



# B122b Westspange Steyr

## Verkehrliche Wirkungsanalyse

verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Bericht  
2023





# B122b Westspange Steyr – Verkehrliche Wirkungsanalyse

## Bericht

---

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung und  
Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

Dr. Ulrich Bergmann (Projektleiter)

DI. Jakob Seidler

Frederik Frantz



T: +43 316 908 707

E: office@verkehrplus.at

Geschäftsführung:

Dr. Ulrich Bergmann

Dr. Markus Frewein

---

Auftraggeber:

**Amt der Oberösterreichischen  
Landesregierung**

Direktion Straßenbau und Verkehr

Abteilung Straßenneubau und -erhaltung

Ing. M. Ebser

Bahnhofplatz 1

4021 Linz

E-Mail: Michael.Ebser@ooe.gv.at

---

### Zitierweise:

verkehrplus (2024): B122b Westspange Steyr – Verkehrliche Wirkungsanalyse, Bericht, Graz im Januar 2024

Alle Personenbezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Graz, Januar 2024



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>AUSGANGSSITUATION</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>ERHEBUNGEN 2022</b> .....	<b>6</b>
2.1	Ergebnisse Verkehrserhebungen 2018 bis 2022.....	7
2.2	Resümee Verkehrsdaten .....	8
<b>3</b>	<b>VERKEHRSMODELL</b> .....	<b>9</b>
3.1	Analyse- und Prognoseplanfälle.....	9
3.2	Wirkungen der Westspange im Jahr 2022.....	11
3.2.1	Ausschnitt der Differenzdarstellung A1-2022 minus A0-2022.....	13
3.3	Prognose-Ergebnisse 2035.....	15
3.4	Annahmen der Verkehrsprognose 2035.....	15
3.5	Wirkungen der Westspange im Jahr 2035.....	16
3.5.1	Ausschnitt der Differenzdarstellung P1a-2035 minus P0a-2035.....	18
3.5.2	Ausschnitt der Differenzdarstellung P1b-2035 minus P0b-2035.....	20
<b>4</b>	<b>RESÜMEE</b> .....	<b>22</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Erhebungs- und Kalibrierungsquerschnitte 2018 / 2022.....	6
Abbildung 2:	Untersuchte Planfälle – Analyse 2022 und Prognose 2035.....	9
Abbildung 3:	Differenzdarstellung A1 – A0 (2022) .....	13
Abbildung 4:	Kombination der Bevölkerungs- und Motorisierungsgradprognose nach politischen Bezirken .....	15
Abbildung 5:	Differenzdarstellung P1a – P0a (2035) .....	18
Abbildung 6:	Differenzdarstellung P1b – P0b (2035) .....	20



## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Ergebnisse Dauerzählstellen 2018 und 2022 - Gesamtverkehr.....	7
Tabelle 2: Ergebnisse Querschnitte 2018 und 2022 - Gesamtverkehr.....	7
Tabelle 3: Übersicht der dargestellten Planfälle.....	10
Tabelle 4: Wirkungen der Westspange im Jahr 2022 auf ausgewählten Querschnitten.....	14
Tabelle 5: Wirkungen der Westspange im Jahr 2035 (P0a/P1a) auf ausgewählten Querschnitten.....	19
Tabelle 6: Wirkungen der Westspange im Jahr 2035 (P0b/P1b) auf ausgewählten Querschnitten.....	21

## 1 Ausgangssituation

Für das Einreichprojekt zur Errichtung der B122b Westspange Steyr soll die vorliegende Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2018 auf den Stand 2022 aktualisiert werden. Die Ergebnisse der aktualisierten Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2035 liefern die erforderlichen Grundlagen für die weitere Vorgangsweise. Folgende Teilaufgaben werden im vorliegenden Bericht erläutert:

- Erhebungsergebnisse
- Verkehrsmodell
  - Darstellung der Wirkungen einer möglichen Westspange im Jahr 2022
  - Darstellung der Wirkungen einer möglichen Westspange im Jahr 2035

## 2 Erhebungen 2022

Die Erhebungsorte (Querschnitte und Kreuzungen) der Kampagnen 2018 und 2022 sind in Abbildung 1 dargestellt. Die Kampagne 2022 diente vor allem Vergleichszwecken, weshalb eine Reduktion der Erhebungsorte erfolgte. Es wurde penibel auf Vergleichbarkeit der beiden Jahresmessungen / Kampagnen wertgelegt.

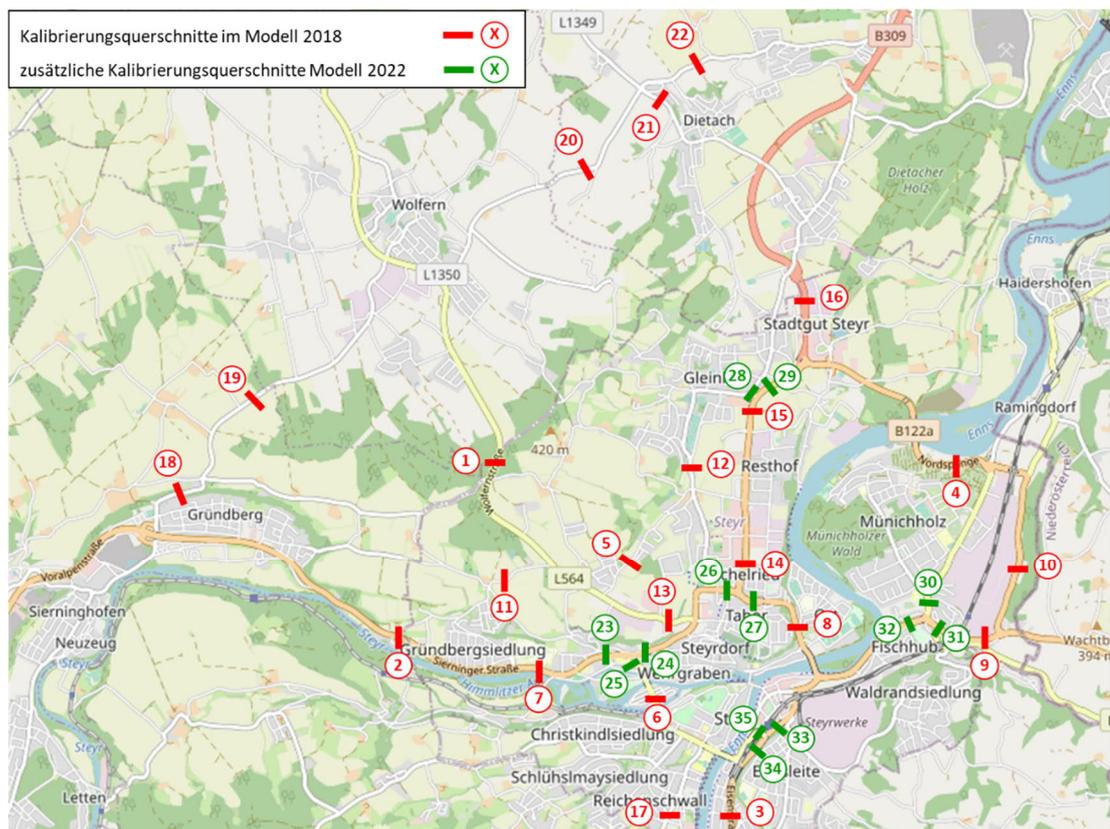


Abbildung 1: Erhebungs- und Kalibrierungsquerschnitte 2018 / 2022

Bei den Querschnitte 1 bis 4 handelt es sich um Dauerzählstellen des Landes OÖ.



## 2.1 Ergebnisse Verkehrserhebungen 2018 bis 2022

Wie bereits festgehalten, dienen die Erhebungen einerseits dazu die Entwicklungen in den verschiedenen Betrachtungsjahren darzustellen, andererseits bilden die Querschnittswerte die Grundlage für die Kalibrierung des Verkehrsmodells. Da das Verkehrsmodell das Verkehrsgeschehen eines durchschnittlichen Werktags außerhalb der Ferienzeiten bzw. Urlaubszeiten (DTVw) abbildet, werden alle erhobenen Querschnittswerte auf diese Vergleichsbasis umgerechnet. Basis dazu stellen die Dauerzählstellen dar, die das Verkehrsaufkommen über mehrere Jahre an denselben Orten erheben – in der Regel auf Stundenbasis. An folgenden Orten befinden sich Dauerzählstellen:

- L564 Wolfener Straße Km 24,6+25m (Querschnitt 1 Zählkonzept)
- B122 Voralpenstraße Stadteinfahrt West (Querschnitt 2 Zählkonzept)
- B115 Eisenstraße Stadteinfahrt Süd (Querschnitt 3 Zählkonzept)
- B122a Voralpenstraße Nordspange (Querschnitt 4 Zählkonzept)

Im Folgendem werden die Ergebnisse der Dauerzählstellen anhand der DTVw-Werte (Kfz/24h) der drei Jahre 2018 und 2022 einerseits für den Kfz-Gesamtverkehr dargestellt:

### Gesamtverkehr

Tabelle 1: Ergebnisse Dauerzählstellen 2018 und 2022 - Gesamtverkehr

QS		DTVw 2018	DTVw 2022	Änderung
1	L564 Wolfener Straße	7.224	6.681	-7.5%
2	B122 Stadteinfahrt West	17.559	16.782	-4.4%
3	B115 Stadteinfahrt Süd	10.863	10.326	-4.9%
4	B122a Nordspange	16.401	15.239	-7.1%

Auf Basis der Dauerzählstellen wurden die Querschnittserhebungen in einen durchschnittlichen Werktagsverkehr umgerechnet und somit auf eine valide Vergleichsbasis gebracht. Die folgende Tabelle zeigt die Gegenüberstellung der Werte 2018 und 2022 im DTVw (Kfz/24h) für den Gesamtverkehr am jeweiligen Querschnitt.

Tabelle 2: Ergebnisse Querschnitte 2018 und 2022 - Gesamtverkehr

QS		DTVw 2018	DTVw 2022	Änderung
1	L564 Wolfener Straße	7.224	6.681	-7.5%
2	B122 Stadteinfahrt West	17.559	16.782	-4.4%
3	B115 Stadteinfahrt Süd	10.863	10.326	-4.9%
4	B122a Nordspange	16.401	15.239	-7.1%
5	Feldstraße 23	2.095	1.471	-29.8%*



6	Schwimmschulstraße	22.564	21.475	-4.8%
7	B122 Sierningerstraße	21.664	18.817	-12.9%
8	B122 – M-Blümelhuber-Str.	26.952	25.711	-4.6%
9	B122 Seitenstettner Straße	13.983	13.235	-5.3%
10	B122a Gußwerkstraße	7.915	6.680	-15.6%
11	Staffelmayrstraße	2.020	1.935	-4.2%
12	Steiner Straße	3.543	3.746	+5.7%**
13	L564 Wolfener Straße	10.376	9.502	-8.4%
14	B115 Ennser Straße - Süd	26.460	27.937	+5.6%**
15	B115 Ennser Straße - Nord	23.302	21.424	-8.1%
16	B309 Steyrer Straße	21.367	19.925	-6.8%
17	L1344 Leopold-Werndl-Str.	6.689	6.332	-5.3%
18	L1354 Sierning – Lange G.	4.006	3.784	-5.5%
23	B122 Wiesenberg WEST	22.643	20.974	-7,4%
24	B122 Seifentruhe OST	25.163	23.498	-6,6%
25	Wiesenberg	20.488	19.070	-6,9%
26	B122 westl. Ennser Knoten	26.306	24.775	-5,8%
27	B122 M-Blümelh.-Str. Ost	26.303	25.739	-2,1%
28	Gleinker Hauptstraße	8.343	7.756	-7,0%
29	B115 nördlich Gleink	19.725	18.386	-6,8%
30	Haager Straße	18.009	17.344	-3,7%
31	B122 Seitenstettner Straße	16.947	16.238	-4,2%
32	B122 Haratzmüllerstraße	26.632	26.056	-2,2%
33	B115 nördl. Dukartsstraße	20.253	18.271	-9,8%
34	B115 südlich Dukartsstraße	10.457	9.414	-10,0%
35	Dukartsstraße	12.904	11.269	-12,7%

\*Der erhebliche Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen lässt sich auf eine Baustelle im Erhebungszeitraum zurückzuführen.

\*\*Die Kfz-Verkehrszunahme ist auf die Gewerbebetriebe im Bereich Ennser Straße/Taborknoten (z.B.: Interspar und Taborland) zurückzuführen, welche in den vergangenen 3 Jahren neu errichtet bzw. attraktiviert wurden.

## 2.2 Resümee Verkehrsdaten

Die Auswertung der Erhebungen und die Gegenüberstellung der Verkehrsaufkommen eines durchschnittlichen Werktages außerhalb der Ferien- und Urlaubszeiten (DTVw) zeigt nahezu bei allen Querschnitten deutliche Rückgänge im Kfz-Verkehrsaufkommen zwischen den Jahren 2018 und 2022 in der Größenordnung von -2% bis -16%. Die Summe aller Messstellen zeigt eine Verkehrsabnahme von rund 6%.



### 3 Verkehrsmodell

#### 3.1 Analyse- und Prognoseplanfälle

Die Analyse-Planfälle bilden die verkehrlichen Auswirkungen und Effekte von Maßnahmen im Analysezustand 2022 ab.

Die Prognose-Planfälle berücksichtigen die Fortschreibung der prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur und zeigen die Auswirkungen und Effekte verkehrlich relevanter Maßnahmen im Prognosejahr 2035.

In Abbildung 2 werden die Planfälle des Verkehrsmodells für die Verkehrsuntersuchung B122b Steyr Westspange dargestellt. Für die Definition von Modell-Varianten bzw. Planfällen sind einerseits die zeitliche Entwicklung und andererseits die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung einer neuen Verkehrsinfrastruktur maßgebend. Der Analyse-Nullfall (A0) bildet die derzeitige Situation ab und wurde anhand von empirischen Daten validiert.

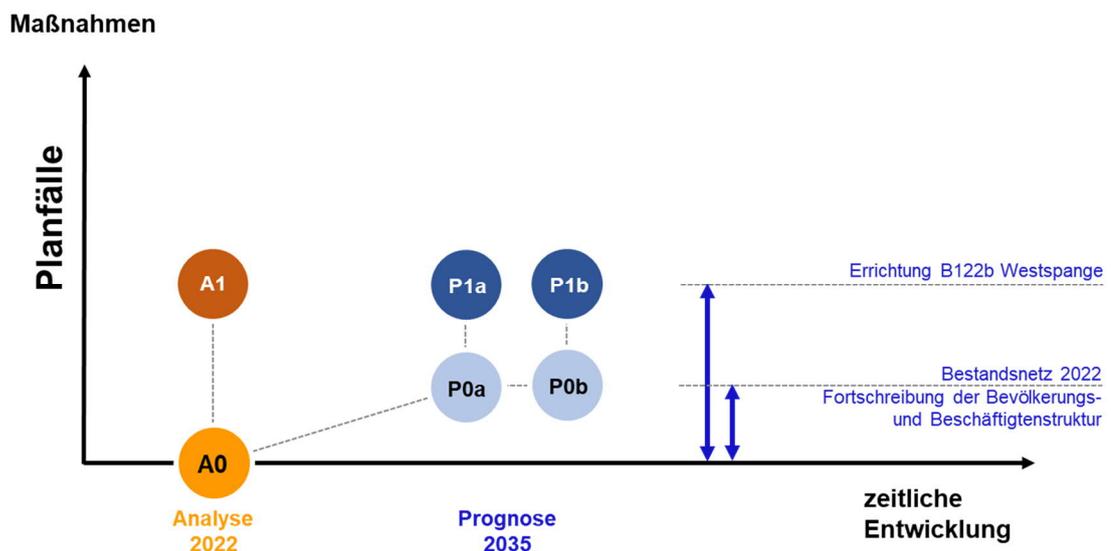


Abbildung 2: Untersuchte Planfälle – Analyse 2022 und Prognose 2035



Tabelle 3: Übersicht der dargestellten Planfälle

PLANFALL	KURZBESCHREIBUNG	MASSNAHMEN
A0	Abbildung der gegenwärtigen Verkehrssituation (2022) mit Realdaten (Erhebungen) validiert	gegenwärtiger Bestand
A1	Abbildung der Verkehrssituation (2022) mit Netzvariante <b>Westspange</b>	Netzvariante Westspange
P0a	Abbildung der prognostizierten Verkehrssituation (2035) – <b>konventioneller Prognoseansatz</b> der Verkehrsentwicklung laut VMÖ	Fortschreibung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur
P0b	Abbildung der prognostizierten Verkehrssituation (2035) – <b>abgeminderter Prognoseansatz</b> der Verkehrsentwicklung auf Basis neuer Erkenntnisse	Fortschreibung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur
P1a	Abbildung der Verkehrssituation (2035) mit Netzvariante <b>Westspange</b> unter Prognoseansatz <b>P0a</b>	Netzvariante Westspange, Fortschreibung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur
P1b	Abbildung der Verkehrssituation (2035) mit Netzvariante <b>Westspange</b> unter Prognoseansatz <b>P0b</b>	Netzvariante Westspange, Fortschreibung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur



## 3.2 Wirkungen der Westspange im Jahr 2022

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen (**DTVw**) einer möglichen Westspange von rund **11.560 Kfz/24h im südlichen Abschnitt** und rund **12.320 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt** ergeben sich aus klein- und großräumigen Verlagerungen im bestehenden Straßennetz.

Die maßgebliche Verkehrsbelastung (**JDTV**) der Westspange lässt sich über den ermittelten Umrechnungsfaktor (0,8874) bestimmen und beträgt für den Analyse-Planfall A1 rund **10.260 Kfz/24h im südlichen Abschnitt** sowie rund **10.930 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt**.

### Verlagerungseffekte im Streckennetz

Die Zusammensetzung der zukünftigen Kfz-Verkehrsbelastung auf der Westspange lässt sich vereinfacht auf nachstehende großräumige Kfz-Verkehrsverlagerungen im Streckennetz zurückführen.

- Ost <--> West Korridor (B122 im Stadtgebiet Steyr) → **bis zu 6.700\* Kfz/24h**
- Nord <--> West Korridor außerorts (Lange Gasse / Heuberger Straße / Thannstraße) → **bis zu 1.600\* Kfz/24h**
- Nord <--> West Korridor innerorts (Feldstraße / Steiner Straße / Staffelmayerstraße) → **bis zu 1.700\* Kfz/24h**

\*je nach Streckenabschnitt

Neben großräumigen Verlagerungseffekten ergeben sich im untergeordneten Streckennetz aufgrund von veränderten Verkehrsaufkommen und Kapazitäten auf Hauptstraßen geringere, kleinräumige Verlagerungseffekte. Eine mögliche Nutzung der beiden Teilabschnitte der Westspange (Nord und Süd) sorgt zusätzlich für Verlagerungseffekte. Die Summe der kleinräumigen Verlagerungen ergibt **rund 1.500 bis 2.200 Kfz/24h**.

Die zu erwartende Gesamtverkehrsbelastung auf allen Zu- und Abfahrtsrampen der Zwischenanschlussstelle im Bereich der Wolfenstraße beträgt rund **3.800 Kfz/24h**.

Die untersuchte Variante der Westspange zeigt in ihrer Wirkung einen hohen Nutzen bzw. Akzeptanz hinsichtlich der im Stadtgebiet Steyr verlaufenden Ost-West sowie Nord-West Verbindungen. Die Verkehrsabnahmen überlagern sich dementsprechend auf den für beider Verbindungen genutzten Streckenabschnitten.

Die Routenwahl für den Durchgangsverkehr auf dem Ost-West Korridor verlagert sich bereits im Bereich der Stadtgrenze verstärkt auf die Nord- und Westspange. Entsprechende Entlastungen im Stadtgebiet zeigen sich entlang der B122 zwischen dem Kreisverkehr B122/B122a und dem Knoten B122/Staffelmayerstraße (Anschlussknoten Westspange Neu).

Für den Durchgangsverkehr auf dem Nord-West Korridor ermöglicht die Westspange eine zusätzliche attraktive Verbindung zwischen der B122 und dem Kreisverkehr B115/B122a/B309. Entlastungen sind dementsprechend auf den Alternativrouten,



der Lange Gasse – Dietachstraße – Thannstraße/Heubergstraße im Nordwesten sowie der im Stadtgebiet verlaufenden Route über die B122 und B115 zu beobachten.

Folgende Tabelle 4 zeigt die Wirkungen der Westspange für acht wesentliche Querschnitte im übergeordneten Straßennetz der Stadt Steyr und für die zwei Abschnitte der Westspange für die Planfälle A0 und A1 (mit Westspange):

- QS2: B122 – Sieninger Str. (Stadtgrenze): → **Zunahme um rund + 2.000 Kfz/24h, das sind rund +11% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS23: B122 – Wiesenberg Ost: → **Abnahme von rund - 6.700 Kfz/24h, das sind rund -33% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS26: B122 – Seifentruhe: → **Abnahme von rund - 5.700 Kfz/24h, das sind rund -22% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS14: B115 – Ennser Straße Süd: → **Abnahme von rund - 2.200 Kfz/24h, das sind rund -8% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS15: B115 – Ennser Straße Nord : → **Zunahme um rund + 7.700 Kfz/24h, das sind rund +36% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS8: B122 – Michael-Blühmelh.-Str.: → **Abnahme von rund - 3.000 Kfz/24h, das sind rund -11% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS4: B122a – Nordspange : → **Zunahme um rund + 2.620 Kfz/24h, das sind rund +17% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS13: L564 – Wolfenstraße: → **Abnahme von rund – 1.090 Kfz/24h, das sind rund -13% im Vergleich zu Planfall A0**

Im Planfall **A1** weisen die Abschnitte der Westspange folgende Verkehrsmengen auf

- QS39: B122b – Westspange Süd: → **11.500 Kfz/24h**
- QS37: B122b – Westspange Nord: → **12.300 Kfz/24h**

Im untergeordneten Straßennetz, im Speziellen auf den derzeitigen Alternativ- und Ausweichrouten Staffelmayrstraße und Feldstraße, sind nachstehende Verlagerungseffekte zu erwarten:

- QS5: Feldstraße: → **Abnahme von bis zu – 1.170 Kfz/24h, das sind rund -74% im Vergleich zu Planfall A0**
- QS11: Staffelmayrstraße: → **Abnahme von bis zu – 1.640 Kfz/24h, das sind rund -89% im Vergleich zu Planfall A0**



### 3.2.1 Ausschnitt der Differenzdarstellung A1-2022 minus A0-2022

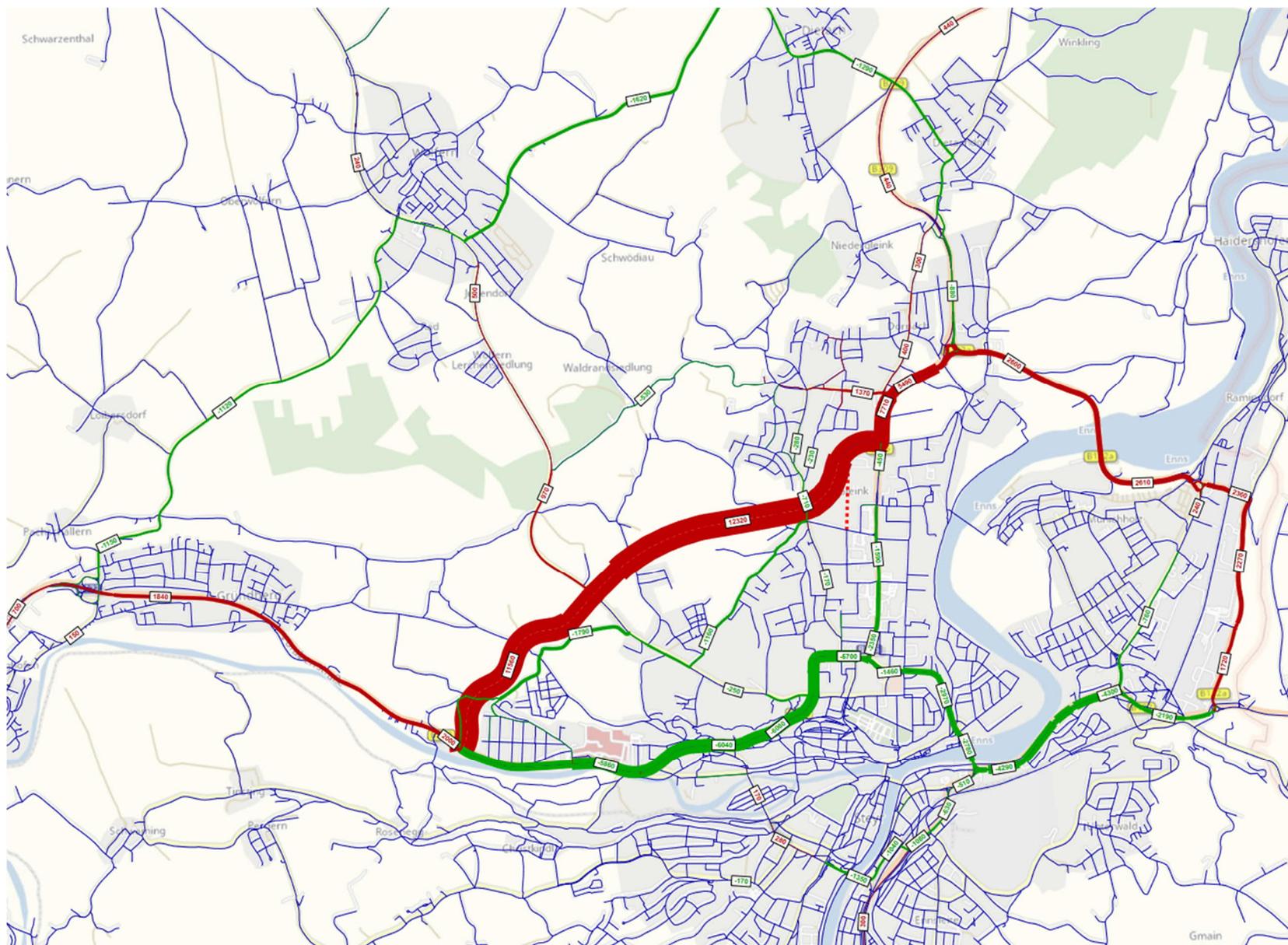
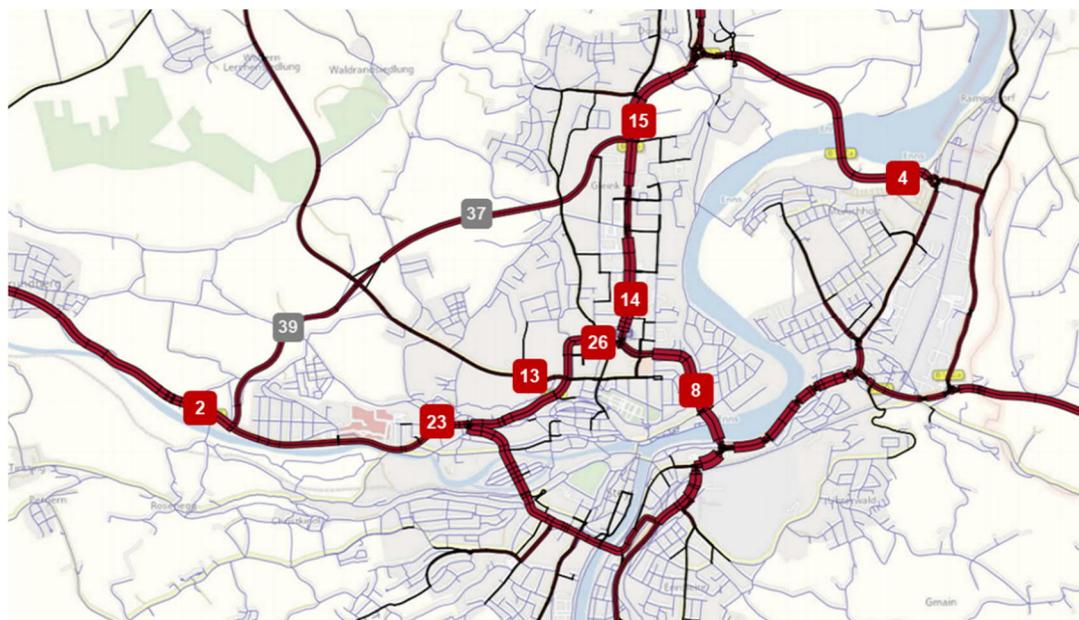
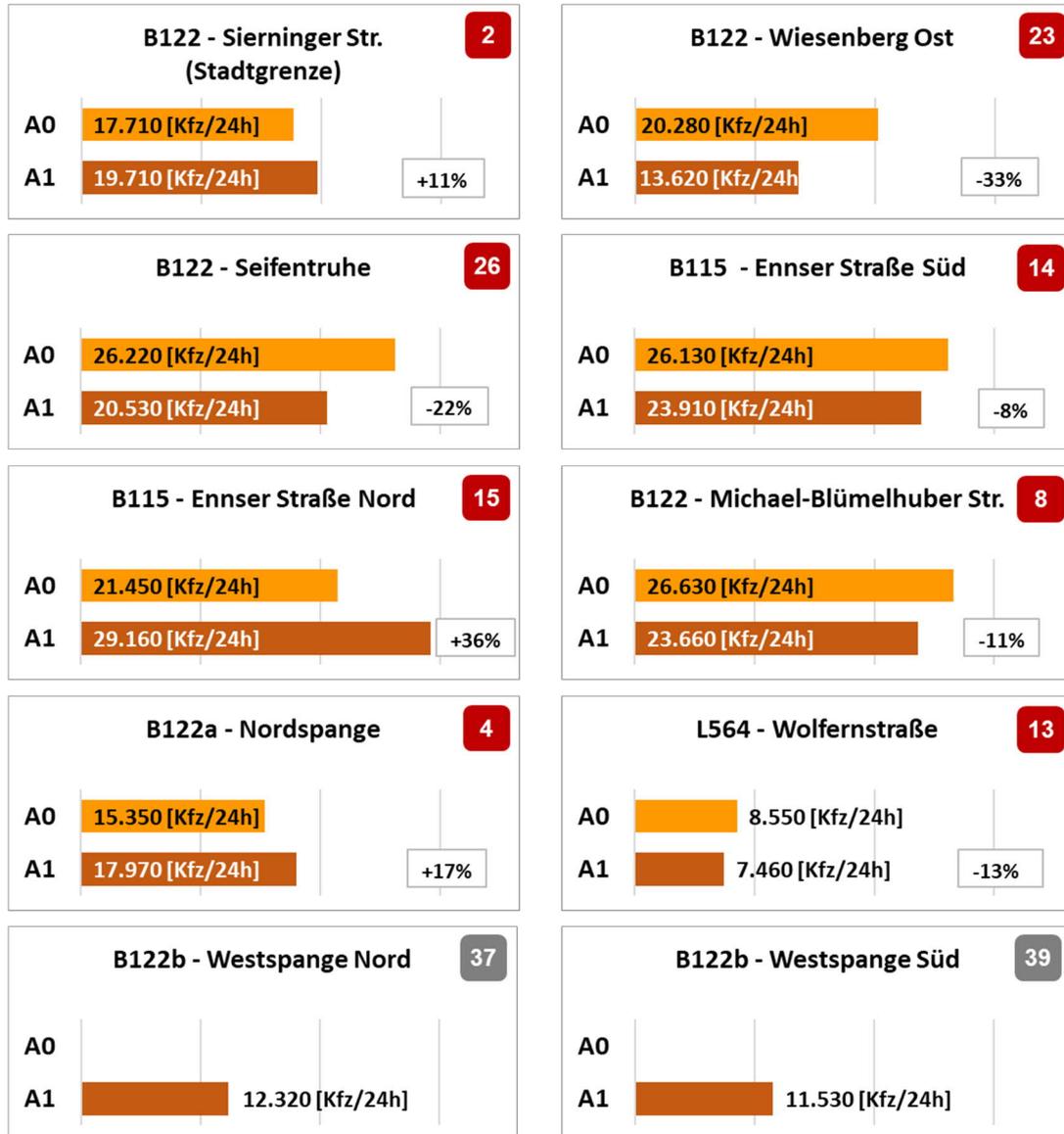


Abbildung 3: Differenzdarstellung A1 – A0 (2022)



Tabelle 4: Wirkungen der Westspange im Jahr 2022 auf ausgewählten Querschnitten





### 3.3 Prognose-Ergebnisse 2035

Die Prognoseszenarien (P0a, P0b, P1a, P1b) bilden verschiedene zukünftige Entwicklungen unter Berücksichtigung verkehrlich relevanter Maßnahmen ab.

### 3.4 Annahmen der Verkehrsprognose 2035

Basis der Verkehrsprognose 2035 liefert das für die ggst. Untersuchung zur Verfügung gestellte Verkehrsmodell Österreich (VMÖ). Für die Prognose des Lkw-Binnenverkehrs und der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre wurde auf das BMVIT Verkehrsmodell Österreich 2025+ sowie auf historische Daten von Dauerzählstellen zurückgegriffen. Die Entwicklung der Pkw-Binnenverkehre im vorliegenden Modellausschnitt werden auf Basis lokaler Prognosedaten der Österreichischen Raumordnungskonferenz auf Gemeindeebene abgeschätzt. Grundlage für diese Entwicklungsszenarien liefern zwei Kenngrößen – die Bevölkerungsentwicklung und die Entwicklung des Motorisierungsgrades. Die Kombination dieser beiden Kenngrößen liefert einen entsprechenden Hochrechnungsfaktor für die Entwicklung der Pkw-Binnenverkehre. (► Abbildung 4)

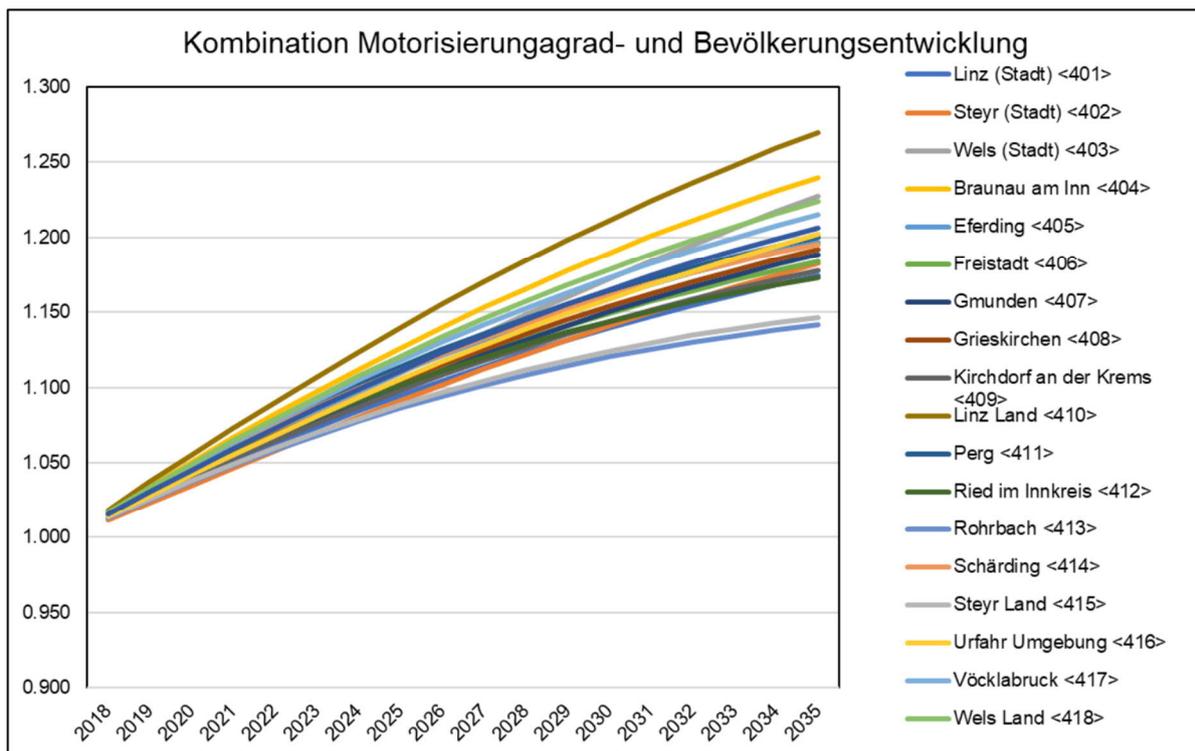


Abbildung 4: Kombination der Bevölkerungs- und Motorisierungsgradprognose nach politischen Bezirken



### 3.5 Wirkungen der Westspange im Jahr 2035

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen (DTVw) im **Prognose-Planfall P1a** einer möglichen Westspange von rund **15.570 Kfz/24h im südlichen Abschnitt** und rund **16.370 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt** ergeben sich aus klein- und großräumigen Verlagerungen im bestehenden Straßennetz.

#### Verlagerungseffekte im Streckennetz

Die Zusammensetzung der zukünftigen Kfz-Verkehrsbelastung auf der Westspange lässt sich vereinfacht auf nachstehende großräumige Kfz-Verkehrsverlagerungen im Streckennetz zurückführen.

- Ost <--> West Korridor (B122 im Stadtgebiet Steyr) → **bis zu 7.300\* Kfz/24h**
- Nord <--> West Korridor außerorts (Lange Gasse / Heuberger Straße / Thannstraße) → **bis zu 2.000\* Kfz/24h**
- Nord <--> West Korridor innerorts (Feldstraße / Steiner Straße / Staffelmayrstraße) → **bis zu 2.200\* Kfz/24h**

\*je nach Streckenabschnitt

Neben großräumigen Verlagerungseffekten ergeben sich im untergeordneten Streckennetz aufgrund von veränderten Verkehrsaufkommen und Kapazitäten auf Hauptstraßen geringere, kleinräumige Verlagerungseffekte. Eine mögliche Nutzung der beiden Teilabschnitte der Westspange (Nord und Süd) sorgt zusätzlich für Verlagerungseffekte. Die Summe der kleinräumigen Verlagerungen ergibt **rund 1.800 bis 2.500 Kfz/24h**.

Die untersuchte Variante der Westspange zeigt in ihrer Wirkung einen hohen Nutzen bzw. Akzeptanz hinsichtlich der im Stadtgebiet Steyr verlaufenden Ost-West sowie Nord-West Verbindungen. Die Verkehrsabnahmen überlagern sich dementsprechend auf den für beide Verbindungen genutzten Streckenabschnitten.

Die Routenwahl für den Durchgangsverkehr auf dem Ost-West Korridor verlagert sich bereits im Bereich der Stadtgrenze verstärkt auf die Nord- und Westspange. Entsprechende Entlastungen im Stadtgebiet zeigen sich entlang der B122 zwischen dem Kreisverkehr B122/B122a und dem Knoten B122/Staffelmayrstraße (Anschlussknoten Westspange Neu).

Für den Durchgangsverkehr auf dem Nord-West-Korridor ermöglicht die Westspange eine zusätzliche attraktive Verbindung zwischen der B122 und dem Kreisverkehr B115/B122a/B309. Entlastungen sind dementsprechend auf den Alternativrouten, der Lange Gasse – Dietachstraße – Thannstraße/Heubergstraße im Nordwesten sowie der im Stadtgebiet verlaufenden Route über die B122 und B115 zu beobachten.

Folgende Tabelle 5 zeigt die Wirkungen der Westspange für acht wesentliche Querschnitte im übergeordneten Straßennetz der Stadt Steyr und für den Süd- und Nordabschnitt der Westspange für die Planfälle P0a und P1a (mit Westspange):



- QS2: B122 – Sieninger Str. (Stadtgrenze): → **Zunahme um rund + 4.000 Kfz/24h, das sind rund +21% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS23: B122 – Wiesenberg Ost: → **Abnahme von rund - 7.340 Kfz/24h, das sind rund -33% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS26: B122 – Seifentruhe: → **Abnahme von rund - 5.300 Kfz/24h, das sind rund -18% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS14: B115 – Ennser Straße Süd: → **Abnahme von rund - 2.800 Kfz/24h, das sind rund -9% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS15: B115 – Ennser Straße Nord : → **Zunahme um rund + 10.300 Kfz/24h, das sind rund +45% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS8: B122 – Michael-Blühmelh.-Str.: → **Abnahme von rund - 2.300 Kfz/24h, das sind rund -8% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS4: B122a – Nordspange: → **Zunahme um rund + 3.790 Kfz/24h, das sind rund +20% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS13: L564 – Wolfenstraße: → **Abnahme von rund - 760 Kfz/24h, das sind rund -7% im Vergleich zu Planfall P0a**

Im Planfall **P1a** weisen die Abschnitte der Westspange folgende Verkehrsmengen auf:

- QS39: B122b – Westspange Süd: → **15.600 Kfz/24h**
- QS37: B122b – Westspange Nord: → **16.400 Kfz/24h**

Im untergeordneten Straßennetz, im Speziellen auf den derzeitigen Alternativ- und Ausweichrouten Staffelmayrstraße und Feldstraße, sind nachstehende Verlagerungseffekte zu erwarten:

- QS5: Feldstraße: → **Abnahme von bis zu – 1.760 Kfz/24h, das sind rund -76% im Vergleich zu Planfall P0a**
- QS11: Staffelmayrstraße: → **Abnahme von bis zu – 2.240 Kfz/24h, das sind rund -92% im Vergleich zu Planfall P0a**



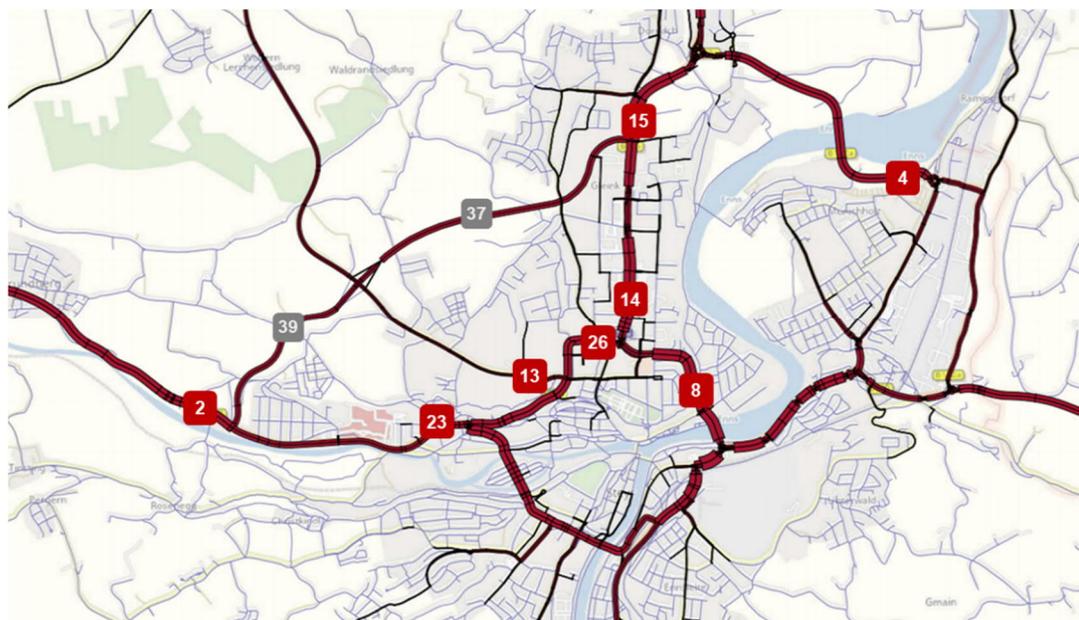
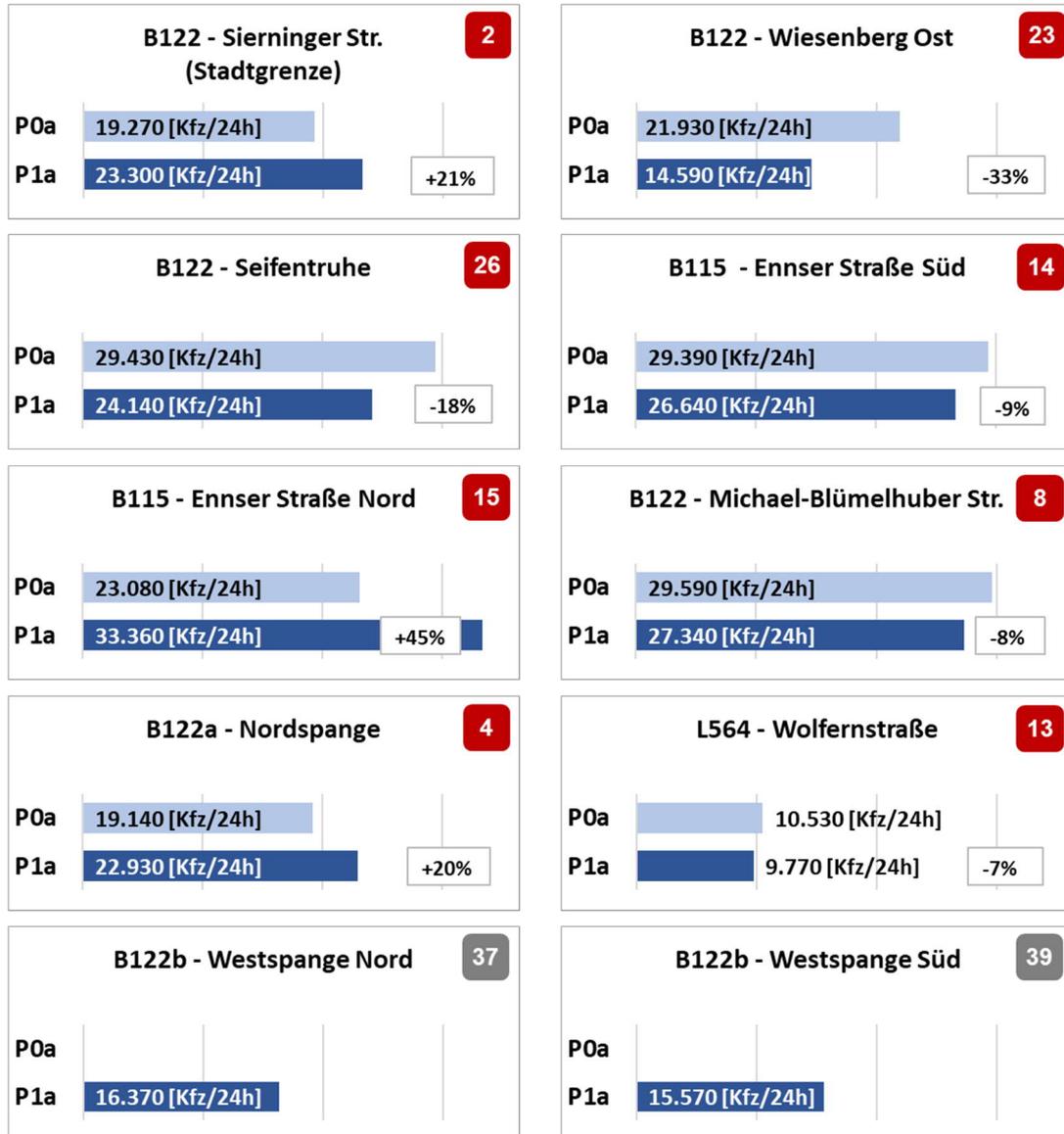
### 3.5.1 Ausschnitt der Differenzdarstellung P1a-2035 minus P0a-2035



Abbildung 5: Differenzdarstellung P1a – P0a (2035)



Tabelle 5: Wirkungen der Westspange im Jahr 2035 (P0a/P1a) auf ausgewählten Querschnitten





### 3.5.2 Ausschnitt der Differenzdarstellung P1b-2035 minus P0b-2035

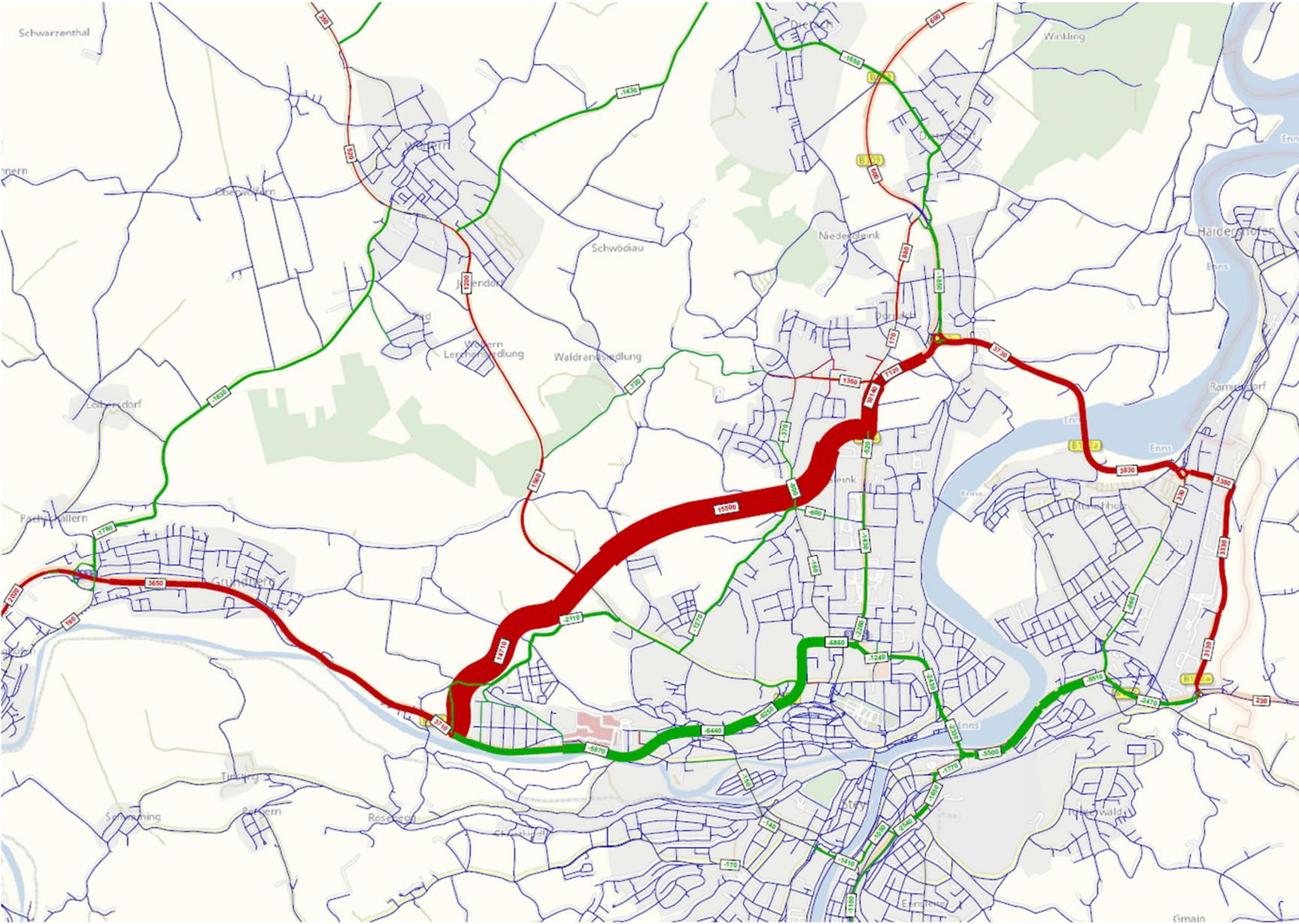
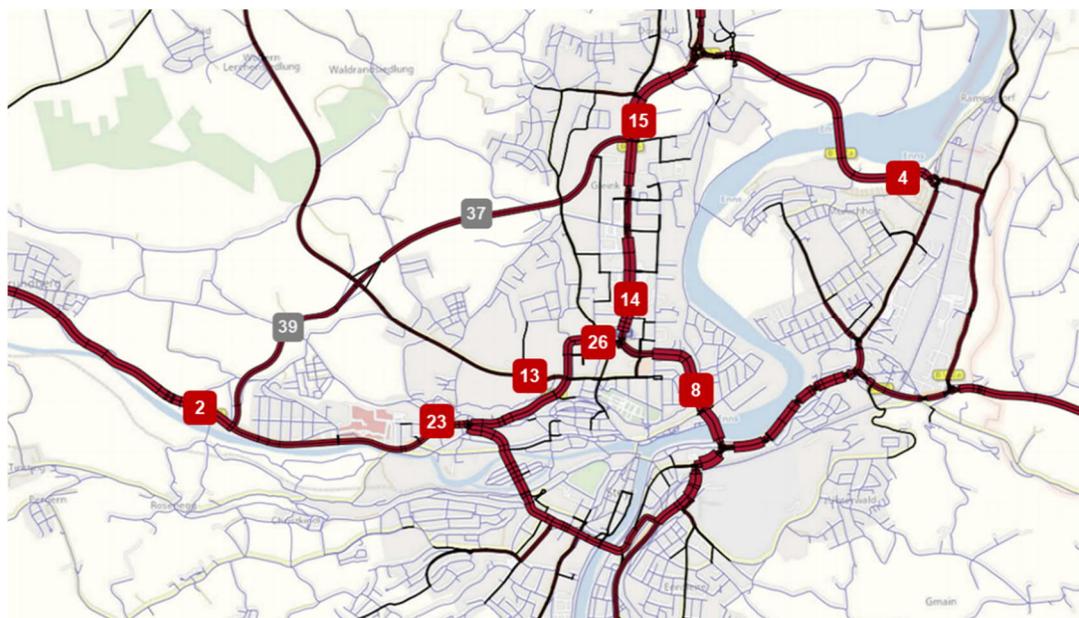
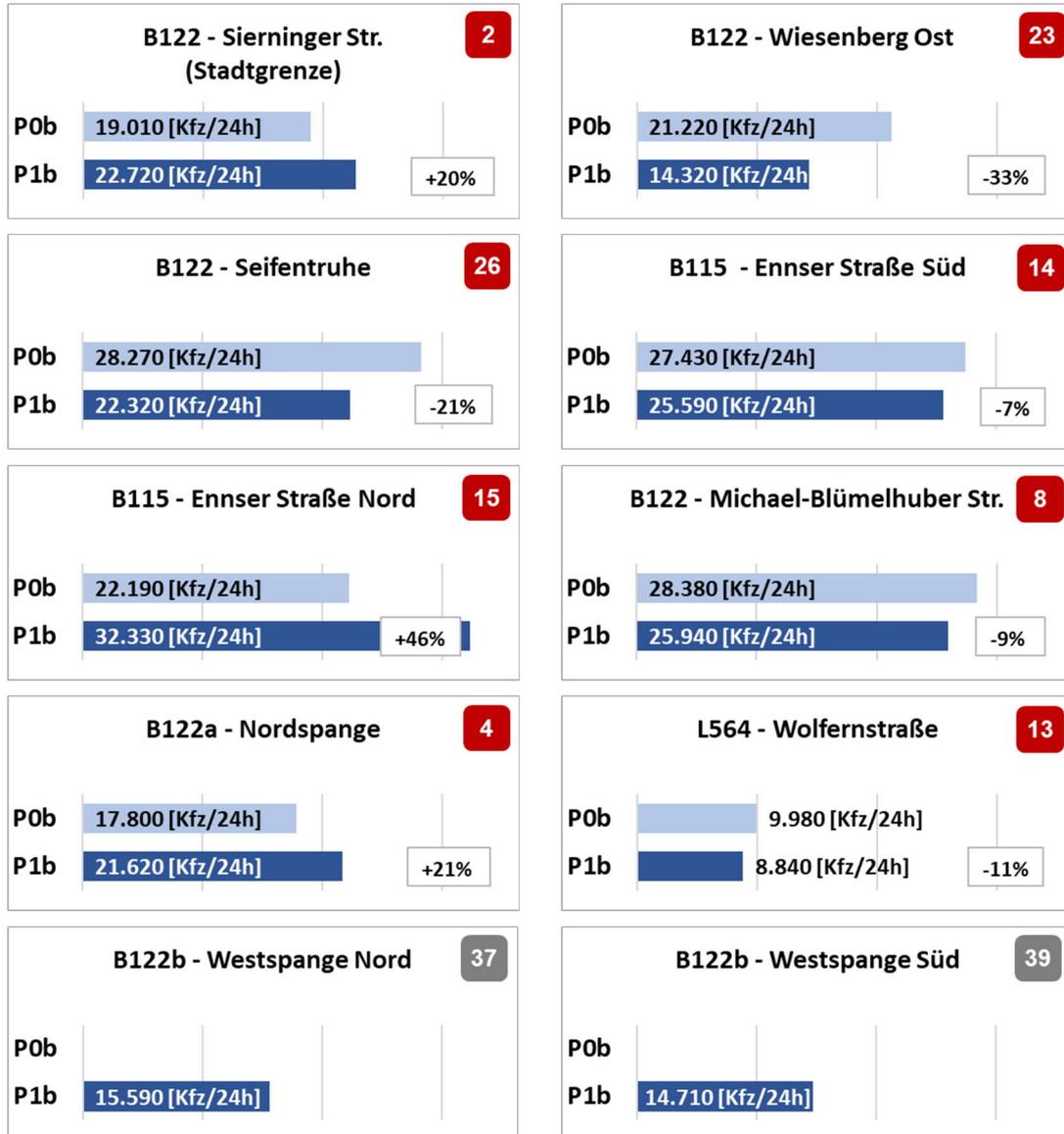


Abbildung 6: Differenzdarstellung P1b – P0b (2035)



Tabelle 6: Wirkungen der Westspange im Jahr 2035 (P0b/P1b) auf ausgewählten Querschnitten





## 4 Resümee

Die vorliegende Untersuchung basiert auf dem Verkehrsmodell des Landes Oberösterreich. Als Grundlage für die Aktualisierung wurde im Jahr 2022 eine umfangreiche Erhebungskampagne durchgeführt. Durch die räumliche Verteilung der Erhebungsstandorte sowohl an Hauptverkehrsstraßen als auch im untergeordneten Straßennetz kann eine valide Abbildung des Verkehrsgeschehens gewährleistet werden.

Die Modellergebnisse liefern Verkehrsbelastungen für einen durchschnittlichen Werktag (DTVw).

Im **Prognose-Planfall P1a** beträgt die prognostizierte Verkehrsbelastungen (**DTVw**) der B122b Westspange rund **15.570 Kfz/24h auf dem südlichen Abschnitt** und rund **16.370 Kfz/24h auf dem nördlichen Abschnitt**.

Für sämtliche weiters erforderlichen Prüfungen, Verfahren und Gutachten ist der jährliche durchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV) heranzuziehen.

Diese maßgebende tägliche Verkehrsbelastung (**JDTV**) auf der B122b Westspange lässt sich über den ermittelten Umrechnungsfaktor (0,8874) bestimmen und beträgt für den Prognose-Planfall P1a im Jahr 2035 rund **13.820 Kfz/24h auf dem südlichen Abschnitt** sowie rund **14.530 Kfz/24h auf dem nördlichen Abschnitt**.

In Bezug auf das Stadtgebiet Steyr können durch die Westspange im übergeordneten Streckennetz mit Ausnahme der Nordspange Entlastungen herbeigeführt werden.

Das Verkehrsaufkommen kann gegenüber P0a-2035 auf den betrachteten innerstädtischen Querschnitten im übergeordneten Streckennetz (Landesstraßen) deutlich reduziert werden. Die Verkehrsabnahmen aufgrund von Verlagerungseffekten liegen zwischen 8% auf der B122 Michael-Blümelhuber-Str. und bis zu 33% auf der B122 westlich des Wiesenberges. Im Durchschnitt beträgt die Abnahme rund 13%. Davon ausgenommen sind die beiden Querschnitte 2 und 15 (Zu- und Abfahrten zur Westspange). Diese Querschnitte werden infolge der Verlagerungswirkungen (Entlastung der innerstädtischen Straßenabschnitte der B122 und B115) stärker belastet und sind hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit bei aktuellem Ausbauzustand gesondert zu beurteilen.

Im untergeordneten Streckennetz können relativ gesehen die größten Entlastungen erreicht werden. Aufgrund der Verlagerung von regionalen Durchgangsverkehren auf die Westspange können in weiterer Folge Schleichverkehre im untergeordneten Straßennetz wieder auf den innerstädtischen Hauptachsen (Landesstraßen) gebündelt werden.

Im direkten Umfeld der Westspange können im untergeordneten Gemeindestraßennetz Entlastung von bis zu 92% in der Staffelmayrstraße und 76% in der Feldstraße sowie rund 15% auf Teilabschnitten der Steiner Straße erreicht werden.



Das Ergebnis der Verkehrsmodellberechnung kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Westspange führt in allen drei betrachteten Planfällen (A1-2022, P1a-2035 und P1b-2035) zu einer Entlastung der Hauptstraßen und Schleichwege – nahezu eine flächige Entlastung des Stadtgebiets innerhalb der Nord- und Westspange
- Der überregionale Durchgangsverkehr – darunter ist der großräumige Anteil des Durchgangsverkehrs über das Stadtgebiet Steyr zu verstehen – ist in den Planfällen ohne Westspange sehr gering und bleibt auch in den Planfällen mit Westspange sehr gering.
- Die Entlastungs- und Verlagerungseffekte ergeben sich sowohl bei Ansatz eines hohen Verkehrswachstums (P1a) als auch bei Ansatz eines geringeren Verkehrszuwachses (P1b) in sehr ähnlicher Weise.
- Die vorliegende Verkehrsuntersuchung bestätigt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2014 und 2015.

Die verkehrspolitischen Überlegungen zur Westspange haben eine Entlastung des hochrangigen innerstädtischen Straßennetzes zum Ziel. Entlastungen eröffnen Möglichkeiten zur Entwicklung. Die Westspange ermöglicht allerdings grundsätzlich Entwicklungsmöglichkeiten, die von der Politik genutzt werden können.

