



Verkehrsuntersuchungen S18

Im Auftrag der ASFINAG // ab Januar 2018

Im Zuge des Planungsprozesses „Mobil im Rheintal“ blieben aus einem ganzen Fächer von Varianten die Varianten Z und CP übrig. Diese wurden von der ASFINAG einer vertieften Untersuchung zugeführt. Der Fachbereich Verkehr wurde dabei von einer Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Besch und Partner, Feldkirch und dem Büro Trafility, Graz bearbeitet.

Die Aufgabe von unserem Büro war die Grundlagenermittlung wie Verkehrserhebungen Bestand, Festlegung des Straßennetzes auf Grundlage des eigenen Verkehrsmodells Vorarlberg, Erhebung relevanter Projekte und Verkehrserreger, die auch ohne S18 umgesetzt werden sowie als erster Ansprechpartner der ARGE vor Ort zu sein.

Für die Verkehrserhebungen wurde modernste Technik eingesetzt: Kennzeichenerhebung von 50 Fahrstreifen mit über 40 APNR-Videokameras, 35 Knotenstromzählungen mit Videokameras, 20 Querschnittserhebungen mit Seitenradargeräten, Verkehrsbefragung an 5 Standorten mit über 6.000 Interviews. Dazu wurden noch sämtliche Dauerzählstellen im betrachteten Straßennetz ausgewertet.

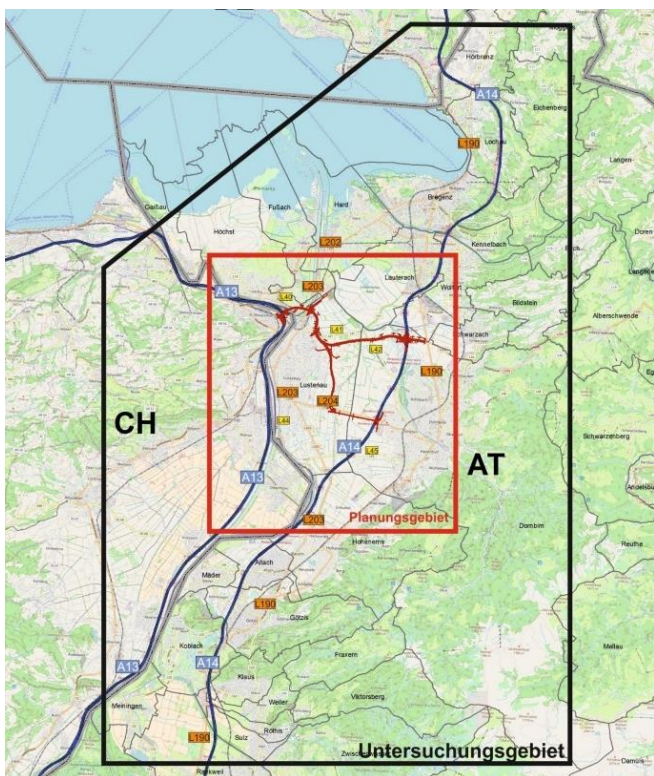
Eine Kennzeichenerhebung dient der Erfassung der großräumigen Verkehrsströme mit Quell- und Zielbeziehungen. Außerdem erlangt man damit auch Auskünfte über die Routenwahl und die Fahrzeiten.

Etlliche Verkehre wurden aber auch durch ein eigenes Verkehrserzeugungsmodell sowie durch Befragungen ermittelt. Zur Kalibrierung der Streckenbelastungen wurden die Dauerzählstellen und Seitenradarmessungen herangezogen. Die Knotenstrombelastungen dienen in erster Linie der Beurteilung der Knoten im Bestand und in den Prognosezeiträumen.

Als Software für das Verkehrsmodell wurde Visum der Fa. Ptv-Systeme, Karlsruhe verwendet. In einem Verkehrsmodell wird das Verkehrsnetz mit seinen Straßen, Knoten, Verkehrsbezirken und Einfüllpunkten abgebildet. Das Ergebnis eines solchen Verkehrsmodells sind Streckenbelastungspläne, entweder als Tages- oder als Stundenbelastung.

Auch für die S18 wurden mehrere Zustände berechnet. Der Bestandsplanfall dient der Kalibrierung, die Prognoseplanfälle dienen der Beurteilung der einzelnen Varianten zum Zeitpunkt nach der Inbetriebnahme.

Wie zwischenzeitlich bekannt ist, ist die Entscheidung für die Variante CP gefallen. Entscheidend dafür waren in erster Linie Umweltbelange und ein damit verbundenes hohes Verfahrensrisiko für die Variante Z. Das Verkehrsmodell wird nun für weitere Planungen und Verfahren, wie das UVP-Verfahren, Verwendung finden.



Knotenstromerhebung mit Videokameras



Kennzeichenerhebung mit APNR - Kameras