erfolgten noch Annahmen zur weiteren Verkehrsverteilung der erhobenen Daten:

L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße

Aufteilung der Zufahrtsrelationen von der L 100 zum Völklplatz 40 % (Süd) und 60 % (Nord), Jeweils 50 Fahrbewegungen für jede Relation in bzw. aus der Andreas Hofer-Straße

Heßstraße / Roßmarkt

Aufteilung der Verkehrsstärke in Richtung Promenade mit 70 % von der Heßstraße und 30% vom Roßmarkt am Morgen bzw. 40 % von der Heßstraße und 60% vom Roßmarkt am Abend gem. Vergleichszählung 2019

L 100 / Heßstraße

Aufteilung Zufahrtsrelationen von der Heßstraße Ost zur L 100 60 % (Süd) und 40 % (Nord), Verkehrsstärke Heßstraße West 50 % von Heßstraße Ost, Aufteilung zur L 100 jeweils 50 %

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	15 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Mit diesen Annahmen bzw. Zählergebnissen konnte ein Bestandsverkehrsnetz für die betroffenen Kreuzungen im Untersuchungsgebiet erstellt werden. Für das neu geplante Verkehrssystem am Roßmarkt (siehe Kapitel 2.2) wurden die Verkehrsverlagerungen der entsprechend wegfallenden bzw. hinzukommenden Fahrrelationen berücksichtigt. Im Wesentlichen sind durch die Änderung des Systems nur die Geradeausfahrrelation der Bräuhausgasse, die Ausfahrtsrelationen des SIGNA-Areals und die Zufahrtsrelationen der Rathausplatzgarage betroffen. Für die verbleibenden Verkehrsmengen am Roßmarkt wurde noch die Annahme getroffen, dass sich dieser Verkehr aufgrund der annähern gleichen Garagengröße 50:50 auf die beiden Garagen Leiner (im Bestand 135 Stellplätze) sowie Rathausplatz (146 Stellplätze) aufteilt.

Zudem wurden die Projektverkehrsstärken des unmittelbar südlich an die Heßstraße angrenzenden Projekts "Wohnhausanlage Karmeliterhof", welches bereits genehmigt ist und sich in Bau befindet, berücksichtigt. Diese stammen aus der, gegenüber den Einreichunterlagen überarbeiteten, Verkehrsuntersuchung zum Projekt von unserem Büro mit Stand 28.05.2021 und betragen für die Zufahrt 73 Pkw-E/h am Morgen und 86 Pkw-E/h am Abend sowie für die Ausfahrt 107 Pkw-E/h am Morgen und 82 Pkw-E/h am Abend. Die Notwendigkeit zur Aktualisierung bzw. Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ergab sich durch eine Nutzungsänderung der 1. Tiefgaragenebene zu gewerblichen Zwecken sowie durch den zwischenzeitlichen Wegfall der zuvor geplanten 3. Tiefgaragenebene.

Die Überlagerung des Bestandsverkehrssystems mit dem Projektverkehr des Karmeliterhof sowie den prognostizierten Verkehrsverlagerungen des neuen Systems am Roßmarkt ist für alle untersuchten Kreuzungen nachfolgend dargestellt:

Kreuzung: Heitzlergasse / Br	äuhausgasse	/ Roßmarkt								
		Bestandsve	erkehr 2021	Verlage	rungen	Anteil	Neuve	erkehr	Bestandsve	erkehr 2021
Relation	Richtung	Bestand	ssystem	Projekt	system	Neuv.	Karmel	iterhof	Projekt	system
Relation	rucitang	Morgen	Abend	Morgen	Abend	Karmeliter.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Heitzlergasse	links	71	83	0	0	0%	0	0	71	83
aus	gerade	15	5	0	0	0%	0	0	15	5
Westen	rechts	116	108	-58	-54	0%	0	0	58	54
Heitzlergasse	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	7	5	0	0	0%	0	0	7	5
Osten	rechts	3	0	0	0	0%	0	0	3	0
Bräuhausgasse	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	17	33	-17	-33	0%	0	0	0	0
Norden	rechts	31	116	17	33	0%	0	0	48	149
Roßmarkt	links	0	0	29	89	0%	0	0	29	89
aus	gerade	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
Süden	rechts	0	0	0	0	0%	0	0	0	0

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 16 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Kreuzung: Julius Raab-Prome	nade / Heitz	zlergasse / V	ölklplatz							
Relation	Richtung	Bestandsve Bestand	erkehr 2021 ssystem	Verlagerungen Projektsystem		Anteil Neuv.		erkehr literhof	Bestandsverkehr 2021 Projektsystem	
Relation	Michigan	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Karmeliter.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	285	262	-4	-13	20%	21	16	302	265
Süden	rechts	82	83	-9	-8	0%	0	0	73	75
Julius Raab-Promenade	links	32	50	-9	-8	0%	0	0	23	42
aus	gerade	283	330	9	8	20%	15	17	307	355
Norden	rechts	9	4	0	0	0%	0	0	9	4
Heitzlergasse	links	12	49	32	78	0%	0	0	44	127
aus	gerade	3	39	10	31	0%	0	0	13	70
Osten	rechts	12	51	4	13	0%	0	0	16	64
Völkiplatz	links	36	32	0	0	0%	0	0	36	32
aus	gerade	74	51	-41	-38	0%	0	0	33	13
Westen	rechts	119	132	0	0	0%	0	0	119	132

	. /										
Kreuzung: L 100 Schießstattr Relation	Richtung	Bestandsverkehr 2021		Verlagerungen Projektsystem Morgen Abend		Anteil Neuv. Karmeliter.	Neuverkehr Karmeliterhof Morgen Abend			Bestandsverkehr 2021 Projektsystem	
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	
L 100	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
aus	gerade	1.121	1.091	-10	-31	20%	21	16	1.132	1.076	
Süden	rechts	92	86	-20	-19	0%	0	0	72	67	
L 100	links	137	129	-20	-19	0%	0	0	117	110	
aus	gerade	885	860	20	19	20%	15	17	920	896	
Norden	rechts	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
Völkiplatz	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
aus	gerade	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
Osten	rechts	12	43	10	31	0%	0	0	22	74	
Kreuzung: L 100 Schießstattr	ing / Andreas	Hofer-Straß	e								
		Bestandsve	erkehr 2021	Verlage	rungen	Anteil	Neuv	erkehr	Bestandsve	erkehr 2021	
Relation	Richtung	Bestand	Bestandssystem		Projektsystem		Karme	literhof	Projekt	system	
Relation	Richtung	Morgen	Abend	Morgen	Abend	Karmeliter.	Morgen	Abend	Morgen	Abend	
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	
L 100	links	50	50	0	0	0%	0	0	50	50	
aus	gerade	1.163	1.127	-30	-50	20%	21	16	1.154	1.093	
Süden	rechts	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
L 100	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
aus	gerade	835	810	20	19	20%	15	17	870	846	
Norden	rechts	50	50	0	0	0%	0	0	50	50	
Andreas Hofer-Straße	links	50	50	0	0	0%	0	0	50	50	
aus	gerade	0	0	0	0	0%	0	0	0	0	
Westen	rechts	50	50	0	0	0%	0	0	50	50	

Kreuzung: Heßstraße / Roßn	narkt									
Relation	Richtung	Bestandsve Bestand		_	Verlagerungen Projektsystem		Neuverkehr Karmeliterhof		Bestandsverkehr 2021 Projektsystem	
Relation	Kicituiig	Morgen	Abend	Morgen	Abend	Karmeliter.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Heßstraße	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	176	142	0	0	0%	0	0	176	142
Osten	rechts	0	0	58	54	0%	0	0	58	54
Roßmarkt	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
Norden	rechts	75	212	-46	-122	0%	0	0	29	90

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	17 von 11

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Kreuzung: Julius Raab-Prome	nade / Heßs	traße								
Relation	Richtung	Bestandsverkehr 2021 Bestandssystem		Verlagerungen Projektsystem		Anteil Neuv.			Bestandsverkehr 2021 Projektsystem	
Relation	Kicituiig	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Karmeliter.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0	0	0%	0 0	0	0	0
aus	gerade	344	268	-9	-8	0%	0	0	335	260
Süden	rechts	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	380	338	13	21	20%	15	17	408	376
Norden	rechts	40	58	27	64	0%	0	0	67	122
Heßstraße	links	77	114	-4	-13	40%	43	33	116	134
aus	gerade	119	162	-37	-95	40%	43	33	125	100
Osten	rechts	55	78	-4	-13	20%	21	16	72	81

Kreuzung: L 100 Schießstattri	ng / Heßstra	ße								
Relation	Richtung		erkehr 2021 ssystem	Verlagerungen Projektsystem		Anteil Neuv.		erkehr iterhof	Bestandsverkehr 2021 Projektsystem	
Relation	Kicituiig	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Karmeliter.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
L 100	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	1.109	1.034	-20	-19	0%	0	0	1.089	1.015
Süden	rechts	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
L 100	links	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	885	860	20	19	20%	15	17	920	896
Norden	rechts	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
Heßstraße	links	95	132	0	0	20%	21	16	116	148
aus	gerade	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
Osten	rechts	64	88	-10	-31	20%	21	16	75	73
Heßstraße	links	40	55	0	0	0%	0	0	40	55
aus	gerade	0	0	0	0	0%	0	0	0	0
Westen	rechts	40	55	0	0	0%	0	0	40	55

3.3 Verkehrserzeugung Bebauungsplan aktuell

Das zusätzlich mögliche Verkehrsaufkommen bei Vollausschöpfung des zulässigen Bauvolumens gemäß aktuell gültigem Bebauungsplan wurde mittels Kennwerten von Dr. Bosserhoff, abgestimmt auf den bestehenden Nutzungsmix 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.

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-erstellt: 02.06.2021
 18 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.3.1 Wohnnutzung

Abschätzung der Einwohneranzahl:

Abschätzung über die Zahl der Wohneinheiten und Haushaltsgröße:

Gebiet	Nutzung	Wohnein	heiten	Haushalts	größe
				EW/W	E_
		Min	Max	Min	Max
	Wohnen	28	39	2,0	3,0
Summe		28	39		

Einwol	hner
Min 57	Max 116
57	116

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF NFL	BGF/Ein				
		in qm	Fläche/EW				
			Max	Min			
	Wohnen	2.128	40,0	25,0			
Summe	9	2.128					

Einwo	hner
Min 53	Max 85
53	85

Zusammenstellung und Bildung eines plausiblen Mittelwerts:

Gebiet	Nutzung	Einwo	ohner	Einwo	ohner	Einw	ohner	Einw	ohner	Einwe	ohner	Einw	ohner	Einwo	ohner
		Stranger Strategy	ung über landfläche	Abschätz Nettobaul		Abschätz Wohneinhe	zung über eiten (Brutto)		zung über eiten (Netto)		ung über /NFL	00.000000000000000000000000000000000000	// CD/	Gewählte Verkehrsak	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Wohnen			12	7.	57	116	57	116	53	85	1.		55	101
				17											
							28 C				<u>.</u>				
Summe						57	116	57	116	53	85			55	101

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Einwohnerverkehrs:

Gebiet Nutzung		Einwo	hner	Weg Einwoh		Wege/W insges	_	Anteil der Einw.wege außerhalb	Wege/V gebietsk		MIV-A	
				Wege/	EW/d			des Gebiets			in 9	0
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
	Wohnen	55	101	3,0	4,0	165	404	10	149	364	50	60
										_		
Summe		55	101			165	404		149	364		

Einwo 1,	5
Pers./	Pkw
Min	Max
50	145
-	
\vdash	
50	145

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VII_TB_Behauungsplan_2021-06-11_docx	19 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Besucherverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Anteil des	Wege/W Besud		MIV-Anteil Besucher	
		Besucher- verkehrs			in ⁹	%
		in %	Min	Max	Min	Max
	Wohnen	10	17	40	40	50
Summe			17	40		

Pkw-Fah	
Besud	her
1,7	
Pers./	Pkw
Min	Max
4	12
4	12

Abschätzung eines Anteils an gewerblicher Nutzung der Wohnflächen:

Gebiet	Nutzung	Anteil Be- schäftigte	Besch	Beschäftigte Anwe- senheit		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
		an Ein- wohnern			in %	Wege	B/d			in ^c	Vo.	Pers./Pkw
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Wohnen	5	3	5	85	3,0	4,0	7	17	50	60	1,1
9 8			- 1									
Summe			3	5				7	17			

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
3	9
3	9

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Einwo	hner	Lkw-Fa Einwoh 0,1 Lkw-F/	nner/d	Beschä	ftigte	Lkw-Fah Beschäftig	gtem/d		en der Be- n/Werktag
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Wohnen	55	101	6	10	3	5	0,05	0,15		1
									-		
Summe		55	101	6	10	3	5				1

Kfz-Fah Werk	
Min 63	Max 177
63	1//
63	177

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung			Wohnni	utzung					Gewerblich	ne Nutzung			Gesamt	verkehr
			er-Verkehr ahrten	Besucher Pkw-F	r-Verkehr ahrten	Güter-\ Lkw-F	/erkehr ahrten	Beschäft Pkw-F	-	Kunden Pkw-F	-Verkehr ahrten	Güter-\ Lkw-F	/erkehr ahrten	Kfz-Fa	hrten
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
î î	Wohnen	50	145	4	12	6	10	3	9				1	63	177
i i					- 8				3 3		10 0				.69
			i i								÷ 3				
Summe		50	145	4	12	6	10	3	9				1	63	177

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung			Wohnnu	itzung					Gewerblich	e Nutzung			Quell-/Zie	elverkehr
5 55	5 54	Einwohne	r-Verkehr	Besucher	-Verkehr	Güter-V	erkehr	Beschäfti	gten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-V	/erkehr		
	1 1	Pkv	v-E	Pkw	/-E	Pkw	/-E	Pkw	-E	Pkv	v-E	Pkv	v-E	Pk	w-E
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
2	Wohnen	25	73	2	6	6	10	2	5			100	2	35	96
												(9	3		
2									3 (7)						
							- 1								
Summe		25	73	2	6	6	10	2	5				2	35	96
	[Mitte	wert	Mittel	wert	Mittel	wert	Mittel	wert	Mitte	lwert	Mittel	wert	Mitte	lwert
Summe	1	4	9	4		8		4		0)	2		6	6

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Einwohneranzahl des Projektareals zwischen ca. 55 und 101 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Besucher- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 63 und 177 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 35

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	20 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

und 96 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 66 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde			Wohnni	utzung				(Gewerblich	ne Nutzung			Gesamt-	Stunde
	Einwohne	r-Verkehr	Besuche	r-Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden	-Verkehr	Güter-\	√erkehr	Verkehr	e e
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	gswert	Bezug	swert	Bezug	gswert	Bezug	gswert		0
	4				8	3	2		- (2	67	9
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	0
00-01	0,37	0	1,46	0	0,00	0	0,27	0		0	0,00	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,51	0	0,00	0	0,15	0		0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,52	0	0,00	0	0,91	0		0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,75	0	0,02	0	0,00	0	1,52	0		0	0,00	0	0	03-04
04-05	1,11	1	0,10	0	0,00	0	0,61	0		0	0,00	0	1	04-05
05-06	3,54	2	0,04	0	0,00	0	0,76	0		0	0,00	0	2	05-06
06-07	11,23	6	0,07	0	1,59	0	1,52	0		0	1,59	0	6	06-07
07-08	20,57	10	0,13	0	3,82	0	1,42	0		0	3,82	0	11	07-08
08-09	9,79	5	0,77	0	10,17	- 1	1,42	0		0	10,17	0	6	08-09
09-10	5,46	3	0,87	0	1,52	0	2,73	0		0	1,52	0	3	09-10
10-11	4,62	2	2,12	0	7,89	1	1,70	0		0	7,89	0	3	10-11
11-12	3,11	2	3,66	0	4,06	0	2,67	0		0	4,06	0	2	11-12
12-13	3,31	2	3,02	0	12,65	1	3,76	0		0	12,65	0	3	12-13
13-14	5,01	2	3,19	0	17,54	1	5,43	.0		0	17,54	0	5	13-14
14-15	3,63	2	4,46	0	10,96	1	4,31	0		0	10,96	0	3	14-15
15-16	4,14	2	5,10	0	9,32	- 1	12,74	1		0	9,32	0	4	15-16
16-17	5,45	3	7,08	0	8,51	1	14,94	1		0	8,51	0	4	16-17
17-18	4,03	2	10,85	0	3,27	0	13,57	1		0	3,27	0	3	17-18
18-19	4,87	2	12,24	0	2,87	0	13,01	1		0	2,87	0	4	18-19
19-20	3,56	2	11,44	0	3,37	0	7,12	0		0	3,37	0	3	19-20
20-21	1,85	1	8,73	0	2,46	0	3,76	0		0	2,46	0	2	20-21
21-22	2,40	1	9,64	0	0,00	0	3,13	0		0	0,00	0	2	21-22
22-23	0,83	0	9,02	0	0,00	0	1,95	0		0	0.00	0	1	22-23
23-24	0,38	0	4,98	0	0,00	0	0,58	0		0	0,00	0	0	23-24
Summe	100,00	49	100,00	4	100,00	8	100,00	4	0,00	0	100,00	2	67	Summe
Kommenta	Wien	2006	MiD	2008	Heidema	ann 2016	Wien	2006			Heidema	ann 2016	11	Maximum

Zielverkehr:

Stunde			Wohnnu	itzung				(Gewerblich	e Nutzung			Gesamt-	Stunde
	Einwohne	r-Verkehr	Besucher	-Verkehr	Güter-V	erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-V	erkehr	Verkehr	
	Bezug	ACCOUNTS OF THE PARTY OF THE PA	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	0.7	
	Anteil 4	Pkw	Anteil I	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil I	Lkw	67 Kfz	
00-01	1.84	1	0.15	0	0.00	0	0.00	0	7 11 10 11	0	0.00	0	1	00-01
01-02	1.14	1	0.00	0	0.00	0	0.08	0		0	0.00	0	1	01-02
02-03	0.12	0	0.00	0	0.00	0	0.46	0		0	0.00	0	0	02-03
03-04	0.12	0	0.00	0	0.00	0	0.38	0		0	0.00	0	0	03-04
04-05	0.18	0	0.00	0	0.00	0	0.46	0		0	0.00	0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,40	0	0,00	0	1,51	0		0	0,00	0	0	05-06
06-07	0,63	0	0.88	0	3,10	0	8.76	0		0	3,10	0	1	06-07
07-08	1,61	1	1,82	0	6,79	1	23,64	1		0	6,79	0	2	07-08
08-09	3,03	1	3,47	0	8,18	1	26,63	1		0	8,18	0	4	08-09
09-10	2,21	1	5,33	0	3,03	0	10,77	0		0	3,03	0	2	09-10
10-11	2,85	1	4,41	0	6,37	1	4,86	0		0	6,37	0	2	10-11
11-12	3,11	2	4,51	0	6,46	1	3,70	0		0	6,46	0	2	11-12
12-13	3,90	2	4,69	0	19,96	2	2,52	0		0	19,96	0	4	12-13
13-14	3,86	2	4,41	0	6,27	1	3,83	0		0	6,27	0	3	13-14
14-15	4,28	2	6,25	0	9,62	1	3,97	0		0	9,62	0	3	14-15
15-16	6,06	3	9,45	0	9,95	1	2,66	0		0	9,95	0	4	15-16
16-17	8,63	4	10,80	0	6,20	0	2,09	0		0	6,20	0	5	16-17
17-18	12,38	6	12,07	0	5,36	0	1,19	0		0	5,36	0	7	17-18
18-19	12,62	6	11,12	0	2,78	0	0,64	0		0	2,78	0	7	18-19
19-20	10,60	5	10,29	0	4,24	0	0,27	0		0	4,24	0	6	19-20
20-21	7,82	4	6,48	0	1,67	0	0,08	0		0	1,67	0	4	20-21
21-22	5,71	3	2,19	0	0,00	0	1,28	0		0	0,00	0	3	21-22
22-23	4,14	2	0,75	0	0,00	0	0,15	0		0	0,00	0	2	22-23
23-24	3,16	2	0,55	0	0,00	0	0,08	0		0	0,00	0	2	23-24
Summe	100,00	49	100,00	4	100,00	. 8	100,00	4	0,00	0	100,00	2	67	Summe
Comment	Wien	2006	MiD 2	2008	Heidema	nn 2016	Wien	2006			Heidema	nn 2016	7	Maximum

ı	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
l		gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
l	3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	21 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.3.2 Einzelhandelsnutzung

Abschätzung der Kunden- und Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung der Kundenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	Kunde gm B0	
			K/BG	F
		8	Min	Max
	Verkaufsladen	980	0,40	1,00
	Möbelhaus	12.994	0,05	0,10
	4		9	
Summe		13.975		

Kunde	en
Min	Max
392	980
650	1.299
1.042	2.280

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	BGF Beschäfti	
			BGF/	В
		2	Max	Min
	Verkaufsladen	980	100	50
	Möbelhaus	12.994	260	140
			-	
Summe		13.975		

Beschäf	tigte
Min	Max
10	20
50	93
60	112

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über den Anteil der Verkaufsfläche an der Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Anteil VKF an BGF	BGF in qm	BG Beschäf	
			in %		BGF	/B
94			7		Max	Min
-	Verkaufsladen	784	80	980	100	50
	Möbelhaus	9.096	70	12.994	260	140
	E 4:					
Summe		9.880	8 3	13.975		

Beschäf	tigte
Min	Max
10	20
50	93
60	112

Abschätzung der Kundenanzahl über den Jahresumsatz:

Gebiet	Nutzung	Nutzung VKF		stung /qm	durchschr Korb		Kassen- kunden	Korrektur Mo-Fr
		qm	Euro/gm	VKF	Euro/K	unde	in %	Faktor
	15	4 10 10	Min	Max	Max	Min		-
7.	Verkaufsladen	784	3.000	6.000	40	15	120	1,00
	Möbelhaus	9.096	1.000	3.000	300	200	300	1,00
				-				
Summe		9.880						

Kund	Kunden					
Min	Max					
233	1.242					
300	1.351					
533	2.593					

Zusammenstellung und Bildung eines plausiblen Mittelwerts:

Gebiet	Nutzung	Nutzung Kunden Abschätzung über Bruttogeschossfläche		Kunden		Kunden		Kunden		Kunden	
					bschätzung über Verkaufsfläche Jahresumsatz			Abschätzung über Analogieschluss		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Verkaufsladen	392	980			233	1.242			313	1.111
	Möbelhaus	650	1.299			300	1.351			475	1.325
	(0	
Summe		1.042	2.280	10		533	2.593			788	2.436

gedruckt 11.06.2021 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	GZ	<u>7</u>	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20 erstellt: 02.06.2021 PaAm/DiNu BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx 22 vor	3.	3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu		22 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		100000000000000000000000000000000000000	Abschätzung über Bruttogeschossfläche		ätzung über Abschätzung über aufsfläche Anteil VKF an BG					Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Verkaufsladen	10	20	7		10	20		Α -	10	20
	Möbelhaus	50	93			50	93			50	93
			Ţ								
Summe		60	112			60	112			60	113

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Kund	len	Wege/W	erktag	MIV-A	nteil	Pkw- Besetzung
				2,0 Wege	in %		Pers./Pkw	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Verkaufsladen	313	1.111	626	2.222	40	50	1,5
	Möbelhaus	475	1.325	950	2.650	50	60	2,0
				3				
Summe		788	2.436	1.576	4.872			

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
167	741
238	795
405	1.536

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil	
		ı.		in %	% Wege/B/d				in %	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
-	Verkaufsladen	10	20	85	2,0	2,5	17	43	50	60
	Möbelhaus	50	93	85	2,0	2,5	85	198	50	60
Summe		60	113				102	240		

Pkw-Fa Werk 1,1	tag
Pers./	
Min	Max
8	23
39	108
47	131

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Lkw-Fał 100 gm F	läche	Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
		VKF BGF	Lkw-F/b		in %		
			Min	Max		Min	Max
	Verkaufsladen	980	0,50	1,00	100	5	10
	Möbelhaus	12.994	0,15	0,30	100	19	39
						1	
Summe		13.975				24	49

Kfz-Fahrten/ Werktag							
Min	Max						
180	774						
296	942						
476	1.716						

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung										
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten	Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten					
	1	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
	Verkaufsladen	167	741	8	23	5	10	180	774			
	Möbelhaus	238	795	39	108	19	39	296	942			
Summe		405	1.536	47	131	24	49	476	1.716			

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	23 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung										
F 154	1034	Kunden-Verkehr Pkw-E		Beschäftigte Pkw	17000	Güter-Ve Pkw-		Quell-/Zielverkeh Pkw-E				
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
	Verkaufsladen	84	371	4	12	6	10	94	393			
	Möbelhaus	119	398	20	54	20	40	159	492			
							-					
Summe		203	769	24	66	26	50	253	885			
		Mittel	wert	Mittel	vert	Mittely	vert	Mittelv	/ert			
Summe		486	3	45	(c)	38	8	569				

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Kundenanzahl des Projektareals zwischen ca. 788 und 2.436 sowie die erwartete Beschäftigtenanzahl zwischen ca. 60 und 113 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 476 und 1.716 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 253 und 885 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 569 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde	Einzelhar	ndelsnutzu	ıng: Gangli	nien für ne	ue Öffnung	gszeiten	Einzelh	andelsnutz	ung: Gan	glinien für a	lte Öffnur	ngszeiten	Gesamt-	Stunde
	Kunden-\	/erkehr	Beschäft	tigten-V.	Güter-\	/erkehr	Kunden	-Verkehr	Beschä	ftigten-V.	Güter-	Verkehr	Verkehr	
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	gswert	Bezu	gswert	Bezu	gswert		
	486		4		3	8				- 111			569	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	1.
00-01	0,00	0	0,08	0	0,00	0		0	į į	0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,38	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,07	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,09	0	0,00	0		0		0	3	0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,07	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,02	0	0,28	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,43	2	0,94	0	0,90	0		0		0		0	3	06-07
07-08	1,05	5	0,66	0	1,80	1		0		0	j i	0	6	07-08
08-09	3,51	17	0,30	0	4,80	2		0		0		0	19	08-09
09-10	7,77	38	0,47	0	6,70	3		0		0		0	41	09-10
10-11	12,04	58	0,65	0	9,20	3		0		0		0	62	10-11
11-12	12,51	61	2,19	1	9,00	3		0		0	1	0	65	11-12
12-13	9,11	44	7,37	3	10,30	4	i i	0	i i	0		0	51	12-13
13-14	5,37	26	8,34	4	9,70	4		0		0		0	34	13-14
14-15	5,99	29	8,14	4	7,80	3		0		0		0	36	14-15
15-16	7,46	36	10,73	5	5,60	2		0		0		0	43	15-16
16-17	9,57	47	17,04	8	7,30	3		0		0		0	57	16-17
17-18	9,49	46	15,62	7	8,70	3		0		0		0	56	17-18
18-19	8,85	43	11,73	5	7,30	3		0		0		0	51	18-19
19-20	4,52	22	6,19	3	5,40	2		0		0		0	27	19-20
20-21	1,64	8	3,53	2	2,80	1		0		0		0	11	20-21
21-22	0,45	2	2,06	1	1,80	1		0		0		0	4	21-22
22-23	0,14	1	1,95	1	0,70	0		0		0		0	2	22-23
23-24	0,09	0	1,15	1	0,20	0	1	0		0		0	1	23-24
Summe	100,00	486	100,00	45	100,00	38	0,00	0	0,00	0	0,00	0		- No. of the Control
Komment	MiD 2	012	MiD 2	2012	FH Köl	n 2001			į i		Ì		65	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	24 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zielverkehr:

Stunde	Einzelha	ndelsnutzu	ng: Ganglir	nien für ne	ue Öffnung	szeiten	Einzelh	andelsnutz	ung: Gang	linien für a	alte Öffnun	gszeiten	Gesamt-	Stunde
10-6006.02-607-0	Kunden-\	/erkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-V	erkehr erkehr	Kunden	-Verkehr	Beschäf	tigten-V.	Güter-\	/erkehr	Verkehr	
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	gswert	Bezug	gswert	Bezug	gswert		
	48		45		38		111	0	25.50)	()	569	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,20	0	0,00	0		0		0	i j	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,17	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,36	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	1,05	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,02	0	5,57	3	0,30	0		0	1 3	0	8	0	3	05-06
06-07	0,59	3	14,08	6	1,60	1		0		0		0	10	06-07
07-08	1,75	8	29,20	13	2,10	1		0		0	i i	0	22	07-08
08-09	6,95	34	25,67	12	8,10	3		0		0		0	48	08-09
09-10	13,39	65	8,72	4	12,60	5		0		0		0	74	09-10
10-11	16,78	82	1,94	1	9,90	4		. 0		0		0	86	10-11
11-12	9,67	47	1,05	0	10,30	4		0		0		0	51	11-12
12-13	4,51	22	1,36	1	10,00	4		0	i i	0		0	26	12-13
13-14	4,83	23	2,90	1	7,10	3		0		0		0	27	13-14
14-15	8,26	40	2,29	1	6,50	2		0		0		0	44	14-15
15-16	8,41	41	0,99	0	6,10	2		0		0		0	44	15-16
16-17	7,57	37	0,78	0	7,70	3		0		0		0	40	16-17
17-18	7,24	35	0,82	0	6,80	3		0		0		0	38	17-18
18-19	6,57	32	0,87	0	4,60	2		0		0	*	0	34	18-19
19-20	2,16	10	0,77	0	2,60	1		0		0		0	12	19-20
20-21	1,00	5	0,45	0	2,40	1		0		0		0	6	20-21
21-22	0,25	1	0,48	0	1,00	0		0		0		0	2	21-22
22-23	0,05	0	0,29	0	0,20	0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,10	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	486	100,00	45	100,00	38	0,00	0	0,00	0	0,00	0	569	Summe
Komment	MiD 2	012	MiD 2	2012	FH Köli	n 2001		9			,		86	Maximum

3.3.3 Gewerbenutzung

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Fläche/Beschäftigtem BGF/Beschäftigtem				
		z.B. BGF					
	, and a		Max	Min			
	Gastronon	685	80,0	30,0			
	Dienstleist	395	50,0	25,0			
	Dienstleist	1.604	40,0	20,0			
	Büro	2.862	40,0	20,0			
	Lager	595	200,0	100,0			
Summe	9	6.142					

Beschä	ftigte
Min	Max
9	23
8	16
40	80
72	143
3	6
131	268

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Anwe- senheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/We	erktag	MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
				in %	Wege	/B/d			in	%	Pers./Pkw
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Gastronor	9	23	70	2,5	3,5	15	56	50	60	1,1
	Dienstleis	8	16	85	2,5	3,5	17	47	50	60	1,1
	Dienstleis	40	80	85	2,5	3,5	85	239	50	60	1,1
	Büro	72	143	85	3,0	3,5	182	426	50	60	1,1
	Lager	3	6	90	2,5	3,0	7	16	50	60	1,1
Summe		131	268				306	783			

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
7	31
8	26
39	130
83	232
3	9
140	428

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02 06 2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VLL_TB_Behauungsplan_2021-06-11_docx	25 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d Wege/B/d		Wege/Werktag		MIV-A	Pkw- Besetzung	
								in %		Pers./Pkw
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
- 8	Gastronor	9	23	20,0	40,0	171	914	40	50	1,6
	Dienstleis	8	16	2,0	5,0	16	79	40	50	1,1
9.	Dienstleis	40	80	0,1	0,2	4	16	40	50	1,1
	Büro	72	143	0,1	0,2	7	29	40	50	1,1
	Lager	3	6	0,1	0,2	0	1	70	80	1,1
Summe		131	268			199	1.039			

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
43	286
6	36
1	7
3	13
	1
53	343

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Lkw-Fa Beschäft	22/37/2019 10:00	Lkw- Anteil	Lkw-Fah Werkt	
				Lkw-F	/B/d	in %		
77		Min	Max	Min	Max		Min	Max
77	Gastronor	9	23	0,40	0,80	100	3	18
- 1	Dienstleist	8	16	0,20	0,50	100	2	8
	Dienstleist	40	80	0,05	0,10	100	2	8
	Büro	72	143	0,05	0,10	100	4	14
	Lager	3	6	2,00	4,00	100	6	24
Summe		131	268				17	72

Kfz-Fah Werk	
Min	Max
53	335
16	70
42	145
90	259
9	34
210	843

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung				Sewerbliche	Nutzung				
		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten			Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
-	Gastronor	7	31	43	286	3	18	53	335	
1	Dienstleist	8	26	6	36	2	8	16	70	
8	Dienstleist	39	130	1	7	2	8	42	145	
	Büro	83	232	3	13	4	14	90	259	
8	Lager	3	9		1	6	24	9	34	
Summe		140	428	53	343	17	72	210	843	

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung								
9	2.15	Beschäfti Pkw		Kunden-V Pkw-	The state of the s	Güter-Ve Pkw-	Control of the Control	Quell-/Ziel Pkw-	O Economical III
	1	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
9	Gastronor	4	16	22	143	4	18	30	177
	Dienstleis	4	13	3	18	2	8	9	39
	Dienstleis	20	65	1	4	2	8	23	77
	Büro	42	116	2	7	4	14	48	137
	Lager	2	5		1	6	24	8	30
Summe		72	215	28	173	18	72	118	460
		Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	/ert
Summe		144		101		46		289	

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Beschäftigtenanzahl des Projektareals zwischen ca. 131 und 268 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Kunden- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 210 und 843 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 118 und 460 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 289 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	26 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

<u>Tageszeitliche Verkehrsverteilung:</u>

Quellverkehr:

Stunde	Besc	häftigte m	it Mittagss	pitze (i.d.F	R. GE-Gebi	iet)	Bes	schäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	d.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
100000000000000000000000000000000000000	Beschäfti	gten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-V	/erkehr	Beschäft	tigten-V.	Kunden-	-Verkehr	Güter-	Verkehr	Verkehr	
1	Bezugs	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	igswert		
- 1	144	4	10	1	41	6	0		(0	290	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	8
00-01	0,08	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,38	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	01-02
02-03	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,09	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,28	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,94	1	0,00	0	0,90	0		0		0		0	2	06-07
07-08	0,66	1	2,50	3	1,80	1		0		0		. 0	4	07-08
08-09	0,30	0	3,50	4	4,80	2		0		0		0	6	08-09
09-10	0,47	1	6,10	6	6,70	3	*	0	4	0	-	0	10	09-10
10-11	0,65	1	10,20	10	9,20	4		0		0		0	15	10-11
11-12	2,19	3	12,10	12	9,00	4		0		0		0	19	11-12
12-13	7,37	11	14,20	14	10,30	5		0		0		0	30	12-13
13-14	8,34	12	9,60	10	9,70	4		0		0		0	26	13-14
14-15	8,14	12	9,00	9	7,80	4		0		0		0	24	14-15
15-16	10,73	15	8,20	8	5,60	3		0		0		0	26	15-16
16-17	17,04	24	7,80	8	7,30	3		0		0		0	36	16-17
17-18	15,62	22	6,80	7	8,70	4		0		0		0	33	17-18
18-19	11,73	17	4,30	4	7,30	3		0		0		0	25	18-19
19-20	6,19	9	3,30	3	5,40	2		0		0		0	15	19-20
20-21	3,53	5	1,90	2	2,80	1		0		0		0	8	20-21
21-22	2,06	3	0,50	1	1,80	1		0		0		0	4	21-22
22-23	1,95	3	0,00	0	0,70	0		0		0		0	3	22-23
23-24	1,15	2	0,00	0	0,20	0		0		0		0	2	23-24
Summe	100,00	144	100,00	101	100,00	46	0,00	0	0,00	0	0,00	0	290	Summe
Komment	MiD 2	012	FH Kölr	2001	FH Köli	n 2001							36	Maximun

Zielverkehr:

Stunde	Besch	näftigte m	it Mittagss	pitze (i.d.R	. GE-Geb	iet)	Bes	schäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	I.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
1	Beschäftig	ten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäft	tigten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-	Verkehr	Verkehr	e e
	Bezugs\	wert	Bezug 10		Bezug 4		Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	igswert 0	290	5
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0	į	0		0	0	01-02
02-03	0,17	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,36	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	03-04
04-05	1,05	2	0,00	0	0,00	0		0		0		0	2	04-05
05-06	5,57	8	0,00	0	0,30	0	*	0		0		0	8	05-06
06-07	14,08	20	2,30	2	1,60	1		0		0		0	23	06-07
07-08	29,20	42	7,70	8	2,10	1		0	į	0		0	51	07-08
08-09	25,67	37	11,40	11	8,10	4		0		0		0	52	08-09
09-10	8,72	13	12,00	12	12,60	6		0		0		0	30	09-10
10-11	1,94	3	11,40	11	9,90	5		0		0		0	19	10-11
11-12	1,05	2	9,40	9	10,30	5		0	4	0		0	16	11-12
12-13	1,36	2	7,00	7	10,00	5		0		0		0	14	12-13
13-14	2,90	4	7,60	8	7,10	3		0		0		0	15	13-14
14-15	2,29	3	8,60	9	6,50	3		0		0		0	15	14-15
15-16	0,99	1	7,60	8	6,10	3		0		0		0	12	15-16
16-17	0,78	1	5,90	6	7,70	4		0	2	0		0	11	16-17
17-18	0,82	1	4,80	5	6,80	3		0		0		0	9	17-18
18-19	0,87	1	2,10	2	4,60	2		0		0		0	5	18-19
19-20	0,77	- 1	1,70	2	2,60	1		0		0		0	4	19-20
20-21	0,45	1	0,50	1	2,40	1		0		0		0	2	20-21
21-22	0,48	1	0,00	0	1,00	0		0		0		0	1	21-22
22-23	0,29	0	0,00	0	0,20	0		0		0		0	1	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,10	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	144	100,00	101	100,00	46	0,00	0	0,00	0	0,00	0	290	Summe
Komment	MiD 20	112	FH Kölr	2001	FH Köl	n 2001			8				52	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	27 von 110



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.3.4 Freizeitnutzung

Abschätzung der Besucher- und Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung der Besucheranzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Kunden+Be 100 gm F	
		z.B. BGF	Hinwe K/Fläc	
			Min	Max
	Theater	3.424	5,00	15,00
Summe		3,424		

Kunden+B	esucher
Min	Max
171	514
	- 10
	-
171	514

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Fläch Beschäfti	
		z.B. BGF	Fläche	/B
			Max	Min
	Theater	3.424	120	80
Summe		3.424		

Min Max 29 43	Beschät	ftigte
29 43		Max
	29	43
	29	43

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Besucherverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Kunden/B	esucher	Wege/W	MIV-A	Pkw- Besetzung		
				2,0 Wege	in S	Pers./Pkw		
* *		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Theater	171	514	342	1.027	40	50	1,8
Summe		171	514	342	1.027			6

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
76	2
76	2

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwe- senheit	eit Beschäftigtem/d		Wege/W	erktag	MIV-Anteil	
				in %					in %	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Theater	29	43	85	2,5	3,0	61	109	50	60
Summe		29	43				61	109		

Pkw-Fa Werk	3333
1, Pers./	l Pkw
Min	Max
28	60
-	
28	60

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	1 PED 10	ahrten/ iftigtem	Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
		Lkw-F/B/d		in %		
		Min	Max		Min	Max
1	Theater	0,10	0,50	100	3	21
				100		
				100		
				100		
				100		
Summe					3	21

Kfz-Fah Werk	
Min	Max
107	366
107	366

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	28 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung		Freizeitnutzung											
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigte Pkw-Fa		Güter-V	Manager and a second	Gesamtverkehr Kfz-Fahrten						
	Theater	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min 107	Max 366					
		76	285	5 28	60	3	21							
		<i>x y</i>												
Summe		76	285	28	60	3	21	107	366					

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung	Freizeitnutzung											
3 S		Kunden-Verkehr Pkw-E		Beschäftigte Pkw-		Güter-Ve Pkw-	1000	Quell-/Zielverkeh Pkw-E					
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max				
	Theater	38	143	14	30	4	22	56	195				
					- 47								
Summe		38	143	14	30	4	22	56	195				
		Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	/ert	Mittely	/ert				
Summe		91		22		14		126					

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Besucheranzahl des Projektareals zwischen ca. 171 und 514 sowie die erwartete Beschäftigtenanzahl zwischen ca. 29 und 43 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 107 und 366 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 54 und 184 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 126 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 29 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

<u>Tageszeitliche Verkehrsverteilung:</u>

Quellverkehr:

Stunde	- 4000		Freizeitnu	itzung				1000 - 100 -	Freizeit	nutzung			Gesamt-	Stunde
I	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-V	erkehr	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-\	/erkehr	Verkehr	
1	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	gswert	1	
	91		2		14	4							127	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	5,00	5	0,00	0	0,00	0		0		0		0	5	00-01
01-02	3,00	3	0,00	0	0,00	0		0		0		0	3	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	j,	0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	j	0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0	17.	0	0	05-06
06-07	0,00	0	0,00	0	0,90	0		0		0		0	0	06-07
07-08	0,00	0	0,00	0	1,80	0		0		0		0	0	07-08
08-09	0,00	0	2,20	0	4,80	1		0		0		0	1	08-09
09-10	0,00	0	2,50	1	6,70	1		0		0		0	1	09-10
10-11	0,00	0	2,40	1	9,20	1		0		0		0	2	10-11
11-12	0,00	0	2,30	1	9,00	1		0		0		0	2	11-12
12-13	0,00	0	8,10	2	10,30	1		0		0		0	3	12-13
13-14	0,00	0	7,10	2	9,70	1		0		0		0	3	13-14
14-15	3,00	3	6,20	1	7,80	1		0		0		0	5	14-15
15-16	4,00	4	8,70	2	5,60	1		0		0		0	6	15-16
16-17	2,00	2	15,80	3	7,30	1		0		0		0	6	16-17
17-18	7,00	6	16,00	4	8,70	1		0		0		0	11	17-18
18-19	3,00	3	7,00	2	7,30	1		0		0	10	0	5	18-19
19-20	9,00	8	2,50	1	5,40	1		0		0		0	9	19-20
20-21	14,00	13	3,80	1	2,80	0		0		0		0	14	20-21
21-22	20,00	18	7,80	2	1,80	0		0		0	j	0	20	21-22
22-23	24,00	22	7,30	2	0,70	0		0		0		0	23	22-23
23-24	6,00	5	0,30	0	0,20	0		0		0		0	6	23-24
Summe	100,00	91	100,00	22	100,00	14	0,00	0	0,00	0	0,00	0	127	Summe
Kommenta	Aacher	2019	FH Köli	n 2001	FH Köli	n 2001							23	Maximum

Zielverkehr:

Stunde			Freizeitnu	itzung					Freizeit				Gesamt-	Stunde
	Kunden-\	/erkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-V	erkehr	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-\	/erkehr	Verkehr	
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert		
	91		22		14		0	2	0		()	127	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0	0,30	0		0	8	0		0	0	05-06
06-07	0,00	0	0,00	0	1,60	0		0		0	0	0	0	06-07
07-08	0,00	0	1,50	0	2,10	0		0		0		0	1	07-08
08-09	0,00	0	7,00	2	8,10	1		0		0		0	3	08-09
09-10	0,00	0	15,60	3	12,60	2		0		0		0	5	09-10
10-11	0,00	0	7,80	2	9,90	1		0		0		0	3	10-11
11-12	0,00	0	0,90	0	10,30	1		0	-	0		0	2	11-12
12-13	1,00	1	0,50	0	10,00	1		0	1	0		0	2	12-13
13-14	4,00	4	10,50	2	7,10	1		0		0		0	7	13-14
14-15	2,00	2	18.20	4	6,50	1		0		0		0	7	14-15
15-16	5,00	5	8,50	2	6,10	1		0		0		0	7	15-16
16-17	9,00	8	1,70	0	7,70	1	-	0		0		0	10	16-17
17-18	5,00	5	12,70	3	6,80	1		0		0		0	8	17-18
18-19	8,00	7	13,70	3	4.60	1		0		.0		0	11	18-19
19-20	42.00	38	0.30	0	2,60	0		0		0		0	38	19-20
20-21	11,00	10	0,40	0	2,40	0		0		0		0	10	20-21
21-22	7.00	6	0.30	0	1,00	0		0	- 2	0		0	7	21-22
22-23	5,00	5	0,30	0	0,20	0		0		0		0	5	22-23
23-24	1,00	1	0,10	0	0,10	0		0		0		0	1	23-24
Summe	100,00	91	100,00	22	100.00	14	0,00	0	0,00	0	0,00	0	127	Summe
Kommenta	Aachen	2019	FH Kölr	2001	FH Kölr	2001			0.000				38	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	30 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.3.5 Zusammenfassung Verkehrserzeugung

In Summe ist für die zusätzlich mögliche Bebauung mit einer Verkehrserzeugung von ca. 1.053 Pkw-E/24h jeweils für den Quell- und Zielverkehr zu rechnen. Die Spitzenstunden wurden analog den Ergebnissen der Verkehrserhebungen in den Zeitbereichen 07:00 bis 08:00 Uhr sowie 16:00 bis 17:00 Uhr gewählt. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung der Verkehrserzeugungen für die einzelnen Nutzungen ersichtlich:

Richtungs	Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Pkw-E/h*Richtung]					Richtungs	sbezogene Kfz	-Stundenbelast	ungen im Ziel	verkehr [Pkw	-E/h*Richtung]
	Wohnen	Einzelhandel	Gewerbe	Freizeit	Gesamtverkehr		Wohnen	Einzelhandel	Gewerbe	Freizeit	Gesamtverkehr
Stunde	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Stunde	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
00-01	0	0	0	5	5	00-01	1	0	0	0	1
01-02	0	0	1	3	3	01-02	1	0	0	0	1
02-03	0	0	0	0	0	02-03	0	0	0	0	0
03-04	0	0	0	0	1	03-04	0	0	1	0	1
04-05	1	0	0	0	1	04-05	0	0	2	0	2
05-06	2	0	0	0	2	05-06	0	3	8	0	11
06-07	6	3	2	0	10	06-07	1	10	23	0	35
07-08	10	6	4	0	21	07-08	3	22	51	1	77
08-09	6	19	6	1	32	08-09	4	48	52	3	107
09-10	3	41	10	1	55	09-10	2	74	30	5	112
10-11	3	62	15	2	82	10-11	2	86	19	3	110
11-12	2	65	19	2	89	11-12	2	51	16	2	71
12-13	3	51	30	3	87	12-13	4	26	14	2	46
13-14	4	34	26	3	67	13-14	3	27	15	7	52
14-15	3	36	24	5	68	14-15	3	44	15	7	69
15-16	4	43	26	6	80	15-16	4	44	12	7	67
16-17	5	57	36	6	104	16-17	5	40	11	10	65
17-18	4	56	33	11	104	17-18	7	38	9	8	62
18-19	4	51	25	5	85	18-19	7	34	5	11	57
19-20	3	27	15	9	54	19-20	6	12	4	38	60
20-21	2	11	8	14	35	20-21	4	6	2	10	23
21-22	2	4	4	20	30	21-22	3	2	1	7	13
22-23	1	2	3	23	29	22-23	2	0	1	5	8
23-24	0	1	2	6	9	23-24	2	0	0	1	3
Summe	67	569	290	127	1.053	Summe	67	569	290	127	1.053

3.3.6 Überlagerung mit Bestandsverkehr

Die Überlagerung des Bestandsverkehrs (inkl. neuem System am Roßmarkt) mit dem ermittelten zusätzlich möglichen Verkehr bei Ausschöpfung des zulässigen Bauvolumens gem. aktuellem Bebauungsplan, ist für alle untersuchten Kreuzungen nachfolgend dargestellt:

Kreuzung: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt										
Relation	Richtung		erkehr 2021 system	Anteil Neuv.	Neuverkehr zus. mögl. Bebauung		derzeit möglicher Gesamtverkehr			
netation	rucitung	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend		
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E		
Heitzlergasse	links	71	83	30%	23	20	94	103		
aus	gerade	15	5	0%	0	0	15	5		
Westen	rechts	58	54	35%	27	23	85	77		
Heitzlergasse	links	0	0	0%	0	0	0	0		
aus	gerade	7	5	0%	0	0	7	5		
Osten	rechts	3	0	0%	0	0	3	0		
Bräuhausgasse	links	0	0	0%	0	0	0	0		
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0		
Norden	rechts	48	149	30%	6	31	54	180		
Roßmarkt	links	29	89	35%	7	36	36	125		
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0		
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0	0		

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	31 von 110



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Kreuzung: Julius Raab-Prome	enade / Heit	zlergasse / V	ölklplatz					
		Bestandsve	Bestandsverkehr 2021		Neuve	erkehr	derzeit möglicher	
Relation	Richtung	Projekt	system	Neuv.	zus. mögl.	Bebauung	Gesamt	verkehr
Netation	Michitaling	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	302	265	5%	1	5	303	270
Süden	rechts	73	75	10%	8	7	81	82
Julius Raab-Promenade	links	23	42	10%	8	7	31	49
aus	gerade	307	355	0%	0	0	307	355
Norden	rechts	9	4	0%	0	0	9	4
Heitzlergasse	links	44	127	30%	6	31	50	158
aus	gerade	13	70	25%	5	26	18	96
Osten	rechts	16	64	10%	2	10	18	74
Völklplatz	links	36	32	0%	0	0	36	32
aus	gerade	33	13	45%	35	29	68	42
Westen	rechts	119	132	0%	0	0	119	132

Kreuzung: L 100 Schießstattr		Bestandsve	Bestandsverkehr 2021 Projektsystem			erkehr Bebauung		nöglicher verkehr
Relation	Richtung	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	z.m. Beb.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
L 100	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	1.132	1.076	10%	2	10	1.134	1.086
Süden	rechts	72	67	20%	15	13	87	80
L 100	links	117	110	25%	19	16	136	126
aus	gerade	920	896	5%	4	3	924	899
Norden	rechts	0	0	0%	0	0	0	0
Völklplatz	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0
Osten	rechts	22	74	25%	5	26	27	100
Kreuzung: L 100 Schießstattr	ing / Andreas	Hofer-Straß	e					
2.1.1		Bestandsverkehr 2021 Projektsystem		Anteil Neuv.	Neuverkehr zus. mögl. Bebauung		derzeit möglicher Gesamtverkehr	
Relation	Richtung	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
L 100	links	50	50	0%	0	0	50	50
aus	gerade	1.154	1.093	10% / 20%	17	23	1.171	1.116
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0	0
L 100	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	870	846	5%	4	3	874	849
Norden	rechts	50	50	0%	0	0	50	50
Andreas Hofer-Straße	links	50	50	0%	0	0	50	50
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0
Westen	rechts	50	50	0%	0	0	50	50

reuzung: Heßstraße / Roß	markt							
Relation	Richtung	Bestandsverkehr 2021 Projektsystem		Anteil Neuv.	Neuverkehr zus. mögl. Bebauung		derzeit möglicher Gesamtverkehr	
Relation	Kichtung	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Heßstraße	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	176	142	0%	0	0	176	142
Osten	rechts	58	54	35%	27	23	85	77
Roßmarkt	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0
Norden	rechts	29	90	35%	7	36	36	126

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite

gedruckt 11.06.2021 | S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-3407-20 | erstellt: 02.06.2021 | PaAm/DiNu | BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Kreuzung: Julius Raab-Prome	enade / Heßs	straße						
Relation	Richtung	Bestandsverkehr 2021 Projektsystem		Anteil Neuv.	Neuverkehr zus. mögl. Bebauung		derzeit möglicher Gesamtverkehr	
Relation	Kicituiig	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	z.m. Beb.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	335	260	10%	8	7	343	267
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0	0
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	408	376	10%	2	10	410	386
Norden	rechts	67	122	20%	4	21	71	143
Heßstraße	links	116	134	5%	1	5	117	139
aus	gerade	125	100	25%	5	26	130	126
Osten	rechts	72	81	5%	1	5	73	86

Kreuzung: L 100 Schießstattring / Heßstraße										
Relation	Richtung	Bestandsverkehr 2021 Projektsystem		Anteil Neuv.			derzeit möglicher Gesamtverkehr			
Relation	Kicituiig	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	z.m. Beb. [%]	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E		
L 100	links	0	0	0%	0	0	0	0		
aus	gerade	1.089	1.015	20%	15	13	1.104	1.028		
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0	0		
L 100	links	0	0	0%	0	0	0	0		
aus	gerade	920	896	5%	4	3	924	899		
Norden	rechts	0	0	0%	0	0	0	0		
Heßstraße	links	116	148	35%	7	36	123	184		
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0		
Osten	rechts	75	73	10%	2	10	77	83		
Heßstraße	links	40	55	0%	0	0	40	55		
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0	0		
Westen	rechts	40	55	0%	0	0	40	55		

3.4 Verkehrserzeugung Bebauungsplan neu

Das zusätzlich mögliche Verkehrsaufkommen bei Vollausschöpfung des zulässigen Bauvolumens gemäß Entwurf des neuen Bebauungsplans (exklusive SIGNA-Areal) wurde mittels Kennwerten von Dr. Bosserhoff, abgestimmt auf den bestehenden Nutzungsmix (ohne Möbelhaus) 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.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	33 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.4.1 Wohnnutzung

Abschätzung der Einwohneranzahl:

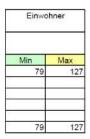
Abschätzung über die Zahl der Wohneinheiten und Haushaltsgröße:

Gebiet	Nutzung	Wohnein	heiten	Haushaltsgröße		
				EW/W	ľΕ	
		Min	Max	Min	Max	
	Wohnen	42	58	2,0	3,0	
Summe		42	58			

Einwohner						
Min	Max					
85	173					
85	173					

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF	BGF/Einwohner NFL/Einwohner			
		NFL				
		in gm	Fläche	ne/EW		
			Max	Min		
	Wohnen	3.174	40,0	25,0		
Summe	9	3.174				



Zusammenstellung und Bildung eines plausiblen Mittelwerts:

Gebiet	Nutzung	Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Einwohner Abschätzung über Nettobaulandfläche		Einwohner Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)W		Einwohner Abschätzung über Wohneinheiten (Netto		Einwohner Abschätzung über BGF/NFL				Einwohner Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
3 8		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Wohnen					85	173	85	173	79	127			82	150
					0				-	- 0					
Summe) (i					85	173	85	173	79	127			82	150

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Einwohnerverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d Wege/EW/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner in %		
		Min hnen 82	Max 150	112700000	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
	Wohnen			3,0	4,0	246	600	10	221	540	50	60	
Summe		82	150			246	600	70	221	540			

Pkw-Fal	nrten/d
Einwo	hner
1,5	5
Pers./	Pkw
Min	Max
74	216
0	
74	216

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 gedruckt 11.06.2021
 s:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-erstellt: 02.06.2021
 3407-20
 BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 34 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Besucherverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Anteil des	Wege/W Besud		MIV-Anteil Besucher		
		Besucher- verkehrs			in ^e	<u>%</u>	
		in %	Min	Max	Min	Max 50	
	Wohnen	10	25	60	40		
					10 E		
Summe			25	60			

Pkw-Fa Besu	
1, Pers.	7 /Dkw
Min Min	Max
6	18
	40
6	18

Abschätzung eines Anteils an gewerblicher Nutzung der Wohnflächen:

Gebiet	Nutzung	Anteil Be- schäftigte	Besch	äftigte	Anwe- senheit	Weg Beschäft		Wege Werkt		MIV-A		Pkw- Besetzung	
		an Ein- wohnern			<u>in %</u>	Wege	/B/d			in %		Pers./Pkw	
		in %	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	E	
	Vohnen	5	4	8	85	3,0	4,0	10	26	50	60	1,1	
			32	1									
Summe			4	8				10	26			1 3	

Pkw-Fahrten/ Werktag							
Min 5	Max 14						
	2						
5	14						

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Einwo	hner	Einwo	ahrten/ hner/d 10	Besch	äftigte	Lkw-Fah Beschäftig	gtem/d		ten der Be- n/Werktag
		Mi- I			Lkw-F/EW/d		Man	Lkw-F/B/d		Min Manu	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Wohnen	82	150	8	15	4	8	0,05	0,15		1
_		- 3		-		0 0					
Summe		82	150	8	15	4	8				1

Kfz-Fah Werk	
Min 93	Max 264
93	264

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung		Wohnnutzung							Gewerbliche Nutzung						
	(20.40)	Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten		
	1 1	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Wohnen	74	216	6	18	8	15	5	14				1	93	264	
		i ii					7									
		i i												0.		
		1									1					
Summe		74	216	6	18	8	15	5	14				1	93	264	

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung			Wohnnu	itzung						Quell-/Zielverkehr				
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Wohnen	37	108	3	9	8	16	3	7	7	10 10		2	51	142
		- 2				- 6				¥ 8				-	- 7
						- 23				<u> </u>	2 22				
Summe		37	108	3	9	8	16	3	7				2	51	142
	Ī	Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert		Mittelwert	
Summe		7:	3	6		12		5		0		2		97	

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Einwohneranzahl des Projektareals zwischen ca. 82 und 150 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Besucher- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 93 und 264 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 51

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	35 von 110
			22. 10.10 10_12_20244411 202.1 00 1 11400X	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

und 142 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 97 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde			Wohnnu	tzung				(Gewerblich	e Nutzung			Gesamt-	Stunde
	Einwohne	r-Verkehr	Besucher	-Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden-	-Verkehr	Güter-\	/erkehr	Verkehr	
1	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	gswert	Bezug	swert		
	7:	•	6		1	2		5	()	2	2	98	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,37	0	1,46	0	0,00	0	0,27	0		0	0,00	0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,51	0	0,00	0	0,15	0		0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,52	0	0,00	0	0,91	0		0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,75	1	0,02	0	0,00	0	1,52	0		0	0,00	0	1	03-04
04-05	1,11	1	0,10	0	0,00	0	0,61	0		0	0,00	0	1	04-05
05-06	3,54	3	0,04	0	0,00	0	0,76	0		0	0,00	0	3	05-06
06-07	11,23	8	0,07	0	1,59	0	1,52	0		0	1,59	0	8	06-07
07-08	20,57	15	0,13	0	3,82	0	1,42	0		0	3,82	0	16	07-08
08-09	9,79	7	0,77	0	10,17	1	1,42	0		0	10,17	0	9	08-09
09-10	5,46	4	0,87	0	1,52	0	2,73	0	8	0	1,52	0	4	09-10
10-11	4,62	3	2,12	0	7,89	1	1,70	0	,	0	7,89	0	5	10-11
11-12	3,11	2	3,66	0	4,06	0	2,67	0		0	4,06	0	3	11-12
12-13	3,31	2	3,02	0	12,65	2	3,76	0		0	12,65	0	5	12-13
13-14	5,01	4	3,19	0	17,54	2	5,43	0		0	17,54	0	7	13-14
14-15	3,63	3	4,46	0	10,96	1	4,31	0		0	10,96	0	5	14-15
15-16	4,14	3	5,10	0	9,32	1	12,74	1		0	9,32	0	5	15-16
16-17	5,45	4	7,08	0	8,51	1	14,94	1		0	8,51	0	6	16-17
17-18	4,03	3	10,85	1	3,27	0	13,57	1		0	3,27	0	5	17-18
18-19	4,87	4	12,24	1	2,87	0	13,01	1		0	2,87	0	5	18-19
19-20	3,56	3	11,44	1	3,37	0	7,12	0		0	3,37	0	4	19-20
20-21	1,85	1	8,73	1	2,46	0	3,76	0		0	2,46	0	2	20-21
21-22	2,40	2	9,64	1	0,00	0	3,13	0		0	0,00	0	2	21-22
22-23	0,83	1	9,02	1	0,00	0	1,95	0		0	0,00	0	1	22-23
23-24	0,38	0	4,98	0	0,00	0	0,58	0		0	0,00	0	1	23-24
Summe	100,00	73	100,00	6	100,00	12	100,00	5	0,00	0	100,00	2	98	Summe
Kommenta	Wien	2006	MiD 2	2008	Heidema	nn 2016	Wien	2006			Heidema	nn 2016	16	Maximum

Zielverkehr:

Stunde			Wohnnu	tzung					Gewerblich	e Nutzung	1		Gesamt-	Stunde
	Einwohner	r-Verkehr	Besucher	-Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäft	tigten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-V	erkehr	Verkehr	
	Bezug 73	and the same of th	Bezug 6	swert	Bezug 1		Bezug	all and the second second	Bezug	swert	Bezug 2	swert	98	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	1,84	1	0,15	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	1	00-01
01-02	1,14	1	0,00	0	0,00	0	0,08	0		0	0,00	0	1	01-02
02-03	0,12	0	0,00	0	0,00	0	0,46	0		0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,12	0	0,00	0	0,00	0	0,38	0		0	0,00	0	0	03-04
04-05	0,18	0	0,00	0	0,00	0	0,46	0		0	0,00	0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,40	0	0,00	0	1,51	0		0	0,00	0	0	05-06
06-07	0,63	0	0,88	0	3,10	0	8,76	0		0	3,10	0	1	06-07
07-08	1,61	1	1,82	0	6,79	1	23,64	1		0	6,79	0	3	07-08
08-09	3,03	2	3,47	0	8,18	1	26,63	1		0	8,18	0	5	08-09
09-10	2.21	2	5.33	0	3,03	0	10,77	1		0	3,03	0	3	09-10
10-11	2,85	2	4,41	0	6,37	1	4,86	0		0	6,37	0	3	10-11
11-12	3,11	2	4,51	0	6,46	1	3,70	0		0	6,46	0	4	11-12
12-13	3,90	3	4,69	0	19,96	2	2,52	0		0	19,96	0	6	12-13
13-14	3,86	3	4,41	0	6,27	1	3,83	0		0	6,27	0	4	13-14
14-15	4,28	3	6,25	0	9,62	1	3,97	0		0	9,62	0	5	14-15
15-16	6,06	4	9,45	1	9,95	1	2,66	0		0	9,95	0	6	15-16
16-17	8,63	6	10,80	1	6,20	1	2,09	0		0	6,20	0	8	16-17
17-18	12,38	9	12,07	1	5,36	1	1,19	0		0	5,36	0	11	17-18
18-19	12,62	9	11,12	1	2,78	0	0,64	0		0	2,78	0	10	18-19
19-20	10,60	8	10,29	1	4,24	1	0,27	0		0	4,24	0	9	19-20
20-21	7,82	6	6,48	0	1,67	0	0,08	0		0	1,67	0	6	20-21
21-22	5,71	4	2,19	0	0,00	0	1,28	0		0	0,00	0	4	21-22
22-23	4,14	3	0,75	0	0,00	0	0,15	0		0	0,00	0	3	22-23
23-24	3,16	2	0,55	0	0,00	0	0,08	0		0	0,00	0	2	23-24
Summe	100,00	73	100,00	6	100,00	12	100,00	5	0,00	0	100,00	2	98	Summe
Kommenta	Wien 2	2006	MiD 2	2008	Heidema	nn 2016	Wien	2006	•		Heidema	nn 2016	11	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	36 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.4.2 Einzelhandelsnutzung

Abschätzung der Kunden- und Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung der Kundenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	Kunden/ qm BGF K/BGF		
			Min	Max	
	Verkaufsladen	1.465	0,40	1,00	
Summe		1.465	100		

Kunden							
Min	Max 1.465						
586	1.465						
586	1.465						

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	BGF/ Beschäftigtem		
	0.7		BGF/	В	
		ii -	Max	Min	
ė.	Verkaufsladen	1.465	100	50	
	0				
Summe		1.465			

Beschäftigte							
Min	Max						
15	29						
15	29						

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über den Anteil der Verkaufsfläche an der Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Anteil VKF an BGF	BGF in qm	BGI Beschäf		
			in %		BGF/B		
					Max	Min	
	Verkaufsladen	1.172	80	1.465	100	50	
Summe		1.172		1.465			

Min Max 15 29	Beschäftigte							
15 29	Min	Max						
	15							

Abschätzung der Kundenanzahl über den Jahresumsatz:

Gebiet	Nutzung	Nutzung VKF		stung /qm	durchschr Korb	S. S	Gesamt-/ Kassen- kunden	Korrektur Mo-Fr
		gm	Euro/qm	VKF	Euro/K	unde	in %	Faktor
			Min	Max	Max	Min		
	Verkaufsladen	1.172	3,000	6.000	40	15	120	1,00
								1 5
Summe		1.172						0

Kund	en
Min	Max
348	1.856
348	1.856

Zusammenstellung und Bildung eines plausiblen Mittelwerts:

Gebiet	Nutzung	Kund	en	Kur	nden	Kun	den	Kunden		Kunden	
		Abschätzu Bruttogesch			Abschätzung über A		Abschätzung über Jahresumsatz		Abschätzung über Analogieschluss		Anzahl für schätzung
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Verkaufsladen	586	1.465			348	1.856			467	1.660
	×				1						
Summe		586	1.465			348	1.856			467	1.660

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	37 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Gebiet	Nutzung	Beschä	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte		ftigte
		Abschätzung über Bruttogeschossfläche			ung über fsfläche	Abschätz Anteil VKF			zung über ieschluss	Gewählte A Verkehrsabs	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Verkaufsladen	15	29			15	29			15	29
			5.0								
Summe		15	29	,		15	29			15	29

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Kund	len	Wege/W	erktag	MIV-A		Pkw- Besetzung
				2,0 Wege/K/d		in %		Pers./Pkw
	1	Min	Max	Min	Max	Min	Max	0
	Verkaufsladen	467	1.660	934	3.320	40	50	1,5
								1
Summe		467	1.660	934	3.320	- 1		t t

Min Max 249 1.107	TOTAL TATAL	Pkw-Fa Werk	
249 1.107	249 1.107	14,144.4	
		249	1.107

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

					gtem/d				
			in %	Wege	/B/d			in %	
*	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
ufsladen	15	29	85	2,0	2,5	26	62	50	60
						3, 12			
					7				
	ufsladen	11.0000	ufsladen 15 29	Min Max ufsladen 15 29 85	Min Max Min Ufsladen 15 29 85 2,0	Min Max Min Max ufsladen 15 29 85 2,0 2,5	Min Max Min Max Min ufsladen 15 29 85 2,0 2,5 26	Min Max Min Max Min Max ufsladen 15 29 85 2,0 2,5 26 62	Min Max Min Max Min Max Min Max Min ufsladen 15 29 85 2,0 2,5 26 62 50

Pkw-Fa	hrten/
Werk	tag
1,	1
Pers.	Pkw
Min	Max
12	34
21	
12	34

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Lkw-Fal 100 qm F	350000000000000000000000000000000000000	Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag		
		VKF	Lkw-F/\	CONTRACTOR CO.				
		BGF	Lkw-F/BGF/d		in %	K N		
			Min	Max		Min	Max	
- 1	Verkaufsladen	1.465	0,50	1,00	100	7	15	
Summe		1,465				7	15	

Kfz-Fah Werk	
Min	Max
268	1.156
268	1.156

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung			E	inzelhandel	snutzung			
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtve Kfz-Fah	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Verkaufsladen	249	1.107	12	34	7	15	268	1.156
Summe		249	1.107	12	34	7	15	268	1.156

	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
		gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
ı	3407-20	erstellt: 02 06 2021	PaAm/DiNu	BRD\3407 V/L TR Rehauungsplan 2021 06 11 docy	38 VO

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung		Einzelhandelsnutzung										
		Kunden-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Ve Pkw-	2001000000	Quell-/Ziel					
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max				
	Verkaufsladen	125	554	.6	17	8	16	139	587				
Summe		125	554	6	17	8	16	139	587				
Summe		125 Mittely	554 vert	6 Mittely	- 1/1	8 Mittely	16 vert	139 Mittely	/ert				
Summe		340)	12		12		363					

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Kundenanzahl des Projektareals zwischen ca. 467 und 1.660 sowie die erwartete Beschäftigtenanzahl zwischen ca. 15 und 29 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 268 und 1.156 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 139 und 587 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 363 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde	Einzelhar	ndelsnutzu	ing: Ganglir	nien für neu	ue Öffnung	szeiten	Einzelha	andelsnutz	ung: Gang	linien für a	lte Öffnun	gszeiten	Gesamt-	Stunde
	Kunden-\	/erkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-\	erkehr	Kunden-	-Verkehr	Beschäf	tigten-V.	Güter-	Verkehr	Verkehr	Depote the second
	Bezugs	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	gswert		
	340)	12	2	1:	2	7111						363	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,08	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,38	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,07	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,09	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,07	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,02	0	0,28	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,43	1	0,94	0	0,90	0		0		0		0	2	06-07
07-08	1,05	4	0,66	0	1,80	0		0		0		0	4	07-08
08-09	3,51	12	0,30	0	4,80	1		0		0		0	13	08-09
09-10	7,77	26	0,47	0	6,70	1		. 0		0		0	27	09-10
10-11	12,04	41	0,65	0	9,20	1		0		0		0	42	10-11
11-12	12,51	42	2,19	0	9,00	1		0	1	0		0	44	11-12
12-13	9,11	31	7,37	1	10,30	1		0		0		0	33	12-13
13-14	5,37	18	8,34	1	9,70	1		0		0		0	20	13-14
14-15	5,99	20	8,14	1	7,80	1		0		0	. 0	0	22	14-15
15-16	7,46	25	10,73	1	5,60	1		0		0		0	27	15-16
16-17	9,57	32	17,04	2	7,30	1		0	10	0		0	35	16-17
17-18	9,49	32	15,62	2	8,70	1		0		0		0	35	17-18
18-19	8,85	30	11,73	- 1	7,30	1		0		0		0	32	18-19
19-20	4,52	15	6,19	1	5,40	1		0		0		0	17	19-20
20-21	1,64	6	3,53	0	2,80	0		0		0		0	6	20-21
21-22	0,45	2	2,06	0	1,80	0		0		0		0	2	21-22
22-23	0,14	0	1,95	0	0,70	0		0	100	0		0	1	22-23
23-24	0,09	0	1,15	0	0,20	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	340	100,00	12	100,00	12	0,00	0	0,00	0	0,00	0	363	Summe
Comment	MiD 2	012	MiD 2	2012	FH Köli	n 2001							44	Maximun

	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	39 von 110
Ļ	3407-20	EISIEIII. 02.00.2021	raAIII/DINU	BBP\3407_VU_1B_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	39 1011 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zielverkehr:

Stunde	Einzelha	ndelsnutzu	ıng: Ganglii					andelsnutz	ung: Ganç	glinien für a	ilte Öffnur	ngszeiten	Gesamt-	Stunde
	Kunden-Verkehr		Beschäft	igten-V.	Güter-\	/erkehr	Kunden	-Verkehr	Beschät	ftigten-V.	Güter-	Verkehr	Verkehr	
1	Bezugswert		Bezugswert		Bezug	Bezugswert		gswert	Bezugswert		Bezugswert			
a.	34		12	7	- 1			0		0		0	363	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,20	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,17	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,36	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	1,05	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,02	0	5,57	1	0,30	0		0		0		0	1	05-06
06-07	0,59	2	14,08	2	1,60	0		0		0		0	4	06-07
07-08	1,75	6	29,20	3	2,10	0		0		0		0	10	07-08
08-09	6,95	24	25,67	3	8,10	1	ĵ	0		0		0	28	08-09
09-10	13,39	45	8,72	1	12,60	2		0		0		0	48	09-10
10-11	16,78	57	1,94	0	9,90	1		0		0		0	58	10-11
11-12	9,67	33	1,05	0	10,30	1	()	0		0		0	34	11-12
12-13	4,51	15	1,36	0	10,00	1		0	i	0		0	17	12-13
13-14	4,83	16	2,90	0	7,10	1		0		0		0	18	13-14
14-15	8,26	28	2,29	0	6,50	1		0		0		0	29	14-15
15-16	8,41	29	0,99	0	6,10	1		0		0		0	29	15-16
16-17	7,57	26	0,78	0	7,70	1		0		0		0	27	16-17
17-18	7,24	25	0,82	0	6,80	1		0		0		0	25	17-18
18-19	6,57	22	0,87	0	4,60	1		0		0		0	23	18-19
19-20	2,16	7	0,77	0	2,60	0	j i	0		0		0	8	19-20
20-21	1,00	3	0,45	0	2,40	0		0	i i	0		0	4	20-21
21-22	0,25	1	0,48	0	1,00	0		0	Į į	0		0	1	21-22
22-23	0,05	. 0	0,29	0	0,20	0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,10	0	ļ.,	0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	340	100,00	12	100,00	12	0,00	0	0,00	0	0,00	0	363	
Kommenta	MiD 2	012	MiD 2	2012	FH Köl	n 2001		-	100		2 3		58	Maximum

3.4.3 Gewerbenutzung

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Fläche/Beschäftigtem BGF/Beschäftigtem			
		z.B. BGF				
			Max	Min		
	Gastronon	1.021	80,0	30,0		
	Dienstleist	589	50,0	25,0		
	Dienstleist	1.884	40,0	20,0		
	Büro	4.269	40,0	20,0		
	Lager	889	200,0	100,0		
Summe		8.652				

Beschä	ftigte
Min	Max
13	34
12	24
47	94
107	213
4	9
183	374

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Anwe- senheit	Weg Beschäft		Wege/We	erktag	MIV-A	Anteil	Pkw- Besetzung
				in %	Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	•
	Gastronor	13	34	70	2,5	3,5	22	83	50	60	1,1
	Dienstleis	12	24	85	2,5	3,5	25	70	50	60	1,1
1 3	Dienstleis	47	94	85	2,5	3,5	100	280	50	60	1,1
	Büro	107	213	85	3,0	3,5	272	635	50	60	1,1
	Lager	4	9	90	2,5	3,0	10	24	50	60	1,1
Summe		183	374			77 9	430	1.093			

Pkw-Fahrten/ Werktag					
Min	Max				
10	45				
11	38				
45	153				
124	346				
5	13				
195	595				

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	40 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Weg Beschäft		Wege/We	erktag	MIV-A		Pkw- Besetzung
				Wege/B/d				in %		Pers./Pkw
	i i	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Gastronor	13	34	20,0	40,0	255	1.362	40	50	1,6
	Dienstleis	12	24	2,0	5,0	24	118	40	50	1,1
- 0	Dienstleis	47	94	0,1	0,2	5	19	40	50	1,1
- 4	Büro	107	213	0,1	0,2	11	43	40	50	1,1
)	Lager	4	9	0,1	0,2	0	2	70	80	1,1
Summe		183	374			295	1.543			

	Fahrten/ erktag
Min	Max
64	426
8	54
2	9
4	19
	1
79	509

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	Beschäftigte		hrten/ igtem/d	Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
				Lkw-F	/B/d	in %		
		Min	Max	Min	Max		Min	Max
	Gastronor	13	34	0,40	0,80	100	5	27
- 1	Dienstleist	12	24	0,20	0,50	100	2	12
	Dienstleist	47	94	0,05	0,10	100	2	9
- 7	Büro	107	213	0,05	0,10	100	5	21
- 3	Lager	4	9	2,00	4,00	100	9	36
Summe		183	374				23	105

Kfz-Fahrten/ Werktag						
Min	Max					
79	498					
22	104					
49	171					
133	386					
14	50					
297	1.209					

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung										
(1)		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-\ Pkw-Fa	100000000000000000000000000000000000000	Güter-Ve Lkw-Fa	200 TO 100 TO 10	Gesamtverkehr Kfz-Fahrten				
	l [Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
	Gastronor	10	45	64	426	5	27	79	498			
1	Dienstleist	11	38	9	54	2	12	22	104			
	Dienstleis	45	153	2	9	2	9	49	171			
	Büro	124	346	4	19	5	21	133	386			
	Lager	5	13		1	9	36	14	50			
Summe		195	595	79	509	23	105	297	1.209			

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung									
5	0.50		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		verkehr E		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
	Gastronor	5	23	32	213	6	28	43	264		
	Dienstleis	6	19	5	27	2	12	13	58		
	Dienstleis	23	77	1	5	2	10	26	92		
	Büro	62	173	2	10	6	22	70	205		
-	Lager	3	7	100	1	10	36	13	44		
Summe		99	299	40	256	26	108	165	663		
		Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	/ert		
Summe		199		148		68		414			

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Beschäftigtenanzahl des Projektareals zwischen ca. 183 und 374 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Kunden- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 297 und 1.209 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 165 und 663 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 414 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	41 von 110
ı					

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

<u>Tageszeitliche Verkehrsverteilung:</u>

Quellverkehr:

Stunde	Beso	chäftigte m	it Mittagss	pitze (i.d.F	R. GE-Geb	iet)	Bes	schäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	d.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
1 [Beschäft	igten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-	-Verkehr	Verkehr	
1 [Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	igswert		
1 1	19	9	14	8	6	8	((0	415	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	3
00-01	0,08	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,38	-1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	01-02
02-03	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,09	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0	1	0	0	04-05
05-06	0,28	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	05-06
06-07	0,94	2	0,00	0	0,90	1		0		0		0	2	06-07
07-08	0,66	- 1	2,50	4	1,80	1		0		0		0	6	07-08
08-09	0,30	1	3,50	. 5	4,80	3		0		0		0	9	08-09
09-10	0,47	1	6,10	9	6,70	5		0		0		0	15	09-10
10-11	0,65	1	10,20	15	9,20	6		0		0		0	23	10-11
11-12	2,19	4	12,10	18	9,00	6	2	0		0		0	28	11-12
12-13	7,37	15	14,20	21	10,30	7		0		0		0	43	12-13
13-14	8,34	17	9,60	14	9,70	7		0		0		0	37	13-14
14-15	8,14	16	9,00	13	7,80	5	6	0		0		0	35	14-15
15-16	10,73	21	8,20	12	5,60	4		0		0		0	37	15-16
16-17	17,04	34	7,80	12	7,30	5		0		0		0	50	16-17
17-18	15,62	31	6,80	10	8,70	6		0		0		0	47	17-18
18-19	11,73	23	4,30	6	7,30	5		0		0		0	35	18-19
19-20	6,19	12	3,30	5	5,40	4		0		0		0	21	19-20
20-21	3,53	7	1,90	3	2,80	2		0		0		0	12	20-21
21-22	2,06	4	0,50	1	1,80	1		0		0		0	6	21-22
22-23	1,95	4	0,00	0	0,70	0		0		0		0	4	22-23
23-24	1,15	2	0,00	0	0,20	0		0		0		0	2	23-24
Summe	100,00	199	100,00	148	100,00	68	0,00	0	0,00	0	0,00	0	415	Summe
Kommenta	MiD 2	2012	FH Köli	n 2001	FH Köl	n 2001						-	50	Maximum

Zielverkehr:

Stunde	Besc	häftigte m	it Mittagss	pitze (i.d.R	. GE-Geb	iet)	Bes	schäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	d.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
1	Beschäftig	gten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-V	/erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden	-Verkehr	Güter-	Verkehr	Verkehr	
	Bezugs 199	9	Bezug 14	8	Bezug 6	-	Bezug)	Bezug	gswert)	Bezu	gswert 0	415	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,17	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,36	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	03-04
04-05	1,05	2	0,00	0	0,00	0		0		0		0	2	04-05
05-06	5,57	11	0,00	0	0,30	0		0		0	2	0	11	05-06
06-07	14,08	28	2,30	3	1,60	1		0		0		0	33	06-07
07-08	29,20	58	7,70	11	2,10	1		0		0		0	71	07-08
08-09	25,67	51	11,40	17	8,10	6		0		0		0	73	08-09
09-10	8,72	17	12,00	18	12,60	9		0		0		0	44	09-10
10-11	1,94	4	11,40	17	9,90	7		0		0		0	27	10-11
11-12	1,05	2	9,40	14	10,30	7		0		0		0	23	11-12
12-13	1,36	3	7,00	10	10,00	7		0		0		0	20	12-13
13-14	2,90	6	7,60	11	7,10	5		0		0		0	22	13-14
14-15	2,29	5	8,60	13	6,50	4		0		0	91	0	22	14-15
15-16	0,99	2	7,60	11	6,10	4		0		0		0	17	15-16
16-17	0,78	2	5,90	9	7,70	5		0		0		0	16	16-17
17-18	0,82	2	4,80	7	6,80	5		0		0		0	13	17-18
18-19	0,87	2	2,10	3	4,60	3		0		0		0	8	18-19
19-20	0,77	2	1,70	3	2,60	2		0		0		0	6	19-20
20-21	0,45	1	0,50	1	2,40	2		0		0		0	3	20-21
21-22	0,48	1	0,00	0	1,00	1	1	0		0		0	2	21-22
22-23	0,29	- 1	0,00	0	0,20	0	j	0		0		0	1	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,10	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	199	100,00	148	100,00	68	0,00	0	0,00	0	0,00	0	415	Summe
Kommenta	MiD 2	012	FH Kölr	2001	FH Köli	n 2001							73	Maximun

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	42 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.4.4 Freizeitnutzung

Abschätzung der Besucher- und Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung der Besucheranzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Kunden+Be 100 qm F	
		z.B. BGF	Hinwe K/Fläc	
			Min	Max
	Theater	5.110	5,00	15,00
Summe		5.110		

Kunden+Be	esucher
Min	Max
255	766
255	766

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in gm	Fläch Beschäft	
		z.B. BGF	Fläche	e/B
			Max	Min
	Theater	5.110	120	80
Summe		5.110		

Min Max 43 64		Beschä	ftigte
43 64	43 64	Min	Max
		43	64

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Besucherverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Kunden/B	esucher	Wege/W	erktag	MI∨-A		Pkw- Besetzung
				2,0	Cale of the Cale o	762/10		AND ADDRESS OF THE OWNER.
				Wege	/K/d	in '	<u>%</u>	Pers./Pkw
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
	Theater	255	766	511	1.533	40	50	1,8
Summe		255	766	511	1.533	*		

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
114	426
114	426

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Anwe- senheit	Weg Beschäfti		Wege/W	erktag	MIV-A	nteil
				in %	Wege	/B/d			in %	ó
	7	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Theater	43	64	85	2,5	3,0	90	163	50	60
	0									
Summe		43	64				90	163		

Pkw-Fa Werk	
1,1	
Pers./	Pkw
Min	Max
41	89
_	
41	89

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem		Lkw- Anteil		
		Lkw-F	/B/d	in %		
		Min	Max		Min	Max
10	Theater	0,10	0,50	100	4	32
Ü		(100	8	
1				100		
1 3				100		
				100		
Summe					4	32

Kfz-Fal Werk	
Min	Max
159	54
159	54

l	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
l		gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
L	3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	43 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung				Freizeitnu	itzung			
	253	Kunden-\ Pkw-Fa		Beschäftigte Pkw-Fa		Güter-V Lkw-Fa		Gesamtv Kfz-Fal	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	Theater	114	426	41	89	4	32	159	547
			-						
		111	100	- 11				450	
Summe		114	426	41	89	4	32	159	547

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet Nutzung		Freizeitnutzung										
, and	5.20	Kunden-\ Pkw		Beschäftigte Pkw-		Güter-Ve Pkw-		Quell-/Ziel Pkw-				
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
	Theater	57	213	21	45	4	32	82	290			
Summe		57	213	21	45	4	32	82	290			
		Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	vert	Mittelw	ert			
Summe		135	5	33	ur E	18		186				

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Besucheranzahl des Projektareals zwischen ca. 255 und 766 sowie die erwartete Beschäftigtenanzahl zwischen ca. 43 und 64 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 159 und 547 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 82 und 290 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 186 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-erstellt: 02.06.2021
 44 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

<u>Tageszeitliche Verkehrsverteilung:</u>

Quellverkehr:

Stunde			Freizeitn	utzung					Freizeit	nutzung			Gesamt-	Stunde
5	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-V	erkehr	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-\	Verkehr	Verkehr	
1	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	gswert		
	13	35	3	3	18	3		HTM:		1111		N1112-	186	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	5,00	7	0,00	0	0,00	0		0		0		0	7	00-01
01-02	3,00	4	0,00	0	0,00	0		0		0		. 0	4	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0		04-05
05-06	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,00	0	0,00	0	0,90	0		0		0	Ш	0	0	06-07
07-08	0,00	0	0,00	0	1,80	0		0		0		0	0	07-08
08-09	0,00	0	2,20	1	4,80	1		0	,	0		0	2	08-09
09-10	0,00	0	2,50	1	6,70	1		0		0		0	2	09-10
10-11	0,00	0	2,40	1	9,20	2		0		0		0	2	10-11
11-12	0,00	0	2,30	1	9,00	2		0		0		0	2	11-12
12-13	0,00	0	8,10	3	10,30	2		0		0		0	5	12-13
13-14	0,00	0	7,10	2	9,70	2		0		0		0	4	13-14
14-15	3,00	4	6,20	2	7,80	1		0		0		0	8	14-15
15-16	4,00	5	8,70	3	5,60	1		0		0		0	9	15-16
16-17	2,00	3	15,80	5	7,30	1		0		0		0		16-17
17-18	7,00	9	16,00	5	8,70	2		0		0		0	16	17-18
18-19	3,00	4	7,00	2	7,30	1		0	- 3	0		0	8	18-19
19-20	9,00	12	2,50	1	5,40	1		0		0		0	14	19-20
20-21	14,00	19	3,80	1	2,80	1		0		0		0	21	20-21
21-22	20,00	27	7,80	3	1,80	0		0		0		0	30	21-22
22-23	24,00	32	7,30	2	0,70	0		0		0		0		22-23
23-24	6,00	8	0,30	0	0,20	0		0		0		0	8	23-24
Summe	100,00	135	100,00	33	100,00	18	0,00	0	0,00	0	0,00	0	186	Summe
Kommenta	Aacher	n 2019	FH Köl	n 2001	FH Köli	n 2001	2		#0			2	35	Maximum

Zielverkehr:

Stunde			Freizeitnu	ıtzung				Freizeitnutzung						Stunde
3	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-V	erkehr	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-\	Verkehr	Verkehr	
	Bezug 13		Bezug 33		Bezug 18		Bezug		Bezug 0	swert		gswert 0	186	
1	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0	Q.	0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0	- 2	0		0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,00	0	0,30	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,00	0	0,00	0	1,60	0		0		0		0	0	06-07
07-08	0,00	0	1,50	0	2,10	0		0	Ų.	0		0	1	07-08
08-09	0,00	0	7,00	2	8,10	1		0	-	0		0	4	08-09
09-10	0,00	0	15,60	5	12,60	2		0		0	-	0	7	09-10
10-11	0,00	0	7,80	3	9,90	2		0		0		0	4	10-11
11-12	0,00	0	0,90	0	10,30	2		0		0		0	2	11-12
12-13	1,00	1	0,50	0	10,00	2		0		0		0	3	12-13
13-14	4,00	5	10,50	3	7,10	1		0	· ·	0		0	10	13-14
14-15	2,00	3	18,20	6	6,50	1		0	8	0		0	10	14-15
15-16	5,00	7	8,50	3	6,10	1		0		0		0	11	15-16
16-17	9,00	12	1,70	- 1	7,70	1		0		0		0	14	16-17
17-18	5,00	7	12,70	4	6,80	1		0		0		0	12	17-18
18-19	8,00	11	13,70	5	4,60	1		0		0		0	16	18-19
19-20	42,00	57	0,30	0	2,60	0		0		0		0	57	19-20
20-21	11,00	15	0,40	0	2,40	0		0		0		0	15	20-21
21-22	7,00	9	0,30	0	1,00	0		0		0		0	10	21-22
22-23	5,00	7	0,30	0	0,20	0		0		0		0	7	22-23
23-24	1,00	1	0,10	0	0,10	0		0	72	0		0	1	23-24
Summe	100,00	135	100,00	33	100,00	18	0,00	0	0,00	0	0,00	0	186	Summe
Comment	Aachen	2019	FH Köli	1 2001	FH Köli	1 2001			9.00				57	Maximun

gedruckt 11.06.2021 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	^
3407-20 erstellt: 02.06.2021 PaAm/DiNu BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx 45 von 11	U

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.4.5 Zusammenfassung Verkehrserzeugung

In Summe ist für die zusätzlich mögliche Bebauung mit einer Verkehrserzeugung von ca. 1.061 Pkw-E/24h jeweils für den Quell- und Zielverkehr zu rechnen. Die Spitzenstunden wurden analog den Ergebnissen der Verkehrserhebungen in den Zeitbereichen 07:00 bis 08:00 Uhr sowie 16:00 bis 17:00 Uhr gewählt. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung der Verkehrserzeugungen für die einzelnen Nutzungen ersichtlich:

Richtungs	sbezogene Kfz	-Stundenbelas	tungen im Que	llverkehr [Pk	w-E/h*Richtung]	Richtung	sbezogene Kfz	-Stundenbelast	ungen im Ziel	verkehr [Pkw	-E/h*Richtung]
	Wohnen	Einzelhandel	Gewerbe	Freizeit	Gesamtverkehr		Wohnen	Einzelhandel	Gewerbe	Freizeit	Gesamtverkehr
Stunde	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Stunde	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
00-01	0	0	0	7	7	00-01	1	0	0	0	1
01-02	0	0	1	4	5	01-02	1	0	0	0	1
02-03	0	0	0	0	0	02-03	0	0	0	0	0
03-04	1	0	0	0	1	03-04	0	0	1	0	1
04-05	1	0	0	0	1	04-05	0	0	2	0	2
05-06	3	0	1	0	3	05-06	0	1	11	0	12
06-07	8	2	2	0	13	06-07	2	4	33	0	38
07-08	15	4	6	0	26	07-08	5	10	71	1	86
08-09	8	13	9	2	31	08-09	6	28	73	4	111
09-10	4	27	15	2	48	09-10	3	48	44	7	103
10-11	4	42	23	2	71	10-11	3	58	27	4	94
11-12	3	44	28	2	78	11-12	3	34	23	2	63
12-13	4	33	43	5	84	12-13	5	17	20	3	45
13-14	6	20	37	4	68	13-14	4	18	22	10	54
14-15	4	22	35	8	69	14-15	5	29	22	10	65
15-16	6	27	37	9	79	15-16	6	29	17	11	63
16-17	7	35	50	9	102	16-17	8	27	16	14	64
17-18	5	35	47	16	104	17-18	10	25	13	12	61
18-19	6	32	35	8	81	18-19	10	23	8	16	57
19-20	4	17	21	14	56	19-20	9	8	6	57	79
20-21	2	6	12	21	41	20-21	6	4	3	15	29
21-22	3	2	6	30	41	21-22	4	1	2	10	17
22-23	1	1	4	35	41	22-23	3	0	1	7	11
23-24	1	0	2	8	12	23-24	2	0	0	1	4
Summe	97	363	415	186	1.061	Summe	97	363	415	186	1.062

3.5 Verkehrserzeugung SIGNA-Areal

Das erwartete Verkehrsaufkommen des SIGNA-Areals wurde mittels Kennwerten von Dr. Bosserhoff, abgestimmt auf des geplante Nutzungs- und Mobilitätskonzept sowie 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.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	46 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.5.1 Wohnnutzung

Abschätzung der Einwohneranzahl:

Abschätzung über die Zahl der Wohneinheiten und Haushaltsgröße:

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße			
				EW/W	E .		
		Min	Max	Min	Max		
BF-A	Mikrowohr	52	52	1,0	2,0		
BF-B	Wohnen	78	78	2,0	3,0		
BF-C	betreubare	45	45	1,2	2,0		
Summe	e	175	175				

Einwo	hner
Min	Max
52	104
156	234
54	90
262	428

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Nutzung BGF NFL		wohner wohner		
		in qm	Fläche/EW			
			Max	Min		
BF-A	Mikrowohr	2.858	45,0	25,0		
BF-B	Wohnen	9.482	55,0	35,0		
BF-C	betreubare	3.583	50,0	35,0		
Summe		15.923				

Einwo	nner
Min	Max
64	114
172	27
72	102
308	488

Zusammenstellung und Bildung eines plausiblen Mittelwerts:

Gebiet	Nutzung	Einwe	ohner	Einwe	ohner	Einw	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
			ung über landfläche				Abschätzung über A				Abschätzung über BGF/NFL		AT STATE OF A STATE OF THE PARTY OF THE PART		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BF-A	Mikrowohr					52	104	52	104	64	114			58	109	
BF-B	Wohnen					156	234	156	234	172	271			164	252	
BF-C	betreubare					54	90	54	90	72	102			63	96	
Summe	е					262	428	262	428	308	488			285	457	

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Einwohnerverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Einwo	hner	Wege/ Einwohner/d				Anteil der Einw.wege	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				Wege/	EW/d			außerhalb des Gebiets			in %	6
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	in %	Min	Max	Min	Max
BF-A	Mikrowohr	58	109	3,0	4,0	174	436	15	148	371	30	40
BF-B	Wohnen	164	252	3,0	4,0	492	1.008	10	443	907	45	55
BF-C	betreubare	63	96	2,0	3,5	126	336	5	120	319	20	30
Summe		285	457			792	1.780		710	1.597	1	

PKW-Far	Pkw-Fanrten/d						
Einwo	Einwohner						
1,5	5						
Pers./	Pkw						
Min	Max						
30	99						
133	333						
16	64						
179	496						

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02 06 2021	PaAm/DiNu	BRP\3407 VII TR Rehauungsplan 2021-06-11 docy	47 von 11

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Besucherverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Anteil des	Wege/W Besud		MIV-A Besu		
		Besucher- verkehrs			in %		
		in %	Min	Max	Min	Max	
BF-A	Mikrowohr	15	26	65	40	50	
BF-B	Wohnen	10	49	101	40	50	
BF-C	betreubare	15	19	50	40	50	
Summe			94	217			

Pkw-Fah Besuc	
1,7	
Pers./F	P <u>kw</u>
Min	Max
6	19
12	30
4	15
22	64

Abschätzung eines Anteils an gewerblicher Nutzung der Wohnflächen:

Gebiet	Nutzung	5		Anwe- senheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung	
		an Ein- wohnern			in %	Wege	B/d			in 9	<u>%</u>	Pers./Pkw
		in %	Min	Max	- 1	Min	Max	Min	Max	Min	Max	f -
	Mikrowohr	0			-		100	- 1				F
BF-B	Wohnen	5	8	13	85	3,0	4,0	21	43	50	60	1,1
	betreubare	0					75 (c-					0
\$ 1			- 3									
Summe			8	13			1.0	21	43			

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
10	23
10	23

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Einwol	hner	Lkw-Fahrten/ Einwohner/d 0,15 Lkw-F/EW/d		Einwohner/d 0,15		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BF-A	Mikrowohr	58	109	9	16			, i			
BF-B	Wohnen	164	252	25	38	8	13	0,05	0,15		2
BF-C	betreubare	63	96	9	14			A			
			- 8								
Summe		285	457	43	68	8	13	3			2

Kfz-Fah Werk	
Min	Max
45	134
180	426
29	93
254	653

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung			Wohnni	utzung			1		Gewerblich	ne Nutzung	3		Gesamt	verkehr
		Einwohne Pkw-F	A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	Besucher Pkw-F	100	Güter-V Lkw-Fa	100000000000000000000000000000000000000	Beschäft Pkw-F			-Verkehr ahrten	Güter-\ Lkw-F	/erkehr ahrten	Kfz-Fa	ahrten
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BF-A	Mikrowohr	30	99	6	19	9	16	9				- 1		45	134
BF-B	Wohnen	133	333	12	30	25	38	10	23			- 3	2	180	426
BF-C	betreubare	16	64	4	15	9	14							29	93
8 8			1/2												
Summe		179	496	22	64	43	68	10	23				2	254	653

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung			Wohnni	utzung					Gewerblich	ne Nutzung			Quell-/Zie	lverkehr
		Einwohne Pkv	r-Verkehr v-E	Besucher Pkv	CORPORATION AND ADDRESS OF THE PARTY OF THE	Güter-V Pkv	STATE AND STATE OF THE PARTY OF	Beschäfti Pkw			-Verkehr v-E	Güter-\ Pkv	/erkehr v-E	Pkv	v- E
	l [Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BF-A	Mikrowohr	15	50	3	10	10	16		0.					28	76
BF-B	Wohnen	67	167	6	15	26	38	5	12		li i	7	2	104	234
BF-C	betreubare	8	32	2	8	10	14							20	54
Summe		90	249	11	33	46	68	5	12				2	152	364
		Mitte	lwert	Mitte	lwert	Mittel	wert	Mittel	wert	Mitte	lwert	Mitte	lwert	Mitte	wert
Summe		17	0	2	2	58	3	9			0	2	2	25	8

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Einwohneranzahl des Projektareals zwischen ca. 285 und 457 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Besucher- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 254 und 653 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 152

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	48 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

und 364 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 258 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde			Wohnnu	itzung				(Gewerblich	ne Nutzung	Name and Park		Gesamt-	Stunde
	Einwohne	r-Verkehr	Besucher	-Verkehr	Güter-V	erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden-	-Verkehr	Güter-\	/erkehr	Verkehr	
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert		
	17	70	2:	~~~	58	3	9		(·	2	2	261	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	G.
00-01	0,37	1	1,46	0	0,00	0	0,27	0		0	0,00	0	1	00-01
01-02	0,00	0	0,51	0	0,00	0	0,15	0		0	0,00	0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,52	0	0,00	0	0,91	0		0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,75	1	0,02	0	0,00	0	1,52	0		0	0,00	0	1	03-04
04-05	1,11	2	0,10	0	0,00	0	0,61	0		0	0,00	0	2	04-05
05-06	3,54	6	0,04	0	0,00	0	0,76	0		0	0,00	0	6	05-06
06-07	11,23	19	0,07	0	1,59	1	1,52	0		0	1,59	0		06-07
07-08	20,57	35	0,13	0	3,82	2	1,42	0		0	3,82	0	37	07-08
08-09	9,79	17	0,77	0	10,17	6	1,42	0		0	10,17	0	23	08-09
09-10	5,46	9	0,87	0	1,52	1	2,73	0		0	1,52	0	11	09-10
10-11	4,62	8	2,12	0	7,89	5	1,70	0		0	7,89	0	13	10-11
11-12	3,11	5	3,66	1	4,06	2	2,67	0		0	4,06	0	9	11-12
12-13	3,31	6	3,02	1	12,65	7	3,76	0		0	12,65	0	14	12-13
13-14	5,01	8	3,19	1	17,54	10	5,43	0		0	17,54	0	20	13-14
14-15	3,63	6	4,46	1	10,96	6	4,31	0		0	10,96	0	14	14-15
15-16	4,14	7	5,10	1	9,32	5	12,74	1		0	9,32	0	15	15-16
16-17	5,45	9	7,08	2	8,51	5	14,94	1		0	8,51	0	17	16-17
17-18	4,03	7	10,85	2	3,27	2	13,57	1		0	3,27	0	12	17-18
18-19	4,87	8	12,24	3	2,87	2	13,01	1		0	2,87	0	14	18-19
19-20	3,56	6	11,44	3	3,37	2	7,12	1		0	3,37	0	11	19-20
20-21	1,85	3	8,73	2	2,46	1	3,76	0		0	2,46	0	7	20-21
21-22	2,40	4	9,64	2	0,00	0	3,13	0		0	0,00	0	6	21-22
22-23	0,83	1	9,02	2	0,00	0	1,95	0		0	0,00	0	4	22-23
23-24	0,38	1	4,98	1	0,00	0	0,58	0		0	0,00	0	2	23-24
Summe	100,00	170	100,00	22	100,00	58	100,00	9	0,00	0	100,00	2	261	Summe
Kommenta	Wien	2006	MiD 2	2008	Heidema	nn 2016	Wien	2006			Heidema	nn 2016	37	Maximum

Zielverkehr:

Stunde		The state of the s	Wohnnu	tzung	1474.000			(Gewerblich	e Nutzung			Gesamt-	Stunde
	Einwohner	-Verkehr	Besucher	-Verkehr	Güter-V	/erkehr	Beschäft	igten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-V	erkehr	Verkehr	
	Bezug:		Bezug 22		Bezug 5		Bezug	swert	Bezu	swert	Bezug 2	swert	261	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	1,84	3	0,15	0	0,00	0	0,00	0		0	0,00	0	3	00-01
01-02	1,14	2	0,00	0	0,00	0	0,08	0		0	0,00	0	2	01-02
02-03	0,12	0	0,00	0	0,00	0	0,46	0		0	0,00	0	0	02-03
03-04	0,12	0	0,00	0	0,00	0	0,38	0		0	0,00	0	0	03-04
04-05	0,18	0	0,00	0	0,00	0	0,46	0		0	0,00	0	0	04-05
05-06	0,00	0	0,40	0	0,00	0	1,51	0		0	0,00	0	0	05-06
06-07	0,63	1	0,88	0	3,10	2	8,76	1		0	3,10	0	4	06-07
07-08	1,61	3	1,82	0	6,79	4	23,64	2		0	6,79	0	9	07-08
08-09	3,03	5	3,47	1	8,18	5	26,63	2		0	8,18	0	13	08-09
09-10	2,21	4	5,33	1	3,03	2	10.77	1		0	3,03	0	. 8	09-10
10-11	2,85	5	4,41	1	6,37	4	4,86	0		0	6,37	0	10	10-11
11-12	3,11	5	4,51	1	6,46	4	3,70	0		0	6,46	0	10	11-12
12-13	3,90	7	4,69	1	19,96	12	2,52	0		0	19,96	0	20	12-13
13-14	3,86	7	4,41	1	6,27	4	3,83	0		0	6,27	0	12	13-14
14-15	4,28	7	6,25	1	9,62	6	3,97	0		0	9,62	0	15	14-15
15-16	6,06	10	9,45	2	9,95	6	2,66	0		0	9,95	0	19	15-16
16-17	8,63	15	10,80	2	6,20	4	2,09	0		0	6,20	0	21	16-17
17-18	12,38	21	12,07	3	5,36	3	1,19	0		0	5,36	0	27	17-18
18-19	12,62	21	11,12	2	2,78	2	0,64	0		0	2,78	0	26	18-19
19-20	10,60	18	10,29	2	4.24	2	0,27	0		0	4,24	0	23	19-20
20-21	7.82	13	6,48	1	1,67	1	0.08	0		. 0	1,67	0	16	20-21
21-22	5,71	10	2,19	0	0,00	0	1,28	0		0	0.00	0	10	21-22
22-23	4,14	7	0,75	0	0,00	0	0,15	0		0	0,00	0	7	22-23
23-24	3,16	5	0,55	0	0,00	0	0,08	0	1	0	0,00	0	5	23-24
Summe	100,00	170	100,00	22	100,00	58	100,00	9	0,00	0	100,00	2	261	Summe
Kommente	Wien 2	2006	MiD 2	2008	Heidema	nn 2016	Wien	2006			Heidema	nn 2016	27	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	49 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.5.2 Einzelhandelsnutzung

Abschätzung der Kunden- und Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung der Kundenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	Kunde qm B(
			K/BG	F
			Min	Max
BF-C	Retail 3 (Leiner	2.086	0,10	0,15
BF-C	Retail 4 (Lebensm	858	0,20	0,30
Summe		2 944	_	

Kund	en
Min	Max
209	313
172	258
380	570

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	BGF in qm	BGF Beschäfti	
			BGF/	В
i i		1	Max	Min
BF-C	Retail 3 (Leiner	2.086	150	80
BF-C	Retail 4 (Lebensm	858	100	70
Summe	-	2.944		-

Beschäf	ftigte
Min	Max
14	26
9	12
22	38

Abschätzung der Kundenanzahl über die Verkaufsfläche:

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	Kunde qm Vi	
			K/VK	E
			Min	Max
BF-C	Retail 3 (Leiner	2.050	0,10	0,20
BF-C	Retail 4 (Lebensm	742	0,20	0,40
		-		
Summe		2.792		

Kunde	en
Min	Max
205	410
148	297
353	707

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Verkaufsfläche:

Gebiet	Nutzung	VKF in qm	VKF/ Beschäftigte			
		VKF		/B		
			Max	Min		
BF-C	Retail 3 (Leiner	2.050	120	60		
BF-C	Retail 4 (Lebensm	742	100	50		
Summe		2.792				

Beschäf	tigte
Min	Max
17	34
7	15
25	/0

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über den Anteil der Verkaufsfläche an der Bruttogeschoßfläche:

Nutzung	VKF in qm	Anteil VKF an BGF	BGF in qm	BG Beschäf	
		in %		BGF	/B
				Max	Min
Retail 3 (Leiner	2.050	80	2.563	150	80 70
Retail 4 (Lebensm	742	90	824	100	70
	2.702		2 207		
	Retail 3 (Leiner	in qm Retail 3 (Leiner 2.050 Retail 4 (Lebensm 742	in qm VKF an BGF in % Retail 3 (Leiner 2.050 80 Retail 4 (Lebensm 742 90	in qm VKF an BGF in qm in % Retail 3 (Leiner 2.050 80 2.563 Retail 4 (Lebensm 742 90 824	in qm

Min	Max
17	3
8	1

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02 06 2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VII TB Behauungsplan 2021-06-11 docx	50 vor

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung der Kundenanzahl über den Jahresumsatz:

Gebiet	Nutzung	VKF	Raumleis Umsatz	_	durchschr Korb		Gesamt-/ Kassen- kunden	Korrektur Mo-Fr		
		qm	Euro/am VKF		gm Euro/gm VKF Euro/Kunde		KF Euro/Kunde		in %	Faktor
			Min	Max	Max	Min				
BF-C	Retail 3 (Leiner	2.050	1.500	2.500	300	200	500	1,00		
BF-C	Retail 4 (Lebensm	Retail 4 (Lebensm 742	2,500	4.000	50	40	130	1,00		
Summe		2.792								

Kund	∍n
Min	Max
169	423
159	318
328	741

Zusammenstellung und Bildung eines plausiblen Mittelwerts:

Gebiet	Nutzung	Kund	en	Kund	len	Kund	den	Kui	nden	Kund	en
		Abschätzu Bruttogesch	60.00 (Co. 100 co.)	Abschätzu Verkaufs	SCHOOL STATE AND ADDRESS OF THE PARTY OF THE	Abschätzi Jahresu		Abschätzung über Analogieschluss		Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzun	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BF-C	Retail 3 (Leiner	209	313	205	410	169	423		0	194	382
BF-C	Retail 4 (Lebensm	172	258	148	297	159	318			160	291
		8									
Summ	e	380	570	353	707	328	741			354	673

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Beschä	ftigte	Besch	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzu Bruttogesch	A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	Abschätzu Verkaufs	100000	Abschätz Anteil VKF			zung über ieschluss	Gewählte A Verkehrsabs	-	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BF-C	Retail 3 (Leiner	14	26	17	34	17	32			16	31	
BF-C	Retail 4 (Lebensm	9	12	7	15	8	12		(c)	8	13	
Summe		22	38	25	49	25	44		, .	24	44	

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung Kunden		Nutzung Kunden	Nutzung Kunden Wege/Werktag					nteil	Pkw- Besetzung	
				2,0 Wege	V-I	in %	6_	Pers./Pkw			
	15	Min	Max	Min	Max	Min	Max				
BF-C	Retail 3 (Leiner	194	382	388	764	50	60	1,7			
BF-C	Retail 4 (Lebensm	160	291	320	582	30	40	1,4			
Summe		354	673	708	1.346						

Pkw-Fa Werk	
Min	Max
114	270
69	166
183	436

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	ng Beschäftigte		Anwe- senheit	Weg Beschäfti		Wege/W	erktag	MIV-Ar	nteil
				in %	Wege	/B/d			in %	0
		Min Max	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BF-C	Retail 3 (Leiner	16	31	70	2,0	2,5	22	54	45	55
BF-C	Retail 4 (Lebensm	8	13	85	2,0	2,5	14	28	45	55
								-		
Summe		24	44				36	82		

Pkw-Fa Werk	
1,1	
Pers./	Pkw
Min	Max
9	27
6	14
45	
15	41

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02 06 2021	PaAm/DiNu	RRD\3407 \/\ TR Roballungenian 2021 06 11 docy	51 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Lkw-Fal 100 qm F		Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag		
		VKF BGF	Lkw-F/b		in %			
			Min	Max	111 70	Min	Max	
BF-C	Retail 3 (Leiner	2.050	0,20	0,40	100	4	8	
BF-C	Retail 4 (Lebensm	742	0,50	1,00	100	4	7	
Summe		2.792				8	15	

Kfz-Fahrten/ Werktag								
Min	Max							
127	305							
79	187							
206	492							

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung										
		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-V Lkw-Fa	77.00	Gesamtverkehr Kfz-Fahrten				
	-	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
BF-C	Retail 3 (Leiner	114	270	9	27	4	8	127	305			
BF-C	Retail 4 (Lebensm	69	166	6	14	4	7	79	187			
		-					1					
Summe		183	436	15	41	8	15	206	492			

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung	Einzelhandelsnutzung										
		Kunden-Verkehr Pkw-E			Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		erkehr E	Quell-/Zielverkehr Pkw-E				
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
BF-C	Retail 3 (Leiner	57	135	5	14	4	8	66	157			
BF-C	Retail 4 (Lebensm	35	83	3	7	4	8	42	98			
						-	-					
Summe		92	218	8	21	8	16	108	255			
							T. T.					
_		Mittely		Mittely		Mittely	vert	Mittely				
Summe		158	5	15		12	9	182				

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Kundenanzahl des Projektareals zwischen ca. 354 und 673 sowie die erwartete Beschäftigtenanzahl zwischen ca. 24 und 44 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 206 und 492 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 108 und 255 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 182 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite

gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021 PaAm/DiNu BBP\3407-VU TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx 52 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

<u>Tageszeitliche Verkehrsverteilung:</u>

Quellverkehr:

Stunde	Einzelha	ndelsnutzu	ing: Ganglir	nien für ne	ue Öffnung	gszeiten	Einzelha	andelsnutzi	ung: Gang	linien für a	lte Öffnun	gszeiten	Gesamt-	Stunde
1	Kunden-	Verkehr	Beschäft	igten-V.	Güter-\	/erkehr	Kunden-	-Verkehr	Beschäf	tigten-V.	Güter-	Verkehr	Verkehr	
1	Bezug	Bezugswert		swert	Bezugswert 12		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
1	15	5	15										182	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,08	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,38	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,07	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,09	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,07	0	0,00	0		0		0		0	. 0	04-05
05-06	0,02	0	0,28	0	0,00	0		0	9	0		0	0	05-06
06-07	0,43	1	0,94	0	0,90	0		0		0		0	1	06-07
07-08	1,05	2	0,66	0	1,80	0		0	ĭ ï	0		0	2	07-08
08-09	3,51	5	0,30	0	4,80	1		0		0		0	6	08-09
09-10	7,77	12	0,47	0	6,70	1		0		0		0	13	09-10
10-11	12,04	19	0,65	0	9,20	1		0		0		0	20	10-11
11-12	12,51	19	2,19	0	9,00	1		0		0	v: 0	0	21	11-12
12-13	9,11	14	7,37	1	10,30	1		0		0		0	16	12-13
13-14	5,37	8	8,34	1	9,70	1		0		0		0	11	13-14
14-15	5,99	9	8,14	1	7,80	1		0		0		0	11	14-15
15-16	7,46	12	10,73	2	5,60	1		0		0		0	14	15-16
16-17	9,57	15	17,04	2	7,30	1	14	0		0		0	18	16-17
17-18	9,49	15	15,62	2	8,70	1		0		0		0	18	17-18
18-19	8,85	14	11,73	2	7,30	1		0		0		0	16	18-19
19-20	4,52	7	6,19	1	5,40	1		0	i	0	j	0	9	19-20
20-21	1,64	3	3,53	1	2,80	0		0		0		0	. 3	20-21
21-22	0,45	1	2,06	0	1,80	0		0		0		0	1	21-22
22-23	0,14	0	1,95	0	0,70	0		0		0		0	1	22-23
23-24	0,09	0	1,15	0	0,20	0	1	0		0		0	. 0	23-24
Summe	100,00	155	100,00	15	100,00	12	0,00	0	0,00	0	0,00	0	182	Summe
Comment	MiD 2	2012	MiD 2	012	FH Köl	n 2001							21	Maximum

Zielverkehr:

Stunde				nien für ne						glinien für a			Gesamt-	Stunde
	Kunden-\		Beschäft	The second second		√erkehr	September 1997	-Verkehr	And the second second	ftigten-V.	and the latest designation of the latest des	Verkehr	Verkehr	
		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		
L	155		1	-		2		0		0		0	182	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,20	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,17	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,36	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	1,05	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,02	0	5,57	1	0,30	0		0		0		0	1	05-06
06-07	0,59	1	14,08	2	1,60	0		0		0		0	3	06-07
07-08	1,75	3	29,20	4	2,10	0		0		0	i i	0	7	07-08
08-09	6,95	11	25,67	4	8,10	1		0		0		0	15	08-09
09-10	13,39	21	8,72	1	12,60	2		0		0		0	24	09-10
10-11	16,78	26	1,94	0	9,90	1	(r = 70	0		0		0	27	10-11
11-12	9,67	15	1,05	0	10,30	1		0		0		0	16	11-12
12-13	4,51	7	1,36	0	10,00	1		0		0		0	8	12-13
13-14	4,83	7	2,90	0	7,10	1		0		0		0	9	13-14
14-15	8,26	13	2,29	0	6,50	1		0		0	j i	0	14	14-15
15-16	8,41	13	0,99	0	6,10	1		0		0		0	14	15-16
16-17	7,57	12	0,78	0	7,70	1		0		0		0		16-17
17-18	7,24	11	0,82	0	6,80	1		0		0		0	12	17-18
18-19	6,57	10	0,87	0	4,60	1		0		0		0	11	18-19
19-20	2,16	3	0,77	0	2,60	0		0		0	i i	0	4	19-20
20-21	1,00	2	0,45	0	2,40	0		0		0	i i	0	2	20-21
21-22	0,25	0	0,48	0	1,00	0		0		0		0	1	21-22
22-23	0,05	0	0,29	0	0,20	0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,10	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	155	100,00	15	100,00	12	0,00	0	0,00	0	0,00	0	182	Summe
Komment	MiD 2	012	MiD :	2012	FH Kö	n 2001			j .				27	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	53 von 110



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.5.3 Gewerbenutzung

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Fläche/Beschäftigtem				
		z.B. BGF	BGF/Besci	BGF/Beschäftigtem			
			Max	Min			
BF-A	Retail 1 (C	241	35,0	15,0			
BF-B	Veranstalti	2.495	60,0	40,0			
BF-C	Retail 2 (C	96	35,0	15,0			
BF-C	Retail 5 (F	95	40,0	20,0			
BF-C	Büro	1.599	40,0	20,0			
Summe		4.525					

Beschäftigte							
Min	Max						
7	16						
42	62						
3	6						
2	5						
40	80						
94	169						

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Anwe- senheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw- Besetzung
				in %	Wege	/B/d			in	%	Pers./Pkw
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	i i
BF-A	Retail 1 (0	7	16	70	2,5	3,5	12	39	45	55	1,1
BF-B	Veranstalt	42	62	80	2,5	3,5	83	175	50	60	1,1
BF-C	Retail 2 (0	3	6	70	2,5	3,5	5	16	45	55	1,1
BF-C	Retail 5 (F	2	5	90	2,5	3,5	5	15	45	55	1,1
BF-C	Büro	40	80	85	3,0	3,5	102	238	45	55	1,1
Summe		94	169			- 3	207	482			

Pkw-Fahrten/ Werktag							
Min.	Max						
5	20						
38	95						
2	8						
2	7						
42	119						
89	249						

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Weg Beschäft	Control of the Control	Wege/W	erktag	MIV-Aı		Pkw- Besetzung	
				Wege/B/d				in %		Pers./Pkw	
0 9	100	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	1	
BF-A	Retail 1 (0	7	16	20,0	30,0	138	482	30	40	1,5	
BF-B	Veranstalt	42	62	30,0	40,0	1.248	2.495	40	50	1,2	
BF-C	Retail 2 (C	3	6	20,0	30,0	55	191	30	40	1,5	
BF-C	Retail 5 (F	2	5	20,0	40,0	48	190	30	40	1,2	
BF-C	Büro	40	80	0,1	0,2	4	16	40	50	1,1	
Summe		94	169			1.491	3.374				

Pkw-Fahrten/ Werktag							
Min	Max						
28	128						
416	1.040						
11	51						
12	63						
1	7						
468	1.289						

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Lkw-Fa Beschäft	PROTECTION OF	Lkw- Anteil	Lkw-Fat Werkt		
				Lkw-F	/B/d	in %			
		Min	Max	Min	Max	- 7	Min	Max	
BF-A	Retail 1 (0	7	16	0,50	0,80	100	3	13	
BF-B	Veranstalt	42	62	0,20	0,40	100	8	25	
BF-C	Retail 2 (C	3	6	0,50	0,80	100	1	5	
BF-C	Retail 5 (F	2	5	0,10	0,20	100		1	
BF-C	Büro	40	80	0,05	0,10	100	2	8	
Summe		94	169				14	52	

Kfz-Fah Werk	
Min	Max
36	161
462	1.160
14	64
14	71
45	134
571	1.590

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung		Gewerbliche Nutzung											
		Beschäfti Pkw-Fa		Kunden-\ Pkw-Fa		Güter-Ve Lkw-Fal		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten						
	l 1	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max					
BF-A	Retail 1 (C	5	20	28	128	3	13	36	161					
BF-B	Veranstalt	38	95	416	1.040	8	25	462	1.160					
BF-C	Retail 2 (C	2	8	11	51	1	5	14	64					
BF-C	Retail 5 (F	2	7	12	63		1	14	71					
BF-C	Büro	42	119	1	7	2	8	45	134					
Summe		89	249	468	1.289	14	52	571	1.590					

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	54 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung	Gewerbliche Nutzung											
	10	Beschäftig Pkw-		Kunden-V Pkw-		Güter-Ve Pkw-	100000000000000000000000000000000000000	Quell-/Zielverkehr Pkw-E					
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max				
BF-A	Retail 1 (C	3	10	14	64	4	14	21	88				
BF-B	Veranstalt	19	48	208	520	8	26	235	594				
BF-C	Retail 2 (C	1	4	6	26	2	6	9	36				
BF-C	Retail 5 (F	1	4	6	32		2	7	38				
BF-C	Büro	21	60	1	4	2	8	24	7.2				
Summe		45	126	235	646	16	56	296	828				
		Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	/ert				

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Beschäftigtenanzahl des Projektareals zwischen ca. 94 und 169 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Kunden- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 571 und 1.590 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 296 und 828 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 562 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde	Besch	häftigte m	it Mittagss	pitze (i.d.R	, GE-Gebi	iet)	Be	schäftigte	ohne Mitta	igsspitze (i.	d.R. GI-Ge	ebiet)	Gesamt-	Stunde
	Beschäftigten-V. Bezugswert		Kunden-	Kunden-Verkehr		erkehr	Beschäftigten-V.		Kunden	-Verkehr	Güter-	Verkehr	Verkehr	
Γ			Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	86		44		36	6			1711-1				562	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	3
00-01	0,08	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,38	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,09	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,28	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	05-06
06-07	0,94	1	0,00	0	0,90	0		0		0		0	1	06-07
07-08	0,66	- 1	2,50	11	1,80	1		0		0		0	12	07-08
08-09	0,30	0	3,50	15	4,80	2		0		0	,	0	17	08-09
09-10	0,47	0	6,10	27	6,70	2		0		0		0	30	09-10
10-11	0,65	1	10,20	45	9,20	3		0		0		0	49	10-11
11-12	2,19	2	12,10	53	9,00	3		0		0		0	58	11-12
12-13	7,37	6	14,20	63	10,30	4		0		0		0	73	12-13
13-14	8,34	7	9,60	42	9,70	3		0		0		0	53	13-14
14-15	8,14	7	9,00	40	7,80	3	,	0		0		0	49	14-15
15-16	10,73	9	8,20	36	5,60	2		0		0		0	47	15-16
16-17	17,04	15	7,80	34	7,30	3		0		0		0	52	16-17
17-18	15,62	13	6,80	30	8,70	3		0		0		0	46	17-18
18-19	11,73	10	4,30	19	7,30	3		0		0		0	32	18-19
19-20	6,19	5	3,30	15	5,40	2		0		0		0	22	19-20
20-21	3,53	3	1,90	8	2,80	1		0		0		0	12	20-21
21-22	2,06	2	0,50	2	1,80	1		0		0		0	5	21-22
22-23	1,95	2	0,00	0	0,70	0		0		0		0	2	22-23
23-24	1,15	1	0,00	0	0,20	0		0		0		0	1	23-24
Summe	100,00	86	100,00	441	100,00	36	0,00	0	0,00	0	0,00	0	562	Summe
Kommenta	MiD 20	012	FH Kölr	2001	FH Köli	n 2001							73	Maximun

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	55 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zielverkehr:

Stunde	Beso	häftigte m	nit Mittagss	pitze (i.d.F	R. GE-Geb	iet)	Bes	schäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	d.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
	Beschäfti	igten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-	-Verkehr	Verkehr	
[Bezug 86		Bezug 44		Bezug 3	gswert 6	Bezug (gswert)	Bezug	swert)	Bezu	igswert 0	562	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,17	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,36	0	0,00	0	0,00	0		0	5	0		0	0	03-04
04-05	1,05	1	0,00	0	0,00	0	j	0		0		0	1	04-05
05-06	5,57	5	0,00	0	0,30	0	í i	0		0		0	5	05-06
06-07	14,08	12	2,30	10	1,60	1		0		0		0	23	06-07
07-08	29,20	25	7,70	34	2,10	1		0		0		0	60	07-08
08-09	25,67	22	11,40	50	8,10	3		0		0		0	75	08-09
09-10	8,72	7	12,00	53	12,60	5		0		0		0	65	09-10
10-11	1,94	2	11,40	50	9,90	4	j	0		0		0	55	10-11
11-12	1,05	1	9,40	41	10,30	4	j	0		0		0	46	11-12
12-13	1,36	1	7,00	31	10,00	4		0		0		0	36	12-13
13-14	2,90	2	7,60	33	7,10	3		0		0		0	39	13-14
14-15	2,29	2	8,60	38	6,50	2		0		0		0	42	14-15
15-16	0,99	1	7,60	33	6,10	2	j	0		0	· ·	0	37	15-16
16-17	0,78	1	5,90	26	7,70	3	j i	0		0		0	29	16-17
17-18	0,82	1	4,80	21	6,80	2		0		0		0	24	17-18
18-19	0,87	1	2,10	9	4,60	2		0	2	0		0	12	18-19
19-20	0,77	1	1,70	7	2,60	1		0		0		0	9	19-20
20-21	0,45	0	0,50	2	2,40	1		0		0		0	3	20-21
21-22	0,48	0	0,00	0	1,00	0		0		0		0	1	21-22
22-23	0,29	0	0,00	0	0,20	0		0		0		0	0	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,10	0		0		0	1111	0		23-24
Summe	100,00	86	100,00	441	100,00	36	0,00	. 0	0,00	0	0,00	. 0		11 20 -1 20 21 11 17 15
Comment	MiD 2	2012	FH Köli	n 2001	FH Köl	n 2001	19		D.	- 0			75	Maximum

3.5.4 Gewerbenutzung (Hotel)

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl:

Abschätzung über die Bruttogeschoßfläche:

Gebiet	Nutzung	Fläche in qm	Fläche/Bes	chäftigtem
		z.B. BGF	BGF/Besc	häftigtem
			Max	Min
BF-C	Hotel	7.179	125,0	75,0
Summe	e	7.179		

Beschäftigte							
Min	Max						
57	96						
57	96						

Abschätzung des Verkehrsaufkommens:

Abschätzung des Beschäftigtenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	iftigte	Anwe- senheit	Weg Beschäft		Wege/W	erktag	MIV-A		Pkw- Besetzung
		in %		Wege	Wege/B/d				in %		
	1	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Ŷ.
BF-C	Hotel	57	96	70	2,5	3,5	101	235	50	60	1,1
Summe		57	96				101	235			

Pkw-Fahrten/ Werktag						
Min	Max					
46	128					
46	128					

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	56 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Abschätzung des Kundenverkehrs:

Gebiet	Nutzung	Beschä	ftigte	Weg Beschäft		Wege/W	erktag	MIV-A		Pkw- Besetzung
				Wege	/B/d			in %		Pers./Pkw
		Min Ma		Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BF-C	Hotel	57	96	8,0	12,0	459	1.149	40	50	1,2
Summe		57	96			459	1.149			

Min Max 153 479		Pkw-Fahrten/ Werktag							
153 4/5	153 4/9								
		153	4/9						

Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs:

Gebiet	Nutzung	ng Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw- Anteil	Lkw-Fahrten/ Werktag	
				Lkw-F	/B/d	in %		
		Min	Max	Min	Max		Min	Max
BF-C	Hotel	57	96	0,40	0,60	100	23	57
Summe	1	57	96			7	23	57

Kfz-Fahrten/ Werktag							
Min	Max						
222	004						
222	664						

Berücksichtigung des Verbundeffekts (viele Gäste des Veranstaltungszentrums werden auch Hotelgäste sein):

Gebiet	Nutzung	Anteil Konkurrenz	A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	Anteil Mitnahme-	Pkw-Fal Werkt	CC OF COLUMN	Lkw-Fal Werkt	
	7,000,000		effekt in %	effekt in %				
					Min	Max	Min	Max
BF-C	Hotel	0	30	0	153	463	23	57
	2							
Summe	-				153	463	23	57

Kfz-Fahrten/ Werktag								
Min	Max							
176	520							
	é							
176	520							

Neu indu Kfz-Fal Werk	hrten/
Min	Max
176	520
176	520

Abschätzung des Gesamt-Verkehrsaufkommens pro Tag am Querschnitt [Kfz/24h]:

Gebiet	Nutzung										
*		Beschäfti Pkw-Fa			Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		erkehr hrten	Gesamtv Kfz-Fah			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
BF-C	Hotel	46	128	107	335	23	57	176	520		
Summe		46	128	107	335	23	57	176	520		

Abschätzung des Verkehrsaufkommens pro Tag und Richtung [Pkw-E/24h]:

Gebiet	Nutzung			G	Sewerbliche	Nutzung				
			Beschäftigten-V. Pkw-E		erkehr E	Güter-Ve Pkw-		Quell-/Zielverkehr Pkw-E		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
BF-C	Hotel	23	64	54	168	24	58	101	290	
						_				
Summe		23	64	54	168	24	58	101	290	
		Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	vert	Mittely	vert	
Summe		44		111		42	9	196	3	

Mit den angeführten Parametern konnte die Bandbreite der erwarteten Beschäftigtenanzahl des Projektareals zwischen ca. 57 und 96 abgeschätzt werden. Die induzierte Verkehrsstärke, welche auch den zugehörigen Kunden- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigt, konnte mit einer Bandbreite zwischen ca. 176 und 520 Kfz-Fahrten/24h am Querschnitt (jeweils zwischen ca. 101

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	57 von 110
			22. 10.101_10_13_20244411.gop1411_2021.00 111400X	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

und 290 Pkw-E/24h für die Zu- und Ausfahrt) ermittelt werden. Nachfolgend ist eine tageszeitliche Verteilung dieser Fahrten des Mittelwerts (ca. 196 Pkw-E/24h pro Richtung) gem. diverser branchenspezifischer Erhebungen, welche von Dr. Bosserhoff gesammelt wurden, dargestellt:

Tageszeitliche Verkehrsverteilung:

Quellverkehr:

Stunde	Besc	chäftigte m	nit Mittagss	pitze (i.d.F	R. GE-Geb	iet)	Be	schäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	d.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
	Beschäft	igten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-\	/erkehr	Beschäf	tigten-V.	Kunden-	-Verkehr	Güter-	-Verkehr	Verkehr	
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	gswert	Bezu	gswert	Bezug	swert	Bezu	igswert		
	44		11			2							197	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	
00-01	0,08	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,38	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,09	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,07	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	0,28	0	0,00	0	0,00	0		0		0	4	0	0	05-06
06-07	0,94	0	1,90	2	0,90	0		0		0		0	3	06-07
07-08	0,66	0	9,20	10	1,80	1		0		0		0	11	07-08
08-09	0,30	0	22,30	25	4,80	2		0		0		0	27	08-09
09-10	0,47	0	10,20	11	6,70	3		0		0		0	14	09-10
10-11	0,65	0	3,30	4	9,20	4		0		0		0	8	10-11
11-12	2,19	1	1,10	1	9,00	4		0		0		0	6	11-12
12-13	7,37	3	2,10	2	10,30	4		0		0		0	10	12-13
13-14	8,34	4	2,10	2	9,70	4		0		0		0	10	13-14
14-15	8,14	4	3,60	4	7,80	3		0		0		0	11	14-15
15-16	10,73	5	3,30	4	5,60	2		0		0	9	0	11	15-16
16-17	17,04	7	4,70	5	7,30	3		0		0		0	16	16-17
17-18	15,62	7	7,90	9	8,70	4		0		0		0	19	17-18
18-19	11,73	5	11,30	13	7,30	3		0		0		0	21	18-19
19-20	6,19	3	10,20	11	5,40	2		0		0		0	16	19-20
20-21	3,53	2	4,20	5	2,80	1		0		0		0	7	20-21
21-22	2,06	1	2,10	2	1,80	1		0		0		0	4	21-22
22-23	1,95	:1	0,50	1	0,70	0	i i	0		0		0	2	22-23
23-24	1,15	0	0,00	0	0,20	0		0		0		0	1	23-24
Summe	100,00	44	100,00	111	100,00	42	0,00	0	0,00	0	0,00	0	197	Summe
Komment	MiD 2	2012	FH Köli	n 2001	FH Köl	n 2001							27	Maximum

Zielverkehr:

Stunde	Beso	chäftigte m	it Mittagss	pitze (i.d.R	R. GE-Geb	iet)	Bes	chäftigte	ohne Mitta	gsspitze (i.	d.R. GI-G	ebiet)	Gesamt-	Stunde
[Beschäft	igten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-\	erkehr	Beschäft	igten-V.	Kunden-	Verkehr	Güter-	Verkehr	Verkehr	
	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezug	swert	Bezu	gswert		
	44		11	7	4:	10.00	C)		0	197	
	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil	Pkw	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Kfz	8
00-01	0,00	0	2,10	2	0,00	0		0		0		0	2	00-01
01-02	0,20	0	0,50	1	0,00	0		0		0		0	1	01-02
02-03	0,17	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,36	0	0,00	0	0,00	0	4	0		0		0	0	03-04
04-05	1,05	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	5,57	2	0,00	0	0,30	0		0		0		0	3	05-06
06-07	14,08	6	0,00	0	1,60	1		0		0		0	7	06-07
07-08	29,20	13	0,00	0	2,10	1		0		0		0	14	07-08
08-09	25,67	11	1,30	1	8,10	3		0		0		0	16	08-09
09-10	8,72	4	1,50	2	12,60	5		0		0		0	11	09-10
10-11	1,94	1	2,10	2	9,90	4		0	8	0		0	7	10-11
11-12	1,05	0	2,30	3	10,30	4		0		0	-	0	7	11-12
12-13	1,36	1	5,90	7	10,00	4		0		0		0	11	12-13
13-14	2,90	1	4,70	5	7,10	3		0		0		0	9	13-14
14-15	2,29	1	4,40	5	6,50	3		0		0		0	9	14-15
15-16	0,99	0	6,80	8	6,10	3		0		0		0	11	15-16
16-17	0,78	0	7,40	8	7,70	3		0		0		0	12	16-17
17-18	0,82	0	13,60	15	6,80	3		0		0		0	18	17-18
18-19	0,87	0	15,10	17	4,60	2		0		0		0	19	18-19
19-20	0,77	0	12,30	14	2,60	1		0		0		0	15	19-20
20-21	0,45	0	10,10	11	2,40	1		0		0		0	12	20-21
21-22	0,48	0	6,40	7	1,00	0		0		0		0	8	21-22
22-23	0,29	0	2,30	3	0,20	0		0	į l	0		0	3	22-23
23-24	0,00	0	1,20	1	0,10	0		0		0		0	1	23-24
Summe	100,00	44	100,00	111	100,00	42	0,00	0	0,00	0	0,00	0	197	Summe
Komment	MiD 2	2012	FH Kölr	2001	FH Köl	n 2001							19	Maximum

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	58 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.5.5 Zusammenfassung Verkehrserzeugung

In Summe ist für das SIGNA-Areal mit einer Verkehrserzeugung von ca. 1.200 Pkw-E/24h jeweils für den Quell- und Zielverkehr zu rechnen. Die Spitzenstunden wurden analog den Ergebnissen der Verkehrserhebungen in den Zeitbereichen 07:00 bis 08:00 Uhr sowie 16:00 bis 17:00 Uhr gewählt. Nachfolgend ist eine Zusammenstellung der Verkehrserzeugungen für die einzelnen Nutzungen ersichtlich:

Richtungs	sbezogene Kfz	-Stundenbelas	tungen im Que	ellverkehr [Pkv	v-E/h*Richtung]	Richtungs	sbezogene Kfz	-Stundenbelast	tungen im Ziel	verkehr [Pkw	-E/h*Richtung]
	Wohnen	Einzelhandel	Gewerbe	Gew. (Hotel)	Gesamtverkehr		Wohnen	Einzelhandel	Gewerbe	Gew. (Hotel)	Gesamtverkehr
Stunde	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Stunde	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
00-01	1	0	0	0	1	00-01	3	0	0	2	5
01-02	0	0	0	0	1	01-02	2	0	0	1	3
02-03	1	0	0	0	1	02-03	0	0	0	0	1
03-04	2	0	0	0	2	03-04	0	0	0	0	1
04-05	2	0	0	0	2	04-05	1	0	1	0	2
05-06	6	0	0	0	7	05-06	1	1	5	3	9
06-07	20	1	1	3	25	06-07	7	3	23	7	39
07-08	36	2	12	11	62	07-08	18	7	60	14	98
08-09	19	6	17	27	69	08-09	22	15	75	16	129
09-10	11	13	30	14	68	09-10	12	24	65	11	111
10-11	10	20	49	8	87	10-11	9	27	55	7	100
11-12	8	21	58	6	93	11-12	9	16	46	7	79
12-13	10	16	73	10	109	12-13	11	8	36	11	67
13-14	14	11	53	10	88	13-14	10	9	39	9	67
14-15	11	11	49	11	82	14-15	12	14	42	9	77
15-16	17	14	47	11	88	15-16	15	14	37	11	76
16-17	20	18	52	16	106	16-17	19	13	29	12	73
17-18	17	18	46	19	101	17-18	25	12	24	18	80
18-19	19	16	32	21	87	18-19	25	11	12	19	66
19-20	13	9	22	16	60	19-20	21	4	9	15	49
20-21	8	3	12	7	31	20-21	15	2	3	12	33
21-22	8	1	5	4	18	21-22	11	1	1	8	20
22-23	5	1	2	2	9	22-23	7	0	0	3	10
23-24	2	0	1	1	4	23-24	6	0	0	1	7
Summe	260	182	562	197	1.200	Summe	260	181	562	196	1.200

3.5.6 Überlagerung mit Bestandsverkehr

Die Überlagerung des Bestandsverkehrs (inkl. neuem System am Roßmarkt) mit dem ermittelten zusätzlich möglichen Verkehr bei Ausschöpfung des zulässigen Bauvolumens gem. neuem Bebauungsplan sowie dem Projekt am SIGNA-Areal, ist für alle untersuchten Kreuzungen nachfolgend dargestellt:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	59 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Kreuzung: Heitzlergasse / B	äuhausgasse	/ Roßmarkt												
		Bestandsve	erkehr 2021	Anteil	Redu	ktion	Anteil	Neuve	erkehr	Anteil	Neuve	erkehr	zukünftig	möglicher
Relation	Richtung	Projekt	system	Red.	SIGNA-I	Bestand	Neuv.	SIG	NA	Neuv.	zus. mögl.	Bebauung	Gesamt	verkehr
neidion	Michigan	Morgen	Abend	SIGNA-B.	Morgen	Abend	SIGNA	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Heitzlergasse	links	71	83	0%	0	0	0%	0	0	40%	34	26	105	109
aus	gerade	15	5	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	15	5
Westen	rechts	58	54	-100%	-58	-54	100%	98	73	20%	17	13	115	86
Heitzlergasse	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	7	5	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	7	5
Osten	rechts	3	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	3	0
Bräuhausgasse	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Norden	rechts	48	149	0%	0	0	0%	0	0	40%	10	41	58	190
Roßmarkt	links	29	89	-100%	-29	-89	100%	62	106	20%	5	20	67	126
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0

		Bestandsve	erkehr 2021	Anteil	Redu	ktion	Anteil	Neuve	erkehr	Anteil	Neuve	erkehr	zukünftig	möglicher
Relation	Richtung	Projekt	system	Red.	SIGNA-I	Bestand	Neuv.	SIG	NA	Neuv.	zus. mögl.	Bebauung	Gesamt	verkehr
Netation	Michitalia	Morgen	Abend	SIGNA-B.	Morgen	Abend	SIGNA	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	302	265	0%	0	0	0%	0	0	5%	1	5	303	270
Süden	rechts	73	75	-15%	-9	-8	15%	15	11	10%	9	6	88	84
Julius Raab-Promenade	links	23	42	-15%	-9	-8	15%	15	11	10%	9	6	38	51
aus	gerade	307	355	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	307	355
Norden	rechts	9	4	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	9	4
Heitzlergasse	links	44	127	-50%	-15	-45	50%	31	53	30%	8	31	68	166
aus	gerade	13	70	-35%	-10	-31	35%	22	37	20%	5	20	30	96
Osten	rechts	16	64	-15%	-4	-13	15%	9	16	10%	3	10	24	77
Völklplatz	links	36	32	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	36	32
aus	gerade	33	13	-70%	-41	-38	70%	69	51	40%	34	26	95	52
Westen	rechts	119	132	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	119	132

Kreuzung: L 100 Schießstatt	ing / Völklpla	atz												
			erkehr 2021	Anteil		ıktion	Anteil		erkehr	Anteil		erkehr		möglicher
Relation	Richtung		system	Red.		Bestand	Neuv.		NA	Neuv.	_	Bebauung		verkehr
		Morgen	Abend	SIGNA-B.	Morgen	Abend	SIGNA	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
	_	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
L 100	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	1.132	1.076	0%	0	0	0%	0	0	10%	3	10	1.135	1.086
Süden	rechts	72	67	-35%	-20	-19	35%	34	26	20%	17	13	103	87
L 100	links	117	110	-35%	-20	-19	35%	34	26	20%	17	13	148	130
aus	gerade	920	896	0%	0	0	0%	0	0	5%	4	3	924	899
Norden	rechts	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Völkiplatz	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Osten	rechts	22	74	-35%	-10	-31	35%	22	37	20%	5	20	39	100
Kreuzung: L 100 Schießstatt	ing / Andrea	s Hofer-Straf	Se											
		Bestandsv	erkehr 2021	Anteil	Redu	ıktion	Anteil	Neuve	erkehr	Anteil	Neuv	erkehr	zukünftig	möglicher
Relation	Richtung	Projek	system	Red.	SIGNA-	Bestand	Neuv.	SIG	ina	Neuv.	zus. mögl.	Bebauung	Gesamt	verkehr
Relation	Richtung	Morgen	Abend	SIGNA-B.	Morgen	Abend	SIGNA	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
L 100	links	50	50	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	50	50
aus	gerade	1.154	1.093	-35%	-20	-19	35%	34	26	10% / 20%	20	23	1.188	1.123
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
L 100	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	870	846	0%	0	0	0%	0	0	5%	4	3	874	849
aus	1	l	50	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	50	50
Norden	rechts	50	50						-	+				
	rechts links	50	50	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	50	50
Norden					0	0	0%	0	0	0%	0	0	50	50

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	60 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Kreuzung: Heßstraße / Roßn	narkt													
Relation	Richtung	Bestandsve Projekt	erkehr 2021 tsystem	Anteil Red.	Redu SIGNA-		Anteil Neuv.	Neuve SIG	erkehr iNA	Anteil Neuv.		erkehr Bebauung	zukünftig Gesamt	möglicher verkehr
Relation	Kicituiig	Morgen	Abend	SIGNA-B.	Morgen	Abend	SIGNA	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
		Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
Heßstraße	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	176	142	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	176	142
Osten	rechts	58	54	0%	0	0	0%	0	0	40%	34	26	92	80
Roßmarkt	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Norden	rechts	29	90	0%	0	0	0%	0	0	40%	10	41	39	131

Kreuzung: Julius Raab-Prome	Kreuzung: Julius Raab-Promenade / Heßstraße													
Relation	Richtung		erkehr 2021 system	Anteil Red.	Reduktion SIGNA-Bestand		Anteil Neuv.		erkehr iNA	Anteil Neuv.		erkehr Bebauung	zukünftig möglicher Gesamtverkehr	
Relation	Kicitung	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	SIGNA-B.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	SIGNA [%]	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	z.m. Beb.	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E	Morgen Pkw-E	Abend Pkw-E
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	335	260	-15%	-9	-8	15%	15	11	10%	9	6	350	269
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Julius Raab-Promenade	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	408	376	-15%	-4	-13	15%	9	16	10%	3	10	416	389
Norden	rechts	67	122	-35%	-10	-31	35%	22	37	20%	5	20	84	148
Heßstraße	links	116	134	0%	0	0	0%	0	0	10%	3	10	119	144
aus	gerade	125	100	0%	0	0	0%	0	0	25%	6	25	131	125
Osten	rechts	72	81	0%	0	0	0%	0	0	5%	1	5	73	86

Kreuzung: L 100 Schießstatti	ing / Heßstra	ße												
Relation	Richtung		erkehr 2021 system	Anteil Red.	Reduktion SIGNA-Bestand		Anteil Neuv.		Neuverkehr SIGNA		Neuverkehr zus. mögl. Bebauung		zukünftig möglicher Gesamtverkehr	
Relation	Mentang	Morgen	Abend	SIGNA-B.	Morgen	Abend	SIGNA	Morgen	Abend	z.m. Beb.	Morgen	Abend	Morgen	Abend
L 100	links	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	[%]	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E
aus	gerade	1.089	1.015	-35%	-20	-19	35%	34	26	20%	17	13	1.120	1.035
Süden	rechts	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
L 100	links	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
aus	gerade	920	896	0%	0	0	0%	0	0	5%	4	3	924	899
Norden	rechts	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Heßstraße	links	116	148	-35%	-10	-31	35%	22	37	35%	9	36	137	190
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Osten	rechts	75	73	0%	0	0	0%	0	0	10%	3	10	78	83
Heßstraße	links	40	55	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	40	55
aus	gerade	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0	0
Westen	rechts	40	55	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	40	55

3.6 Leistungsfähigkeit

Die verkehrstechnischen Berechnungen wurden mittels der Software "LISA+" für die folgenden Knotenpunkte, gemäß RVS 03.05.12 für die nicht signalgeregelten Kreuzungen sowie gemäß RVS 05.04.32 für die signalgeregelten Kreuzungen, jeweils für die Morgen- und Abendspitzenstunde, durchgeführt:

- Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt
- Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz
- L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße
- Heßstraße / Roßmarkt
- Julius Raab-Promenade / Heßstraße
- L 100 / Heßstraße

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	61 von 110
0 1 01-20	C13(C11), 02.00.2021	i aAiii/Diivu	BBF 0407_VO_TB_Bebautingsplain_2021-00-11.docx	01 7011 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Berechnungen wurden für alle untersuchten Knotenpunkte sowohl für den Bestandsverkehr (derzeitige Bebauung mit neuem System am Roßmarkt), als auch überlagert mit dem gemäß aktuell gültigen Bebauungsplan zusätzlich möglichen Verkehrsaufkommen sowie überlagert mit dem gemäß neuen Bebauungsplan zusätzlich möglichen Verkehrsaufkommen durchgeführt.

3.6.1 Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt

Der Kreuzungsbereich der Heitzlergasse mit der Bräuhausgasse und dem Roßmarkt ist im Bestand als vierstrahlige Kreuzung mit Rechtsvorrang ausgeführt und soll im Projekt an die neu geplanten Gegebenheiten (gegenzügige Befahrbarkeit Roßmarkt) angepasst werden. Aufgrund der bestehenden Vorrangregel hätte der vom Roßmarkt ausfahrende Verkehr gegenüber der Heitzlergasse West Vorrang. Um einen Rückstau auf die Promenade zu verhindern wird daher vorgeschlagen, die Relationen Bräuhausgasse und Roßmarkt mittels Vorrang-Geben-Tafel zu benachrangen. Die Heitzlergasse West ist mit einem Linksabbiegestreifen ausgestattet, alle anderen Zufahrtsrelationen stellen Mischfahrstreifen dar, Schutzwege sind nicht vorhanden. Der gegenständliche Knotenpunkt befindet sich in einer Tempo-30-Zone.

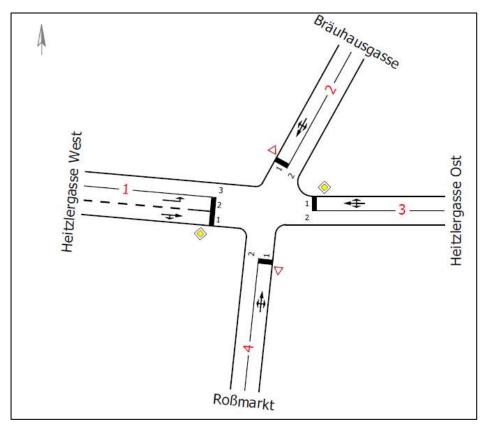


Abbildung 7: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt - Knotendaten

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	62 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bestandsverkehr:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
		1 → 2	1	71,0	71,0	1.271,0	1.271,0	0,056	1.200,0	3,0	Α
1	Α	1 → 3	2	15,0	15,0	1.800,0	1.800,0	0,008	1.785,0	2,0	Α
		1 → 4	3	58,0	58,0	1.600,0	1.600,0	0,036	1.542,0	2,3	Α
		4 → 1	4	29,0	29,0	805,0	805,0	0,036	776,0	4,6	Α
4	В	4 → 2	5	0,0	0,0	861,5	783,0	0,000	783,0	0,0	Α
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.137,0	1.033,5	0,000	1.033,5	0,0	Α
		3 → 4	7	0,0	0,0	1.183,0	1.075,5	0,000	1.075,5	0,0	Α
3	С	3 → 1	8	7,0	7,0	1.800,0	1.800,0	0,004	1.793,0	2,0	Α
		3 → 2	9	3,0	3,0	1.600,0	1.600,0	0,002	1.597,0	2,3	Α
		2 → 3	10	0,0	0,0	895,0	813,5	0,000	813,5	0,0	Α
2	D	2 → 4	11	0,0	0,0	829,0	753,5	0,000	753,5	0,0	Α
		2 → 1	12	48,0	48,0	1.187,5	1.187,5	0,040	1.139,5	3,2	Α
Miscl	nströme				-		3				
1	Α	-	1+2+3	-		-	-		-		Α
4	В	,	4+5+6	29,0	29,0	805,5	805,5	0,036	776,5	4,6	Α
3	С	-	7+8+9	-	3	-	3	-	-		Α
2	D	ı	10+11+12	48,0	48,0	1.200,0	1.200,0	0,040	1.152,0	3,1	Α
									Gesamt	QSV	Α

Abbildung 8: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – Bestand

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
		1 → 2	1	83,0	83,0	1.278,5	1.278,5	0,065	1.195,5	3,0	Α
1	Α	1 → 3	2	5,0	5,0	1.800,0	1.800,0	0,003	1.795,0	2,0	Α
		1 → 4	3	54,0	54,0	1.600,0	1.600,0	0,034	1.546,0	2,3	Α
		4 → 1	4	89,0	89,0	637,0	637,0	0,140	548,0	6,6	Α
4	В	4 → 2	5	0,0	0,0	860,0	782,0	0,000	782,0	0,0	Α
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.154,0	1.049,0	0,000	1.049,0	0,0	Α
		3 → 4	7	0,0	0,0	1.202,0	1.092,5	0,000	1.092,5	0,0	Α
3	С	3 → 1	8	5,0	5,0	1.800,0	1.800,0	0,003	1.795,0	2,0	Α
		3 → 2	9	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	Α
		2 → 3	10	0,0	0,0	891,5	810,5	0,000	810,5	0,0	Α
2	D	2 4	11	0,0	0,0	828,0	752,5	0,000	752,5	0,0	Α
		2 → 1	12	149,0	149,0	1.192,5	1.192,5	0,125	1.043,5	3,5	Α
Miscl	nströme	23 2				*					9
1	Α	,	1+2+3	-	-	·	-	τ	,	1	Α
4	В	ı	4+5+6	89,0	89,0	635,5	635,5	0,140	546,5	6,6	Α
3	С		7+8+9	-	-	7	-	160		1	Α
2	D		10+11+12	149,0	149,0	1.192,0	1.192,0	0,125	1.043,0	3,5	Α
									Gesamt	QSV	Α

Abbildung 9: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt - Leistungsfähigkeit Abendspitze - Bestand

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	63 von 110
0 1 01-20	C13tC11t. 02.00.2021	i aAii/Diivu	BBF 0407_VO_TB_Bebautingsplain_2021-00-11.docx	00 1011 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Bestand zeigen, dass die Geradeaus-Rechts-Relation der Heitzlergasse aus Westen einen Auslastungsgrad von 4 % in der Morgenspitze und 4 % in der Abendspitze aufweist, bei der Linksabbiegerelation der Heitzlergasse aus Westen betragen diese Werte 6 % in der Morgenspitze und 7 % in der Abendspitze und bei der Heitzlergasse aus Osten 1 % in der Morgenspitze und 1 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Bräuhausgasse beträgt 4 % in der Morgenspitze und 13 % in der Abendspitze, jener des Roßmarkts 4 % in der Morgenspitze und 14 % in der Abendspitze.

Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der Heitzlergasse sehr kurz (3 Sekunden), bei den benachrangten Verkehrsströmen und hier vor allem beim Roßmarkt etwas länger (bis zu 7 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in beiden Spitzenstunden mit "A" (sehr gut) bewertet werden.

Bebauungsplan-Bestand:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
		1 → 2	1	94,0	94,0	1.271,0	1.271,0	0,074	1.177,0	3,1	Α
1	Α	1 → 3	2	15,0	15,0	1.800,0	1.800,0	0,008	1.785,0	2,0	Α
		1 → 4	3	85,0	85,0	1.600,0	1.600,0	0,053	1.515,0	2,4	Α
		4 → 1	4	36,0	36,0	739,5	739,5	0,049	703,5	5,1	Α
4	В	4 → 2	5	0,0	0,0	801,5	728,5	0,000	728,5	0,0	Α
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.118,5	1.017,0	0,000	1.017,0	0,0	Α
		3 → 4	7	0,0	0,0	1.147,5	1.043,0	0,000	1.043,0	0,0	Α
3	С	3 → 1	8	7,0	7,0	1.800,0	1.800,0	0,004	1.793,0	2,0	Α
		3 → 2	9	3,0	3,0	1.600,0	1.600,0	0,002	1.597,0	2,3	Α
		2 → 3	10	0,0	0,0	833,5	757,5	0,000	757,5	0,0	Α
2	D	2 4	11	0,0	0,0	756,0	687,5	0,000	687,5	0,0	Α
		2 → 1	12	54,0	54,0	1.187,5	1.187,5	0,045	1.133,5	3,2	Α
Misch	nströme					1	V-			e	
1	Α	ì	1+2+3	-	-	-	-	ì	ī	ř	Α
4	В	ŧ	4+5+6	36,0	36,0	734,5	734,5	0,049	698,5	5,2	Α
ε	C	-	7+8+9		-		-	-	4	-	Α
2	D		10+11+12	54,0	54,0	1.200,0	1.200,0	0,045	1.146,0	3,1	Α
		9		0 00			3		Gesamt	QSV	Α

Abbildung 10: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Bestand

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-erstellt: 02.06.2021
 PaAm/DiNu
 BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 64 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q₽€ [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
		1 → 2	1	103,0	103,0	1.278,5	1.278,5	0,081	1.175,5	3,1	Α
1	Α	1 → 3	2	5,0	5,0	1.800,0	1.800,0	0,003	1.795,0	2,0	Α
		1 → 4	3	77,0	77,0	1.600,0	1.600,0	0,048	1.523,0	2,4	Α
		4 → 1	4	125,0	125,0	556,5	556,5	0,225	431,5	8,3	Α
4	В	4 → 2	5	0,0	0,0	807,0	733,5	0,000	733,5	0,0	Α
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.138,0	1.034,5	0,000	1.034,5	0,0	Α
		3 → 4	7	0,0	0,0	1.171,0	1.064,5	0,000	1.064,5	0,0	Α
3	С	3 → 1	8	5,0	5,0	1.800,0	1.800,0	0,003	1.795,0	2,0	Α
		3 → 2	9	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	Α
		2 - 3	10	0,0	0,0	837,5	761,5	0,000	761,5	0,0	Α
2	D	2 4	11	0,0	0,0	764,5	695,0	0,000	695,0	0,0	Α
		2 → 1	12	180,0	180,0	1.192,5	1.192,5	0,151	1.012,5	3,6	Α
Misch	nströme	8 7		3 7		20	S 12		3 2		S
1	Α		1+2+3	·	-	-	-	Ŧ	1	3	Α
4	В	-	4+5+6	125,0	125,0	555,5	555,5	0,225	430,5	8,4	Α
3	C	-	7+8+9	-	-	2	-	1		,	Α
2	D		10+11+12	180,0	180,0	1.192,0	1.192,0	0,151	1.012,0	3,6	Α
									Gesamt	QSV	Α

Abbildung 11: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigen, dass die Geradeaus-Rechts-Relation der Heitzlergasse aus Westen einen Auslastungsgrad von 6 % in der Morgenspitze und 5 % in der Abendspitze aufweist, bei der Linksabbiegerelation der Heitzlergasse aus Westen betragen diese Werte 7 % in der Morgenspitze und 8 % in der Abendspitze und bei der Heitzlergasse aus Osten 1 % in der Morgenspitze und 1 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Bräuhausgasse beträgt 5 % in der Morgenspitze und 15 % in der Abendspitze, jener des Roßmarkts 5 % in der Morgenspitze und 23 % in der Abendspitze.

Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der Heitzlergasse sehr kurz (3 Sekunden), bei den benachrangten Verkehrsströmen und hier vor allem beim Roßmarkt etwas länger (bis zu 8 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in beiden Spitzenstunden mit "A" (sehr gut) bewertet werden.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	65 von 110

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bebauungsplan-Projekt:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
		1 → 2	1	105,0	105,0	1.271,0	1.271,0	0,083	1.166,0	3,1	Α
1	Α	1 → 3	2	15,0	15,0	1.800,0	1.800,0	0,008	1.785,0	2,0	Α
		1 → 4	3	115,0	115,0	1.600,0	1.600,0	0,072	1.485,0	2,4	Α
		4 → 1	4	67,0	67,0	698,5	698,5	0,096	631,5	5,7	Α
4	В	4 → 2	5	0,0	0,0	763,0	693,5	0,000	693,5	0,0	Α
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.098,0	998,0	0,000	998,0	0,0	Α
		3 → 4	7	0,0	0,0	1.109,0	1.008,0	0,000	1.008,0	0,0	Α
3	С	3 → 1	8	7,0	7,0	1.800,0	1.800,0	0,004	1.793,0	2,0	Α
		3 → 2	9	3,0	3,0	1.600,0	1.600,0	0,002	1.597,0	2,3	Α
		2 → 3	10	0,0	0,0	795,0	722,5	0,000	722,5	0,0	Α
2	D	2 → 4	11	0,0	0,0	705,5	641,5	0,000	641,5	0,0	Α
		2 → 1	12	58,0	58,0	1.187,5	1.187,5	0,049	1.129,5	3,2	Α
Misch	nströme		2		10.00	3	380s e		100 E		9
1	Α		1+2+3	15		-		16	-	- 1	Α
4	В	-	4+5+6	67,0	67,0	698,0	698,0	0,096	631,0	5,7	Α
3	С	-	7+8+9	3		121		1	-	-	Α
2	D	-	10+11+12	58,0	58,0	1.183,5	1.183,5	0,049	1.125,5	3,2	Α
									Gesamt	QSV	Α

Abbildung 12: Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt - Leistungsfähigkeit Morgenspitze - BBP-Projekt

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	Xi [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
, i		1 → 2	1	109,0	109,0	1.278,5	1.278,5	0,085	1.169,5	3,1	Α
1	Α	1 → 3	2	5,0	5,0	1.800,0	1.800,0	0,003	1.795,0	2,0	Α
		1 → 4	3	86,0	86,0	1.600,0	1.600,0	0,054	1.514,0	2,4	Α
		4 → 1	4	126,0	126,0	533,5	533,5	0,236	407,5	8,8	Α
4	В	4 → 2	5	0,0	0,0	791,0	719,0	0,000	719,0	0,0	Α
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.131,5	1.028,5	0,000	1.028,5	0,0	Α
		3 → 4	7	0,0	0,0	1.159,0	1.053,5	0,000	1.053,5	0,0	Α
3	С	3 → 1	8	5,0	5,0	1.800,0	1.800,0	0,003	1.795,0	2,0	Α
		3 → 2	9	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	0,0	Α
		2 - 3	10	0,0	0,0	821,5	747,0	0,000	747,0	0,0	Α
2	D	2 → 4	11	0,0	0,0	745,0	677,5	0,000	677,5	0,0	Α
		2 → 1	12	190,0	190,0	1.192,5	1.192,5	0,159	1.002,5	3,6	Α
Misch	nströme		10		8 8		e s		6 0	ă.	
1	Α		1+2+3	-	5		-		10		Α
4	В		4+5+6	126,0	126,0	534,0	534,0	0,236	408,0	8,8	Α
3	С	-	7+8+9	-	2		-	-	34	3	Α
2	D	-	10+11+12	190,0	190,0	1.195,0	1.195,0	0,159	1.005,0	3,6	Α
									Gesamt	QSV	Α

 $Abbildung\ 13: Heitzlergasse\ /\ Br\"{a}uhausgasse\ /\ Roßmarkt\ -\ Leistungsfähigkeit\ Abendspitze\ -\ BBP-Projekt$

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	66 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigen, dass die Geradeaus-Rechts-Relation der Heitzlergasse aus Westen einen Auslastungsgrad von 8 % in der Morgenspitze und 6 % in der Abendspitze aufweist, bei der Linksabbiegerelation der Heitzlergasse aus Westen betragen diese Werte 8 % in der Morgenspitze und 9 % in der Abendspitze und bei der Heitzlergasse aus Osten 1 % in der Morgenspitze und 1 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Bräuhausgasse beträgt 5 % in der Morgenspitze und 16 % in der Abendspitze, jener des Roßmarkts 10 % in der Morgenspitze und 24 % in der Abendspitze.

Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der Heitzlergasse sehr kurz (3 Sekunden), bei den benachrangten Verkehrsströmen und hier vor allem beim Roßmarkt etwas länger (bis zu 9 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in beiden Spitzenstunden mit "A" (sehr gut) bewertet werden.

3.6.2 Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz

Der Kreuzungsbereich der Julius Raab-Promenade mit der Heitzlergasse und dem Völklplatz ist im Bestand als vierstrahlige Kreuzung ausgeführt und wird durch eine Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt. Aus Süden kommend ist auf der Promenade nur das Geradeausfahren und Rechtsabbiegen erlaubt, hierfür steht jeweils ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung. Aus Norden kommend ist die Promenade mit einem Geradeaus-Rechts-Fahrstreifen sowie einem eigenen Linksabbiegestreifen ausgestattet, diese Fahrstreifenaufteilung findet sich auch bei der Zufahrt des Völklplatz wieder. Die Heitzlergasse verfügt über einen Mischfahrstreifen. Über alle Kreuzungsäste sind Schutzwege markiert und es gibt eine Fußgänger- und Radfahrerüberfahrt entlang der Promenade zur Sicherung des nicht motorisierten Verkehrs. Diese Form eines Schutzweges zwischen den beiden Mittelinseln ist im Berechnungsprogramm nicht darstellbar, daher wird nur bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit darauf Rücksicht genommen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit am gegenständlichen Abschnitt der Julius Raab-Promenade und des Völklplatz beträgt 50 km/h, jene der Heitzlergasse 30 km/h.

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 PaAm/DiNu
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx
 67 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

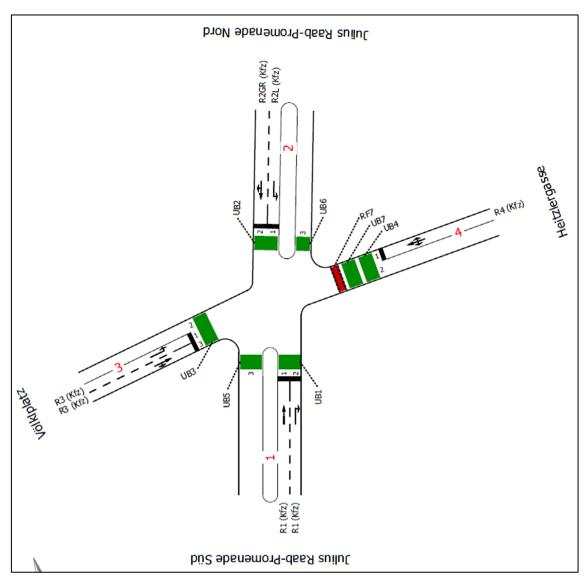


Abbildung 14: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Knotendaten

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

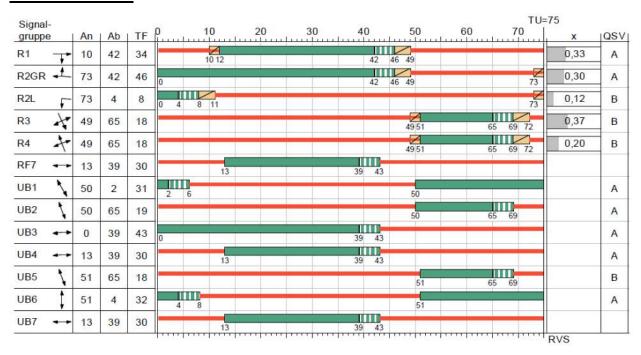
 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 PaAm/DiNu
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 68 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bestandsverkehr:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
- 2	1	-	R1	34	302	2000	1,00	2000	907	0,33	14,19	3	18	25				
	2	٦,	R1	34	73	1800	1,00	1800	816	0,09	11,90	1	6	6				
1	QS2	1	UB5	18							21,66				0	2,0	0,0	
	QS1	1	UB1	31							12,91				0	2,0	0,0	
	2	<u>+</u>	R2GR	46	316	1900	0,90	1710	1049	0,30	7,62	3	18	18				
	1	F	R2L	8	23	1800	1,00	1800	192	0,12	31,59	0	0	3				
2	QS1	1	UB2	19							20,91				0	2,0	0,0	
	QS2	1	UB6	32							12,33				0	2,0	0,0	
	3	1	R3	18	152	1900	0,90	1710	410	0,37	26,35	2	12	17				
3	1	1	R3	18	36	1800	1,00	1800	369	0,10	22,63	1	6	4				
	Furt	~	UB3	43							6,83				0	2,0	0,0	
1988	1	4	R4	18	73	1867	0,80	1494	359	0,20	24,06	1	6	8				
4	Furt	*	UB4	30							13,50				0	2,0	0,0	

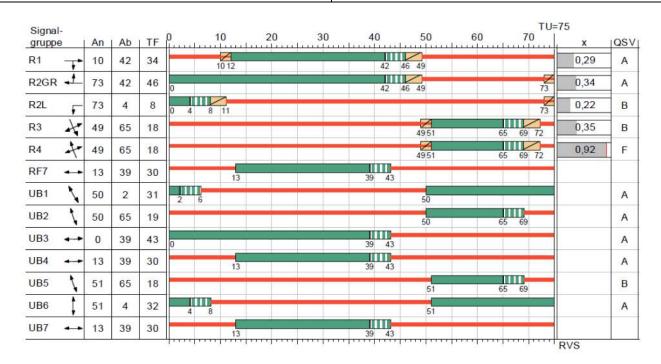
Abbildung 15: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – Bestand

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	69 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	-	R1	34	265	2000	1,00	2000	907	0,29	13,74	3	18	22				
	2	7	R1	34	75	1800	1,00	1800	816	0,09	11,92	1	6	6				
1	QS2	1	UB5	18							21,66				0	2,0	0,0	
	QS1	1	UB1	31							12,91				0	2,0	0,0	
	2	→	R2GR	46	359	1900	0,90	1710	1049	0,34	7,99	3	18	21				
	1	F	R2L	8	42	1800	1,00	1800	192	0,22	33,27	1	6	6				
2	QS1	‡	UB2	19							20,91				0	2,0	0,0	
	QS2	†	UB6	32							12,33				0	2,0	0,0	
	3	4	R3	18	145	1900	0,90	1710	410	0,35	26,06	2	12	17				
3	1	1.	R3	18	32	1800	1,00	1800	291	0,11	22,82	1	6	4				
	Furt	~	UB3	43							6,83				0	2,0	0,0	
200	1	4	R4	18	261	1867	0,80	1494	283	0,92	101,95	9	54	30				
4	Furt	~	UB4	30							13,50				0	2,0	0,0	

Abbildung 16: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Abendspitze – Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Bestand zeigen, dass die Geradeausrelation der Julius Raab-Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 33 % in der Morgenspitze und 29 % in der Abendspitze aufweist, bei der Rechtsabbiegerelation der Promenade aus Süden betragen diese Werte 9 % in der Morgenspitze und 9 % in der Abendspitze und bei der Geradeaus-Rechts-Relation der Julius Raab-Promenade aus Norden 30 % in der Morgenspitze und 34 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Julius Raab-Promenade aus Norden beträgt 12 % in der Morgenspitze und 22 % in der Abendspitze, jener

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	70 von 110
	0.000111.02.00.2021		BBI 10-01 VO 1B BEBUUTINGSHITI 2021-00-11.dox	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

der Heitzlergasse 20 % in der Morgenspitze und 92 % in der Abendspitze. Der Auslastungsgrad der Geradeaus-Rechts-Relation des Völklplatz beträgt 37 % in der Morgenspitze und 35 % in der Abendspitze, bei der Linksabbiegerelation des Völklplatz beträgt dieser Wert 10 % in der Morgenspitze und 11 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist am Morgen mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 5 Pkw bei der Geradeausrelation der Promenade aus Süden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Am Abend wurde bei der Heitzlergasse eine annähernde Vollauslastung und ein Rückstau von maximal 9 Pkw berechnet, was genau bis zum Kreuzungsbereich mit dem Roßmarkt zurückreicht, aber nicht darüber hinausreicht. Bei den anderen Relationen ist auch am Abend mit keinen Rückstauproblemen zu rechnen. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf den Geradeausrelationen der Promenade kurz (14 Sekunden), bei den Abbiegerelationen der Promenade (bis zu 33 Sekunden bei der Linksabbiegerelation der Promenade aus Norden) sowie den Nebenrelationen und hier vor allem am Abend bei der Heitzlergasse deutlich länger (bis zu 102 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze nur mit "F" (ungenügend) bewertet werden. Der Verkehrsfluss entlang der Promenade ist auch am Abend ausreichend gegeben, aufgrund der langen Wartezeit der Heitzlergasse wird allerdings der gesamte Knotenpunkt negativ beurteilt.

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite gedruckt 11.06.2021 Filename S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-

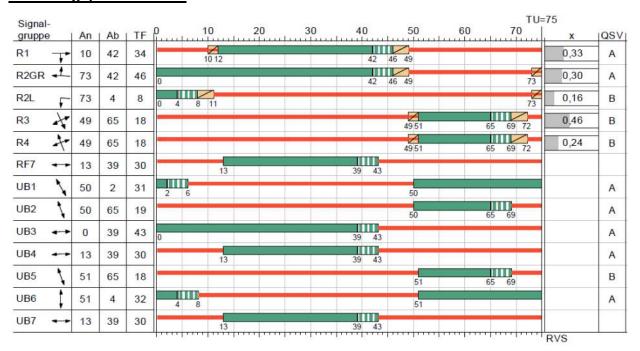
3407-20 gedruckt 11.05.2021 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407-VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bebauungsplan-Bestand:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	-	R1	34	303	2000	1,00	2000	907	0,33	14,20	3	18	25			17	
	2	7	R1	34	81	1800	1,00	1800	816	0,10	11,98	1	6	7				
1	QS2	‡	UB5	18							21,66				0	2,0	0,0	
	QS1	†	UB1	31							12,91				0	2,0	0,0	
	2	+	R2GR	46	316	1900	0,90	1710	1049	0,30	7,62	3	18	18				
	1	F	R2L	8	31	1800	1,00	1800	192	0,16	32,26	1	6	4				
2	QS1	†	UB2	19							20,91				0	2,0	0,0	
	QS2	‡	UB6	32							12,33				0	2,0	0,0	
	3	4	R3	18	187	1900	0,90	1710	410	0,46	27,99	3	18	21				
3	1	1-	R3	18	36	1800	1,00	1800	364	0,10	22,65	1	6	4				
	Furt	-	UB3	43							6,83			**	0	2,0	0,0	
	1	4	R4	18	86	1867	0,80	1494	359	0,24	24,57	1	6	10			12	
4	Furt	~	UB4	30							13,50				0	2,0	0,0	

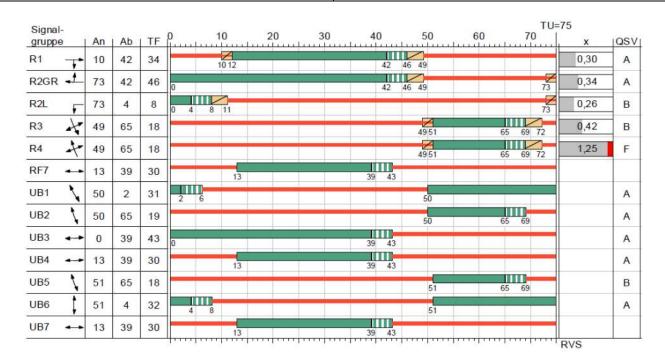
Abbildung 17: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Bestand

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	72 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	-	R1	34	270	2000	1,00	2000	907	0,30	13,80	3	18	22				
4	2	7	R1	34	82	1800	1,00	1800	816	0,10	11,99	1	6	7				
1	QS2	1	UB5	18							21,66				0	2,0	0,0	
	QS1	1	UB1	31							12,91				0	2,0	0,0	
	2	- ↑	R2GR	46	359	1900	0,90	1710	1049	0,34	7,99	3	18	21				
	1	F	R2L	8	49	1800	1,00	1800	192	0,26	33,98	1	6	7				
2	QS1	1	UB2	19							20,91				0	2,0	0,0	
	QS2	İ	UB6	32							12,33				0	2,0	0,0	
	3	1	R3	18	174	1900	0,90	1710	410	0,42	27,34	3	18	20				
3	1	1	R3	18	32	1800	1,00	1800	265	0,12	22,98	1	6	4				
	Furt	~	UB3	43							6,83				0	2,0	0,0	
3	1	4	R4	18	328	1867	0,80	1494	262	1,25	-	-	-	-		37.744-50		
4	Furt	~	UB4	30							13,50				0	2,0	0,0	

Abbildung 18: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigen, dass die Geradeausrelation der Julius Raab-Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 33 % in der Morgenspitze und 30 % in der Abendspitze aufweist, bei der Rechtsabbiegerelation der Promenade aus Süden betragen diese Werte 10 % in der Morgenspitze und 10 % in der Abendspitze und bei der Geradeaus-Rechts-Relation der Julius Raab-Promenade aus Norden 30 % in der Morgenspitze und 34 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Julius Raab-Promenade aus Norden beträgt 16 %

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	73 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

in der Morgenspitze und 26 % in der Abendspitze, jener der Heitzlergasse 24 % in der Morgenspitze und 125 % in der Abendspitze. Der Auslastungsgrad der Geradeaus-Rechts-Relation des Völklplatz beträgt 46 % in der Morgenspitze und 42 % in der Abendspitze, bei der Linksabbiegerelation des Völklplatz beträgt dieser Wert 10 % in der Morgenspitze und 12 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist am Morgen mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 5 Pkw bei der Geradeausrelation der Promenade aus Süden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Am Abend wurde bei der Heitzlergasse eine Überlastung berechnet, wodurch von einem Rückstau bis über den Kreuzungsbereich mit dem Roßmarkt hinaus auszugehen ist. Bei den anderen Relationen ist auch am Abend mit keinen Rückstauproblemen zu rechnen. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf den Geradeausrelationen der Promenade kurz (14 Sekunden), bei den Abbiegerelationen der Promenade (bis zu 34 Sekunden bei der Linksabbiegerelation der Promenade aus Norden) sowie den Nebenrelationen und hier vor allem am Abend bei der überlasteten Heitzlergasse deutlich länger. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze nur mit "F" (ungenügend) bewertet werden. Der Verkehrsfluss entlang der Promenade ist auch am Abend ausreichend gegeben, aufgrund der Überlastung der Heitzlergasse wird allerdings der gesamte Knotenpunkt negativ beurteilt.

GZ Datum Bearbeitet Filename Seite

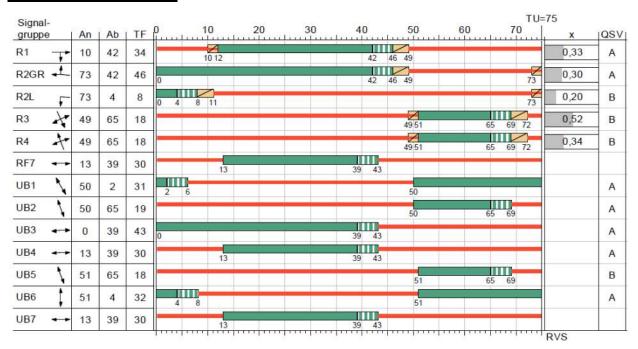
gedruckt 11.06.2021 | S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-3407-20 | erstellt: 02.06.2021 | PaAm/DiNu | BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bebauungsplan-Projekt:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	-	R1	34	303	2000	1,00	2000	907	0,33	14,20	3	18	25				
	2	7	R1	34	88	1800	1,00	1800	816	0,11	12,05	1	6	7	6 G			
1	QS2	1	UB5	18							21,66				0	2,0	0,0	7
	QS1	1	UB1	31							12,91				0	2,0	0,0	
	2	→	R2GR	46	316	1900	0,90	1710	1049	0,30	7,62	3	18	18				
	1	F	R2L	8	38	1800	1,00	1800	192	0,20	32,89	1	6	5				
2	QS1	1	UB2	19							20,91				0	2,0	0,0	
	QS2	1	UB6	32							12,33				0	2,0	0,0	
	3	1	R3	18	214	1900	0,90	1710	410	0,52	29,54	3	18	24				
3	1	1	R3	18	36	1800	1,00	1800	350	0,10	22,69	1	6	4	0,0			
	Furt	~	UB3	43		9					6,83				0	2,0	0,0	
VI ST	1	4	R4	18	122	1867	0,80	1494	359	0,34	26,18	2	12	14	8			
4	Furt	~	UB4	30							13,50				0	2,0	0,0	

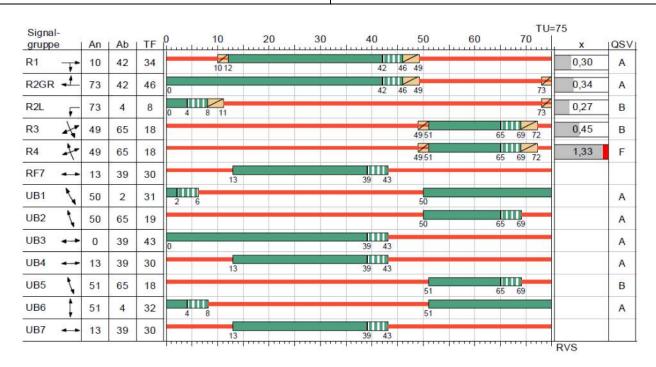
Abbildung 19: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Projekt

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	75 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
3	1		R1	34	270	2000	1,00	2000	907	0,30	13,80	3	18	22				
2	2	7	R1	34	84	1800	1,00	1800	816	0,10	12,01	1	6	7				
1	QS2	1	UB5	18							21,66				0	2,0	0,0	
	QS1	1	UB1	31							12,91				0	2,0	0,0	
	2	→	R2GR	46	359	1900	0,90	1710	1049	0,34	7,99	3	18	21				
	1	·-	R2L	8	51	1800	1,00	1800	192	0,27	34,19	1	6	7				
2	QS1	1	UB2	19							20,91				0	2,0	0,0	
	QS2	1	UB6	32							12,33				0	2,0	0,0	
*	3	1	R3	18	184	1900	0,90	1710	410	0,45	27,84	3	18	21				
3	1	1	R3	18	32	1800	1,00	1800	263	0,12	23,00	1	6	4				
	Furt	~	UB3	43						× .	6,83				0	2,0	0,0	
524	1	4	R4	18	339	1867	0,80	1494	255	1,33	_	-	-	22				
4	Furt	-	UB4	30							13,50				0	2,0	0,0	

 $Abbildung\ 20: Julius\ Raab-Promenade\ /\ Heitzlergasse\ /\ V\"{o}lklplatz\ -\ Leistungsf\"{a}higkeit\ Abendspitze\ -\ BBP-Projekt\ -\ BBP-Pro$

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigen, dass die Geradeausrelation der Julius Raab-Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 33 % in der Morgenspitze und 30 % in der Abendspitze aufweist, bei der Rechtsabbiegerelation der Promenade aus Süden betragen diese Werte 11 % in der Morgenspitze und 10 % in der Abendspitze und bei der Geradeaus-Rechts-Relation der Julius Raab-Promenade aus Norden 30 % in der Morgenspitze und 34 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Julius Raab-Promenade aus Norden beträgt 20 %

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	76 von 110
	100 Ot Dill E	= . =	0/07/0/70/14/0 5	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

in der Morgenspitze und 27 % in der Abendspitze, jener der Heitzlergasse 34 % in der Morgenspitze und 133 % in der Abendspitze. Der Auslastungsgrad der Geradeaus-Rechts-Relation des Völklplatzes beträgt 52 % in der Morgenspitze und 45 % in der Abendspitze, bei der Linksabbiegerelation des Völklplatzes beträgt dieser Wert 10 % in der Morgenspitze und 12 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist am Morgen mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 5 Pkw bei der Geradeausrelation der Promenade aus Süden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Am Abend wurde bei der Heitzlergasse eine Überlastung berechnet, wodurch von einem Rückstau bis über den Kreuzungsbereich mit dem Roßmarkt hinaus auszugehen ist. Bei den anderen Relationen ist auch am Abend mit keinen Rückstauproblemen zu rechnen. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf den Geradeausrelationen der Promenade kurz (14 Sekunden), bei den Abbiegerelationen der Promenade (bis zu 34 Sekunden bei der Linksabbiegerelation der Promenade aus Norden) sowie den Nebenrelationen und hier vor allem am Abend bei der überlasteten Heitzlergasse deutlich länger. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze nur mit "F" (ungenügend) bewertet werden. Der Verkehrsfluss entlang der Promenade ist auch am Abend ausreichend gegeben, aufgrund der Überlastung der Heitzlergasse wird allerdings der gesamte Knotenpunkt negativ beurteilt.

3.6.3 L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße

Der Kreuzungsbereich der L 100 mit dem Völklplatz und der Andreas Hofer-Straße ist im Bestand in Form von zwei aufeinanderfolgenden T-Kreuzungen (Abstand ca. 75 m) ausgeführt und wird durch eine gemeinsame Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt. Aus Süden kommend ist auf der L 100 das Linksabbiegen in die Andreas Hofer-Straße sowie das Rechtsabbiegen auf den Völklplatz erlaubt, hierfür steht jeweils ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung, weiters bestehen Geradeausfahrstreifen. Norden kommend bestehen ieweils zwei Aus ein Linksabbiegefahrstreifen auf den Völklplatz und ein Geradeausfahrstreifen (freie Fahrt, nicht mitsignalisiert), bei der Kreuzung mit der Andreas Hofer-Straße ist ein Mischfahrstreifen für das Geradeausfahren und das Rechtsabbiegen vorhanden. Bei der Zufahrt vom Völklplatz ist nur das Rechtseinbiegen erlaubt, von der Andreas Hofer-Straße kommend steht jeweils ein eigener Fahrstreifen für das Linkseinbiegen und Rechtseinbiegen zur Verfügung. Über die Kreuzungsäste der beiden Nebenrelationen sowie über die L 100 Nord beim südlichen Kreuzungsteil sind

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	77 von 110

0

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Schutzwege markiert. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Straßenzügen 50 km/h.

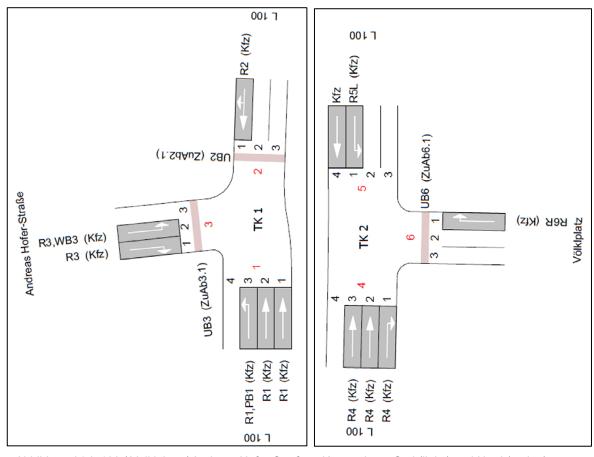
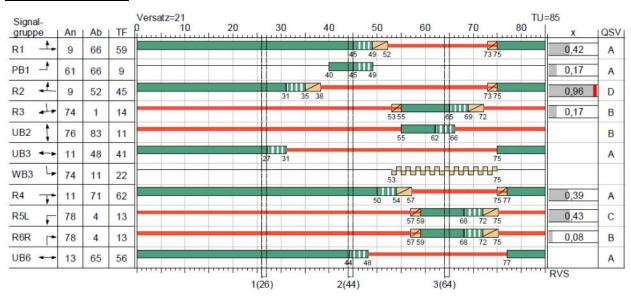


Abbildung 21:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Knotendaten Süd (links) und Nord (rechts)

Bestandsverkehr:



GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	78 von 110

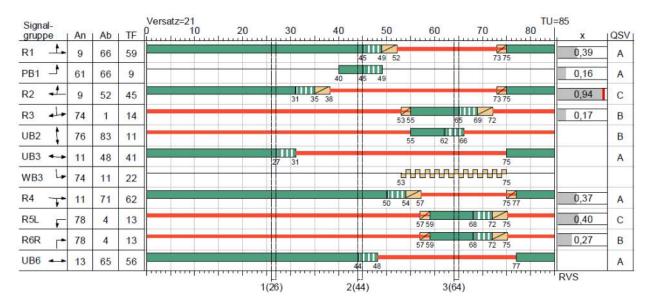
ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	DF [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	- ±	R2	45	920	1900	0,95	1805	956	0,96	67,89	22	132	74				
2	Furt	‡	UB2	11							32,21				0	2,0	0,0	
	3		R1, PB1	59	50	1800	1,00	1800	298	0,17	5,31	0	0	3				
1	2	·	R1	59	577	2000	1,00	2000	1388	0,42	6,51	4	24	30				
	1	·	R1	59	577	2000	1,00	2000	1388	0,42	6,51	4	24	30		8		
	1	ل	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
3	2	L-	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
	Furt		UB3	41							11,39				0	2,0	0,0	
_	4	-			920	2000	1,00	2000										
5	1	₣	R5L	13	117	1800	1,00	1800	275	0,43	37,45	2	12	17				
	1	_	R6R	13	22	1800	1,00	1800	275	0,08	31,44	0	0	3				
6	Furt	+	UB6	56				2.			4,95				0	2,0	0,0	
	3	-	R4	62	566	2000	1,00	2000	1459	0,39	5,12	4	24	26				
4	2		R4	62	566	2000	1,00	2000	1459	0,39	5,12	4	24	26				2 13
	1	7	R4	62	72	1800	1,00	1800	1313	0,05	3,32	0	0	3				

Abbildung 22:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – Bestand



GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	79 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms.Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D⊧ [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	→	R2	45	896	1900	0,95	1805	956	0,94	47,01	17	102	72				
2	Furt	1	UB2	11							32,21				0	2,0	0,0	
	3	<u>.</u>	R1, PB1	59	50	1800	1,00	1800	307	0,16	5,23	0	0	3				
1	2	-	R1	59	546	2000	1,00	2000	1388	0,39	6,31	4	24	28				
	1	-	R1	59	547	2000	1,00	2000	1388	0,39	6,32	4	24	28				
	1	ل	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				12
3	2	٠	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7		is s		
	Furt		UB3	41				20			11,39				0	2,0	0,0	
-	4	-			896	2000	1,00	2000					,	0)				
5	1	₣	R5L	13	110	1800	1,00	1800	275	0,40	36,83	2	12	16				
_	1	r	R6R	13	74	1800	1,00	1800	275	0,27	34,21	1	6	11				
6	Furt	-	UB6	56							4,95				0	2,0	0,0	
	3	-	R4	62	538	2000	1,00	2000	1459	0,37	4,98	3	18	25				
4	2	-	R4	62	538	2000	1,00	2000	1459	0,37	4,98	3	18	25				
	1	7	R4	62	67	1800	1,00	1800	1313	0,05	3,31	0	0	3				

Abbildung 23:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Bestand zeigen, dass die Geradeausrelationen der L 100 aus Süden einen Auslastungsgrad von 42 % in der Morgenspitze und 39 % in der Abendspitze bei der südlichen Teilkreuzung bzw. 39 % in der Morgenspitze und 37 % in der Abendspitze bei der nördlichen Teilkreuzung aufweisen, bei der Geradeaus-Rechts-Relation der L 100 aus Norden betragen diese Werte 96 % in der Morgenspitze und 94 % in der Abendspitze. Die Sättigungsgrade der Abbiegerelationen der L 100 aus Süden betragen für die Abbieger in die Andreas Hofer-Straße 17 % in der Morgenspitze und 16 % in der Abendspitze sowie für die Abbieger zum Völklplatz 5 % in der Morgenspitze und 5 % in der Abendspitze, jene der Linksabbiegerelation der L 100 aus Norden betragen 43 % in der Morgenspitze und 40 % in der Abendspitze. Der Auslastungsgrad des Völklplatzes beträgt 8 % in der Morgenspitze und 27 % in der Abendspitze und jener der Andreas Hofer-Straße 17 % in der Morgenspitze und 17 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist, auch bei den etwas höheren Werten der L 100 aus Norden (ca. 22 Pkw), mit keinen Problemen zu rechnen (max. 6 Pkw bei der L 100 aus Süden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der L 100 aus Süden sehr kurz (7 Sekunden), bei der L 100 aus Norden sowie den Nebenrelationen deutlich länger (bis zu 68 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	80 von 110

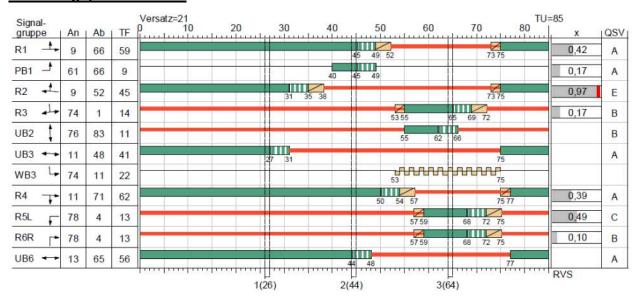
ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "D" (noch ausreichend) und in der Abendspitze mit "C" (ausreichend) bewertet werden.

Bebaunngsplan-Bestand:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	DF [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
120	1	-1	R2	45	924	1900	0,95	1805	956	0,97	74,38	24	144	74				
2	Furt	1	UB2	11							32,21				0	2,0	0,0	
	3		R1, PB1	59	50	1800	1,00	1800	296	0,17	5,32	0	0	3				
1	2	-	R1	59	585	2000	1,00	2000	1388	0,42	6,56	4	24	30				
	1	-	R1	59	586	2000	1,00	2000	1388	0,42	6,57	4	24	30				
	1	لم	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
3	2	۱.	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
	Furt		UB3	41							11,39				0	2,0	0,0	
-	4	-			924	2000	1,00	2000										
5	1	F	R5L	13	136	1800	1,00	1800	275	0,49	39,37	3	18	20				
	1	4	R6R	13	27	1800	1,00	1800	275	0,10	31,67	1	6	4				
6	Furt	-	UB6	56							4,95				0	2,0	0,0	
	3	-	R4	62	567	2000	1,00	2000	1459	0,39	5,13	4	24	26				
4	2	-	R4	62	567	2000	1,00	2000	1459	0,39	5,13	4	24	26				
	1	7	R4	62	87	1800	1,00	1800	1313	0,07	3,37	1	6	4	Î			

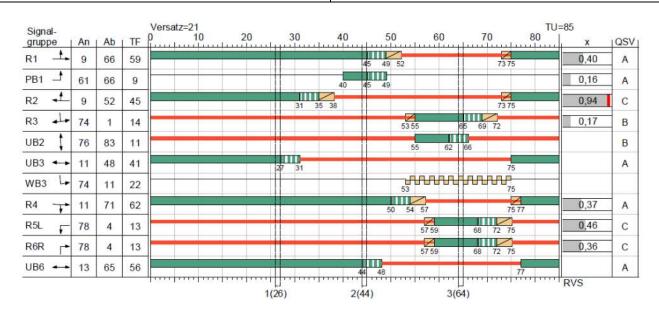
Abbildung 24:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Bestand

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	81 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
92.0	1	→	R2	45	899	1900	0,95	1805	956	0,94	48,68	17	102	72				
2	Furt	1	UB2	11		10					32,21				0	2,0	0,0	
	3	_	R1, PB1	59	50	1800	1,00	1800	306	0,16	5,24	0	0	3				
1	2	-	R1	59	558	2000	1,00	2000	1388	0,40	6,39	4	24	29				
	1		R1	59	558	2000	1,00	2000	1388	0,40	6,39	4	24	29				
	1	لـ	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
3	2	L-	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
	Furt		UB3	41							11,39				0	2,0	0,0	
	4	•			899	2000	1,00	2000										
5	1	F	R5L	13	126	1800	1,00	1800	275	0,46	38,31	3	18	18				
-	1	[*	R6R	13	100	1800	1,00	1800	275	0,36	36,02	2	12	14				
6	Furt		UB6	56							4,95				0	2,0	0,0	
	3	-	R4	62	543	2000	1,00	2000	1459	0,37	5,00	3	18	25				
4	2		R4	62	543	2000	1,00	2000	1459	0,37	5,00	3	18	25				
	1	٦,	R4	62	80	1800	1,00	1800	1313	0,06	3,35	1	6	4				

Abbildung 25:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigen, dass die Geradeausrelationen der L 100 aus Süden einen Auslastungsgrad von 42 % in der Morgenspitze und 40 % in der Abendspitze bei der südlichen Teilkreuzung bzw. 39 % in der Morgenspitze und 37 % in der Abendspitze bei der nördlichen Teilkreuzung aufweisen, bei der Geradeaus-Rechts-Relation der L 100 aus Norden betragen diese Werte 97 % in der Morgenspitze und 94 % in der Abendspitze. Die Sättigungsgrade der Abbiegerelationen der L 100 aus Süden betragen für die Abbieger in die Andreas Hofer-Straße 17 % in der Morgenspitze und 16 % in der Abendspitze sowie für die Abbieger zum Völklplatz

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	82 von 110
	100 Ot Bill E		0/07/0/70/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

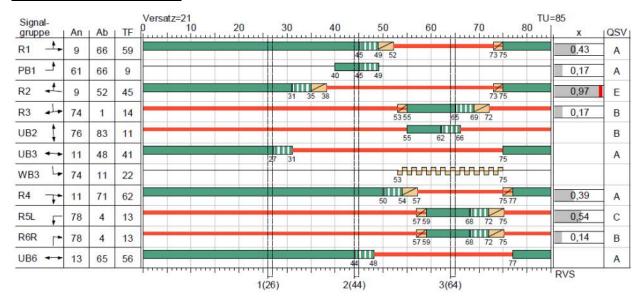
zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

7 % in der Morgenspitze und 6 % in der Abendspitze, jene der Linksabbiegerelation der L 100 aus Norden betragen 49 % in der Morgenspitze und 46 % in der Abendspitze. Der Auslastungsgrad des Völklplatzes beträgt 10 % in der Morgenspitze und 36 % in der Abendspitze und jener der Andreas Hofer-Straße 17 % in der Morgenspitze und 17 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist, auch bei den etwas höheren Werten der L 100 aus Norden (ca. 24 Pkw), mit keinen Problemen zu rechnen (max. 6 Pkw bei der L 100 aus Süden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der L 100 aus Süden sehr kurz (7 Sekunden), bei der L 100 aus Norden sowie den Nebenrelationen deutlich länger (bis zu 74 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "E" (ungünstig) und in der Abendspitze mit "C" (ausreichend) bewertet werden.

Bebauungsplan-Projekt:



GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	83 von 110

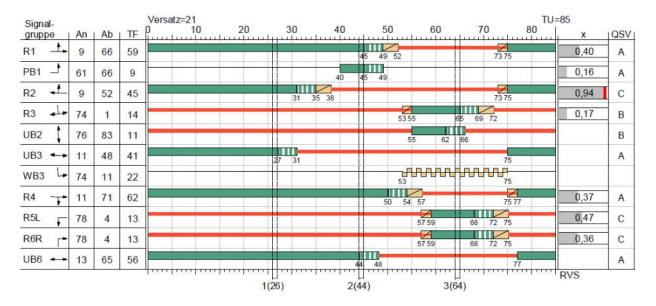
ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
450	1	<u>+</u>	R2	45	924	1900	0,95	1805	956	0,97	74,38	24	144	74	3			
2	Furt	†	UB2	11							32,21				0	2,0	0,0	
	3		R1, PB1	59	50	1800	1,00	1800	296	0,17	5,32	0	0	3				
1	2	-	R1	59	594	2000	1,00	2000	1388	0,43	6,63	4	24	31				
	1	-	R1	59	594	2000	1,00	2000	1388	0,43	6,63	4	24	31				
	1	لم	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
3	2	L-	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
	Furt		UB3	41							11,39				0	2,0	0,0	
_	4	•			924	2000	1,00	2000										
5	1	F	R5L	13	148	1800	1,00	1800	275	0,54	40,83	3	18	21				
Viet 1	1	r*	R6R	13	39	1800	1,00	1800	275	0,14	32,25	1	6	6				
6	Furt		UB6	56							4,95				0	2,0	0,0	
	3	-	R4	62	567	2000	1,00	2000	1459	0,39	5,13	4	24	26				
4	2	-	R4	62	568	2000	1,00	2000	1459	0,39	5,13	4	24	26				
	1	_ ,_	R4	62	103	1800	1,00	1800	1313	0,08	3,42	1	6	5				

Abbildung 26:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Projekt



GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
0.40 - 00	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	84 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
3	1	- ↑	R2	45	899	1900	0,95	1805	956	0,94	48,68	17	102	72				
2	Furt	1	UB2	11							32,21				0	2,0	0,0	
	3		R1, PB1	59	50	1800	1,00	1800	306	0,16	5,24	0	0	3				
1	2	-	R1	59	561	2000	1,00	2000	1388	0,40	6,41	4	24	29				
	1	-	R1	59	562	2000	1,00	2000	1388	0,40	6,41	4	24	29				
	1	لـ	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				3 5
3	2	۱.	R3	14	50	1800	1,00	1800	296	0,17	31,73	1	6	7				
	Furt		UB3	41							11,39				0	2,0	0,0	
_	4	•			899	2000	1,00	2000										
5	1	F	R5L	13	130	1800	1,00	1800	275	0,47	38,72	3	18	19				
520	1	[*	R6R	13	100	1800	1,00	1800	275	0,36	36,02	2	12	14				
6	Furt		UB6	56							4,95				0	2,0	0,0	
	3	-	R4	62	543	2000	1,00	2000	1459	0,37	5,00	3	18	25				
4	2	-	R4	62	543	2000	1,00	2000	1459	0,37	5,00	3	18	25				
	1	7	R4	62	87	1800	1,00	1800	1313	0,07	3,37	1	6	4				

Abbildung 27:L 100 / Völklplatz / Andreas Hofer-Straße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Projekt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigen, dass die Geradeausrelationen der L 100 aus Süden einen Auslastungsgrad von 43 % in der Morgenspitze und 40 % in der Abendspitze bei der südlichen Teilkreuzung bzw. 39 % in der Morgenspitze und 37 % in der Abendspitze bei der nördlichen Teilkreuzung aufweisen, bei der Geradeaus-Rechts-Relation der L 100 aus Norden betragen diese Werte 97 % in der Morgenspitze und 94 % in der Abendspitze. Die Sättigungsgrade der Abbiegerelationen der L 100 aus Süden betragen für die Abbieger in die Andreas Hofer-Straße 17 % in der Morgenspitze und 16 % in der Abendspitze sowie für die Abbieger zum Völklplatz 8 % in der Morgenspitze und 7 % in der Abendspitze, jene der Linksabbiegerelation der L 100 aus Norden betragen 54 % in der Morgenspitze und 47 % in der Abendspitze. Der Auslastungsgrad des Völklplatz beträgt 14 % in der Morgenspitze und 36 % in der Abendspitze und jener der Andreas Hofer-Straße 17 % in der Morgenspitze und 17 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist, auch bei den etwas höheren Werten der L 100 aus Norden (ca. 24 Pkw), mit keinen Problemen zu rechnen (max. 6 Pkw bei der L 100 aus Süden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der L 100 aus Süden sehr kurz (7 Sekunden), bei der L 100 aus Norden sowie den Nebenrelationen deutlich länger (bis zu 74 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die

	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	85 von 110
ı					

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "E" (ungünstig) und in der Abendspitze mit "C" (ausreichend) bewertet werden.

3.6.4 Heßstraße / Roßmarkt

Der Kreuzungsbereich der Heßstraße mit dem Roßmarkt ist im Bestand als T-Kreuzung mit Rechtsvorrang ausgeführt. Die Heßstraße stellt eine Einbahn in Fahrtrichtung Westen, der Roßmarkt eine Einbahn in Fahrtrichtung Süden dar. Die Anbindung des Roßmarktes soll im Projekt an die neu geplanten Gegebenheiten (gegenzügige Befahrbarkeit Roßmarkt) angepasst werden. Alle Zufahrtsrelationen sind mit Mischfahrstreifen ausgestattet, Schutzwege sind nicht vorhanden. Der gegenständliche Knotenpunkt befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Für eine Kreuzungsregelung mit Rechtsvorrang ist keine Leistungsfähigkeitsberechnung möglich, sondern erfolgt nur eine Berechnung der durchschnittlichen Wartezeit am Knotenpunkt bzw. eine Beurteilung der Verkehrsqualität.

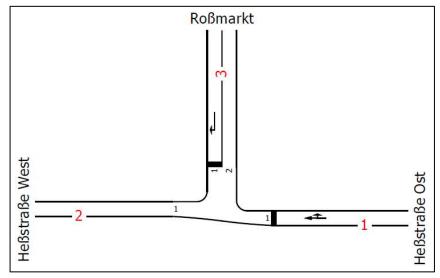


Abbildung 28: Heßstraße / Roßmarkt – Knotendaten

Bestandsverkehr:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	qıv [Fz/h]	qLkw+Bus [Fz/h]			q _{ges} [Fz/h]	tw [s]	QSV
1		1 → 2	1	176,0	0,0	0,0	176,0			
'	Α	1 → 3	2	58,0	0,0	0,0	58,0	263,0	0,000	A,B
3	С	3 → 2	3	29,0	0,0	0,0	29,0			

Abbildung 29: Heßstraße / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – Bestand

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	86 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	qıv [Fz/h]	qLkw+Bus [Fz/h]			q _{ges} [Fz/h]	tw [s]	QSV
1		1 → 2	1	142,0	0,0	0,0	142,0		\$	
1	Α	1 → 3	2	54,0	0,0	0,0	54,0	286,0	0,000	A,B
3	C	3 → 2	3	90,0	0,0	0,0	90,0	500		

Abbildung 30: Heßstraße / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Abendspitze – Bestand

Die Berechnungen für den Bestand zeigen, dass die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt sehr kurz (0 Sekunden) ist. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in beiden Spitzenstunden mit "A,B" (gut) bewertet werden.

Bebauungsplan-Bestand:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	qLv [Fz/h]	qLkw+Bus [Fz/h]			q _{ges} [Fz/h]	tw [s]	QSV
4		1 → 2	1	176,0	0,0	0,0	176,0			
1	А	1 → 3	2	85,0	0,0	0,0	85,0	297,0	0,000	A,B
3	С	3 → 2	3	36,0	0,0	0,0	36,0			

Abbildung 31: Heßstraße / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Bestand

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	qıv [Fz/h]	qLkw+Bus [Fz/h]			q _{ges} [Fz/h]	tw [s]	QSV
-		1 → 2	1	142,0	0,0	0,0	142,0			
1	A	1 → 3	2	77,0	0,0	0,0	77,0	345,0	7,591	A,B
3	С	3 → 2	3	126,0	0,0	0,0	126,0			

Abbildung 32: Heßstraße / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Berechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigen, dass die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt sehr kurz (8 Sekunden) ist. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in beiden Spitzenstunden mit "A,B" (gut) bewertet werden.

Bebauungsplan-Projekt:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom		qLkw+Bus [Fz/h]				tw [s]	QSV
		1 → 2	1	142,0	0,0	0,0	142,0			
	А	1 → 3	2	77,0	0,0	0,0	77,0	345,0	7,591	A,B
3	С	3 → 2	3	126,0	0,0	0,0	126,0			

Abbildung 33: Heßstraße / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Projekt

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	87 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	qıv [Fz/h]	qLkw+Bus [Fz/h]			100	tw [s]	QSV
-		1 → 2	1	142,0	0,0	0,0	142,0			
	А	1 → 3	2	80,0	0,0	0,0	80,0	353,0	7,658	A,B
3	С	3 → 2	3	131,0	0,0	0,0	131,0			

Abbildung 34: Heßstraße / Roßmarkt – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Projekt

Die Berechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigen, dass die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt sehr kurz (8 Sekunden) ist. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in beiden Spitzenstunden mit "A,B" (gut) bewertet werden.

3.6.5 Julius Raab-Promenade / Heßstraße

Der Kreuzungsbereich der Julius Raab-Promenade mit der Heßstraße ist im Bestand als vierstrahlige Kreuzung ausgeführt und wird durch eine Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt. Aus Süden kommend ist auf der Promenade nur das Geradeausfahren erlaubt, hierfür steht ein Fahrstreifen zur Verfügung, aus Norden kommend ist die Promenade mit einem Geradeaus-Rechts-Fahrstreifen ausgestattet. Die Heßstraße stellt eine Einbahn in Fahrtrichtung Westen dar, im Kreuzungsbereich stehen bei der Zufahrt aus Osten ein Geradeaus-Rechts-Fahrstreifen sowie ein Geradeaus-Links-Fahrstreifen und ein eigener Busfahrstreifen zur Verfügung. Über alle Kreuzungsäste sind Schutzwege markiert und es gibt eine Fußgänger- und Radfahrerüberfahrt entlang der Promenade zur Sicherung des nicht motorisierten Verkehrs. Diese Form eines Schutzweges zwischen den beiden Mittelinseln ist im Berechnungsprogramm nicht darstellbar, daher wird nur bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit darauf Rücksicht genommen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit am gegenständlichen Abschnitt der Julius Raab-Promenade und der Heßstraße West beträgt 50 km/h, jene der Heßstraße Ost 30 km/h.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	88 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

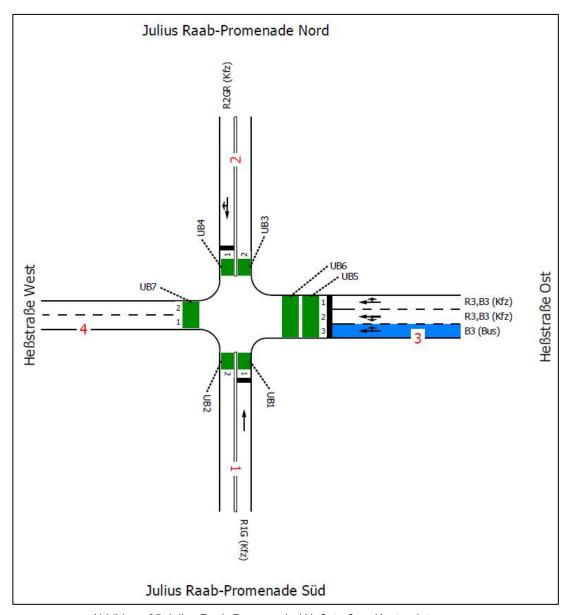


Abbildung 35: Julius Raab-Promenade / Heßstraße – Knotendaten

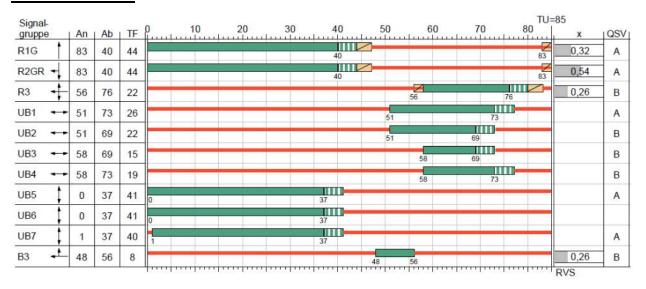
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	89 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bestandsverkehr:



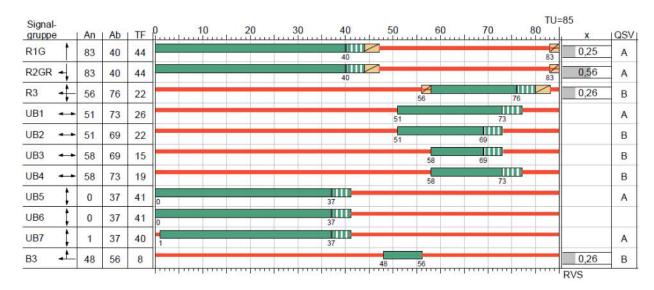
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R1G	44	335	2000	1,00	2000	1035	0,32	12,71	4	24	27				
1	QS2	++	UB2	22							23,35				0	2,0	0,0	
	QS1		UB1	26							20,48				0	2,0	0,0	
	1	+	R2GR	44	475	1900	0,90	1710	885	0,54	16,05	5	30	39				
2	QS1	←→	UB4	19							25,62				0	2,0	0,0	
	QS2		UB3	15							28,82				0	2,0	0,0	
	1	→	R3, B3	30	156	1900	0,90	1710	604	0,26	20,62	2	12	17				
	3	<u>+</u>	В3	8							51,54				1			
3	2	•	R3, B3	30	157	1900	0,90	1710	604	0,26	20,64	2	12	17				
	Furt	1	UB5	41						,	11,39				0	2,0	0,0	
4	Furt	1	UB7	40							11,91				0	2,0	0,0	

Abbildung 36: Julius Raab-Promenade / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – Bestand

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R1G	44	260	2000	1,00	2000	1035	0,25	11,95	3	18	21	×			
1	QS2		UB2	22							23,35				0	2,0	0,0	
	QS1	+	UB1	26						5	20,48				0	2,0	0,0	
	1	+	R2GR	44	498	1900	0,90	1710	885	0,56	16,57	6	36	41				
2	QS1		UB4	19							25,62				0	2,0	0,0	
	QS2		UB3	15							28,82				0	2,0	0,0	
. 2	1	+	R3, B3	30	157	1900	0,90	1710	604	0,26	20,64	2	12	17				
•	3	- ↑	В3	8							51,54							
3	2	•	R3, B3	30	158	1900	0,90	1710	604	0,26	20,66	2	12	17				
	Furt	‡	UB5	41							11,39				0	2,0	0,0	
4	Furt	‡	UB7	40							11,91				0	2,0	0,0	

Abbildung 37: Julius Raab-Promenade / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Bestand zeigen, dass die Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 32 % in der Morgenspitze und 25 % in der Abendspitze aufweist, bei der Promenade aus Norden betragen diese Werte 54 % in der Morgenspitze und 56 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Heßstraße Ost beträgt 26 % in der Morgenspitze und 26 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 7 Pkw bei der Promenade aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der Promenade kurz (17 Sekunden), bei der Heßstraße etwas länger (bis zu 21 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	91 von 110

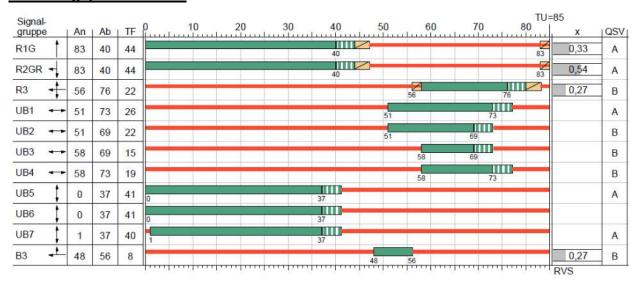
ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

Bebauungsplan-Bestand:



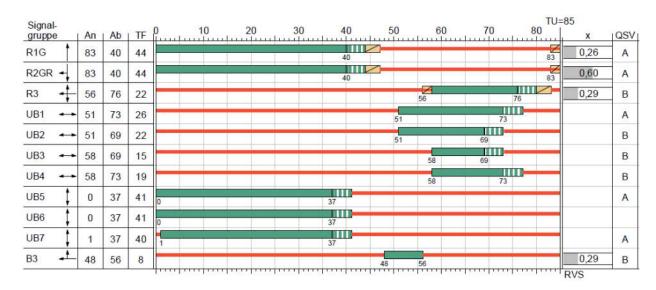
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R1G	44	343	2000	1,00	2000	1035	0,33	12,80	4	24	28				
1	QS2		UB2	22							23,35		,		0	2,0	0,0	4
	QS1		UB1	26							20,48				0	2,0	0,0	
	1	4	R2GR	44	481	1900	0,90	1710	885	0,54	16,18	5	30	39				
2	QS1		UB4	19							25,62				0	2,0	0,0	
	QS2	←→	UB3	15							28,82				0	2,0	0,0	
	1	→	R3, B3	30	160	1900	0,90	1710	604	0,27	20,71	2	12	18				
	3	- ↑	В3	8		8					51,54							·
3	2	4	R3, B3	30	160	1900	0,90	1710	604	0,27	20,71	2	12	18				P.
	Furt	‡	UB5	41							11,39				0	2,0	0,0	
4	Furt	‡	UB7	40							11,91			41	0	2,0	0,0	

Abbildung 38: Julius Raab-Promenade / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Bestand

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R1G	44	267	2000	1,00	2000	1035	0,26	12,02	3	18	22				
1	QS2		UB2	22							23,35				0	2,0	0,0	
	QS1		UB1	26							20,48				0	2,0	0,0	
	1	+	R2GR	44	529	1900	0,90	1710	885	0,60	17,34	6	36	43				
2	QS1		UB4	19							25,62				0	2,0	0,0	
	QS2	-	UB3	15							28,82				0	2,0	0,0	
	1	+	R3, B3	30	176	1900	0,90	1710	604	0,29	21,06	3	18	19		3		
	3	- ↑	В3	8							51,54							
3	2	•	R3, B3	30	175	1900	0,90	1710	604	0,29	21,04	3	18	19				
	Furt	1	UB5	41							11,39				0	2,0	0,0	
4	Furt	1	UB7	40							11,91				0	2,0	0,0	

Abbildung 39: Julius Raab-Promenade / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigen, dass die Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 33 % in der Morgenspitze und 26 % in der Abendspitze aufweist, bei der Promenade aus Norden betragen diese Werte 54 % in der Morgenspitze und 60 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Heßstraße Ost beträgt 27 % in der Morgenspitze und 29 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 7 Pkw bei der Promenade aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der Promenade kurz (17 Sekunden), bei der Heßstraße etwas länger (bis zu 21 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird

			Seite
9	11.06.2021 02.06.2021 PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	93 von 110

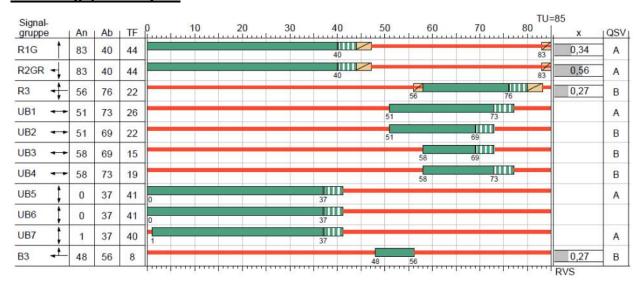
ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

Bebauungsplan-Projekt:



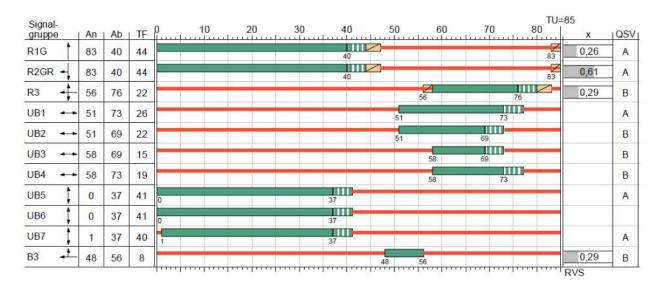
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	DF [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R1G	44	350	2000	1,00	2000	1035	0,34	12,87	4	24	29				
1	QS2		UB2	22							23,35				0	2,0	0,0	
	QS1		UB1	26							20,48				0	2,0	0,0	
	1	+	R2GR	44	500	1900	0,90	1710	885	0,56	16,61	6	36	41				
2	QS1		UB4	19							25,62				0	2,0	0,0	
ľ	QS2	←→	UB3	15							28,82				0	2,0	0,0	
	1	→	R3, B3	30	161	1900	0,90	1710	604	0,27	20,73	2	12	18				
	3	- ↑	В3	8		8					51,54							
3	2	4	R3, B3	30	162	1900	0,90	1710	604	0,27	20,75	2	12	18				
	Furt	‡	UB5	41							11,39				0	2,0	0,0	
4	Furt	‡	UB7	40							11,91			45	0	2,0	0,0	

Abbildung 40: Julius Raab-Promenade / Heßstraße - Leistungsfähigkeit Morgenspitze - BBP-Projekt

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R1G	44	269	2000	1,00	2000	1035	0,26	12,04	3	18	22				
1	QS2		UB2	22							23,35				0	2,0	0,0	
	QS1	++	UB1	26		y				v.	20,48				0	2,0	0,0	8 0
	1	+	R2GR	44	537	1900	0,90	1710	885	0,61	17,55	6	36	44	ε,			
2	QS1	+	UB4	19							25,62				0	2,0	0,0	
	QS2	++	UB3	15							28,82				0	2,0	0,0	
	1	<u></u>	R3, B3	30	178	1900	0,90	1710	604	0,29	21,11	3	18	20				
-	3	<u>+</u>	В3	8							51,54							
3	2	•	R3, B3	30	177	1900	0,90	1710	604	0,29	21,09	3	18	19				
	Furt	1	UB5	41							11,39				0	2,0	0,0	
4	Furt	1	UB7	40	6)					6	11,91				0	2,0	0,0	

Abbildung 41: Julius Raab-Promenade / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Projekt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigen, dass die Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 34 % in der Morgenspitze und 26 % in der Abendspitze aufweist, bei der Promenade aus Norden betragen diese Werte 56 % in der Morgenspitze und 61 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Heßstraße Ost beträgt 27 % in der Morgenspitze und 29 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 8 Pkw bei der Promenade aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der Promenade kurz (18 Sekunden), bei der Heßstraße etwas länger (bis zu 21 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	95 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

3.6.6 L 100 / Heßstraße

Der Kreuzungsbereich der L 100 mit der Heßstraße ist im Bestand als vierstrahlige Kreuzung ausgeführt und wird durch eine Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) geregelt. Aus Süden kommend ist auf der L 100 nur das Geradeausfahren erlaubt, hierfür stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung, aus Norden kommend ist ebenfalls nur das Geradeausfahren erlaubt und es ist ein Fahrstreifen vorhanden. Die Heßstraße stellt sowohl aus Westen als auch aus Osten kommend jeweils eine Einbahn mit Fahrtrichtung zur L 100 dar, im Kreuzungsbereich stehen jeweils ein eigener Fahrstreifen für das Linksabbiegen und Rechtsabbiegen zur Verfügung. Mit Ausnahme der L 100 Süd sind über alle Kreuzungsäste Schutzwege markiert Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Straßenzügen 50 km/h.

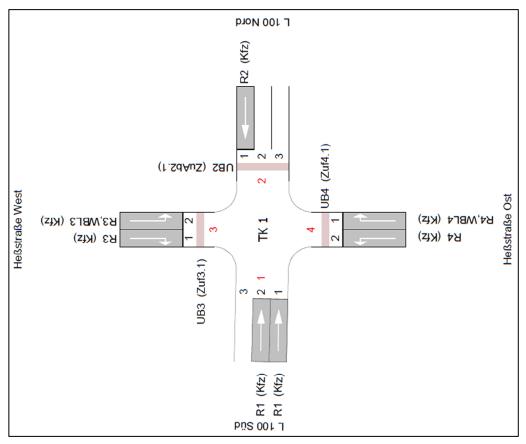


Abbildung 42:L 100 / Heßstraße - Knotendaten

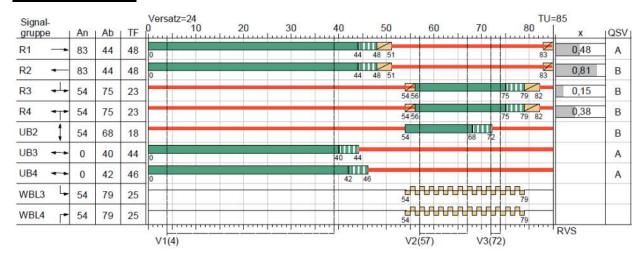
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	96 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

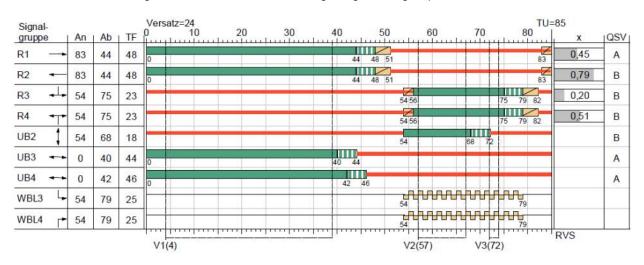
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bestandsverkehr:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	DF [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	4	R3	23	40	1800	1,00	1800	487	0,08	23,46	1	6	5				
3	2	L.	R3	23	40	1800	1,00	1800	275	0,15	24,24	1	6	5				
	Furt		UB3	44			3		1		9,89				0	2,0	0,0	
	1	-	R2	48	920	2000	1,00	2000	1129	0,81	21,91	10	60	68				
2	Furt	‡	UB2	18							26,41				0	2,0	0,0	
	2	•	R4	23	116	1800	1,00	1800	302	0,38	27,89	2	12	14				
4	1	 	R4	23	75	1800	1,00	1800	487	0,15	24,27	1	6	9				
	Furt		UB4	46							8,95				0	2,0	0,0	
	2	-	R1	48	544	2000	1,00	2000	1129	0,48	12,54	6	36	40				
1	1	-	R1	48	545	2000	1,00	2000	1129	0,48	12,56	6	36	40				

Abbildung 43:L 100 / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – Bestand



GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	97 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
3 5	1	4	R3	23	55	1800	1,00	1800	487	0,11	23,79	1	6	7				
3	2	L.	R3	23	55	1800	1,00	1800	277	0,20	24,94	1	6	7				
	Furt	++	UB3	44				25			9,89				0	2,0	0,0	
	1	•	R2	48	896	2000	1,00	2000	1129	0,79	20,71	10	60	66				
2	Furt	‡	UB2	18				2.6			26,41				0	2,0	0,0	
-	2	•	R4	23	148	1800	1,00	1800	290	0,51	31,09	3	18	18				
4	1		R4	23	73	1800	1,00	1800	487	0,15	24,22	1	6	9				
	Furt		UB4	46			3				8,95				0	2,0	0,0	
	2		R1	48	507	2000	1,00	2000	1129	0,45	12,09	5	30	38				
1	1		R1	48	508	2000	1,00	2000	1129	0,45	12,10	5	30	38				

Abbildung 44:L 100 / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Bestand zeigen, dass die L 100 aus Süden einen Auslastungsgrad von 48 % in der Morgenspitze und 45 % in der Abendspitze aufweist, bei der L 100 aus Norden betragen diese Werte 81 % in der Morgenspitze und 79 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Heßstraße Ost beträgt 38 % in der Morgenspitze und 51 % in der Abendspitze, jener der Rechtsabbiegerelation der Heßstraße Ost 15 % in der Morgenspitze und 15 % in der Abendspitze. Die Auslastungsgrade der Linksabbiegerelation der Heßstraße West betragen 15 % in der Morgenspitze und 20 % in der Abendspitze, jene der Rechtsabbiegerelation der Heßstraße West 8 % in der Morgenspitze und 11 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 11 Pkw bei der L 100 aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der L 100 aus Süden sehr kurz (13 Sekunden), bei der L 100 aus Norden bzw. den Nebenrelationen deutlich länger (bis zu 31 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

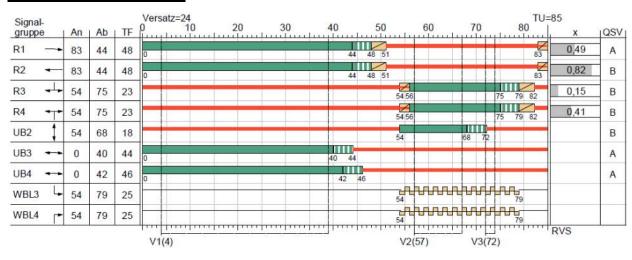
 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 98 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

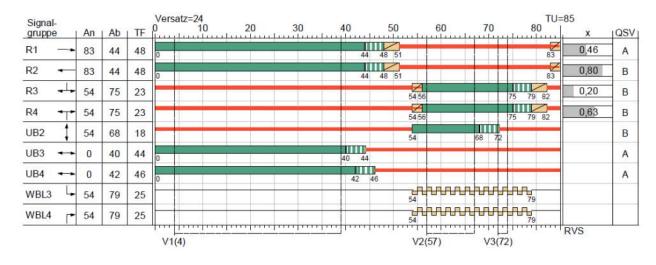
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bebauungsplan-Bestand:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
8 8	1	4	R3	23	40	1800	1,00	1800	487	0,08	23,46	1	6	5				
3	2	L.	R3	23	40	1800	1,00	1800	273	0,15	24,25	1	6	5				
	Furt		UB3	44				10			9,89				0	2,0	0,0	
	1	-	R2	48	924	2000	1,00	2000	1129	0,82	22,14	10	60	68				
2	Furt	‡	UB2	18							26,41				0	2,0	0,0	
	2	•	R4	23	123	1800	1,00	1800	302	0,41	28,37	2	12	15				
4	1	·	R4	23	77	1800	1,00	1800	487	0,16	24,32	1	6	10				
	Furt		UB4	46							8,95				0	2,0	0,0	
	2	-	R1	48	552	2000	1,00	2000	1129	0,49	12,65	6	36	41				
1	1	-	R1	48	552	2000	1,00	2000	1129	0,49	12,65	6	36	41				

Abbildung 45:L 100 / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Bestand



GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	99 von 110
			BB. 10.101_10_1B_Bobaraningobian_2021 00 111accx	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
5 6	1	↓	R3	23	55	1800	1,00	1800	487	0,11	23,79	1	6	7				63
3	2	L	R3	23	55	1800	1,00	1800	269	0,20	25,04	1	6	7				
	Furt	+	UB3	44			5 50				9,89				0	2,0	0,0	
	1	•	R2	48	899	2000	1,00	2000	1129	0,80	20,85	10	60	67				
2	Furt	‡	UB2	18							26,41				0	2,0	0,0	
	2	•	R4	23	184	1800	1,00	1800	290	0,63	35,93	3	18	23				4. 81
4	1	•	R4	23	83	1800	1,00	1800	487	0,17	24,46	1	6	10				
	Furt	†	UB4	46							8,95				0	2,0	0,0	
	2	-	R1	48	514	2000	1,00	2000	1129	0,46	12,17	5	30	38				
1	1	-	R1	48	514	2000	1,00	2000	1129	0,46	12,17	5	30	38				

Abbildung 46:L 100 / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigen, dass die L 100 aus Süden einen Auslastungsgrad von 49 % in der Morgenspitze und 46 % in der Abendspitze aufweist, bei der L 100 aus Norden betragen diese Werte 82 % in der Morgenspitze und 80 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Heßstraße Ost beträgt 41 % in der Morgenspitze und 63 % in der Abendspitze, jener der Rechtsabbiegerelation der Heßstraße Ost 16 % in der Morgenspitze und 17 % in der Abendspitze. Die Auslastungsgrade der Linksabbiegerelation der Heßstraße West betragen 15 % in der Morgenspitze und 20 % in der Abendspitze, jene der Rechtsabbiegerelation der Heßstraße West 8 % in der Morgenspitze und 11 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 11 Pkw bei der L 100 aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der L 100 aus Süden sehr kurz (13 Sekunden), bei der L 100 aus Norden bzw. den Nebenrelationen deutlich länger (bis zu 36 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

 GZ
 Datum
 Bearbeitet
 Filename
 Seite

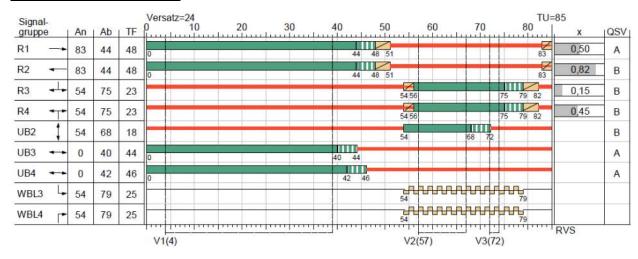
 3407-20
 gedruckt 11.06.2021
 S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx
 100 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

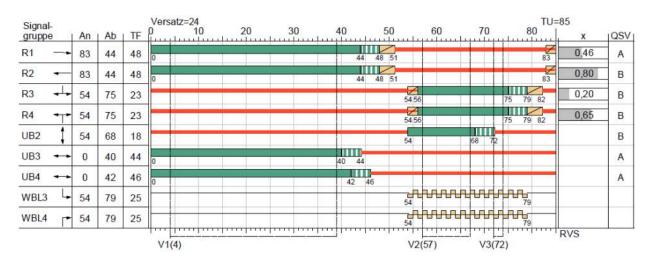
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bebauungsplan-Projekt:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	n h [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	MF [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	.	R3	23	40	1800	1,00	1800	487	0,08	23,46	1	6	5				
3	2	L	R3	23	40	1800	1,00	1800	273	0,15	24,26	1	6	5				
	Furt	++	UB3	44							9,89		4	5 /	0	2,0	0,0	
	1	+	R2	48	924	2000	1,00	2000	1129	0,82	22,14	10	60	68				
2	Furt	‡	UB2	18			o 13				26,41				0	2,0	0,0	
	2	•	R4	23	137	1800	1,00	1800	302	0,45	29,43	2	12	17				
4	1	_	R4	23	78	1800	1,00	1800	487	0,16	24,34	1	6	10				
	Furt	+	UB4	46							8,95				0	2,0	0,0	
	2	-	R1	48	560	2000	1,00	2000	1129	0,50	12,75	6	36	41				
1	1	-	R1	48	560	2000	1,00	2000	1129	0,50	12,75	6	36	41				

Abbildung 47:L 100 / Heßstraße – Leistungsfähigkeit Morgenspitze – BBP-Projekt



	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	101 von 110
Ļ	3407-20	EISIEIII. 02.00.2021	raAIII/DINU	BBP\3407_VU_1B_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	101 0011 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	Dr [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	1	R3	23	55	1800	1,00	1800	487	0,11	23,79	1	6	7				
3	2	L	R3	23	55	1800	1,00	1800	269	0,20	25,04	1	6	7				
	Furt	++	UB3	44							9,89				0	2,0	0,0	
	1	•	R2	48	899	2000	1,00	2000	1129	0,80	20,85	10	60	67				
2	Furt	‡	UB2	18							26,41				0	2,0	0,0	
8	2	•	R4	23	190	1800	1,00	1800	290	0,65	37,03	4	24	24	0			
4	1	 	R4	23	83	1800	1,00	1800	487	0,17	24,46	1	6	10				
	Furt	+	UB4	46			a s		=:		8,95				0	2,0	0,0	
	2	-	R1	48	517	2000	1,00	2000	1129	0,46	12,21	5	30	38				
1	1	-	R1	48	518	2000	1,00	2000	1129	0,46	12,22	5	30	38				

Abbildung 48:L 100 / Heßstraße - Leistungsfähigkeit Abendspitze - BBP-Projekt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigen, dass die L 100 aus Süden einen Auslastungsgrad von 50 % in der Morgenspitze und 46 % in der Abendspitze aufweist, bei der L 100 aus Norden betragen diese Werte 82 % in der Morgenspitze und 80 % in der Abendspitze. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Heßstraße Ost beträgt 45 % in der Morgenspitze und 65 % in der Abendspitze, jener der Rechtsabbiegerelation der Heßstraße Ost 16 % in der Morgenspitze und 17 % in der Abendspitze. Die Auslastungsgrade der Linksabbiegerelation der Heßstraße West betragen 15 % in der Morgenspitze und 20 % in der Abendspitze, jene der Rechtsabbiegerelation der Heßstraße West 8 % in der Morgenspitze und 11 % in der Abendspitze.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 11 Pkw bei der L 100 aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf der L 100 aus Süden sehr kurz (13 Sekunden), bei der L 100 aus Norden bzw. den Nebenrelationen deutlich länger (bis zu 37 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Morgenspitze mit "B" (gut) und in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

3.6.7 Zusammenfassung Leistungsfähigkeit

Nachfolgend ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die untersuchten Knotenpunkte in allen Bebauungsszenarien ersichtlich:

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	102 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Heitzlergass	e				Мо	rgenspi	tze							Ab	endspit	ze			
Bräuhausgass			Bestand		BBI	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt	E	Bestand		ВВІ	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt
Roßmarkt		Pkw-E	Ausl.	QSV															
	links	71	6%	Α	94	7%	Α	105	8%	Α	83	7%	Α	103	8%	Α	109	9%	Α
Heitzlergasse West	gerade rechts	73	4%	Α	100	6%	Α	130	8%	Α	59	4%	Α	82	5%	Α	91	6%	Α
Heitzlergasse Ost	links gerade rechts	10	1%	Α	10	1%	Α	10	1%	Α	5	1%	Α	5	1%	А	5	1%	А
Bräuhausgasse	links gerade rechts	48	4%	Α	54	5%	Α	58	5%	Α	149	13%	Α	180	15%	А	190	16%	Α
Roßmarkt	links gerade rechts	29	4%	Α	36	5%	Α	67	10%	Α	89	14%	Α	125	23%	А	126	24%	А

Julius Raab-Prom	enade				Мо	rgenspi	tze							Ab	endspitz	ze			
Heitzlergasse	•	E	Bestand		BBI	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt	Е	Bestand		BBI	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt
Völkiplatz		Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV									
Julius Raab-	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Promenade	gerade	302	33%	Α	303	33%	Α	303	33%	Α	265	29%	Α	270	30%	Α	270	30%	Α
Süd	rechts	73	9%	Α	81	10%	Α	88	11%	А	75	9%	Α	82	10%	Α	84	10%	Α
Julius Raab-	links	23	12%	В	31	16%	В	38	20%	В	42	22%	В	49	26%	В	51	27%	В
Promenade Nord	gerade rechts	316	30%	А	316	30%	Α	316	30%	Α	359	34%	А	359	34%	А	359	34%	Α
Heitzlergasse	links gerade rechts	73	20%	В	86	24%	В	122	34%	В	261	92%	F	328	125%	F	339	133%	F
	links	36	10%	В	36	10%	В	36	10%	В	32	11%	В	32	12%	В	32	12%	В
Völklplatz	gerade rechts	152	37%	В	187	46%	В	214	52%	В	145	35%	В	174	42%	В	184	45%	В

L 100					Мо	rgenspi	tze							Ab	endspit	ze			
Völkiplatz		В	estand		ВВГ	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt	Е	Bestand		ВВГ	-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt
Andreas Hofer-St	raße	Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV	Pkw-E	Ausl.	QSV
L 100	links	50	17%	Α	50	17%	Α	50	17%	Α	50	16%	Α	50	16%	Α	50	16%	Α
Süd	gerade	1.154	42%	Α	1.171	42%	Α	1.188	43%	Α	1.093	39%	Α	1.116	40%	Α	1.123	40%	Α
(Teilknoten Süd)	rechts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L 100	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nord (Teilknoten Süd)	gerade rechts	920	96%	D	924	97%	Е	924	97%	E	896	94%	С	899	94%	С	899	94%	С
	links	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В
Andreas Hofer-Straße (Teilknoten Süd)	gerade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Telikiloteli Suu)	rechts	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В	50	17%	В
L 100	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Süd	gerade	1.132	39%	Α	1.134	39%	Α	1.135	39%	Α	1.076	37%	Α	1.086	37%	Α	1.086	37%	Α
(Teilknoten Nord)	rechts	72	5%	Α	87	7%	Α	103	8%	Α	67	5%	Α	80	6%	Α	87	7%	Α
L 100	links	117	43%	С	136	49%	С	148	54%	С	110	40%	С	126	46%	С	130	47%	С
Nord	gerade	920	n.b.	n.b.	924	n.b.	n.b.	924	n.b.	n.b.	896	n.b.	n.b.	899	n.b.	n.b.	899	n.b.	n.b.
(Teilknoten Nord)	rechts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Völklplatz (Teilknoten Nord)	links gerade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(.emaioteir Horu)	rechts	22	8%	В	27	10%	В	39	14%	В	74	27%	В	100	36%	С	100	36%	С

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	103 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

					Мо	rgenspi	tze							Ab	endspit	ze			
Heßstraße Roßmarkt		E	Bestand		ВВІ	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt	E	Bestand		ВВІ	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt
Roisillaikt		Pkw-E	Ausl.	QSV															
	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heßstraße Ost	gerade rechts	234	n.b.	A,B	261	n.b.	A,B	268	n.b.	A,B	196	n.b.	A,B	219	n.b.	A,B	222	n.b.	A,B
Roßmarkt	links gerade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	rechts	29	n.b.	A,B	36	n.b.	A,B	39	n.b.	A,B	90	n.b.	A,B	126	n.b.	A,B	131	n.b.	A,B

					Мо	rgenspi	tze							Ab	endspit	ze			
Julius Raab-Prome Heßstraße	enade	Е	Bestand		ВВІ	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt	E	Bestand		ВВІ	P-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt
Heissilaise		Pkw-E	Ausl.	QSV															
Julius Raab-	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Promenade	gerade	335	32%	Α	343	33%	Α	350	34%	Α	260	25%	Α	267	26%	Α	269	26%	Α
Süd	rechts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Julius Raab-	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Promenade Nord	gerade rechts	475	54%	Α	481	54%	Α	500	56%	Α	498	56%	Α	529	60%	Α	537	61%	Α
Heßstraße	links	157	26%	В	160	27%	В	162	27%	В	158	26%	В	175	29%	В	177	29%	В
Ost	gerade rechts	156	26%	В	160	27%	В	161	27%	В	157	26%	В	176	29%	В	178	29%	В

					Мо	rgenspi	tze							Abe	endspit	ze			
L 100 Heßstraße		E	Bestand		ВВГ	-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt	Е	Bestand		ВВГ	-Besta	nd	ВВ	P-Proje	kt
Heistraise		Pkw-E	Ausl.	QSV															
	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L 100 Süd	gerade	1.089	48%	Α	1.104	49%	Α	1.120	50%	Α	1.015	45%	Α	1.028	46%	Α	1.035	46%	Α
Saa	rechts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	links	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L 100 Nord	gerade	920	81%	В	924	82%	В	924	82%	В	896	79%	В	899	80%	В	899	80%	В
14014	rechts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	links	116	38%	В	123	41%	В	137	45%	В	148	51%	В	184	63%	В	190	65%	В
Heßstraße Ost	gerade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSC	rechts	75	15%	В	77	16%	В	78	16%	В	73	15%	В	83	17%	В	83	17%	В
	links	40	15%	В	40	15%	В	40	15%	В	55	20%	В	55	20%	В	55	20%	В
Heßstraße West	gerade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	rechts	40	8%	В	40	8%	В	40	8%	В	55	11%	В	55	11%	В	55	11%	В

Die verkehrstechnischen Berechnungen haben ergeben, dass durch die zusätzlich mögliche Verbauung des Untersuchungsgebiets keine gravierenden negativen Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz entstehen. Es sind zwar an allen untersuchten Knotenpunkten Erhöhungen der Auslastungsgrade sowie damit einhergehende Verlängerungen des Rückstaus der durchschnittlichen Wartezeiten beobachten. bzw. zu im Vergleich zum Bestandsverkehrsaufkommen wirken sich diese aber nur in geringem Ausmaß aus. Abgesehen von der Zufahrt der Heitzlergasse in Richtung Julius Raab-Promenade, weisen alle Fahrrelationen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf, zur Steigerung dieser ist eine entsprechende Adaptierung des Signalzeitprogramms erforderlich.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	104 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

3.7 Maßnahmen

3.7.1 Heitzlergasse / Bräuhausgasse / Roßmarkt

Bei der nicht signalgeregelten Kreuzung der Heitzlergasse mit der Bräuhausgasse und dem Roßmarkt wird eine Abänderung der Vorrangsituation empfohlen. Der derzeit gültige Rechtsvorrang soll dabei so geändert werden, dass die Relationen der Bräuhausgasse sowie Roßmarkt mittels "Vorrang-Geben-Tafel" gegenüber der Heitzlergasse benachrangt werden. Grund für diese Empfehlung ist ein eventuell entstehender Rückstau auf das höherrangige Straßennetz der Promenade bzw. L 100. Vor allem durch den zukünftig gegenzügig befahrbaren Roßmarkt ergibt sich eine, gegenüber der Linksabbiegerelation der Heitzlergasse in die Bräuhausgasse, bevorrangte Relation, wodurch längere Wartezeiten sowie Bildung von Rückstau zu erwarten sind, was aufgrund des Kreuzungsabstands von nur ca. 55 m kritisch gesehen wird.

Da eine vollständige Leistungsfähigkeitsberechnung einer Kreuzung mit Rechtsvorrang nicht möglich ist, wurde die empfohlene Änderung der Vorrangregelung bereits bei den Berechnungen im Kapitel 3.6 berücksichtigt und konnte eine ausreichende Leistungsfähigkeit in allen Bebauungsszenarien nachgewiesen werden.

3.7.2 Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz

Das bestehende Signalprogramm der Kreuzung Julius Raab-Promenade mit der Heitzlergasse und dem Völklplatz weist in der Abendspitzenstunde je nach Bebauungsszenario eine Annäherung an die Vollauslastung bzw. eine Überlastung auf. Es ist somit für die leistungsfähige Abwicklung der neu hinzukommenden bzw. verlagerten Verkehrsströme durch das neu geplante Verkehrssystem am Roßmarkt nicht geeignet, da vor allem am Abend mit vielen Ausfahrten der beiden Tiefgaragen Promenade und SIGNA zu rechnen ist.

Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen bzw. zu gewährleisten, wird für den Abendzeitbereich ein eigenes Signalzeitprogramm empfohlen. Hierbei sind grundsätzlich zwei Varianten in Anlehnung an das Bestandsprogramm denkbar:

- Variante 1: Grünzeitoptimierung für die Verkehrsströme des Abendzeitbereichs.
- Variante 2: Aufteilung der gemeinsam freigegebenen Relationen Heitzlergasse und Völklplatz in zwei getrennte Phasen, sodass jede Relation ohne Konflikt abfließen kann.

Da bei der Aufteilung der Phasen in Variante 2 ein zusätzlicher Phasenübergang mit entsprechenden Verlustzeiten (Ampelschaltzeiten, Schutzzeiten, etc.) erforderlich wäre, wird die Variante 1 bevorzugt und weiter untersucht. Hierfür wurde die Grünzeit der Geradeausrelationen

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	105 von 110

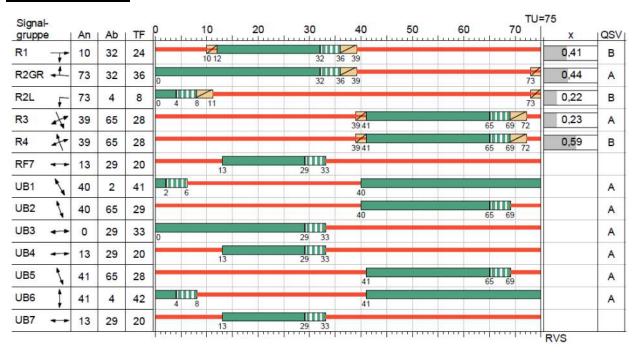
ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

der Promenade um 10 Sekunden verkürzt, um eine entsprechende Verlängerung der Freigabezeit bei den Relationen der Heitzlergasse und des Völklplatz um 10 Sekunden erzielen zu können.

Bestandsverkehr:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	-	R1	24	265	2000	1,00	2000	640	0,41	21,98	4	24	27				
20	2	٦.	R1	24	75	1800	1,00	1800	576	0,13	18,56	1	6	8			0	
31 %	QS2	1	UB5	28							14,73				0	2,0	0,0	
	QS1	†	UB1	41							7,71				0	2,0	0,0	
	2	→	R2GR	36	359	1900	0,90	1710	821	0,44	14,54	4	24	28				
	1	F	R2L	8	42	1800	1,00	1800	192	0,22	33,27	1	6	6				
2	QS1	‡	UB2	29							14,11				0	2,0	0,0	
	QS2	†	UB6	42							7,26				0	2,0	0,0	
	3	4	R3	28	145	1900	0,90	1710	638	0,23	16,92	2	12	14				
3	1	1-	R3	28	32	1800	1,00	1800	448	0,07	15,30	0	0	3				
	Furt	~	UB3	33							11,76				0	2,0	0,0	
() (2)	1	4	R4	28	261	1867	0,80	1494	439	0,59	23,85	3	18	25	6			
4	Furt	~	UB4	20							20,17				0	2,0	0,0	

Abbildung 49: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Abendspitze – Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze im Bestand zeigt, dass die Geradeausrelation der Julius Raab-Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 41 %

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	106 von 110
	100 Ot Bill E		0/07/0/70/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10/10	

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

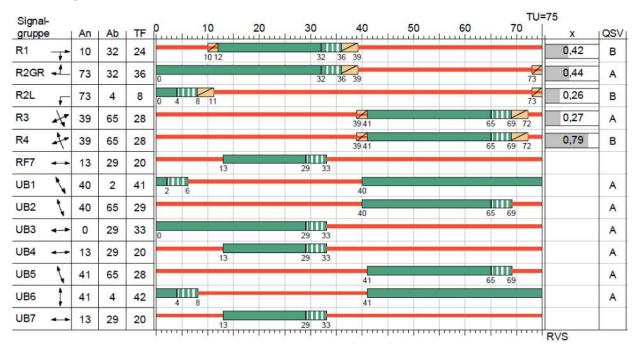
Zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

aufweist, bei der Rechtsabbiegerelation der Promenade aus Süden beträgt dieser Wert 13 % und bei der Geradeaus-Rechts-Relation der Julius Raab-Promenade aus Norden 44 %. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Julius Raab-Promenade aus Norden beträgt 22 %, jener der Heitzlergasse 59 %. Der Auslastungsgrad der Geradeaus-Rechts-Relation des Völklplatz beträgt 23 %, bei der Linksabbiegerelation des Völklplatz beträgt dieser Wert 7 %.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 6 Pkw bei der Promenade aus Norden), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf den Geradeausrelationen der Promenade kurz (22 Sekunden), bei den Abbiegerelationen der Promenade (bis zu 33 Sekunden bei der Linksabbiegerelation der Promenade aus Norden) sowie den Nebenrelationen und hier vor allem bei der Heitzlergasse etwas länger (bis zu 24 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

Bebauungsplan-Bestand:



١	GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
		gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
l	3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	107 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms.Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	n _h [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
	1	-	R1	24	270	2000	1,00	2000	640	0,42	22,10	4	24	28				
	2	٦.	R1	24	82	1800	1,00	1800	576	0,14	18,69	1	6	8				
1	QS2	1	UB5	28							14,73				0	2,0	0,0	
	QS1	1	UB1	41							7,71				0	2,0	0,0	
	2	- ±	R2GR	36	359	1900	0,90	1710	821	0,44	14,54	4	24	28				
	1	F	R2L	8	49	1800	1,00	1800	192	0,26	33,98	1	6	7				
2	QS1	1	UB2	29							14,11				0	2,0	0,0	
	QS2	1	UB6	42							7,26				0	2,0	0,0	
	3	À	R3	28	174	1900	0,90	1710	638	0,27	17,45	2	12	16				
3	1	\ -	R3	28	32	1800	1,00	1800	420	0,08	15,35	0	0	3				
	Furt	~	UB3	33							11,76				0	2,0	0,0	
Warre:	1	4	R4	28	328	1867	0,80	1494	417	0,79	34,82	5	30	31				
4	Furt	**	UB4	20							20,17				0	2,0	0,0	

Abbildung 50: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Bestand

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach aktuell gültigem Bebauungsplan zeigt, dass die Geradeausrelation der Julius Raab-Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 42 % aufweist, bei der Rechtsabbiegerelation der Promenade aus Süden beträgt dieser Wert 14 % und bei der Geradeaus-Rechts-Relation der Julius Raab-Promenade aus Norden 44 %. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Julius Raab-Promenade aus Norden beträgt 26 %, jener der Heitzlergasse 79 %. Der Auslastungsgrad der Geradeaus-Rechts-Relation des Völklplatz beträgt 27 %, bei der Linksabbiegerelation des Völklplatz beträgt dieser Wert 8 %.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 6 Pkw bei der Heitzlergasse), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf den Geradeausrelationen der Promenade kurz (22 Sekunden), bei den Abbiegerelationen der Promenade (bis zu 34 Sekunden bei der Linksabbiegerelation der Promenade aus Norden) sowie den Nebenrelationen und hier vor allem bei der Heitzlergasse etwas länger (bis zu 35 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Abendspitze mit "B" (gut) bewertet werden.

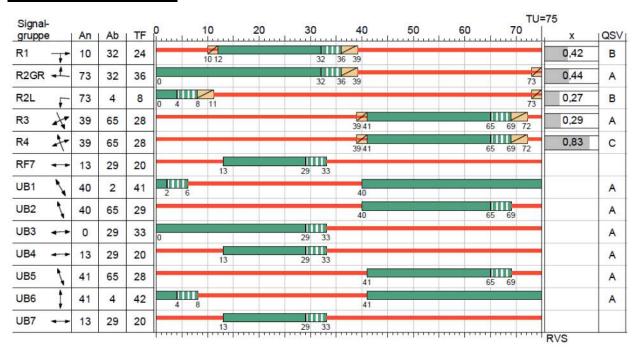
GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407 VU TB Bebauungsplan 2021-06-11.docx	108 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN



VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Bebauungsplan-Projekt:



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	M [Pkw- E/h]	Ms [Pkw- E/h]	f [-]	Ms,Fstr [Pkw- E/h]	L [Pkw- E/h]	x [-]	tw [s]	nh [-]	LStau [m]	LStau,max [m]	Mr [Fußg./h]	D _F [Fußg./m²]	Fw [m²]	Bemerkung
1	1	-	R1	24	270	2000	1,00	2000	640	0,42	22,10	4	24	28	6.			
	2	7	R1	24	84	1800	1,00	1800	576	0,15	18,72	1	6	9	6-			
	QS2	1	UB5	28							14,73				0	2,0	0,0	
	QS1	1	UB1	41							7,71				0	2,0	0,0	
2	2	- <u>+</u>	R2GR	36	359	1900	0,90	1710	821	0,44	14,54	4	24	28				
	1	·-	R2L	8	51	1800	1,00	1800	192	0,27	34,19	1	6	7				
	QS1	‡	UB2	29							14,11				0	2,0	0,0	
	QS2	1	UB6	42							7,26				0	2,0	0,0	
3	3	4	R3	28	184	1900	0,90	1710	638	0,29	17,64	2	12	17				
	1	1	R3	28	32	1800	1,00	1800	418	0,08	15,35	0	0	3				
	Furt	~	UB3	33							11,76				0	2,0	0,0).
4	1	4	R4	28	339	1867	0,80	1494	409	0,83	40,30	6	36	32				
	Furt	-	UB4	20							20,17				0	2,0	0,0	

Abbildung 51: Julius Raab-Promenade / Heitzlergasse / Völklplatz – Leistungsfähigkeit Abendspitze – BBP-Projekt

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze inklusive dem möglichen Zusatzverkehr nach neuem Bebauungsplan zeigt, dass die Geradeausrelation der Julius Raab-Promenade aus Süden einen Auslastungsgrad von 42 % aufweist, bei der Rechtsabbiegerelation der Promenade aus Süden beträgt dieser Wert 15 % und bei der Geradeaus-Rechts-Relation der Julius Raab-Promenade aus Norden 44 %. Der Sättigungsgrad der Linksabbiegerelation der Julius Raab-Promenade aus Norden beträgt 27 %, jener der Heitzlergasse 83 %. Der Auslastungsgrad der

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
	gedruckt 11.06.2021		S:\Straßenbau\3407-20 SIGNA Leiner St Pölten\Strasse\VGA\VU-	
3407-20	erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	109 von 110

ROSSMARKTHÖFE ST. PÖLTEN ÄNDERUNG BEBAUUNGSPLAN

zieritz + partner ZT GmbH Ziviltechnikergesellschaft für Architektur Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Geradeaus-Rechts-Relation des Völklplatz beträgt 29 %, bei der Linksabbiegerelation des Völklplatz beträgt dieser Wert 8 %.

Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen (maximal 7 Pkw bei der Heitzlergasse), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist auf den Geradeausrelationen der Promenade kurz (22 Sekunden), bei den Abbiegerelationen der Promenade (bis zu 34 Sekunden bei der Linksabbiegerelation der Promenade aus Norden) sowie den Nebenrelationen und hier vor allem bei der Heitzlergasse etwas länger (bis zu 40 Sekunden). Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung in der Abendspitze mit "C" (ausreichend) bewertet werden.

Unter Berücksichtigung einer Änderung am Signalprogramm der gegenständlichen Kreuzung im Bereich der Abendspitzenstunde, weist der Knotenpunkt in allen Bebauungsszenarien eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Die Berechnungen zeigen, dass dafür eine Grünzeitverschiebung von 10 Sekunden ausreicht und die Promenade weiterhin einen ausreichenden Verkehrsfluss in beide Fahrtrichtungen aufweist.

3.8 Fazit Verkehrstechnik

Die bestehenden und geplanten Anlagen sind, unter Berücksichtigung der oben angeführten Maßnahmenvorschläge ausreichend dimensioniert und weisen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit keine Mängel auf. Das ermittelte zusätzliche Verkehrsaufkommen kann in allen untersuchten Szenarien unter Beibehaltung einer ausreichenden Verkehrsqualität gut aufgenommen werden und bewirkt keine unzulässige Einschränkung des Verkehrsflusses auf öffentlichem Straßengut. Aus verkehrstechnischer Sicht kann die geplante Änderung des Bebauungsplans weiterverfolgt werden, es sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens zu erwarten.

St. Pölten, im Juni 2021

Zieritz + partner ZT GmbH
Ziviltechnikergesettschaft für Architektur,
Bauwesen, Kulturtechnik a Wasserkirtschaft

Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten,
Tel.: 02742/3311470 | Fax. 02742/3311477

Wail: effice@zp-zt.a) | Web: www.zp-zt.at

Filiale Wien: Bergmillergasse 5/1/3, 1140 Wien

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3407-20	gedruckt 11.06.2021 erstellt: 02.06.2021	PaAm/DiNu	S:\Straßenbau\3407-20_SIGNA_Leiner_St_Pölten\Strasse\VGA\VU- BBP\3407_VU_TB_Bebauungsplan_2021-06-11.docx	110 von 110
	100 01 0 0			