

# Dienstanweisung

Erweiterte Strategische Analyse (ESA) für Anschlussstellenwünsche

Geschäftszahl: 2021-0.350.955

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Leiterin der ASFINAG/BMK Arbeitsgruppe: AL Dipl.-Ing. Wiesholzer Sonja / BMK IVVS1  
Wien, 2021; Stand: 11. Juni 2021

### **Copyright und Haftung:**

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des BMK und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [ivvs1@bmk.gv.at](mailto:ivvs1@bmk.gv.at).

## Inhalt

<b>1 Allgemeines und Geltungsbereich.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Ausgangslage .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Rahmenbedingungen.....</b>	<b>7</b>
<b>4 Datengrundlagen.....</b>	<b>8</b>
4.1 Planunterlagen.....	8
4.2 Verkehrsbelastung.....	8
<b>5 Aufbau des Beurteilungsverfahrens .....</b>	<b>12</b>
<b>6 Begründung und Ziele einer Anschlussstelle.....</b>	<b>16</b>
<b>7 Mussbedingungen .....</b>	<b>18</b>
7.1 Örtliche und überörtliche Zielvorgaben .....	18
7.2 Bauliche Machbarkeit .....	19
7.3 Leistungsfähigkeit der Hauptanlage .....	21
7.4 Verkehrssicherheit.....	23
7.5 Nutzung weiträumiger Verkehr .....	25
<b>8 Sollkriterien.....</b>	<b>26</b>
8.1 Betriebsgeschwindigkeit.....	26
8.2 Leistungsfähigkeit .....	28
Wunschanschlussstelle .....	29
Nachbaranschlussstellen.....	30
Untergeordnetes Straßennetz .....	32
<b>9 Nutzen-Kosten-Analyse .....</b>	<b>34</b>

# 1 Allgemeines und Geltungsbereich

Rechtsgrundlage für diese Dienstanweisung sind § 7 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 idgF sowie der Fruchtgenussvertrag vom 23.06./25.07.1997 idgF.

Gemäß Projektierungsdienstanweisung idgF ist bei **Neubau und Erweiterung** von Anschlussstellen eine Voruntersuchung in Form einer „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ durchzuführen. In dieser Voruntersuchung ist neben der Ausarbeitung der Muss- und Sollkriterien insbesondere darzustellen, ob die in Zusammenhang mit der Verwirklichung eines Anschlussstellenwunsches gewünschten Ziele überhaupt mittels Errichtung der Wunschanschlussstelle erreicht oder nicht ebenfalls oder sogar zweckmäßiger mittels alternativer straßenbaulicher, verkehrsplanerischer oder anderer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen erzielt werden können.

## **Gesonderte Vorlagemodalitäten für Neubau, Umbau oder Erweiterung von Anschlussstellen:**

Bei **Neubau, Umbau oder Erweiterung** von Anschlussstellen ist insbesondere darauf zu achten, dass das verkehrliche Leistungsprofil der Hauptanlage der Bundesstraße (Durchzugsverkehr, Schnellverkehr) nicht vermindert wird.

Bei **Neubau und Erweiterung** von Anschlussstellen ist als erster Planungsschritt eine „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ durchzuführen. Diese ist dem BMK zur Freigabe des nächsten Planungsschrittes vorzulegen. Mit Erweiterung von Anschlussstellen ist die Erweiterung von Viertel- bzw. Halbanschlussstellen zu Vollanschlussstellen zu verstehen.

Darüber hinaus hat die Projektwerberin hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit im eigenen Wirkungsbereich die mit der Umsetzung verbundenen Vorteile mit den Nachteilen abzuwägen. Der betriebswirtschaftliche Nutzen insbesondere beim Neubau oder Ausbau von Anschlussstellen wird mit einer Projektergebnisrechnung (PER-Anschlussstelle) ermittelt. Diese stellt einen monetären Vergleich zwischen Vorteilen der Anschlussstelle (z.B. Mauteinnahmen) und Nachteilen (z.B. bauliche und betriebliche Mehraufwände) dar. Zudem werden insbesondere bei Umbauten und Erweiterungen auch

qualitative Nutzenbetrachtungen (z.B. Verkehrssicherheit) als Entscheidungskriterien zugrunde gelegt. Die Regelung zur Finanzierung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Anschlussstellen ist in der Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“ im Detail geregelt.

Dem BMK ist im Zuge der Vorlage des Projektes zu bestätigen, dass nach der oben beschriebenen Vorgangsweise vorgegangen und dies seitens der Projektwerberin geprüft wurde. Weiters ist als Ergebnis dieser Prüfung bekanntzugeben, ob für die Anschlussstelle eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gemäß der diesbezüglichen o.a. Dienstanweisung dem BMK gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss.

Hinsichtlich der Errichtung von Kollektorfahrbahnen wird darauf hingewiesen, dass jeder Anschluss an eine Kollektorfahrbahn eine eigene Anschlussstelle darstellt, da die Kollektorfahrbahn ein Bestandteil der jeweiligen Bundesstraße A oder S ist.

Die in dieser Dienstanweisung enthaltenen Planungsgrundsätze und -standards gelten auch für jene Bundesstraßenprojekte, für die keine Vorlagepflicht gegenüber dem BMK besteht.

Das BMK behält sich vor, in Einzelfällen – abweichend von noch folgenden Bestimmungen – die Vorlage von Projekten bzw. Berichten zu verlangen und diesbezügliche Anweisungen zu erteilen.

Als Projektwerberin gegenüber dem BMK tritt nach dzt. geltendem Recht die ASFINAG auf.

Ist die Konformität des Anschlussstellenprojekts hinsichtlich dieser Dienstanweisung gegeben (Wunsch-Anschlussstelle nach Abb.1 realisierbar) **und** erfolgt eine Freigabe durch das BMK, ist der Prozess gemäß Projektierungsdienstanweisung fortzuführen. In den weiteren Planungsphasen (gemäß Projektierungsdienstanweisung) kann sich trotz freigegebener ESA aufgrund der größeren Planungstiefe- und -genauigkeit herausstellen, dass ein Projekt nicht den entsprechenden Vorgaben und gesetzlichen Bestimmungen entspricht und somit gegebenenfalls nicht weiterverfolgt werden kann. Eine Freigabe der ESA ermöglicht sohin keine automatische Berechtigung zur Beantragung eines Einreichprojekts gemäß Projektierungsdienstanweisung.

## 2 Ausgangslage

Um eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bearbeitung von Anschlussstellenwünschen im hochrangigen Straßennetz zu gewährleisten, wurde mit der Erweiterten Strategischen Analyse für Anschlussstellenwünsche (ESA) ein standardisiertes, schrittweises Beurteilungsverfahren geschaffen, das vor Erstellung des Vorprojekts für eine Wunschanschlussstelle durchgeführt wird.

Diese Dienstanweisung wird nach Abwicklung von 5 Anschlussstellenprojekten unter Einbeziehung vergangener, geeigneter Projekte evaluiert. Dabei gilt als erste ESA jene, welche als Erste nach Erlassung dieser Dienstanweisung beim BMK eingereicht wird.

Vor Durchführung einer ESA für einen Anschlussstellenwunsch ist vom Projektwerber Kontakt mit der ASFINAG aufzunehmen, da die ESA von der ASFINAG durchgeführt wird. Nur eine von der ASFINAG erstellte und von dieser beantragte ESA wird im BMK anerkannt. Unabhängig davon behält sich das BMK das Recht vor, autonom eine ESA-Beauftragung bei der ASFINAG durchzuführen.

# 3 Rahmenbedingungen

Laut Bundesstraßengesetz (BStG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) sollen Autobahnen und Schnellstraßen dem Durchzugsverkehr bzw. Schnellverkehr dienen und keine lokale Aufschließungsfunktion übernehmen. Diese Anforderung wird unter Punkt 7.1: „Nutzung weiträumiger Verkehr“ als Kriterium genauer definiert. In Ballungsräumen hat der „weiträumige Verkehr“ zumindest bezirksübergreifend zu sein. Eine hohe Auslastung der einzelnen Autobahnabschnitte ist wünschenswert, jedoch nur insofern als Kapazitätsreserven zur Aufnahme der jährlichen Verkehrszuwächse vorhanden bleiben. Anderenfalls ist das Ziel des Gesetzgebers, eine Erleichterung bzw. Beschleunigung des Verkehrs, besonders des Durchzugsverkehrs im hochrangigen Straßennetz, in Frage gestellt.

Die Erfüllung der in der StVO 1961 idgF und dem Bundesstraßengesetz 1971 idgF getroffenen Vorgaben für Autobahnen und Schnellstraßen wird im Rahmen der ESA durch mit entsprechenden Grenzwerten belegte Kriterien (Betriebsgeschwindigkeit, Nutzung Durchzugsverkehr, Leistungsfähigkeit) gewährleistet.

# 4 Datengrundlagen

## 4.1 Planunterlagen

Für die zur Beurteilung der baulichen Machbarkeit sowie der Systemwahl der Ausbildungsform der Wunschanschlussstelle erforderlichen Plangrundlagen kann auf den Datenbestand der ASFINAG zurückgegriffen werden (Lagepläne mit Höhenangaben (teilweise), digitales Höhenmodell aus der Umgebungslärmkartierung, Einbautenlagepläne, Luftbilder, Katasterpläne usw.). Eine weitere Datenquelle für Plangrundlagen stellen die GIS-Abteilungen der einzelnen Landesverwaltungen dar (z.B. Flächenwidmungspläne).

## 4.2 Verkehrsbelastung

Die im Rahmen der Beurteilung eines Anschlussstellenwunsches notwendigen Verkehrsbelastungsdaten für das Analysejahr – Zeitpunkt der Durchführung der ESA - sind über ein Verkehrsmodell zu ermitteln. Das Prognosejahr und die anzusetzenden Verkehrssteigerungen über den Prognosezeitraum sind jedenfalls mit der ASFINAG abzustimmen. Alle Kriterien im Rahmen der ESA sind für das Prognosejahr auszuarbeiten, lediglich das Fahrtweitenkriterium (Pkt.7.5) und die Rampenbelastungen sind auch für das Analysejahr zu ermitteln.

Einen Überblick über die heranzuziehenden Verkehrsplanfälle sowie Untersuchungsmethoden zeigt Tabelle 1:

Tabelle 1: Überblick über die heranzuziehenden Verkehrsplanfälle sowie Untersuchungsmethoden

	Untersuchungs- methode	Analyseverkehr		Prognoseverkehr	
		MSV	Morgen- /Abendspitze	MSV	Morgen- /Abendspitze
Hauptanlage ohne Wunsch-Ast	BVS	X		X	
Hauptanlage mit Wunsch-Ast	BVS			X	
Wunschanschlussstelle	HBS			X	X
Nachbaranschlussstelle	HBS		X	X	X
Niederrangiges Straßennetz ohne Wunsch-Ast	RVS		X		X
Niederrangiges Straßennetz mit Wunsch-Ast	RVS				X
Rampenbelastungen	ESA- Belastungswerte	X		X	

Legende:

BVS | Beurteilung des Verkehrsablaufs auf Straßen gem. RVS 03.01.11

HBS | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen

RVS | Überprüfung der Leistungsfähigkeit gem. RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten –T-Kreuzung oder gem. RVS 03.05.14 Plangleiche Knoten – Kreisverkehr

MSV | Maßgebende stündliche Verkehrsstärke

Das Netzmodell des Verkehrsmodells ist dabei in einem solchen Umfang zu erstellen, dass die Verkehrsverlagerungen auf die zu untersuchende Anschlussstelle sowohl regional als auch lokal abgebildet werden können.

- Ist bereits ein Verkehrsmodell für das Projektgebiet vorhanden (z.B. Landesverkehrsmodell, regionales Verkehrsmodell) sollte dieses - wenn möglich - als Basis für die weitere Bearbeitung der ESA herangezogen werden. Erforderliche Adaptierungen des Verkehrsmodells wie auch zusätzliche Verkehrserhebungen sind aufzuzeigen.
- Ist kein Verkehrsmodell vorhanden, wird nachstehende Vorgehensweise für die Erstellung des Verkehrsmodells empfohlen, wobei in begründeten Fällen auch eine abweichende Vorgehensweise möglich ist.

Damit eine hinreichende Abbildung der Verkehrsströme möglich ist, wird auf Basis des ASFINAG/BMK-Verkehrsmodells Österreich eine regionale Verfeinerung des Straßengrafen und der Verkehrsbezirke und damit der Ziel - Quell - Matrix vorgenommen. Dazu sind lokale Verkehrserhebungen, Verkehrszählungen, Fahrzeugverfolgungen durch Kennzeichenbeobachtung oder technische Möglichkeiten wie z.B. Bluetooth - im betrachteten Straßennetz notwendig. Zur Organisation dieser Verkehrserhebungen ist unter Zugrundelegung des ASFINAG/BMK-Verkehrsmodells Österreich eine Vorabschätzung der verlagerbaren Verkehrsströme mit den betroffenen Straßenzügen vorzunehmen. Darauf aufbauend ist ein Verkehrsuntersuchungskonzept, in welchem die Örtlichkeiten und die Erhebungsmethode dargestellt sind, zu entwerfen, wobei auf einen effizienten Einsatz der Verkehrszählungen zu achten ist. Hinweise auf die vorhandene Verkehrsbelastung und den tageszeitlichen Verlauf der Verkehrsbelastung geben auch Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet (Bundes- sowie Landesstraßennetz).

Parallel zu den Verkehrszählungen an den Nachbaranschlussstellen sind die Knotenverkehrsströme im Bereich der Rampenanbindungen an das untergeordnete Straßennetz zu erheben.

Entsprechend dem vorgelegten Verkehrsuntersuchungskonzept sind ergänzende Verkehrszählungen im untergeordneten Straßennetz durchzuführen.

Im Rahmen der Verkehrserhebungen ist darauf zu achten, dass jeweils die Tagesspitzenstunden erfasst werden.

Schließlich ist eine eigene Schwerverkehrsmatrix (Lkw ab 3,5 Tonnen) zu erstellen, um den Verlagerungseffekt des Schwerverkehrs bei Errichtung der Wunschanschlussstelle erhalten zu können. Dazu sind zumindest im Umkreis der Wunschanschlussstelle die bestehenden Industrie- und Gewerbebetriebe und deren Zu- und Ablieferverkehre (Schwerverkehr) mit den entsprechenden Zu- und Abfahrtsrouten zu erheben und darzustellen.

Ein geplantes Gewerbe- und / oder Industriegebiet, ist nur dann in der Schwerverkehrsmatrix zu berücksichtigen, wenn eine diesbezügliche Widmung vorhanden ist und mit einer Bebauung in absehbarer Zeit (jedenfalls innerhalb des Prognosehorizonts) zu rechnen ist. Begleitende Maßnahmen zur Gewerbegebietsentwicklung (Konzept) sind darzustellen.

Ist nur mit einer teilweisen Bebauung der gewidmeten Flächen zu rechnen sind diese gemäß eines dem Bebauungsgrad entsprechenden Prozentsatzes zu berücksichtigen. Begleitende

Maßnahmen zur Gewerbegebietsentwicklung (Konzept) sind darzustellen. Gewerbegebiet  
Entwicklungen sind gemeindeübergreifend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus können in - mit der ASFINAG jedenfalls gesondert abzustimmenden - Aus-  
nahmefällen auch zukünftige Verkehrserreger wie Infrastrukturprojekte oder Gewerbege-  
biete ohne Widmung bis zum Prognosejahr angesetzt werden, wenn Schritte für diesbezüg-  
liche Widmungsverfahren eingeleitet wurden oder entsprechende Nachweise vorliegen.

Gegebenenfalls sind für diesen gesonderten Planfall sowohl die Verkehrsumlegung als auch  
die Kriterien der ESA abzuarbeiten.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind verbal und grafisch zu beschreiben. Zur Be-  
urteilung der Verkehrswirksamkeit einer ASt ist in jedem Fall die Form einer Differenzkar-  
tendarstellung zu wählen, aus welcher – getrennt für den PKW- bzw. Schwerverkehr – die  
jeweiligen Veränderungen der Verkehrsbelastungen mit und ohne Maßnahme hervorge-  
hen.

# 5 Aufbau des Beurteilungsverfahrens

Das Verfahren zur Beurteilung eines Anschlussstellenwunsches des Initiators gliedert sich in vier Stufen in denen anhand einheitlicher Vorgaben der Anschlussstellenwunsch überprüft wird.

Die erste Stufe der Beurteilung eines Anschlussstellenwunsches stellt die Ermittlung der **Beweggründe** für den entsprechenden Anschlussstellenwunsch dar sowie die Frage, ob die in Zusammenhang mit der Verwirklichung eines Anschlussstellenwunsches gewünschten Ziele überhaupt mittels Errichtung der Wunschanschlussstelle erreicht oder nicht ebenfalls oder sogar zweckmäßiger mittels alternativer straßenbaulicher, verkehrsplanerischer oder anderer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen erzielt werden können.

In der zweiten Stufe der Beurteilung eines Anschlussstellenwunsches erfolgt eine Überprüfung der Anschlussstellen anhand so genannter „**Mussbedingungen**“:

- Überprüfung der Wunschanschlussstelle hinsichtlich Berücksichtigung örtlicher und überörtlicher Zielvorgaben (Flächenwidmung, Verkehrskonzepte etc.)
- Überprüfung der baulichen Machbarkeit der gewünschten Anschlussstelle
- Beurteilung der Verkehrssicherheit anhand vorhandener Unfallzahlen der letzten drei bis fünf Jahre (Unfalldichte, Unfallrelativziffer)
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Hauptanlage
- Überprüfung der Nutzung weiträumiger Verkehr

In der dritten Stufe erfolgt eine Beurteilung anhand der "**Sollkriterien**":

Es erfolgt eine Überprüfung der Wunschanschlussstelle hinsichtlich der Betriebsgeschwindigkeit auf der Hauptanlage, der Leistungsfähigkeit der gewünschten Anschlussstelle sowie der jeweiligen Nachbaranschlussstellen im Einzelnen sowie in Verbindung mit der gewünschten Anschlussstelle. Weiters erfolgt eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit im betroffenen nachrangigen Straßennetz.

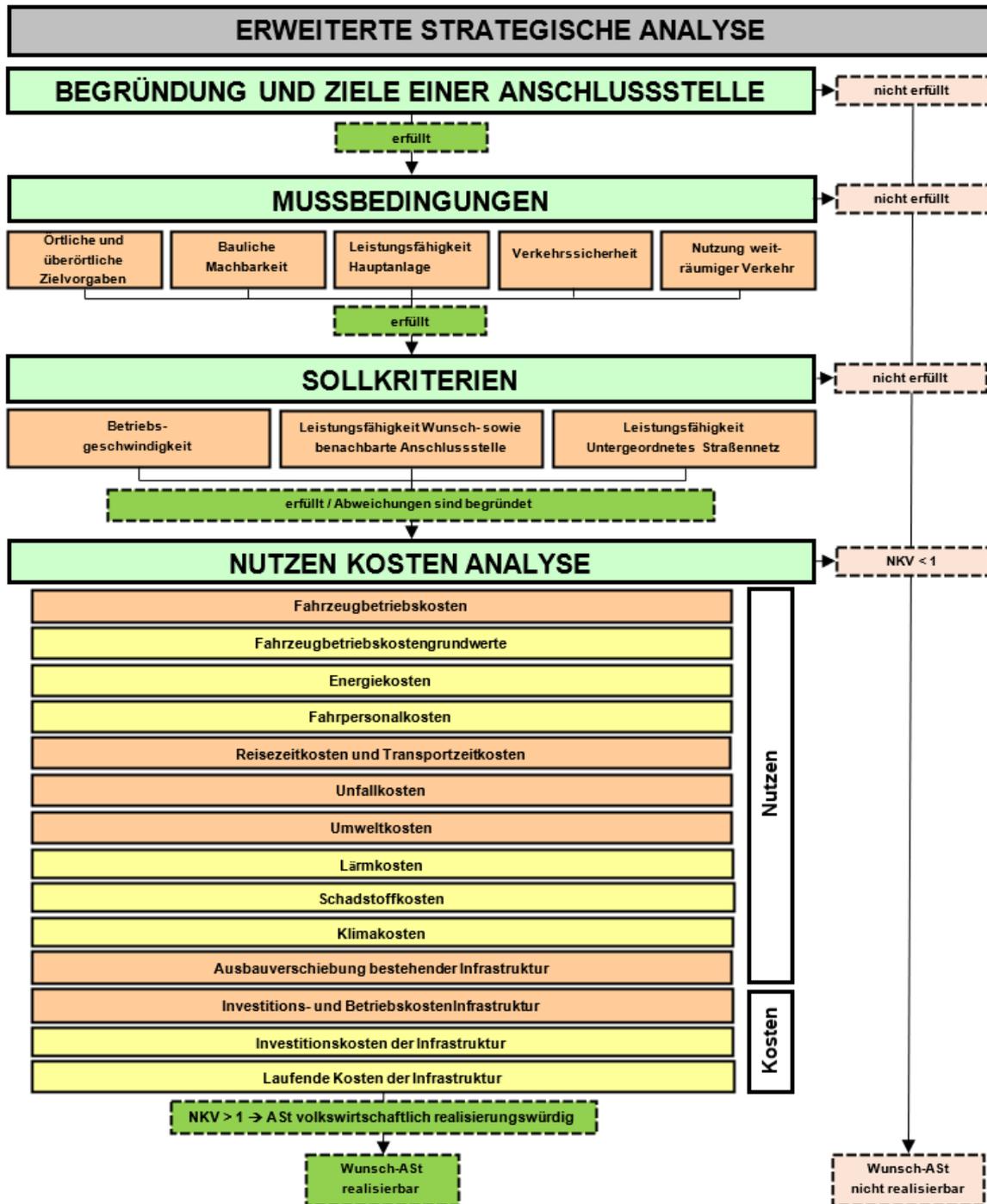
In der vierten Stufe erfolgt eine **Nutzen-Kosten-Analyse** gemäß „RVS 02.01.22 Entscheidungshilfen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ mit dem Ziel den volkswirtschaftlichen Nutzen für die Wunschanschlussstelle darzustellen.

Die der RVS 02.01.22 zugrundeliegende Nutzen-Kosten-Analyse beinhaltet als Nutzen die Verringerung der Reisezeit, die Verringerung der Fahrzeugbetriebskosten, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verminderung der Lärmbelastung und die Verringerung der Luft- und Klimaschadstoffe.

Als Kosten beinhaltet die auf der RVS 02.01.22 aufbauende Nutzen-Kosten-Analyse die Investitions- und Betriebskosten für die gewünschte Anschlussstelle. Die Kosten einer mit dem Vorhaben einhergehenden Ausbauverschiebung von bestehender Infrastruktur werden als negative Kosten angesetzt.

Abbildung 1 gibt einen Überblick über den grundsätzlichen Verfahrensablauf.

Abbildung 1: Darstellung des Beurteilungsverfahrens für einen Anschlussstellenwunsch



Quelle: ASFINAG

Im Rahmen der einzelnen Beurteilungskriterien ist zwischen Streckenabschnitten des Autobahn- und Schnellstraßennetzes im Ballungsraum und im Freiland zu unterscheiden (z.B. Nutzung Durchzugsverkehr, Betriebsgeschwindigkeit).

Die funktionelle Zuordnung der einzelnen Streckenabschnitte des Autobahn- und Schnellstraßennetzes erfolgt nach der Dienstanweisung zur Kategorisierung des Bundesstraßennetzes nach der räumlich-verkehrlichen Funktion gemäß RVS 03.01.13 (Kategorisierungsdienstanweisung).

# 6 Begründung und Ziele einer Anschlussstelle

## Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt

In der ESA muss dargelegt werden, welche Gründe für die Errichtung der Wunschanschlussstelle angeführt werden können bzw. welche Ziele durch die Errichtung der Wunschanschlussstelle erreicht werden sollen. Über die Errichtung der Wunschanschlussstelle hinausgehende Maßnahmen zur Erreichung der definierten Ziele (z.B. neue Betriebsansiedelungen - induzierter Verkehr) sind zu beschreiben und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu beurteilen. Eine Plausibilitätsüberprüfung dieser Zahlen und Ansätze muss durch den Ersteller der ESA vorgenommen und dokumentiert werden.

Die der Prognose zugrundeliegenden Annahmen sind darzulegen. Es muss ohne weitere Untersuchungen möglich sein zu erkennen, dass die Wunschanschlussstelle dazu geeignet ist, die angeführten Probleme tatsächlich zu beheben bzw. die definierten Ziele zu erreichen.

Zusätzlich müssen auch Alternativen (z.B. Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz) zur Errichtung der gewünschten Anschlussstelle untersucht und mit dem Ist-Zustand verglichen werden.

Tabelle 2: Formulierung eines Anschlussstellenwunsches

<b>Formulierung des AST-Wunsches mit ausführlicher Begründung</b>
Welche Ziele sollen erreicht werden?
Was soll bewirkt werden?
Wie soll es erreicht werden?
Gibt es alternative straßenbauliche, verkehrsplanerische oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen mit gleichwertigem Nutzen für den Initiator?

In diesem Schritt erfolgt eine Abstimmung mit dem Auftraggeber (ASFINAG) und Projektwerber, inwieweit Begründung und Ziele der Wunschanschlussstelle plausibel und umfassend herausgearbeitet wurden.

Ergebnis dieser Abstimmung ist die Entscheidung, ob alternative Varianten gegenüber dem ASt-Wunsch in der Analyse weiter betrachtet und gegenübergestellt werden.

# 7 Mussbedingungen

Die Mussbedingungen „Einklang mit den örtlichen und überörtlichen Zielvorgaben“, „Bauliche Machbarkeit“, „Leistungsfähigkeit der Hauptanlage“ und „Verkehrssicherheit“ werden untersucht.

## 7.1 Örtliche und überörtliche Zielvorgaben

### **Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt**

Die ESA muss entsprechende Flächenwidmungspläne enthalten.

Entsprechen Widmungen einzelner Flächen nicht den erforderlichen Bedingungen muss belegt werden, dass im Fall einer Bewilligung zur Errichtung der Anschlussstelle, eine Umwidmung möglich ist. Ferner muss belegt werden, dass diese Umwidmung - im Falle des Beschlusses zur Errichtung der Anschlussstelle - auch erfolgt. Ein diesbezügliches offizielles Schreiben von der entsprechenden Gemeinde und dem Land ist der ESA als Anlage beizufügen.

Der ESA ist auch eine Auflistung der im Einzugsbereich der geplanten Anschlussstelle vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete mit Informationen über die Anzahl der Beschäftigten sowie den Fuhrpark mit Übersichtslageplan beizulegen. Zudem sind in diesem Übersichtslageplan für Gewerbe- und Industriegebiete gewidmete Flächen auszuweisen. Weiters muss auch der vorgesehene Zeitpunkt der Umsetzung von neuen Gewerbe- und Industriegebieten angeführt werden. Diese Informationen sind wesentlich für die Abschätzung des dadurch induzierten Verkehrs und somit auch Eingangsparameter für die zu erwartende Verkehrsstärke der neuen Anschlussstelle. Dabei ist die RVS 02.01.23 als Hilfestellung heranzuziehen.

Schließlich ist im Rahmen der Untersuchung der Mussbedingungen „Örtliche und überörtliche Zielvorgaben“ eine Überprüfung der Kompatibilität des Anschlussstellenwunsches mit regionalen bzw. örtlichen Verkehrskonzepten, dem Landesverkehrskonzept sowie dem Raumordnungskonzept durchzuführen. Die Überprüfung dieser Kompatibilität ist innerhalb

der ESA nachvollziehbar zu dokumentieren und durch einen fachkundigen Vertreter des Projektwerbers zu bestätigen.

## 7.2 Bauliche Machbarkeit

### Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt

Die Bauliche Machbarkeit ist im Rahmen der ESA in jedem Fall für eine Vollanschlussstelle nachzuweisen, auch wenn - bei entsprechender Verkehrswirksamkeit - in einem ersten Schritt eventuell lediglich eine Halbanchlussstelle verwirklicht werden soll.

Im Rahmen einer Variantenstudie sind verschiedene Varianten einer Vollanschlussstelle unter Berücksichtigung der Platz- und Geländeverhältnisse zu untersuchen, wobei auf die Einhaltung der einschlägigen RVS zu achten ist.

Die Systemwahl der Ausbildungsform der Anschlussstelle - Halbes Kleeblatt, Raute, Trompete - ist in einem Variantenentscheid darzustellen.

Im Rahmen der Untersuchung der Mussbedingung „Bauliche Machbarkeit“ ist eine Abstimmung mit Parallelprojekten auf dem zu untersuchenden Streckenabschnitt des hochrangigen Straßennetzes vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für geplante Fahrstreifenzulegungen, Fahrbahnverbreiterungen für eine zukünftige 4+0 Verkehrsführung, einen geplanten Rastplatz, eine geplante Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA), eine CNas Linienenerweiterung etc. Gegebenenfalls sind bestehende Gantrys von Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Mautanlagen im Rahmen der Untersuchung der Baulichen Machbarkeit darzustellen und detailliert zu beschreiben.

Ebenso sind geplante straßenbauliche, verkehrstechnische und / oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen im untergeordneten Straßenzug an den die Ein- und Ausfahrtsrampen der Wunschanschlussstelle anknüpfen, in der Untersuchung der Baulichen Machbarkeit der Anschlussstelle zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Mussbedingung „Bauliche Machbarkeit“ sind die vorhandenen Untergrundverhältnisse darzulegen und eine Einschätzung des Baugrundrisikos in Hinblick auf mögliche

sonstige Risiken abzugeben. Dafür ist auf Dokumentationen aus der Zeit des Baus des Autobahn- oder Schnellstraßenabschnitts, sowie auf geologische Karten und gegebenenfalls auf Erhebungen für Baumaßnahmen in der Umgebung zurückzugreifen, sowie ein Ortsaugenschein durchzuführen. Eine Baugrunduntersuchung (Rammsondierungen usw.) ist bei bekannten oder erwartbaren Baugrundrisiken bzw. im begründeten Ausnahmefall vorzunehmen und wird gesondert durch den AG beauftragt.

Das Ergebnis der Untersuchung der Baulichen Machbarkeit eines Anschlussstellenwunsches muss eine klare Aussage über die technische Umsetzbarkeit und die damit verbundenen Herstellungskosten bzw. sonstige Umsetzungsrisiken (UVP-Verfahren, Untergrund, etc.) der gewünschten Anschlussstelle enthalten.

Des Weiteren sind im Zuge der Variantenstudie im Sinne der Nachhaltigkeit Überlegungen hinsichtlich eines möglichen zukünftigen Ausbaus der Anschlussstelle zu berücksichtigen. Damit soll sichergestellt werden, dass spätere Adaptierungen der Anschlussstelle ohne erheblichen verlorenen Aufwand umsetzbar sind.

Folgende Unterlagen sind auszuarbeiten:

- Fotodokumentation Umgebungsbereich Wunschanschlussstelle
- Übersichtslageplan mit Nachbaranschlussstelle
- Übersichtslageplan mit allen im Zuge der ESA untersuchten Varianten
- Lageplan 1:500 bis 1:1000 (Nachweis der RVS-Parameter, auch Rampen-Längsneigung) auf Basis Orthofoto und Kataster, Darstellung der Böschungsverschnitte auf Grundlage des vereinfachten Höhenmodells
- Längenschnitte (Hauptfahrbahn, Rampen)
- Charakteristische Querschnitte (Hauptfahrbahn, Rampen, angrenzendes untergeordnetes Straßennetz
- Grobmassenermittlung
- Kostenermittlung über Kennwerte +/- 20% (UV 25%, Preisbasis zum Zeitpunkt der Studiererstellung, Darstellung der Gleitung / Jahr bei Herleitung aus alten Vergleichskennwerten)
- Technischer Bericht mit Beurteilung und Vergleich der Varianten im Hinblick auf verkehrliche Wirkung, Sicherheit, Kosten, Umsetzbarkeit, Grundbedarf, erforderliche Genehmigungsverfahren... (vereinfachte Wirkungsanalyse).

- Darlegung der Untergrundverhältnisse und gegebenenfalls sonstiger Risiken wie Hochwasser, Grundwasser, Lawinen, Rutschungen, wechselnde geologische Verhältnisse, Setzungen und dgl.

Planungsdaten für das Projektgebiet (Orthofoto und vereinfachtes digitales Geländemodell) werden seitens der ASFINAG unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

### 7.3 Leistungsfähigkeit der Hauptanlage

#### **Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt**

Autobahnen und Schnellstraßen dienen lt. Bundesstraßengesetz 1971 idgF der Abwicklung des Durchzugsverkehrs.

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit ist für das hochrangige Straßennetz – Hauptfahrbahn - im Bereich der geplanten Wunschanschlussstelle vorzunehmen. Der Beurteilungsbereich der Hauptanlage ist 1.000 m vor der Ausfahrt der geplanten Anschlussstelle bis 1.000 m nach der Einfahrt der geplanten Anschlussstelle zu wählen. Dabei darf das verkehrliche Leistungsprofil der Hauptanlage nicht vermindert werden (entsprechend gültiger Projektierungsdienstanweisung). Darüber hinaus sind auch sämtliche Abschnitte des hochrangigen Straßennetzes zu beurteilen, in welchen relevante Änderungen der Verkehrsbelastungen durch die Errichtung der Wunschanschlussstelle zu erwarten sind.

Die Entlastungs- bzw. Belastungseffekte sind mittels Differenzverkehrsbelastungsbänder für die Systemzustände mit und ohne Anschlussstelle bezogen auf das Prognosejahr aufzuzeigen.

Durchzuführen ist die Leistungsfähigkeitsberechnung jeweils für die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke für das Prognosejahr mit und ohne Wunschanschlussstelle. Die K-Werte sind in Abhängigkeit der Kategorien anzusetzen.

Die Ermittlung der Leistungsfähigkeit hat dabei gem. „RVS 03.01.11 Beurteilung des Verkehrsablaufes auf Straßen“ zu erfolgen. Als Beurteilungskriterium ist dabei der Auslastungsgrad  $a$  (Leistungsfähigkeit/ Bemessungsverkehrsstärke) zu ermitteln.

Fachlich ist unter dem Begriff „verkehrliches Leistungsprofil“ der Zustand des fließenden Verkehrs auf der Hauptfahrbahn zu verstehen. Anhand der ermittelten Auslastungen gemäß RVS 03.01.11 lässt sich der fließende Verkehr gemäß HBS in einzelne Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV = LoS) abgrenzen. Durch die Errichtung der Wunschanschlussstelle ist in der Prognose ein stabiler Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Bis zur QSV C ( $a \leq 0,75$ ) wird die Angebotsqualität im oberen Bereich der Bandbreite der Zielvorstellungen gemäß Kategorisierungsdienstanweisung angesehen. Folglich ist eine Veränderung des Zustands des fließenden Verkehrs durch die Wunschanschlussstelle innerhalb der QSV A bis C zufriedenstellend.

Um im Sinne der Nachhaltigkeit die Angebotsqualität sowohl im Freiland als auch im Ballungsraum entsprechend den Zielvorstellungen gemäß Kategorisierungsdienstanweisung zu erfüllen, dürfen auf der Hauptanlage im Prognosejahr folgende QSV-Grenzwerte nicht überschritten werden:

- Freiland: kein höherer QSV als D (Verkehrsauslastung  $a \leq 0,90$ )
- Ballungsraum: kein höherer QSV als C (Verkehrsauslastung  $a \leq 0,75$ )

Im Ballungsraum kann unter folgenden Ausnahmen vom QSV C abgewichen werden:

- Bei einer Erweiterung einer bestehenden Anschlussstelle gilt der Grenzwert des Freilandbereichs (QSV D).
- Bei Projekten, welche sich bereits in den Phasen Vorprojekt oder Einreichprojekt befinden.
- Bei Projekten im Interesse des BMK und der ASFINAG zur Förderung von Verkehrsvernetzung (z.B. P&D-, P&R-Anlagen und Güterterminals).

Der Verkehrszustand auf der Hauptanlage soll somit auch nach der Errichtung einer neuen Anschlussstelle stabil bleiben und Kapazitätsreserven für jährliche Verkehrssteigerungen vorhalten.

## 7.4 Verkehrssicherheit

### Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt

Im zu betrachtenden Streckenabschnitt des hochrangigen Straßennetzes, der jeweils bis zu den benachbarten Anschlussstellen der Wunschanschlussstelle reicht, sind die Unfallstellen der letzten drei Jahre - wenn möglich ist ein längerer Zeitraum, bis zu 5 Jahren, anzustreben - in einem Übersichtslageplan differenziert nach Unfalltyp zu dokumentieren und darzustellen. Daraus sind die Unfallrelativziffer und die Unfalldichte für diesen Streckenabschnitt des hochrangigen Straßennetzes zu ermitteln. Befinden sich Unfallhäufungsstellen im betrachteten Streckenabschnitt des hochrangigen Straßennetzes müssen diese entsprechend gekennzeichnet und beschrieben werden.

Es sind die aktuellsten Kennwerte (Unfallrate und -dichte) streckenbezogen für den betreffenden Abschnitt (2,5 km vor bzw. 2,5 km nach der geplanten Anschlussstelle) zu erheben. Als Grenzwerte (Streckenabschnitt zwischen den beiden Nachbaranschlussstellen Bestand) dienen Mittelwerte über die letzten 3-5 Jahre. Beträgt die Länge des Streckenabschnitts zwischen den beiden benachbarten Anschlussstellen weniger als 5,0 km, so ist dennoch der Bereich von 2,5 km vor und nach der geplanten Anschlussstelle zu betrachten.

Ist einer dieser beiden ermittelten streckenbezogenen Kennwerte im Betrachtungszeitraum um mehr als 30 % gegenüber den streckenbezogenen Grenzwerten überschritten oder befindet sich im betrachteten Streckenabschnitt des hochrangigen Straßennetzes auf Höhe des Anschlussstellenwunsches (2,5 km vor bzw. 2,5 km nach der geplanten Anschlussstelle) eine Unfallhäufungsstelle - Definition laut „RVS 02.02.21 Verkehrssicherheit, Verkehrssicherheitsuntersuchung“ - so ist das Kriterium der Verkehrssicherheit nicht erfüllt.



## 7.5 Nutzung weiträumiger Verkehr

### **Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt**

Da Autobahnen und Schnellstraßen lt. Bundesstraßengesetz 1971 idgF der Abwicklung des Durchzugsverkehrs dienen, ist im Rahmen der Untersuchung der Mussbedingung „Nutzung weiträumiger Verkehr“ nachzuweisen, dass der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer, welche die geplante Anschlussstelle benützen werden, ein Reiseweitenkriterium von 30 km im Freilandbereich sowie 15 km im Bereich von Ballungszentren erfüllt. Liegt z.B. die Wunschanschlussstelle im Grenzbereich (Freiland – Ballungsraum), ist für die Fahrrelation in Richtung Ballungszentrum der Grenzwert 15 km und in Richtung Freiland 30 km anzuwenden.

Das Reiseweitenkriterium ist getrennt für den Pkw - und den Schwerverkehr (SV) zu ermitteln und darzustellen, wobei sowohl das Analysejahr als auch der Prognosehorizont zu betrachten sind. Das Musskriterium bezieht sich auf den Prognosehorizont.

Die Bedingung der zweckmäßigen Nutzung des hochrangigen Straßennetzes ist erfüllt, wenn von mindestens 50 % der Verkehrsteilnehmer die Reiseweite von 30 km und mehr im Freilandbereich sowie 15 km und mehr im Bereich von Ballungszentren vom Ausgangsort bis zum Fahrtziel zurückgelegt wird.

Das Kriterium „Nutzung Durchzugsverkehr“ ist für eine Verkehrslösung im untergeordneten Netz nicht zu untersuchen.

Unter folgenden Ausnahmen kann das Kriterium „Nutzung weiträumiger Verkehr“ als Sollkriterium betrachtet werden:

- Bei einer Erweiterung einer bestehenden Anschlussstelle,
- Bei Projekten, welche sich bereits in den Phasen Vorprojekt oder Einreichprojekt befinden,
- Bei Projekten im Interesse des BMK und der ASFINAG zur Förderung von Verkehrsvernetzung (z.B. P&D-, P&R-Anlagen und Güterterminals).

# 8 Sollkriterien

## 8.1 Betriebsgeschwindigkeit

### **Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt**

Die Beurteilung der Betriebsgeschwindigkeit ist für beide Richtungsfahrbahnen im zu untersuchenden Streckenabschnitt des hochrangigen Straßennetzes durchzuführen.

Die Berechnung der Betriebsgeschwindigkeit erfolgt dabei einerseits für die freie Strecke im Streckenbereich der geplanten Anschlussstelle, andererseits mit der aus der gewünschten Anschlussstelle resultierenden, zusätzlichen Verkehrsbelastung im Bereich der Autobahn- bzw. Schnellstraßenabschnitte 1.000 m vor der Ausfahrt der geplanten Anschlussstelle bis 1.000 m nach der Einfahrt der geplanten Anschlussstelle. Maßgebend für die Ermittlung des zu untersuchenden Bereiches ist jeweils der Trenninselpitz (siehe Abb. 3). So kann festgestellt werden, um welchen Wert die Betriebsgeschwindigkeit durch die zusätzlich über die geplante Anschlussstelle ins hochrangige Straßennetz ein- und ausfahrenden Kfz gesenkt wird, also inwieweit der Verkehrsfluss auf der freien Strecke im hochrangigen Straßennetz beeinflusst wird.

Die Ermittlung der Betriebsgeschwindigkeit erfolgt entsprechend der RVS 03.01.11 und RVS 03.01.13, wobei die K-Werte in Abhängigkeit der Straßenkategorie anzusetzen sind.

Nachstehend sind die Grenzwerte für die Betriebsgeschwindigkeit im hochrangigen Straßennetz angeführt, die durch die Errichtung einer neuen Anschlussstelle nicht unterschritten werden sollen (Tabelle 3).

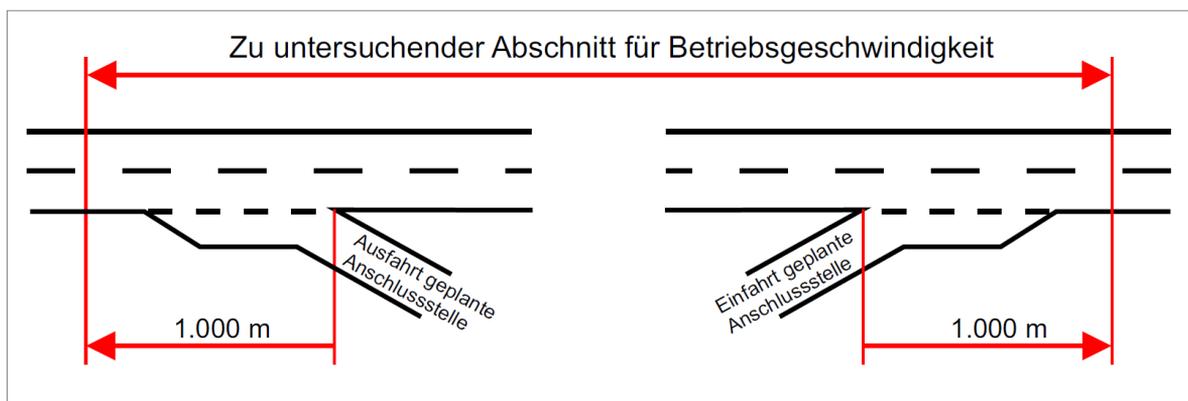
Tabelle 3: Betriebsgeschwindigkeiten Ballungsraum - Freiland

	Betriebsgeschwindigkeiten
<b>Ballungsraum</b>	80 km/h
<b>Freiland</b>	100 km/h
<b>Geschwindigkeitsbegrenzung</b>	80 km/h

Ist im Freiland bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Hauptfahrbahnen im Bereich der geplanten Anschlussstelle vorhanden, stellt dies einen Sonderfall dar und ist entsprechend zu betrachten. Anzustreben ist bei dem Sonderfall einer Geschwindigkeitsbeschränkung eine Betriebsgeschwindigkeit, die über 80 km/h liegt.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Lage der maßgebenden Abschnitte für die Ermittlung der Betriebsgeschwindigkeit im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrt der Wunschanschlussstelle. Maßgebend für die Ermittlung des zu untersuchenden Bereiches ist jeweils der Trennselbstspitz.

Abbildung 3: Definition des maßgebenden Abschnitts für die Ermittlung der Betriebsgeschwindigkeit



Quelle: ASFINAG

## 8.2 Leistungsfähigkeit

### Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt

Die Untersuchungen der Leistungsfähigkeit sind für das gesamte von der Wunschanschlußstelle betroffene Straßennetz - hochrangiges und untergeordnetes Straßennetz - durchzuführen. Eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des hochrangigen Straßennetzes (Hauptanlage) infolge der Wunschanschlußstelle ist bereits als Mussbedingung zu überprüfen.

Neben dem untergeordneten Straßennetz - welches im Rahmen jeder ESA individuell untersucht werden muss - sind hier vor allem die Wunschanschlußstelle und die beiden Nachbaranschlußstellen auf ihre Leistungsfähigkeit hin zu untersuchen.

Entlastungs- bzw. Belastungseffekte an Knoten und Streckenabschnitten im untergeordneten Straßennetz sind mittels Differenzverkehrsbelastungsbänder für die Systemzustände mit und ohne Anschlußstelle bezogen auf das Prognosejahr aufzuzeigen.

Um eventuelle Kapazitätsengpässe bzw. Kapazitätzugewinne im untergeordneten Straßennetz feststellen zu können, ist die Verkehrsbelastung für die beiden Systemzustände mit und ohne Anschlußstelle bezogen auf das Prognosejahr aus dem Verkehrsmodell zu entnehmen. Durchzuführen ist die Leistungsfähigkeitsberechnung jeweils für die Tagesspitzenstunden (Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunde) sowie maßgebliche stündliche Verkehrsstärke für das Prognosejahr mit und ohne Wunschanschlußstelle.

Die K-Werte sind in Abhängigkeit der Kategorien anzusetzen.

Zur Ermittlung der Tagesspitzenstundenanteile am Gesamtverkehrsaufkommen (Verkehrsmodell) ist auf Dauerzählstellen und die eventuell durchgeführten ergänzenden Verkehrserhebungen (Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen) zurückzugreifen. Eine Hochrechnung zurückliegender Verkehrszählungen - Querschnittszählungen und Knotenpunktzählungen - ist möglich, jedoch nachvollziehbar darzustellen.

Besonderes Augenmerk ist bei der Leistungsfähigkeitsbetrachtung auf jene Knoten im untergeordneten Straßennetz zu legen, die sich im Zulaufbereich der gewünschten Anschlußstelle sowie der Nachbaranschlußstellen befinden (Rückstauungen!).

Für die gewünschte Anschlussstelle und die Nachbaranschlussstellen werden zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit nachstehend genauere Vorgaben festgelegt:

## **Wunschanschlussstelle**

### **Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt**

Aus Untersuchungen von Anschlussstellen im hochrangigen Straßennetz Österreichs ergeben sich in Abhängigkeit von der Lage im Straßennetz unterschiedliche Durchschnittsbelastungen der Rampen.

Die geforderte **Mindestbelastung (Gesamtrampenbelastung)** liegt im Freilandbereich bei **8.000 Kfz/24h** und im Ballungsraum bei **21.000 Kfz/24h**.

Dieses Kriterium ist für den Prognosehorizont zu betrachten.

Geplante Anschlussstellen deren Gesamtrampenbelastungen unter den angeführten Mindestbelastungswerten liegen, können in der verkehrlichen und raumplanerischen Gesamtschau für andere Teilbereiche des Verkehrssystems und der Raumnutzung positive Effekte hervorbringen (z.B. positive Verkehrsverlagerungseffekte, Einsparungen bei Straßeninfrastrukturinvestitionen, Aufwertung von Siedlungsgebieten, gesamtheitlicher volkswirtschaftlichen Nutzen usw.). Diese Effekte sind im Rahmen der ESA in ihrer Gesamtheit darzustellen und müssen im Einklang mit den zu erreichenden Zielen des Anschlussstellenwunsches (vgl. Kap. 6) sein.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Wunschanschlussstelle nach HBS hat für das Prognosejahr zu erfolgen. Die ermittelte QSV darf keine schlechtere Qualitätsstufe als die Qualitätsstufe D aufweisen. Es sind sämtliche Querschnitte der ASt gem. Abbildung 4 zu untersuchen.

Durchzuführen ist die Leistungsfähigkeitsberechnung jeweils für die Tagesspitzenstunden (Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunde) sowie maßgebliche stündliche Verkehrsstärke.

## Nachbaranschlusstellen

### Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt

Die an den Nachbaranschlusstellen des Anschlussstellenwunsches vorhandene Verkehrsbelastung ist mittels Verkehrszählungen im Bereich der Rampen sowie der Verknüpfungsknoten mit dem untergeordneten Straßennetz zu erheben (Analysejahr). Parallel dazu sind an beiden unmittelbar dem Anschlussstellenwunsch benachbarten Anschlussstellen, wiederum im Bereich der Rampen sowie im Bereich der Verknüpfungsknoten mit dem untergeordneten Straßennetz Verkehrsbefragungen durchzuführen, die der Ermittlung der Quell-Ziel-Beziehungen der Verkehrsteilnehmer dienen.

Ferner ist zu untersuchen, ob Kapazitätsengpässe auf den der Wunschanschlusstelle benachbarten Anschlussstellen vorhanden sind.

Schlussendlich sind Leistungsfähigkeitsberechnungen im Bereich der Nachbaranschlusstellen durchzuführen. Durchzuführen ist die Leistungsfähigkeitsberechnung jeweils für die Tagesspitzenstunden (Vormittags- und Nachmittagspitzenstunde) sowie der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke.

Diese Untersuchungen haben mit und ohne Wunschanschlusstelle zu erfolgen, die Ergebnisse sind in übersichtlicher Form darzustellen und zu dokumentieren.

Eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit auf der Hauptfahrbahn zwischen den Anschlussstellen erfolgt bereits mit der Mussbedingung Leistungsfähigkeit der Hauptanlage.

Die Ermittlung der QSV erfolgt dabei gemäß HBS 2015 / idgF nach dem Kapitel A4 Knotenpunkte. Es sind sämtliche Querschnitte der ASt gem. Abbildung 4 zu untersuchen.

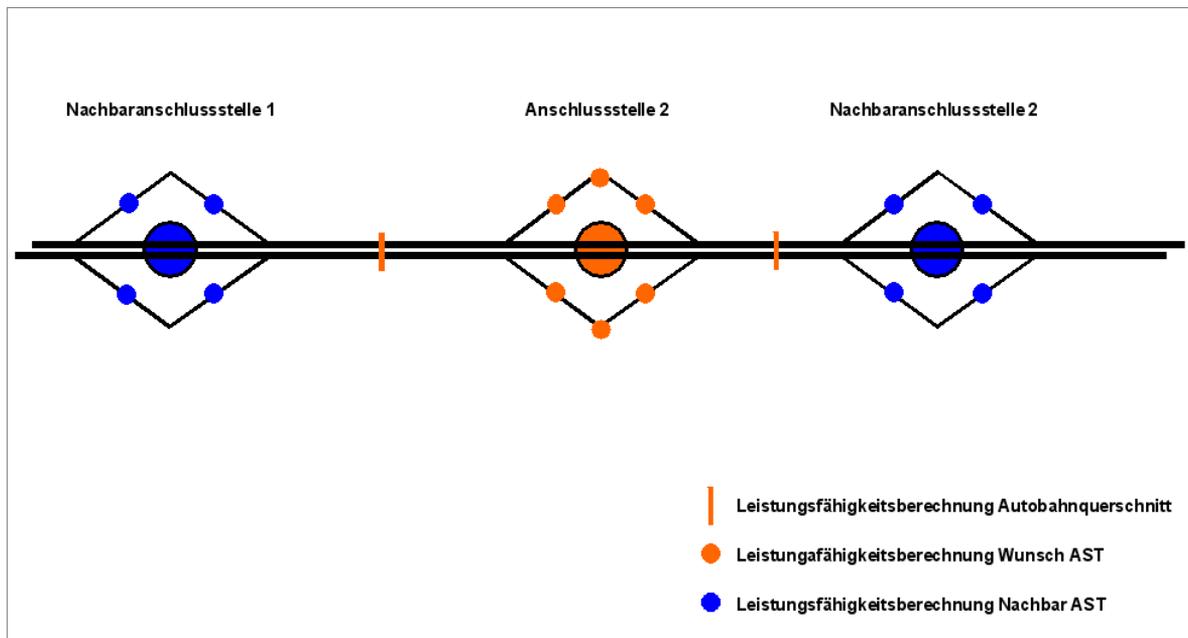
Kommt es in Bereichen der beiden dem Anschlussstellenwunsch benachbarten Anschlussstellen oder auf der freien Strecke zwischen den Anschlussstellen zu einer Verbesserung der Qualität des Verkehrsflusses von LOS E bzw. F auf D oder von D auf C, ist die Errichtung der Wunschanschlusstelle als sinnvoll zu bewerten.

Liegen die QSV der Anschlussstellenrampen und deren Einmündungsknoten in das untergeordnete Netz der beiden dem Anschlussstellenwunsch benachbarten Anschlussstellen bei

A oder B, ist die Errichtung der Wunschanschlussstelle in Hinblick auf Leistungsfähigkeitskriterien nicht sinnvoll. Durch dieses Beurteilungskriterium soll verhindert werden, dass schwach ausgelastete Anschlussstellen, durch die Errichtung einer zusätzlichen Anschlussstelle weitere Verkehrsbelastung abgeben und damit theoretisch nicht mehr notwendig sind.

Dieses Kriterium findet nur dann Anwendung, wenn ein verkehrlicher Zusammenhang zwischen der Wunschanschlussstelle und den benachbarten Anschlussstellen nachgewiesen werden kann (Differenzverkehrsbelastungsbänder).

Abbildung 4: Zu untersuchende Querschnitte bei der geplanten und den benachbarten Anschlussstellen



Quelle: ASFINAG

Abbildung 5: Zu untersuchende Querschnitte im Detail bei der geplanten und den benachbarten Anschlussstellen



Quelle: ASFINAG

## Untergeordnetes Straßennetz

### Beurteilung: erfüllt / nicht erfüllt

Leistungsfähigkeitsengpässe und Leistungsfähigkeitszugewinne an Knotenpunkten und Streckenabschnitten des betrachteten untergeordneten Straßennetzes sind aufzuzeigen und durch Leistungsfähigkeitsnachweise zu belegen.

Anhand von Differenzverkehrsbelastungsbänder sind für das untergeordnete Straßennetz Streckenabschnitte und Knotenpunkte zu lokalisieren, welche durch die geplante Anschlussstelle eine Verkehrszunahme oder eine Verkehrsabnahme erfahren. Die Kenntnis dieser Problemstellen ist mit der ASFINAG und der zuständigen Straßenverwaltung (Land bzw. Gemeinde) zu erörtern. Für jene Streckenabschnitte und Knotenpunkte, die bereits im Analysejahr ohne geplante Anschlussstelle Kapazitätsengpässe aufweisen, sind mit der Verkehrsbelastung aus dem Planfall mit Anschlussstelle die Leistungsfähigkeitsnachweise zu wiederholen und die Ergebnisse zu dokumentieren.

Streckenabschnitte und Knotenpunkte, die durch die geplante Anschlussstelle eine Zunahme der Verkehrsbelastung erfahren, sind dahingehend zu überprüfen, ob nicht durch die Verkehrszunahme Kapazitätsengpässe verursacht werden.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise sind jeweils für die Vormittags- als auch für die Nachmittagsspitzenstunde im Prognosejahr durchzuführen.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des untergeordneten Netzes erfolgt dabei nach „RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – T-Kreuzung“ oder gem. „RVS 03.05.14 Plangleiche Knoten – Kreisverkehr“.

Sind im untergeordneten Straßennetz straßenbauliche, verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Rampe QSV C (Prognose) im Planfall mit Anschlussstelle erforderlich, sind diese entsprechend zu planen und zu dokumentieren. Andererseits sind auch der Entfall von straßenbaulichen Infrastrukturmaßnahmen und / oder verkehrstechnischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen darzustellen und zu dokumentieren.

# 9 Nutzen-Kosten-Analyse

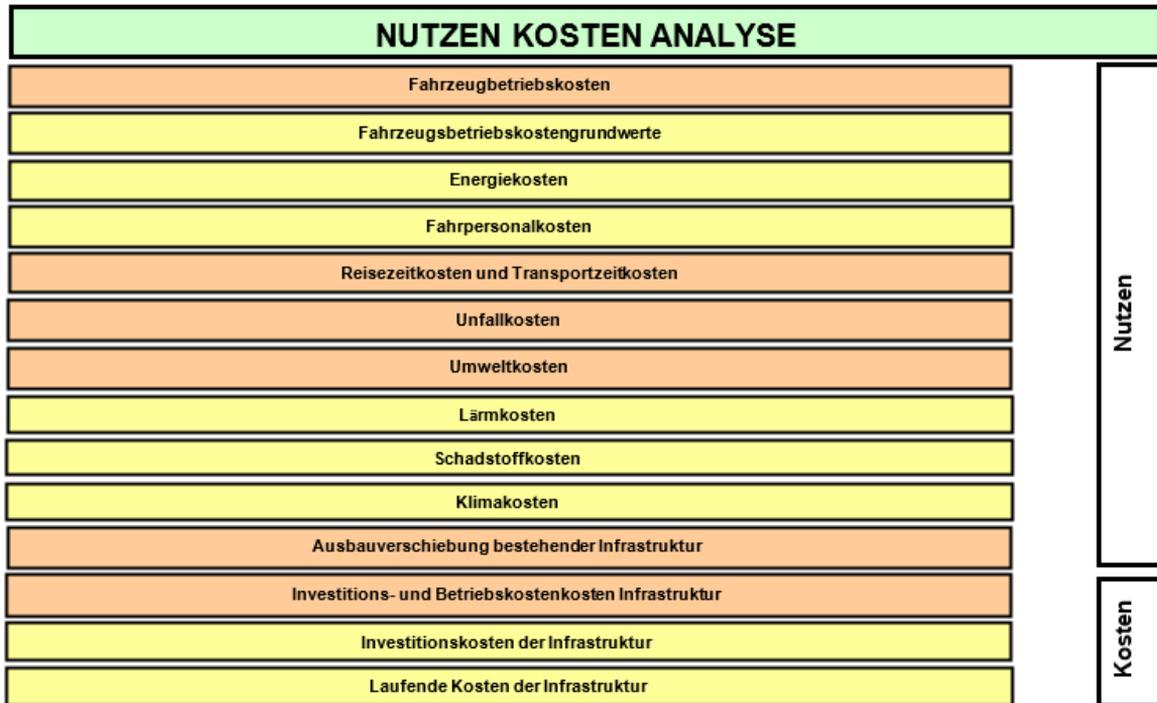
In der vierten Stufe der ESA erfolgt eine Nutzen-Kosten-Analyse nach den Vorgaben der „RVS 02.01.22 Entscheidungshilfen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ unter Einbeziehung des „Leitfadens für die Anwendung der Nutzen-Kosten-Analyse bei Neubauprojekten im hochrangigen Straßennetz“ der ASFINAG.

Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse stellt einerseits das Nutzen-Kosten-Verhältnis andererseits die Nutzen-Kosten-Differenz dar. Beide Maßzahlen beschreiben die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der geplanten Autobahnanschlussstelle.

Bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis  $> 1$  und einer Nutzen-Kosten-Differenz  $> 0$  [Einheit: EURO / Jahr] ist die geplante Autobahnanschlussstelle volkswirtschaftlich realisierungswürdig.

Bei der im Rahmen der ESA durchzuführenden Nutzen-Kosten-Analyse werden nachstehende Nutzen - Kosten - Komponenten betrachtet.

Abbildung 6: Im Rahmen der ESA zu berücksichtigende Nutzen-Kosten-Komponenten



Quelle: ASFINAG

Zusätzlich zur „RVS 02.01.22 Entscheidungshilfen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ wird der aus einer Ausbauverschiebung bestehende monetäre Nutzen betrachtet.

Bei Betrachtung der Nutzenkomponente Ausbauverschiebung bestehender Verkehrsinfrastruktur wird davon ausgegangen, dass die Errichtung einer Anschlussstelle, durch eine Entlastung benachbarter Anschlussstellen und Straßen im untergeordneten Netz, eventuell den Aus-, Um-, oder Neubau von Verkehrsinfrastruktur verzögert.

Diese nicht entstehenden Kosten sind in der Nutzen-Kosten-Untersuchung als negative Kosten anzusetzen. Wie bei den Investitionskosten für die Wunschanschlussstelle sind die Kosten in Annuitäten umzurechnen.

Weitere Hinweise und Präzisierungen zur Nutzen-Kosten-Analyse sind dem ASFINAG Leitfaden „Leitfaden für die Anwendung der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bei Neubauprojekten im hochrangigen Straßennetz“ zu entnehmen. Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung des Projektes wird zusätzlich durch die ASFINAG durchgeführt.



**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

[ivvs1@bmk.gv.at](mailto:ivvs1@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at)