

**VERKEHRSTECHNISCHE  
ERSTEINSCHÄTZUNG**

**REWE ZENTRALLAGER  
ST. PÖLTEN**

**Verkehrstechnische Ersteinschätzung**

**Auftraggeber:**

**Billa AG**

**Industriezentrum NÖ-Süd**

**Straße 3, Objekt 16**

**A-2355 Wiener Neudorf**

**z+p** **zieritz + partner** ZT GmbH  
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur,  
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft  
Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten  
Tel.: 02742/73114-0 | Fax: 02742/73114-7  
Mail: office@zp-zt.at | Web: www.zp-zt.at  
Filiale Wien: Bergmillergasse 5/1/3, 1140 Wien

**Stand: 19.12.2022**

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	1 von 33

A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 | Tel. +43/2742/73114-7 | Fax +43/2742/73114-0 | www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at  
Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 | Tel. +43/1/4190273 | A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. +43/732/257043



# Technischer Bericht

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verwendete Unterlagen.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Bestand .....</b>	<b>4</b>
3.1	Aktuelle Verkehrsdaten.....	8
3.2	Aktuelle Flächenwidmung.....	13
3.3	S 34 Traisental Schnellstraße und L 5181 Spange Wörth.....	14
3.4	Bereits berücksichtigte Verkehrsmenge Betriebsgebiete .....	16
3.5	Anbindung öffentlicher Verkehr .....	17
<b>4</b>	<b>Geplante Maßnahmen .....</b>	<b>20</b>
4.1	Verkehrserzeugung .....	23
4.2	Verkehrstechnische Auswirkungen / Themen .....	24
4.3	Verkehrstechnische Grundsatzbeurteilung.....	26

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGAI\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	2 von 33



## 1 Allgemeines

Der REWE Konzern plant die Errichtung eines neuen Zentrallagers in St. Pölten zur Versorgung der diversen Lebensmittelmärkte des Konzerns in Zentral-Niederösterreich. Dieses soll im Süden von St. Pölten im Betriebsgebiet NOE Central östlich der B 20 Mariazeller Straße zwischen St. Georgen und Spratzern errichtet werden.

Hinsichtlich der verkehrstechnischen Anbindungen an das öffentliche Straßennetz sollen eine Ersteinschätzung erstellt bzw. eine Auswirkungsprognose ausgearbeitet werden. Mit dieser verkehrstechnischen Stellungnahme wurde das Büro zieritz + partner von der Billa AG beauftragt.

## 2 Verwendete Unterlagen

- Homepage der LH St. Pölten ([www.st-poelten.at](http://www.st-poelten.at))
- NÖ Atlas (<https://atlas.noel.gv.at>)
- Diverse in unserem Büro vorliegende Unterlagen umliegender Projekte
- Projektunterlagen zum Betriebsgebiet NÖ Central
- Konzeptplan zur Errichtung eines Logistikstandortes, erstellt von Gruber bmd, Stand: 07.04.2022
- Diverse Verkehrszählungen aus dem Umfeld des Projektes
- Anfragen zu automatischen Verkehrszählungsdaten des Landes NÖ
- Flächenwidmungsplan der LH St. Pölten
- Diverse Abstimmungen mit dem Magistrat der LH St. Pölten bzw. dem Amt der NÖ Landesregierung

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	3 von 33



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER  
 ST. PÖLTEN**



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

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG

**3 Bestand**

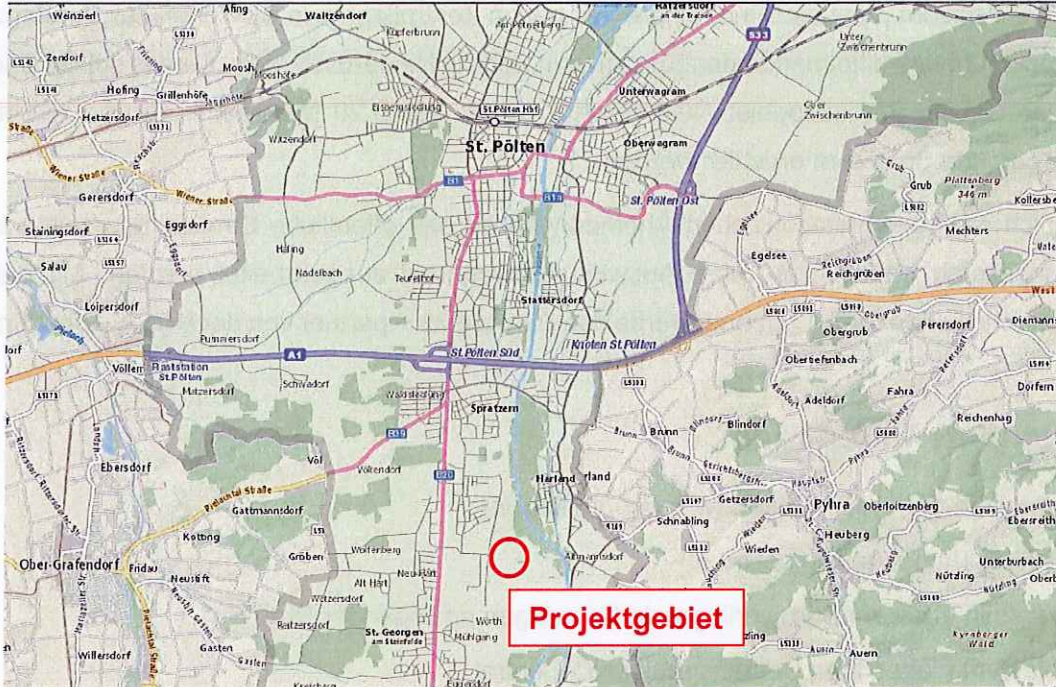


Abbildung 1: Lage im Stadtgebiet von St. Pölten (www.st-poelten.at)

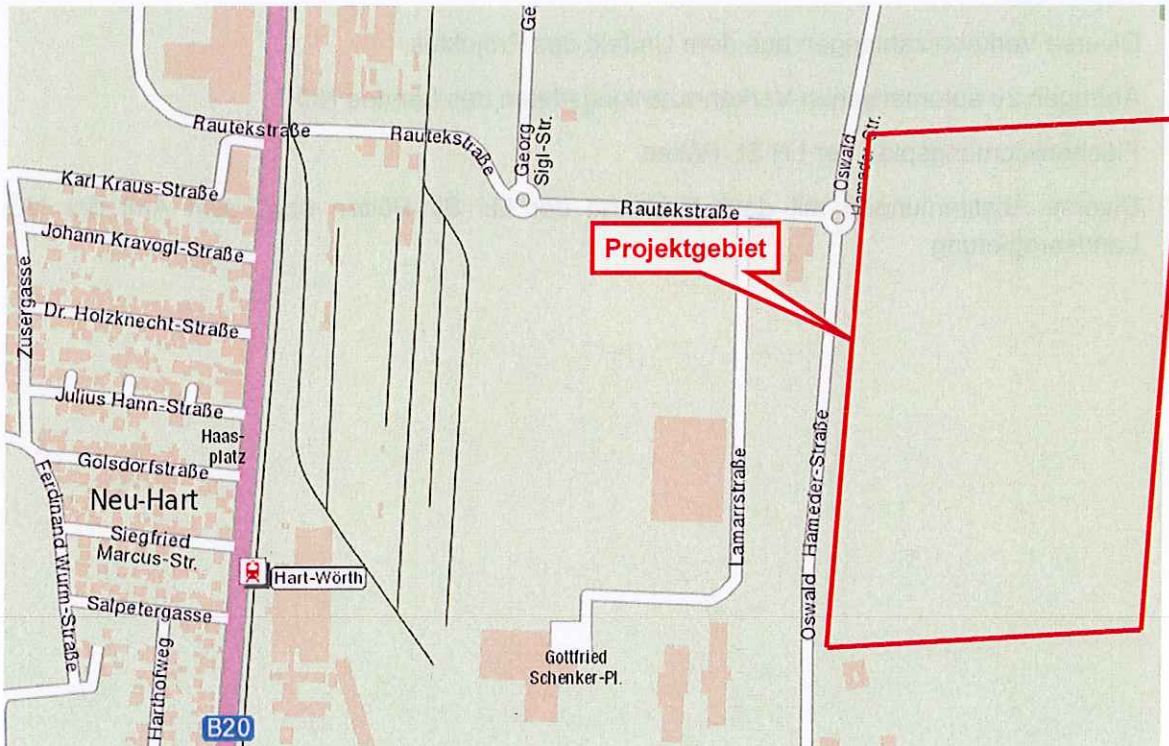


Abbildung 2: Detail aus dem Stadtplan (Quelle: Map2Web)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\StrasseVGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	4 von 33



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER  
 ST. PÖLTEN**



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

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG



Abbildung 3: Übersicht (Quelle: NÖ Atlas)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21 BILLA Zentrallager St Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	5 von 33



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER**  
**ST. PÖLTEN**



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

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG

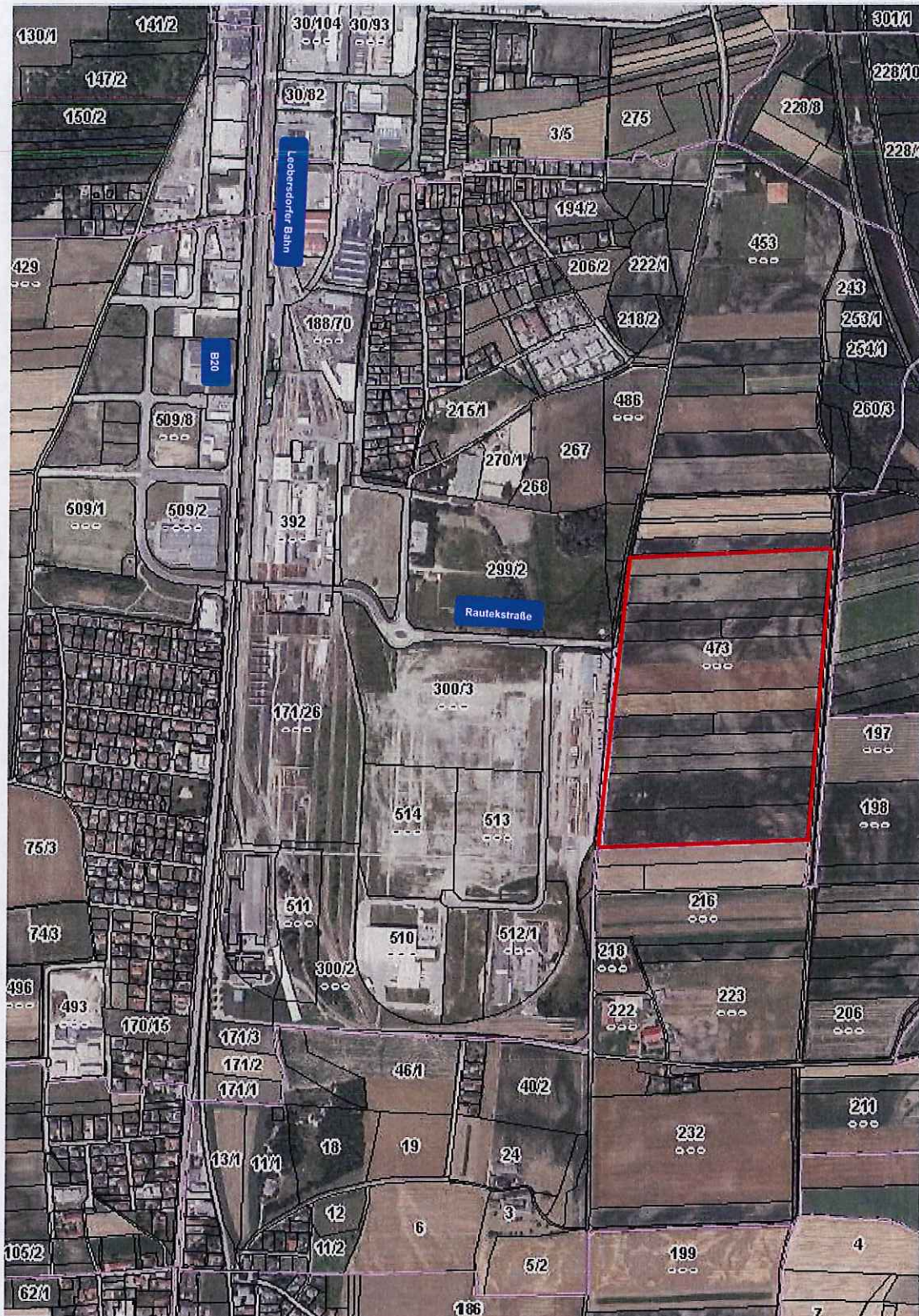


Abbildung 4: Luftbild (Quelle: NÖ Atlas)

Im Bestand befindet sich das Betriebsgebiet NOE Central, das vor ca. 10 Jahren verkehrlich

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21 BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	6 von 33

A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 | Tel. +43/2742/73114-7 | Fax +43/2742/73114-0 | www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at  
 Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 | Tel. +43/1/4190273 | A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. +43/732/257043



aufgeschlossen wurde, im Süden von St. Pölten zwischen den Ortsteilen Spratzern und St. Georgen. Östlich der B 20 Mariazeller Straße und der Leobersdorfer Bahnlinie wurden die brach liegenden Flächen des ÖBB-Areals sowie neu zu erschließende Flächen westlich der B 20 Mariazeller Straße (gemeinsame Entwicklung durch LH St. Pölten und BIG) als einheitliches Betriebsgebiet entwickelt und verwertet. Zur besseren Anbindung an das öffentliche Straßensystem wurden einerseits eine Brücke über die B 20 Mariazeller Straße und die Leobersdorfer Bahnlinie errichtet, andererseits wurde schon ein erster Abschnitt der zukünftigen L 5181 „Spange Wörth“ mitgebaut und mittels VLSA (Verkehrslichtsignalanlage) an die B 20 Mariazeller Straße angebunden. Diese „Spange Wörth“, die sich im finalen Genehmigungsstadium gemäß UVP-G befindet, stellt mit der ebenfalls gerade im Genehmigungsprozess befindlichen S 34 Traisental Schnellstraße, die von der ASFINAG geplant wird, die Erschließungsstraße für den Südraum von St. Pölten und somit das Traisental / Pielachtal dar. Die S 34 soll dabei als hochrangige, bemaute 4-streifige Bundesstraße über einen neu zu errichtenden Knoten direkt an die A1 West Autobahn angebunden werden, somit vor allem den Südraum von St. Pölten entlang der B 20 vom Verkehr entlasten und auch die großen Industrie- und Gewerbebetriebsflächen in attraktiver Weise an das höchstrangige Straßennetz Österreichs anbinden.

Für dieses Betriebsgebiet wurde vor ca. 10 Jahren ein UVP-Feststellungsantrag beim Land NÖ eingereicht, das Projekt im Anschluss gem. NÖ Straßengesetz verhandelt, bewilligt und umgesetzt. Hierbei wurden sämtliche bereits gewidmeten bzw. für die Umwidmung vorgesehenen Flächen mit den damals abschätzbaren Verkehrsfrequenzen berücksichtigt und die verkehrliche Wirksamkeit / Kapazität nachgewiesen.

Zum Teil wurden zwischenzeitlich die Betriebsgebietsflächen einer Verwertung zugeführt und ist vor allem der Teil westlich der B 20 Mariazeller Straße schon sehr gut ausgelastet. Neben einem Großhandelsmarkt (AGM) befinden sich hier die NÖ-Zentrale eines Baukonzerns, zahlreiche Gewerbebetriebe und Verkaufsstätten sowie eine große Fläche, die für ein Lagerhaus optioniert sind. Östlich der B 20 wurden bisher das Projekt DB Schenker und ein metallverarbeitender Betrieb (Prefa) realisiert.

Die B 20 Mariazeller Straße weist im gesamten Verlauf aus dem Traisental kommend bis zur Einmündung der B 39 Pielachtal Straße einen zweistreifigen Querschnitt mit jeweils einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf. Aufgrund der Durchfahrt durch zahlreiche Siedlungsgebiete, die zum Teil erst später nach Errichtung der B 20 als Umfahrungsstraße verbaut wurden (z.B. Wilhelmsburg), ist die verkehrliche Bedeutung der B 20 als hochrangige Straße abschnittsweise deutlich geschmälert und ist diese auch im Freiland kaum mit einem Geschwindigkeitsniveau

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	7 von 33



über 70 km/h befahrbar. Vor allem in der Morgen- bzw. Abendspitze, mittlerweile jedoch an Werktagen fast ganztägig, sowie am Wochenende im Freizeitverkehr Richtung Alpenvorland weist die B 20 bereits im Bestand eine sehr hohe Belastung auf.

### 3.1 Aktuelle Verkehrsdaten

Die amtlichen Verkehrszählungen des Landes Niederösterreich weisen für die B 20 in den verschiedenen Abschnitten sehr unterschiedliche Belastungen auf. Diese lauten:

ZSt 2271, St. Pölten, B 20, km 2,234



2012 - 2021

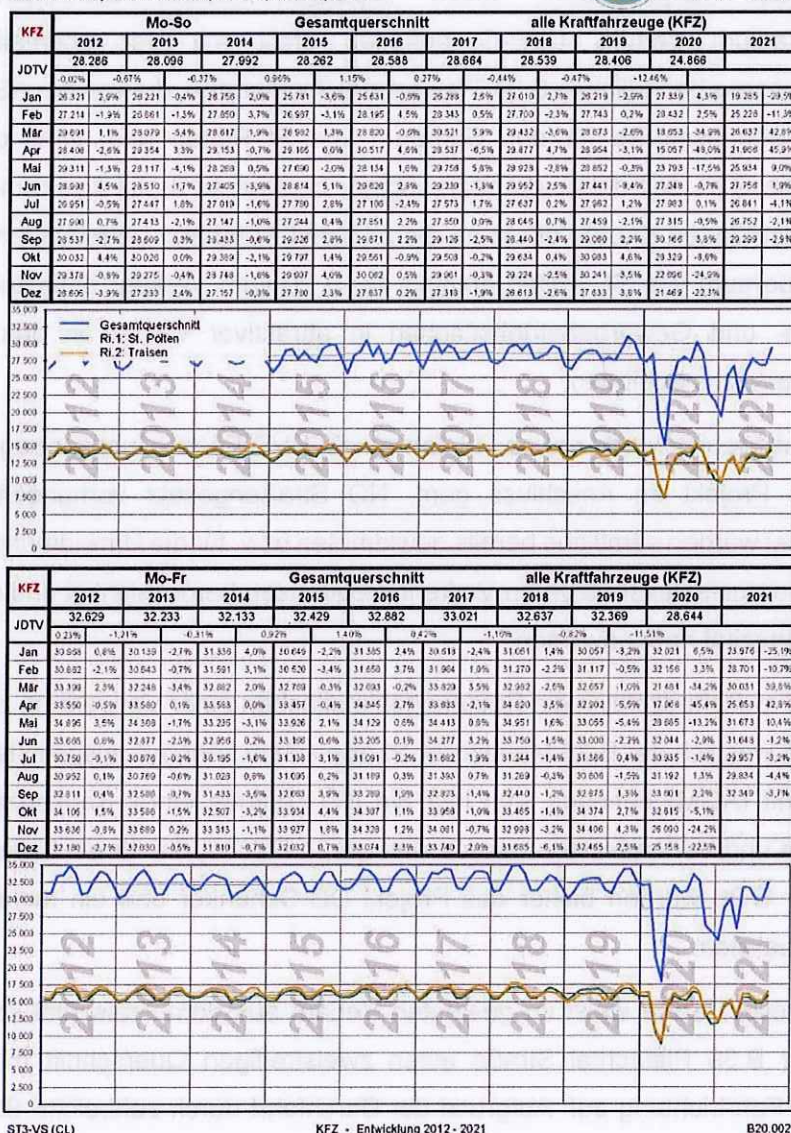


Abbildung 5: Zählstelle km 2,234 (Höhe A 1 West Autobahn) alle KFZ (Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3)

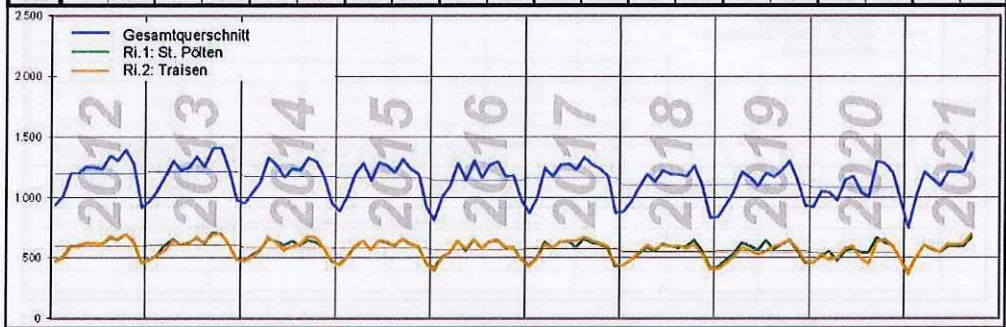


ZSt 2271, St. Pölten, B 20, km 2,234

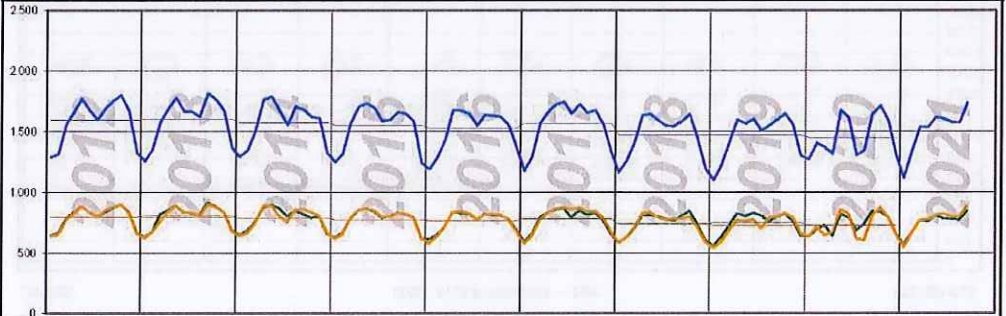


2012 - 2021

LkwÄ	Mo-So			Gesamtquerschnitt					Lkw-ähnliche Fahrzeuge (LkwÄ)											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021										
JDTV	1.193	1.215	1.174	1.163	1.140	1.163	1.102	1.104	1.085	2021										
	-1,06%	1,84%	-3,37%	-0,94%	-1,96%	2,02%	-5,25%	0,13%	-1,72%											
Jan	939	2,5%	970	3,3%	954	-1,6%	888	-8,2%	814	-8,3%	868	8,6%	832	1,6%	839	-4,9%	922	9,9%	748	-18,9%
Feb	1.013	-4,9%	1.054	4,0%	1.040	-1,3%	1.011	-2,8%	1.005	-0,6%	995	-1,0%	966	-2,9%	941	-2,6%	1.050	11,6%	1.016	-3,2%
Mär	1.201	-4,8%	1.172	-2,4%	1.127	-3,8%	1.199	6,4%	1.088	-9,3%	1.245	14,4%	1.063	-13,0%	1.052	-2,9%	1.042	-1,0%	1.210	15,1%
Apr	1.201	-7,2%	1.302	8,4%	1.327	1,9%	1.284	-3,2%	1.281	-0,2%	1.172	-8,5%	1.192	1,7%	1.213	1,8%	978	-10,4%	1.150	17,8%
Mai	1.254	-8,2%	1.225	-2,3%	1.268	3,5%	1.139	-10,2%	1.140	0,1%	1.271	11,5%	1.128	-11,3%	1.161	2,9%	1.141	-1,7%	1.094	-4,1%
Jun	1.247	4,7%	1.249	0,1%	1.168	-6,4%	1.287	10,2%	1.304	1,3%	1.277	-2,1%	1.224	-4,2%	1.094	-10,6%	1.174	7,3%	1.210	3,1%
Jul	1.234	1,6%	1.336	8,3%	1.240	-7,2%	1.265	2,0%	1.161	-8,2%	1.231	6,0%	1.192	-3,2%	1.201	0,6%	1.041	-13,3%	1.206	15,9%
Aug	1.344	0,1%	1.251	-6,9%	1.224	-2,2%	1.206	-1,5%	1.269	5,2%	1.328	4,8%	1.189	-10,5%	1.170	-1,6%	1.002	-14,4%	1.215	21,3%
Sep	1.305	-4,2%	1.403	7,5%	1.327	-5,4%	1.316	-0,8%	1.295	-1,6%	1.272	-1,8%	1.175	-7,6%	1.221	3,8%	1.297	6,2%	1.367	5,4%
Okt	1.390	13,3%	1.409	1,4%	1.294	-8,2%	1.238	-4,3%	1.174	-5,2%	1.236	5,3%	1.281	2,0%	1.301	3,2%	1.279	-1,7%		
Nov	1.272	3,1%	1.228	-3,5%	1.169	-4,8%	1.193	2,1%	1.180	-1,1%	1.178	-0,3%	1.020	-6,5%	1.136	3,4%	1.205	6,1%		
Dez	917	-6,2%	973	6,7%	949	-3,0%	923	-2,7%	981	6,3%	873	-11,0%	829	-6,0%	929	12,1%	972	4,6%		



LkwÄ	Mo-Fr			Gesamtquerschnitt					Lkw-ähnliche Fahrzeuge (LkwÄ)											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021										
JDTV	1.594	1.604	1.573	1.550	1.526	1.568	1.473	1.470	1.452	2021										
	-1,42%	0,63%	-1,93%	-1,46%	-1,55%	2,75%	-6,06%	-0,20%	-1,22%											
Jan	1.288	-2,1%	1.256	-2,5%	1.292	2,9%	1.249	-3,3%	1.190	-4,7%	1.173	-1,4%	1.164	-0,8%	1.100	-5,9%	1.271	15,5%	1.117	-12,1%
Feb	1.313	-5,9%	1.351	2,9%	1.346	-0,2%	1.317	-2,3%	1.289	-2,1%	1.294	0,4%	1.257	-2,9%	1.225	-2,5%	1.407	14,8%	1.338	-5,0%
Mär	1.560	-2,2%	1.579	1,2%	1.504	-4,7%	1.570	4,4%	1.427	-9,1%	1.568	9,0%	1.411	-10,0%	1.416	0,4%	1.372	-3,1%	1.537	12,0%
Apr	1.660	-6,1%	1.656	2,2%	1.784	4,0%	1.706	-3,3%	1.877	-1,7%	1.663	-8,8%	1.835	-1,7%	1.597	-2,3%	1.317	-17,5%	1.524	16,5%
Mai	1.770	-1,0%	1.779	0,5%	1.788	0,5%	1.733	-3,1%	1.674	-3,4%	1.723	2,9%	1.646	-4,5%	1.584	-5,0%	1.676	7,2%	1.621	-3,3%
Jun	1.678	-2,0%	1.666	-0,7%	1.674	0,5%	1.695	1,3%	1.647	-2,8%	1.747	6,1%	1.594	-8,6%	1.605	0,7%	1.612	0,4%	1.607	-0,3%
Jul	1.599	-2,2%	1.685	4,1%	1.555	-6,6%	1.586	2,0%	1.549	-2,3%	1.649	6,5%	1.548	-6,1%	1.503	-2,6%	1.305	-13,5%	1.575	20,7%
Aug	1.692	-0,4%	1.625	-4,0%	1.706	5,0%	1.597	-6,4%	1.639	2,6%	1.724	5,2%	1.544	-10,4%	1.550	0,4%	1.342	-13,4%	1.574	17,3%
Sep	1.751	1,2%	1.816	3,7%	1.682	-7,4%	1.663	-1,1%	1.631	-1,9%	1.655	1,5%	1.585	-4,2%	1.508	-6,8%	1.648	3,1%	1.737	5,4%
Okt	1.600	4,6%	1.764	-2,0%	1.622	-8,0%	1.848	1,6%	1.623	-1,5%	1.678	3,4%	1.844	-2,0%	1.848	0,2%	1.714	-4,0%		
Nov	1.672	2,1%	1.673	0,1%	1.612	-3,6%	1.582	-1,8%	1.556	-1,6%	1.559	0,2%	1.446	-7,2%	1.555	7,5%	1.590	2,3%		
Dez	1.325	-4,3%	1.370	3,4%	1.326	-3,2%	1.245	-6,1%	1.377	10,6%	1.346	-2,3%	1.195	-11,2%	1.301	8,9%	1.303	0,2%		



ST3-VS (CL)

LkwÄ - Entwicklung 2012 - 2021

B20.002

Abbildung 6: Zählstelle km 2,234 (Höhe A 1 West Autobahn) LKW-Ä (Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3)

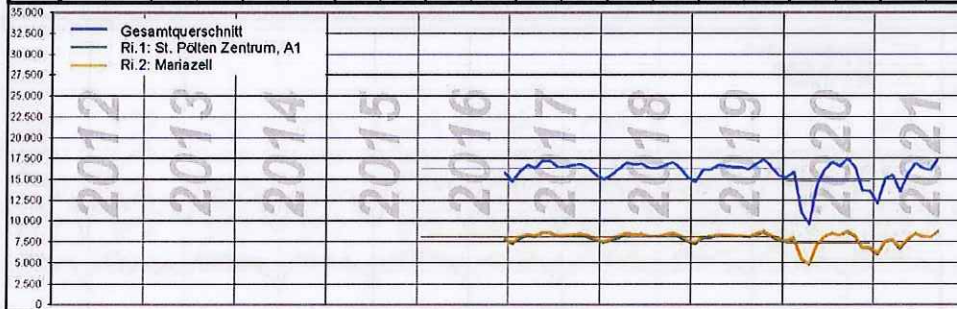


ZSt 2286, St. Georgen am Steinfeld, B 20, km 6,466

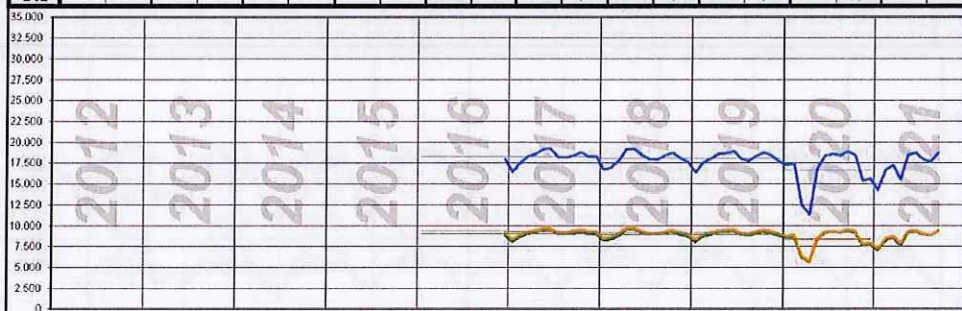


2012 - 2021

KFZ	Mo-So					Gesamtquerschnitt		alle Kraftfahrzeuge (KFZ)				
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
JDTV					16.269	16.361	16.265	16.284	14.734			
						0,57%	-0,59%	0,12%	-9,52%			
Jan						14.745	14.983	14.690	15.215	12.093	-20,5%	
Feb						15.949	15.503	16.091	15.971	15.083	-5,6%	
Mär						16.717	16.236	16.170	10.925	15.491	-41,8%	
Apr						16.308	17.001	16.713	9.624	13.514	-40,4%	
Mai						17.220	16.771	16.597	14.275	15.593	9,2%	
Jun						17.178	16.827	16.482	16.149	16.911	4,7%	
Jul						16.430	16.353	16.472	17.065	16.296	-4,5%	
Aug						16.471	16.302	16.170	15.527	16.097	-2,8%	
Sep						16.715	16.689	16.625	17.488	17.499	0,1%	
Okt						16.775	17.052	17.410	16.468			
Nov						16.311	16.285	16.416	13.651			
Dez					15.782	15.510	15.178	15.418	13.563			



KFZ	Mo-Fr					Gesamtquerschnitt		alle Kraftfahrzeuge (KFZ)				
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
JDTV					18.364	18.269	18.066	18.071	16.557			
						-0,52%	-1,11%	0,03%	-8,38%			
Jan						16.392	16.674	16.358	17.234	14.260	-17,3%	
Feb						17.495	16.992	17.544	17.430	16.843	-4,5%	
Mär						18.366	17.813	18.041	12.417	17.221	-26,7%	
Apr						18.591	19.154	18.616	11.334	15.493	-38,7%	
Mai						19.141	19.195	18.630	16.787	18.477	10,1%	
Jun						19.264	18.432	18.940	18.334	18.689	1,9%	
Jul						18.225	17.992	18.014	18.598	17.894	-3,7%	
Aug						18.167	17.914	17.718	15.371	17.645	-4,6%	
Sep						18.380	18.435	18.318	18.866	18.753	-0,6%	
Okt						18.770	18.725	18.735	18.412			
Nov						18.263	18.054	18.382	15.370			
Dez					18.044	18.266	17.687	17.631	15.581			



ST3-VS (CL)

KFZ - Entwicklung 2012 - 2021

B20.007

Abbildung 7: Zählstelle km 6,466 (Höhe St. Georgen) alle KFZ (Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3)



ZSt 2286, St. Georgen am Steinfeld, B 20, km 6,466



2012 - 2021

LkwÄ	Mo-So		Gesamtquerschnitt					Lkw-ähnliche Fahrzeuge (LkwÄ)						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021				
JDTV					924	1.032	994	1.033	1.029					
						11,69%	-3,89%	3,92%	-0,39%					
Jan						630	695	10,3%	718	3,3%	760	8,8%	690	-12,9%
Feb						769	793	0,5%	857	8,1%	867	3,5%	915	3,2%
Mär						1.050	920	-12,4%	978	6,3%	859	-12,2%	1.138	32,2%
Apr						1.039	1.134	9,1%	1.128	-0,5%	908	-19,5%	1.182	30,2%
Mai						1.160	1.049	-9,6%	1.138	6,5%	1.018	-10,7%	1.100	8,1%
Jun						1.182	1.141	-3,5%	1.089	-4,8%	1.134	4,1%	1.285	11,8%
Jul						1.230	1.099	-10,7%	1.192	8,5%	1.276	7,0%	1.204	-5,6%
Aug						1.242	1.044	-15,9%	1.088	4,2%	1.118	2,8%	1.165	4,2%
Sep						1.200	1.101	-8,3%	1.139	3,5%	1.245	9,3%	1.328	6,9%
Okt						1.138	1.205	6,1%	1.231	2,2%	1.169	-5,0%		
Nov						1.028	1.028	0,0%	1.046	1,8%	1.118	6,9%		
Dez					780	708	-8,8%	710	0,3%	788	10,7%	843	7,3%	



LkwÄ	Mo-Fr		Gesamtquerschnitt					Lkw-ähnliche Fahrzeuge (LkwÄ)						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021				
JDTV					1.287	1.415	1.350	1.402	1.396					
						9,95%	-4,59%	3,59%	0,43%					
Jan						873	920	6,4%	958	3,1%	1.091	13,6%	1.034	-5,2%
Feb						1.051	1.049	-0,2%	1.141	8,6%	1.210	6,0%	1.213	0,2%
Mär						1.344	1.225	-8,9%	1.351	10,3%	1.150	-14,9%	1.450	26,9%
Apr						1.513	1.584	4,7%	1.518	-4,2%	1.238	-18,0%	1.590	28,6%
Mai						1.589	1.560	-1,8%	1.565	0,3%	1.525	-2,6%	1.663	9,0%
Jun						1.610	1.506	-6,5%	1.627	6,0%	1.571	-3,4%	1.683	7,1%
Jul						1.695	1.438	-14,8%	1.521	5,9%	1.628	6,9%	1.590	-2,2%
Aug						1.632	1.378	-15,8%	1.474	7,6%	1.499	1,7%	1.536	2,5%
Sep						1.689	1.517	-10,2%	1.511	-0,4%	1.678	10,4%	1.600	-4,7%
Okt						1.557	1.591	2,2%	1.570	-1,3%	1.591	1,3%		
Nov						1.373	1.375	0,1%	1.460	6,2%	1.504	3,0%		
Dez					1.060	1.113	2,1%	1.055	-5,2%	1.132	7,3%	1.164	2,8%	



ST3-VS (CL)

LkwÄ - Entwicklung 2012 - 2021

B20.007

Abbildung 8: Zählstelle km 6,466 (Höhe St. Georgen) LKW-Ä (Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3)

Ab der Einmündung der B 39 Pielachtal Straße weitet sich der Querschnitt B 20 Mariazeller Straße nach Norden auf 4-Streifigkeit auf mit jeweils 2 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Dieser



Straßenquerschnitt führt bis zum Beginn der B 20 Mariazeller Straße am Europaplatz, der im Bestand als mehrfach VLSA-geregelter Knoten in Ringform angeordnet ist. Dieser Knoten wird im Jahr 2022 zu einem konventionellen 4-strahligen VLSA-geregelten Knoten umgebaut.

Die B 20 Mariazeller Straße ist im Süden von St. Pölten zwischen der Einmündung der B 39 und dem Europaplatz über eine Anschlussstelle St. Pölten Süd an die A 1 West Autobahn und somit an das höchstrangige Straßennetz angebunden. Dies begründet u.a. die Lagegunst des Traisen- und Pielachtals im Zentralraum von Niederösterreich.

Die Daten der automatischen Verkehrszählstellen des Amtes der NÖ Landesregierung zeigen bis zum Jahr 2019 (2020 und 2021 aufgrund der Corona-Pandemie nur eingeschränkt verwendbar) auf dem Abschnitt nördlich der B 39 Pielachtal Straße einen  $DTV_{Mo-So}$  von ca. 28.500 bzw.  $DTV_{Mo-Fr}$  von ca. 32.500 und südlich der B 39 einen  $DTV_{Mo-So}$  von ca. 16.300 bzw.  $DTV_{Mo-Fr}$  von ca. 18.000 KFZ/24 h, wobei DTV hier durchschnittlicher Tagesverkehr bedeutet.

Der Anteil an LKW-ähnlichen Fahrzeugen beträgt nördlich der B 39 ca. 3 % und südlich der B 39 ca. 6 %, liegt also in einem sehr niedrigen Bereich, was bestätigt, dass es sich bei der B 20 primär um eine Pendlerstrecke handelt, nicht jedoch um eine Transitroute für den Schwerverkehr. Die früher übliche Abkürzungsstrecke zwischen A 2 Süd Autobahn und A 1 West Autobahn über die B 20 und die B 18 wurde durch entsprechende LKW-Durchfahrtsverbote unterbunden.

Hinsichtlich der tageszeitlichen Verteilung ist auf Basis vorliegender Verkehrszählungen aus früheren Projekten festzustellen, dass der Verkehr auf der B 20 Mariazeller Straße vor allem in der Früh- und Nachmittagsspitze ausgeprägt ist, da es sich bei ihr um eine klassische Arbeits- und Freizeitpendlerstrecke handelt. Vor allem die zahlreichen Gewerbe- und Industriebetriebe im oberen Traisental bzw. St. Pölten als Schul- und Handelsstandort lösen hier sehr ausgeprägte Spitzen aus. Es ist jedoch zunehmend festzustellen, dass die Verkehrsabnahme im Tagesverlauf geringer wird und sich die Spitzen zeitlich ausdehnen.

Die Morgenspitze beginnt ca. um 6:00 Uhr und hält bis ca. 9:00 Uhr an (absolute Tagesspitze ca. um 8:00 Uhr, die Nachmittagsspitze zeigt eine zeitliche Ausprägung im Bereich 15:30 Uhr - 17:30 Uhr, jedoch deutlich schwächer als die Frühschpitze. Vor allem in den Abend- und Nachtstunden kann ein sehr starker Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der B 20 beobachtet werden.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\WGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	12 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				



### 3.2 Aktuelle Flächenwidmung

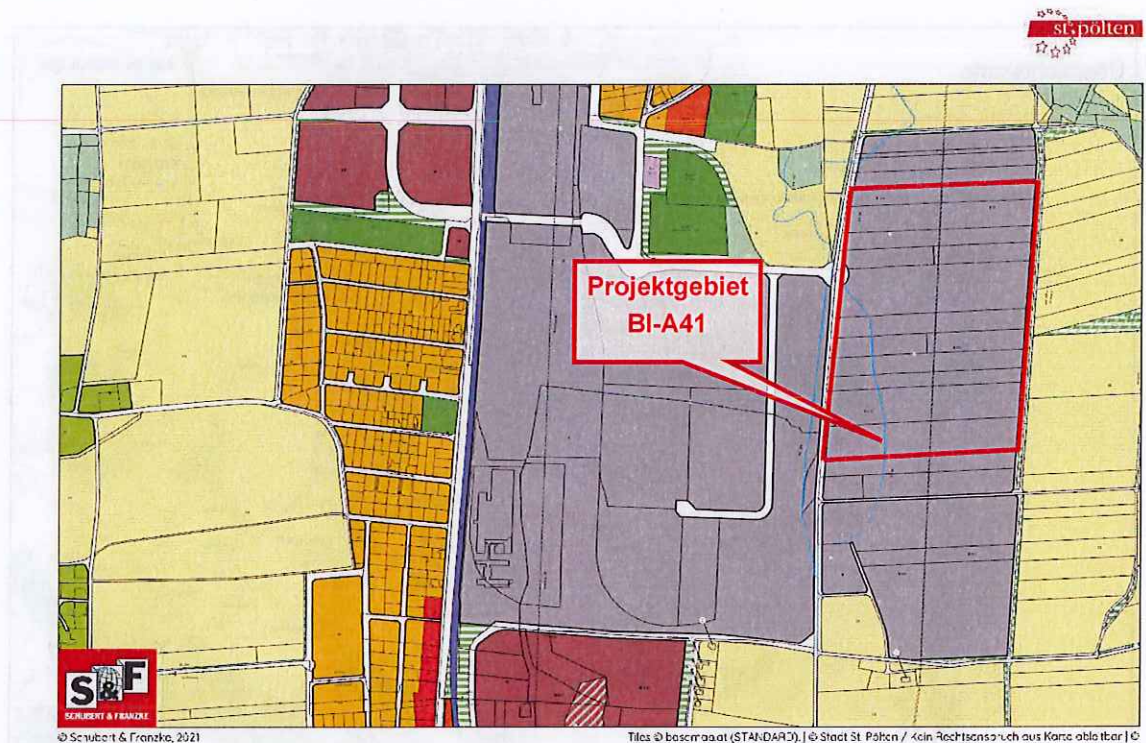


Abbildung 4: Flächenwidmungsplan (Quelle: Homepage der LH St. Pölten)

Die aktuelle Flächenwidmung weist Bauland-Industriegebiet aus. Im Flächenwidmungsplan der LH St. Pölten ist der Zusatz BI-A41 zu finden, der auf Nachfrage bei der Abt. Stadtplanung der LH St. Pölten u.a. lautet: „13. Die Erschließung des großflächigen Industrie- und Gewerbegebietes darf erst nach dem Anschluss an die S 34 oder an eine, in der einem sparsamen Querschnitt gestaltete überregionale Ersatzstraße der S 34 erfolgen“.

Weiters verlaufen durch das Grundstück (im Flächenwidmungsplan hellblau dargestellt) Hochwasseranschlaglinien der Traisen, und zwar die HQ<sub>30</sub>-Anschlaglinie durch das Projektgebiet, sowie die HQ<sub>100</sub>-Anschlaglinie, die das komplette Projektgebiet umschließt. Auch hieraus leiten sich Aufschließungsbedingungen für das Gebiet ab.

Im Flächenwidmungsplan ist weiters erkennbar, dass die als Grüngürtel bzw. Aufschließungsstraße östlich der Liegenschaft ausgewiesene Fläche mit dem Hinweis „HQ<sub>100</sub> in Planung versehen“ ist. Hier laufen lt. Information des Projektwerbers Überlegungen zur Absenkung des Hochwasserabflussbereichs, damit die als Bauland-Industriegebiet ausgewiesenen Flächen entsprechend hochwassersicher ausgestaltet werden können bzw. die unterliegenden Flächen im Hinblick auf die Hochwasserwelle nicht negativ beeinflussen.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	13 von 33

A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 | Tel. +43/2742/73114-7 | Fax +43/2742/73114-0 | www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at  
 Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 | Tel. +43/1/4190273 | A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. +43/732/257043



### 3.3 S 34 Traisental Schnellstraße und L 5181 Spange Wörth

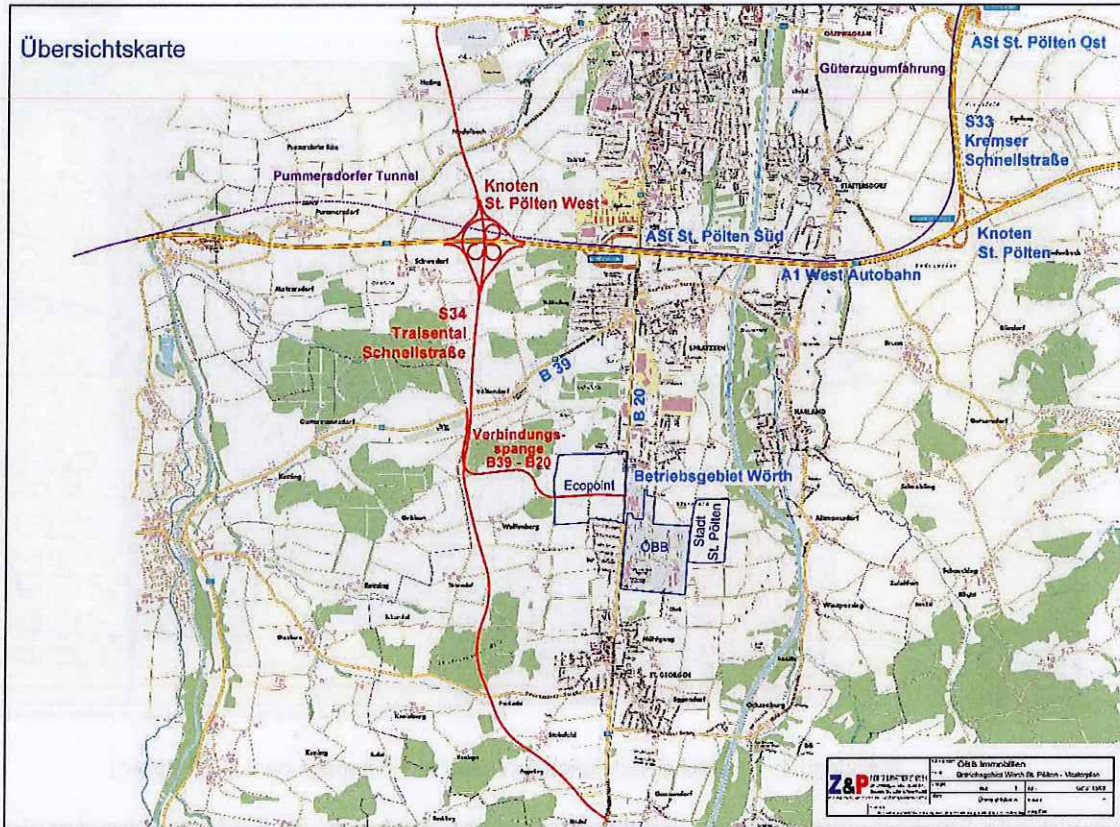


Abbildung 5: Übersichtskarte zur Aufschließung Betriebsgebiet NÖ Central (eigene Quelle)

Seit Jahren laufen die Planungen für die Errichtung der S 34 Traisental Schnellstraße durch die ASFINAG als Verbindungsstraße zwischen der B 1 Wiener Straße im Norden und der B 20 Mariazeller Straße im Süden zwischen St. Georgen und Wilhelmsburg. Diese Straße soll einerseits die B 20 im Bereich zwischen der B 1 und der B 20 (somit die Ortsgebiete von St. Pölten Süd, Spratzern und St. Georgen) entlasten, andererseits mit einem zusätzlichen Anschluss an die A 1 West Autobahn in Form des neu geplanten Knotens St. Pölten West eine zusätzliche Attraktivierung und leistungsfähige Anbindung an das höchstrangige Straßennetz in Niederösterreich herstellen. Vor allem im Abschnitt zwischen der B 1 und der B 39 soll der aktuell über die B 20 laufende Verkehr frühzeitig westlich von St. Pölten abgefangen und in direktem Weg Richtung Linz bzw. Wien auf die A 1 West Autobahn abgeleitet werden.

Im Zusammenhang und jedenfalls in zeitlicher Abhängigkeit mit diesen Planungen wurde vom Land NÖ die „L 5181 Spange Wörth“ zwischen der geplanten Anschlussstelle der S 34 an die B 39 und dem Betriebsgebiet Wörth / Hart geplant. Diese soll vor allem die großflächigen Betriebs- und Industriegebiete der ÖBB, aber auch der LH St. Pölten sowie die stark

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VG\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	14 von 33



gewachsenen Siedlungsgebiete in St. Georgen möglichst direkt über die S 34 an die A 1 West Autobahn anbinden. Teile dieser Spange Wörth wurden in Form des Abschnittes (ca. 300 m) zwischen der Brücke Wörth und der B 20 inkl. der Errichtung der VSLA bereits hergestellt.

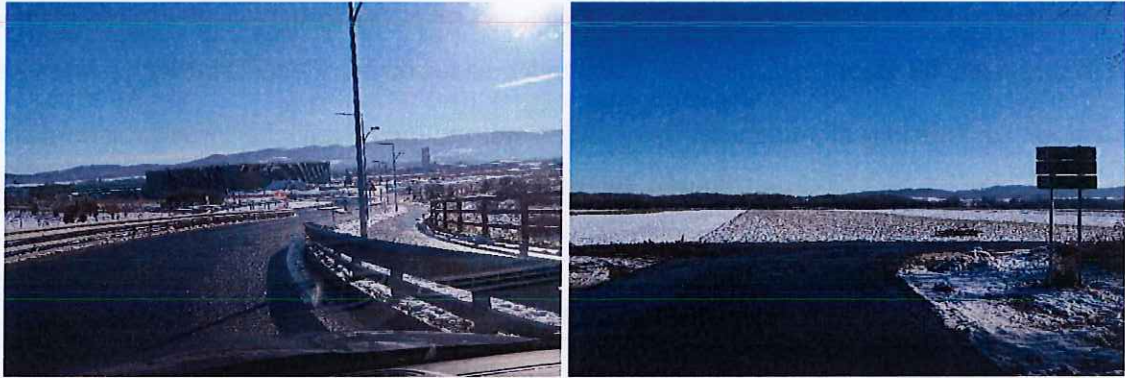


Abbildung 6: Blick in das Betriebsgebiet NÖ Central (eigene Quelle)



Abbildung 7: Anbindung zukünftige L 5181 inkl. Brücke über die B 20, Leobersdorfer Bahn (eigene Quelle)

Beide Projekte unterliegen einer Genehmigungserfordernis nach UVP-Gesetz und wurde der Bescheid der ersten Instanz nach Erlassung von Bürgerinitiativen und Anrainern mehrfach beeinsprucht. Es wäre im Jahr 2021 mit einer Rechtskraft der Bescheide zu rechnen gewesen, wäre nicht dieses Projekt im Rahmen der Evaluierung durch das Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) einer Evaluierung unterzogen worden. Als Ergebnis dieser Evaluierung wurde Ende November 2021 vom Ministerium verlautbart, dass die S 34 einer Überprüfung im Hinblick auf eine Redimensionierung unterzogen werden soll. Es ist somit davon auszugehen, dass die im Bundesstraßengesetz verankerte S 34 grundsätzlich auch weiterhin geplant und nach rechtskräftigem Bescheid baulich umgesetzt werden soll, ein Zeitpunkt hierfür kann jedoch in Anbetracht der aktuellen Situation nicht in Aussicht gestellt werden.

Es ist weiters davon auszugehen, dass die L 5181 Spange Wörth auch nur dann in vollem Umfang errichtet wird und als Entlastungsstraße dienen kann, wenn auch die S 34 zumindest bis



zur B 39 baulich umgesetzt wird. Ansonsten wäre die L 5181 eine Sackgasse mit stark eingeschränkter verkehrlicher Funktion und Bedeutung.

Beide Straßen würden in Kombination selbstverständlich zu einer massiven Entlastung des Verkehrsaufkommens im Abschnitt der B 20 südlich von St. Georgen bis zum Europaplatz führen und ist dies auch die grundsätzliche Veranlassung für dieses umfangreiche Straßenbauvorhaben.

Die aktuell zur Nutzung anstehenden Betriebsgebiete und Industrieflächen wurden jedenfalls in den Überlegungen und Untersuchungen zur Spange Wörth und zur S 34 zumindest zum Teil berücksichtigt und die verkehrstechnischen Auswirkungen nachgewiesen und überprüft.

### 3.4 Bereits berücksichtigte Verkehrsmenge Betriebsgebiete

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zur S 34 bzw. der L 5181 Spange Wörth wurden vom Büro arealConsult ZT GmbH als Auftragnehmer der ASFINAG verkehrliche Abschätzungen der Verkehrserzeugung aus den unterschiedlichen Betriebsgebieten durchgeführt. Diese wurden über Kennwerte und Flächen gem. einschlägiger Literatur und Richtlinien ermittelt und in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Diese Verkehrsmengen wurden auch bei der Auslegung der Knotenpunkte und VLSA-Programme der bereits baulich umgesetzten Teile der Spange Wörth zu Grunde gelegt.

Für die 3 relevanten Betriebsgebiete lt. Verkehrsuntersuchung

- 1) NOE Central West
- 2) Betriebsgebiet Wörth (Verwertungsflächen ÖBB)
- 3) Betriebsgebietsgründe der Stadt St. Pölten (östlich der ÖBB)

wurden in Summe 75 ha Fläche berücksichtigt und ergab sich daraus eine Verkehrserzeugung der Gesamtfläche der *Größenordnung* 13.800 KFZ/24 h, unter Zugrundelegung einer Vollnutzung der ausgewiesenen Flächen. Die jeweiligen Knotenströme wurden vor allem an den beiden Knotenpunkten der B 20 mit der L 5181 bzw. der L 5181 mit der Rautekstraße angesetzt und die entsprechende Leistungsfähigkeit nachgewiesen.

Legt man die 13.800 KFZ-Fahrten/24 h auf die 75 ha um, so sind dies ca. 185 KFZ-Fahrten/(ha\*d), also deutlich mehr als die nunmehr gem. NÖ ROG – ohne weiterführende Untersuchungen und Nachweise – zulässigen 100 KFZ-Fahrten/(ha\*d).

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	16 von 33



### 3.5 Anbindung öffentlicher Verkehr



Abbildung 9: Linienplan LUP, stark verzerrt (Quelle: Homepage St. Pölten)

Hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs ist das Betriebsgebiet NOE Central aktuell noch nicht an das Stadtbussystem LUP angebunden. Dieses Bussystem verkehrt bisher nur in den nördlich liegenden Siedlungsgebieten. Es ist jedoch anzunehmen, dass bei einer stärkeren Besiedelung und einer entsprechend anwachsenden Anzahl an Mitarbeitern und Kunden im Betriebsgebiet NOE Central die LUP-Linien entsprechend angepasst und verlängert werden, sodass eine entsprechend gute öffentliche Anbindung gewährleistet werden kann.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21 BILLA_Zentrallager_St.Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	17 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER  
 ST. PÖLTEN**

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG



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



Abbildung 10: Übersichtsplan Bahnlinie und Haltestellen (eigene Quelle)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VG\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	18 von 33



Parallel zur B 20 Mariazeller Straße verläuft vom Hauptbahnhof St. Pölten Richtung Süden (bis Lilienfeld) die ÖBB-Strecke Leobersdorfer Bahn. Diese ist im Bestand noch nicht elektrifiziert und weist aufgrund großer Fahrplanintervalle aktuell geringe Attraktivität für Pendler auf. Aktuell laufen jedoch planerische Überlegungen zur Elektrifizierung und Attraktivierung der Leobersdorfer Bahn durch die ÖBB.

Weiters ist die Strecke mit den zahlreichen Haltestellen und der Trassierung hinsichtlich der Fahrzeit bedingt attraktiv. Im unmittelbaren Umfeld des Betriebsgebietes ist der Bahnhof Hartwörth vorhanden, der aktuell v.a. der Anbindung des dort noch befindlichen Schulungszentrums der ÖBB bedient wird. Dieses Schulungszentrum wurde nunmehr zum Alpenbahnhof verlegt, sodass die Zukunft dieser Haltestelle sehr ungewiss ist. Weiters liegt die Haltestelle für die fußläufige Erreichbarkeit des ggst. Projekts in einer sehr großen Entfernung, da ein Queren des Betriebsgebiets der ÖBB nicht auf direktem Wege möglich ist und somit um dieses herum gegangen werden muss.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	19 von 33



**4 Geplante Maßnahmen**

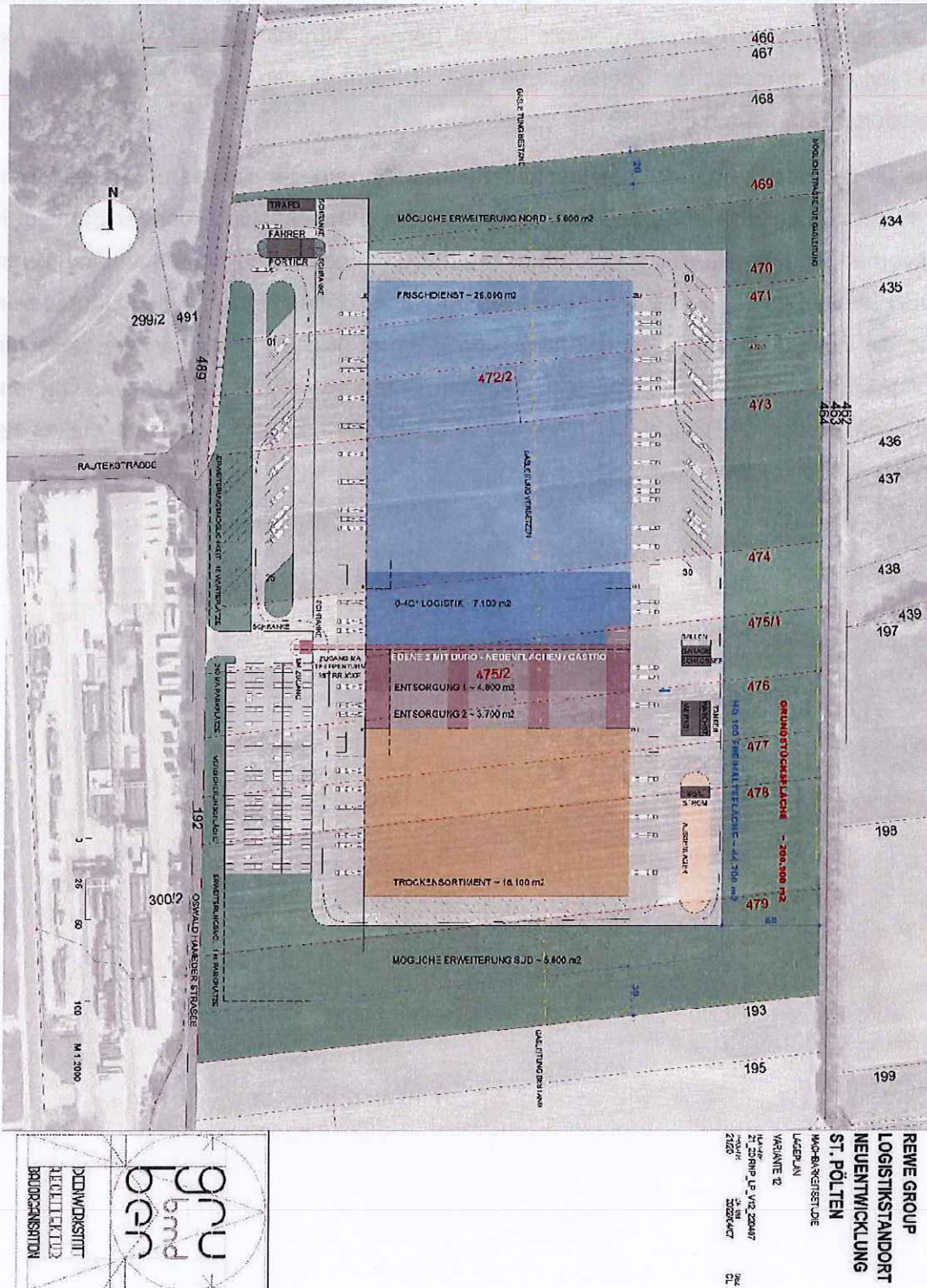


Abbildung 11: Logistikstandort (Quelle: gruber bmd)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21 BILLA Zentrallager St Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	20 von 33



Der REWE-Konzern plant die Errichtung eines Logistikstandortes mit einer Flächenausdehnung von ca. 17 ha im ganz östlichen Abschnitt des Betriebsgebietes NOE Central. Diese Flächen sind, wie auch weitere Flächen im Anschluss nördlich und südlich, bereits seit geraumer Zeit als Bauland-Industriegebiet mit entsprechenden Anschließungsbedingungen (BI-A41) gewidmet und sollen über die Rautekstraße, die als Teil der infrastrukturellen Erschließung des Betriebsgebietes errichtet bzw. ausgebaut wurde, erschlossen werden. Das annähernd quadratische Areal soll mit einer Halle mit ca. 7 ha Ausdehnung (mit Abmessung von ca. 310 m x 220 m), umliegenden Laderampen und Fahrstraßen, Stellplätzen für wartende LKW, Außenlager, Leergutlager, Aufstellfläche für Rollcontainer, Betriebsflächen (Werkstatt, Waschstraße, Tankstelle) sowie einem Bürotrakt / Gastro ausgestattet sein.

Aufgrund der Lage des Areals im Abflussbereich HQ<sub>100</sub> und HQ<sub>30</sub> der Traisen ist es erforderlich, entsprechende Maßnahmen zur Herstellung der Hochwassersicherheit umzusetzen und eine Freihaltefläche im Osten (ca. 60 m Breite) so abzusenken, dass die Hochwasserwelle der Traisen durch die Errichtung der Betriebsanlage nicht negativ beeinträchtigt wird.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	21 von 33



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER**  
**ST. PÖLTEN**

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG



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

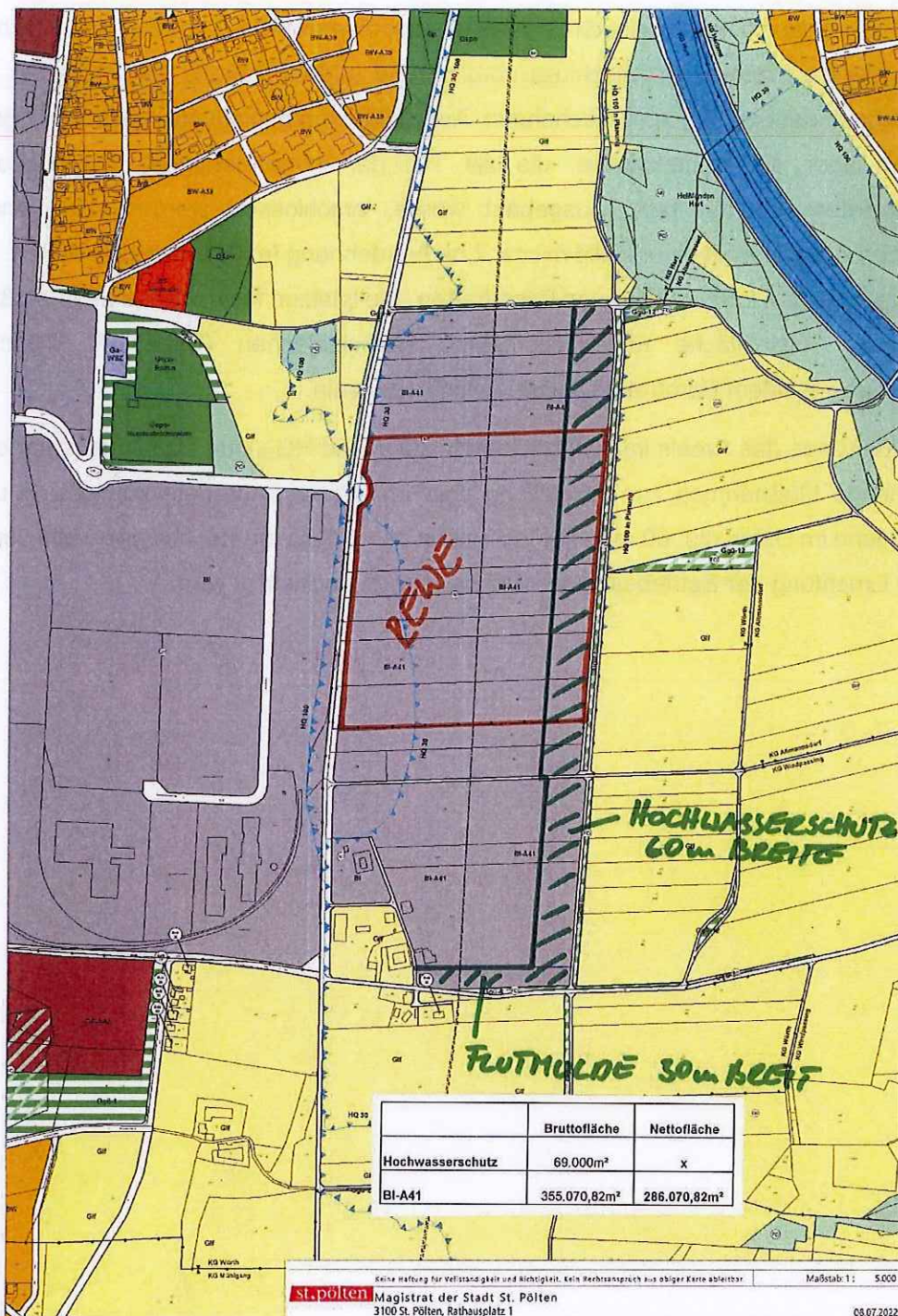


Abbildung 12: Flächenaufstellung Bauland-Industriegebiet LH St. Pölten (Quelle: Mag. der LH St. Pölten)

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	22 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				



VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG

Die Anbindung des Areals ist am nordwestlichen Eck der Liegenschaft (Knoten Rautekstraße / Oswald Hameder-Straße) und laut Planskizze der Gruber bmd mit einem Kreisverkehr angedacht.

Über diesen Logistikstandort sollen die Märkte des REWE-Konzerns im Zentralraum von Niederösterreich versorgt werden und soll der neue Logistikstandort den bisherigen Standort unmittelbar nördlich der A 1 West Autobahn im Bereich der früheren Kopalkaserne ersetzen, der für die aktuellen Erfordernisse zu klein geworden ist.

### 4.1 Verkehrserzeugung

Laut Angaben des Auftraggebers wird der zukünftige Logistikstandort ca. 1.000 LKW-Fahrten/d generieren bzw. werden hier ca. 250 Mitarbeiter jeden Tag tätig sein, die vermutlich zu einem großen Teil mit dem eigenen KFZ anreisen werden, zumal die öffentliche Anbindung mit dem Zug extrem unattraktiv und die mit dem Stadtbussystem LUP derzeit noch nicht vorhanden ist. Es wird ein Anteil von 80 % der Mitarbeiter angesetzt, die mit dem eigenen KFZ anreisen (Rest öffentlich, mit dem Fahrrad bzw. in Fahrgemeinschaften).

Es ist in Summe somit mit folgenden Fahrfrequenzen für KFZ auszugehen:

- Ca. 1.000 LKW-Fahrten/24 h 1.000 KFZ-Fahrten/24h
- 250 Mitarbeiter \* 80 % (MIV) \* i.M. 3 Fahrten/d = 600 KFZ-Fahrten/24h
- **Summe** **ca. 1.600 KFZ-Fahrten/24 h**

Hinsichtlich der Betriebszeiten und Fahrfrequenzen wurden vom AG folgende Daten bekanntgegeben:

		Nacht								Tag								Abend				Nacht			
		00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
LKW FD	Anlieferung					25	20	40	40	40	40	25													
	Auslieferung	12	12	12	12	35	35	25	3	15	15	5	5	5	5	20	22	22	9	14	22	22	22	24	23
LKW Fleisch	Anlieferung					2	3	2	3																
	Auslieferung				1	1	1		2	2					1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2
LKW TS	Anlieferung					11	9	9	9	9	9	9	9	13	13	4									
	Auslieferung	7	5	14	6	7	7	0	7	0	5	5	5	14	5	5	4	4	4	4	0	5	0	11	9
LKW sonstige	Anlieferung					2	3	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	3	2			
Fahrtbewegungen LKW gesamt/h		19	17	26	18	72	80	79	64	68	73	61	45	20	24	50	34	29	15	20	26	31	23	37	34
PKW Personal FD	Anlieferung	7	7	7	7	23	32	52	4	8	8	3	3	6	34	14	32	12	5	9	12	12	47	45	13
	Auslieferung								3						7										4
PKW Personal Fleisch	Anlieferung																								
PKW Personal TS	Anlieferung	6	5	11	6	8	30	0	6	0	5	5	10	5	4	36	4	4	4	4	1	9	0	9	8
PKW Personal sonstige (ADEG...)	Anlieferung								1	2	14														
Fahrtbewegungen PKW gesamt/h		13	12	18	13	31	62	56	12	22	13	8	13	11	45	50	37	18	23	13	14	21	47	58	21
Fahrtbewegungen LKW + PKW gesamt/h		32	29	44	31	103	142	135	76	90	86	69	58	31	69	100	71	47	38	33	40	52	70	95	55

Zeiten verstehen sich als 1 Std. "00:00" = "00:00 - 01:00"..."23:00 - 24:00"

Abbildung 13: Verteilung der Zu- und Abfahrten Rewe-Zentrallager (Quelle: Rewe)



Bei o.a. Zahlen handelt es sich um ein worst-case-Szenario, das sämtliche möglichen / angedachten Ausbaustufen beinhaltet und somit keinesfalls überschritten werden wird.

## 4.2 Verkehrstechnische Auswirkungen / Themen

Gemäß aktuell gültiger Fassung des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014 (NÖ ROG 2014) in der Fassung vom 22. Oktober 2020 ist gemäß § 16, Abs. 10f festgelegt, dass für verkehrsbeschränkte Betriebs- und Industriegebiete gilt:

*Abs. 10: Verkehrsbeschränkte Betriebsgebiete, die für die in der Z 3 aufgezählten Nutzungen bestimmt sind, sowie für Bauwerke von Betrieben, von denen mehr als 100 Fahrten von mehrspurigen Kraftfahrzeugen pro ha Baulandfläche und Tag - abgestellt auf den jährlich durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen - erzeugt werden dürfen. Die Anzahl der maximal zulässigen Fahrten pro Baulandfläche und Tag ist anzugeben.*

*Abs. 11: Verkehrsbeschränkte Industriegebiete, die für die in der Z 4 aufgezählten Nutzungen bestimmt sind sowie für Bauwerke von Betrieben, von denen mehr als 100 Fahrten von mehrspurigen Kraftfahrzeugen pro ha Baulandfläche und Tag - abgestellt auf den jährlich durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen - erzeugt werden dürfen. Die Anzahl der maximal zulässigen Fahrten pro Baulandfläche und Tag ist anzugeben.*

Gemäß diesen beiden Punkten des Raumordnungsgesetzes sind sämtliche als Bauland-Betriebsgebiet (BB) und Bauland-Industriegebiet (BI) ausgewiesenen Flächen in Niederösterreich per se mit dieser Beschränkung der KFZ-Fahrten belegt. Sollte die geplante Nutzung des Projektgebietes eine darüber hinausgehende Verkehrsfrequenz auslösen, so sind jedenfalls eine entsprechende Untersuchung und ein Nachweis der Verträglichkeit für das umliegende Straßensystem zu erbringen und eine Änderung der Widmung zu beantragen.

Im gegenständlichen Fall mit einer Größe der Betriebsliegenschaft von ca. 17 ha sind ohne weitere Untersuchungen und Prüfungen 1.700 KFZ-Fahrten (Fahrten von mehrspurigen KFZ) pro Tag im Jahresdurchschnitt zulässig. Die o.a. angeführten 1.600 KFZ-Fahrten, die von Rewe als Maximalwert bekanntgegeben wurden, liegen somit unter diesem Wert.

Es ist jedenfalls im Zuge der Genehmigung des gegenständlichen Projektes großes Augenmerk darauf zu legen, sich schon jetzt die für den dauerhaften Betrieb notwendigen maximalen Fahrfrequenzen bewilligen zu lassen. Diese Anzahl von Fahrten wird in einem weiteren Schritt im Flächenwidmungsplan festgehalten, sollten die Frequenzen über den aus der Definition her zulässigen 100 KFZ/(24 h \* ha) überschritten werden.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	24 von 33



Wie bereits im Punkt 3.2 dargelegt, wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für die S 34 und die Spange Wörth Verkehrszahlen für das Betriebsgebiet zugrundegelegt, mit denen auch die Leistungsfähigkeiten der Straßenanlagen, und hier vor allem die Knotenpunkte mit der L 5181, nachgewiesen wurden. Die 185 KFZ-Fahrten/(24 h \* ha) lägen somit um ca. 80 % über den gemäß aktuellem ROG zulässigen 100 KFZ-Fahrten/(24 h \* ha). Somit kann das Straßensystem, das in der Genehmigungsphase auf diesen Wert ausgelegt worden ist, auch für das gegenständliche Projektareal diese durchschnittliche Verkehrsmenge pro Betriebsgebietsfläche aufnehmen.

Die 185 Fahrten/(24 h \* d) multipliziert mit den 17 ha der zur Verwertung anstehenden Betriebsgebietsflächen ergeben somit ca. 3.145 KFZ-Fahrten/24 h. Dieser Wert liegt deutlich über den vom Projektwerber bisher bekanntgegebenen Daten, die durch das gegenständliche Projekt zu erwarten sein werden, die weiters wiederum unter dem zulässigen Wert lt. ROG liegen, sodass keine gesonderte Betrachtung zur Erlangung der Widmung „verkehrsbeschränktes Betriebsgebiet“ erforderlich ist.

Es wurde ergänzend dazu in Rücksprache mit dem Amt der NÖ Landesregierung, dem Magistrat der LH St. Pölten und dem Projektwerber dennoch eine Ergänzung der Modellrechnung zur S 34 / L 5181 durchgeführt, die den Ausbaufall des Betriebsgebiets mit einer vollen Ausnutzung der ggst. Betriebs- und Industriegebietsflächen der LH St. Pölten (im ursprünglichen Modell war nur eine Teilnutzung berücksichtigt) abbildet. Darin enthalten sind nicht nur die Flächen für Rewe, sondern sämtliche entsprechend gewidmete Flächen östlich der Gemeindestraße bis zur Traisen, wengleich hier noch zu erfüllende Aufschließungsbedingungen vorliegen.

Weiters wurde von arealConsult, dem Ersteller der Verkehrsuntersuchung zur S 34, auch ein Planfall **ohne** Errichtung der S 34 untersucht, um die Auswirkungen auf das Bestandsstraßennetz nachzuweisen, auch wenn die S 34, aus welchen Gründen auch immer, nicht realisiert werden sollte.

Grund hierfür ist weiters die Aufschließungsbedingung Pkt. 13, wonach für die Freigabe die Errichtung der S 34 bzw. einer in einem sparsamen Querschnitt gestalteten, überregionalen Ersatzstraße nachzuweisen sei. Es soll geprüft werden, ob für die Streichung der Aufschließungsbedingung die Errichtung der S 34 zwingend erforderlich ist oder aber auch ohne S 34 das Verkehrsaufkommen in entsprechender Qualität abgewickelt werden kann. Gem. Besprechung mit Vertretern der Landesstraßenverwaltung bzw. der Stadtplanung im Juli 2022 wurde festgelegt, dass diese Aufschließungsbedingung aufgehoben / gestrichen werden kann,

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	25 von 33





sollte der Nachweis erbracht werden, dass das best. Straßensystem geeignet ist, das durch die zur Umwidmung anstehenden Flächen zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen in entsprechender Qualität aufzunehmen und abzuwickeln bzw. die „Verschlechterungen“ durch die Aufhebung der Aufschließungsbedingungen marginal und somit irrelevant sind.

### 4.3 Verkehrstechnische Grundsatzbeurteilung

Gemäß den zuvor angeführten Grundlagen und Eckdaten zum geplanten Zentrallager in St. Pölten kann festgehalten werden, dass die unmittelbar im räumlichen Zusammenhang stehenden Straßenanlagen (L 5181 Spange Wörth, Anbindung an die B 20 und B 20 selbst bis zur B 39). das Verkehrsaufkommen, das durch die gegenständlich beabsichtigte Nutzung zu erwarten sein wird, in ausreichender Qualität aufnehmen wird können.

Der Unterschied gegenüber den, den bisherigen Verkehrsuntersuchungen zugrunde gelegten Daten liegt primär darin, dass dieser Untersuchung die L 5181 Spange Wörth in Kombination mit der S 34 Traisental Schnellstraße unterstellt wurde, deren Realisierung generell und v.a. der Zeitplan aktuell in Frage stehen. Besteht der gesetzliche Auftrag für die Errichtung der S 34 gemäß Bundesstraßengesetz und Anhang zu diesem noch immer, so hat die Evaluierung durch das BMK im Jahr 2021 eine Verschiebung des Projektes ausgelöst, wobei die Dauer dieser Verschiebung aktuell nicht absehbar ist. Es wurde sowohl von den Vertretern der Landesstraßenverwaltung des Landes NÖ als auch des Magistrates St. Pölten in den Vorgesprächen bestätigt, dass der politische Wille an der baulichen Umsetzung der S 34 und der L 5181 unbeeinträchtigt ist.

Aus diesem Grund wird davon auszugehen sein, dass die im Bestand bereits stark ausgelastete B 20 Mariazeller Straße im Abschnitt zwischen Wilhelmsburg und dem Europaplatz in St. Pölten auch weiterhin zunehmende verkehrliche Belastungen erfahren und in den Spitzenstunden an die Leistungsfähigkeitsgrenze heranreichen wird. Vor allem in der Morgenspitze, die auf der B 20 aufgrund Schüler- und Berufspendelverkehr sehr stark ausgeprägt ist, wird es im Abschnitt zwischen der Einmündung der B 39 Pielachtal Straße und der Autobahnauffahrt auf die A 1 West Autobahn zu stockendem Verkehr und auch Überlastungen (= Stau) kommen. Hier wird vor allem auch der Linksabbiegestreifen auf die A 1 West Autobahn, der im Bestand schon mit großer Länge ausgeführt ist, über die Wurzel hinaus auf die Hauptfahrbahn der B 20 überstaut werden. Eine weitere Verlängerung dieses Linksabbiegestreifens bzw. eine Erhöhung der Knotenleistungsfähigkeit des VLSA-geregelten Knotens an der Auffahrt Richtung Wien erscheint baulich nicht bzw. nur mit hohem Aufwand möglich. Dem gegenüber ist die Anschlussstelle an die Richtungsfahrbahn Salzburg (nördlich der A 1 West Autobahn) eher als unkritisch zu

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DINu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VG\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	26 von 33



bewerten, da hier die Linksabbiegevorgänge auf die A 1 Richtung Salzburg eher untergeordnet sind. Der im Vergleich kurze Linksabbiegestreifen zeigt im Bestand keine nennenswerten Probleme.

Es wurde in Abstimmung mit den Vertretern der Landesstraßenverwaltung bzw. der Stadtplanung der LH St. Pölten eine Aktualisierung / Modifizierung des Verkehrsmodells durchgeführt mit folgenden Anpassungen:

- S 34 Traisental Schnellstraße nicht umgesetzt
- L 5181 Spange Wörth nicht verlängert (nur zwischen B 20 und Rautekstraße wie im Bestand)
- Planfall mit Gewerbenutzungen OHNE Rewe-Zentrallager
- Planfall mit Gewerbenutzungen MIT Rewe-Zentrallager bzw. Flächen mit Aufschließungsbedingung

Mit den sich daraus ergebenden Verkehrszahlen und Relationen wurden die beiden Knoten der Anschlussstelle St. Pölten Süd (Anbindung Süd – RFB Wien bzw. Anbindung Nord – RFB Salzburg) auf ihre Leistungsfähigkeit hin untersucht, wobei hier bereits ein angepasstes Signalprogramm für beide VLSA unterstellt wurde, das von der Abt. ST3-VT von 85 s (Bestand) auf 100 s geändert wird. Diese Änderung ergibt sich primär aus der Umgestaltung des Europaplatzes, der als zentraler Knoten in St. Pölten auf beiden Achsen der Koordinierung eine Anpassung der Umlaufzeit bzw. Signalprogramme sämtlicher Anlagen notwendig macht.

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA Zentrallager St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	27 von 33



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER  
 ST. PÖLTEN**

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG



Aufschließung  
 Betriebsgebiete Wörth/Hart  
 REWE Zentrallager St. Pölten

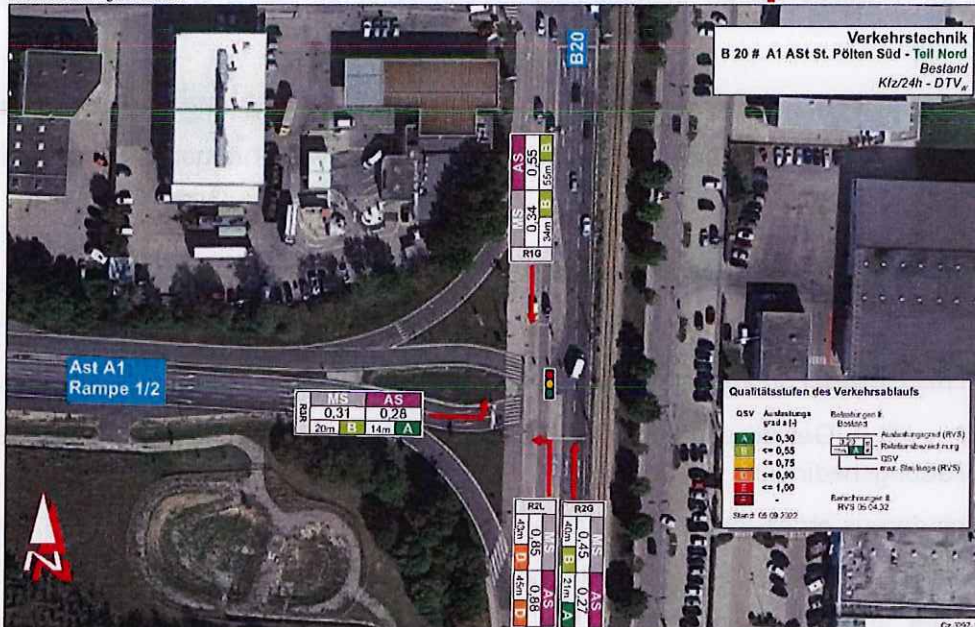


Abbildung xx: Verkehrstechnische Nachweise Kreuzung B20 # A1 Ast St. Pölten Süd - Teil Nord - Bestand (Kfz/24h - DTV<sub>0</sub>)

arealConsult

arealConsult Ziviltechnikerges. m.b.H.  
 Hietzinger Kai 169, 1130 Wien

Aufschließung  
 Betriebsgebiete Wörth/Hart  
 REWE Zentrallager St. Pölten

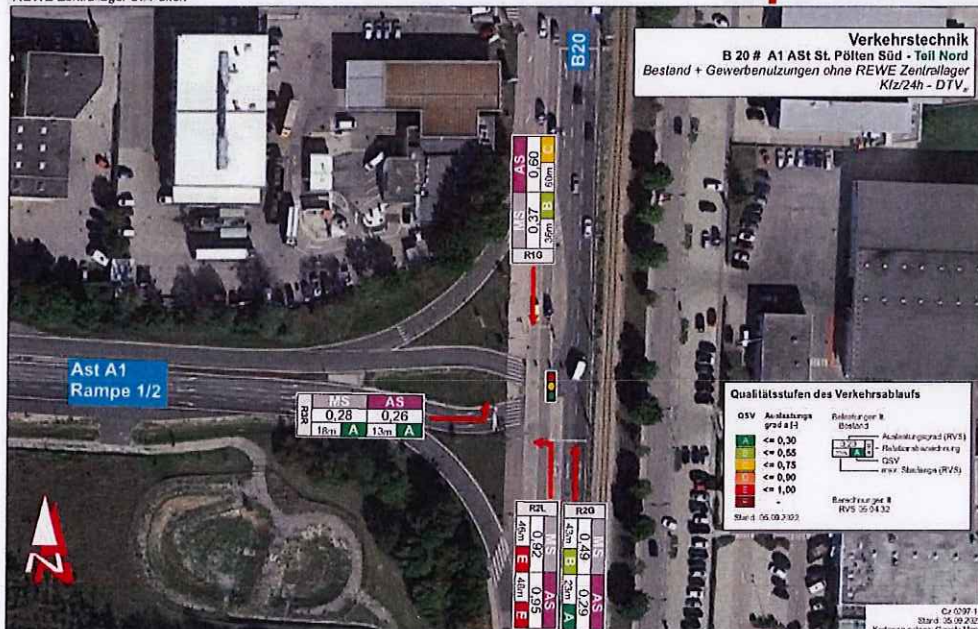


Abbildung xx: Verkehrstechnische Nachweise Kreuzung B20 # A1 Ast St. Pölten Süd - Teil Nord - Bestand + Gewerbenutzungen ohne REWE Zentrallager (Kfz/24h - DTV<sub>0</sub>)

arealConsult

arealConsult Ziviltechnikerges. m.b.H.  
 Hietzinger Kai 169, 1130 Wien

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21 BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VG\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	28 von 33

A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 | Tel. +43/2742/73114-7 | Fax +43/2742/73114-0 | www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at  
 Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 | Tel. +43/1/4190273 | A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. +43/732/257043



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER  
 ST. PÖLTEN**

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG



Aufschließung  
 Betriebsgebiete Wörth/Harl  
 REWE Zentrallager St. Pölten

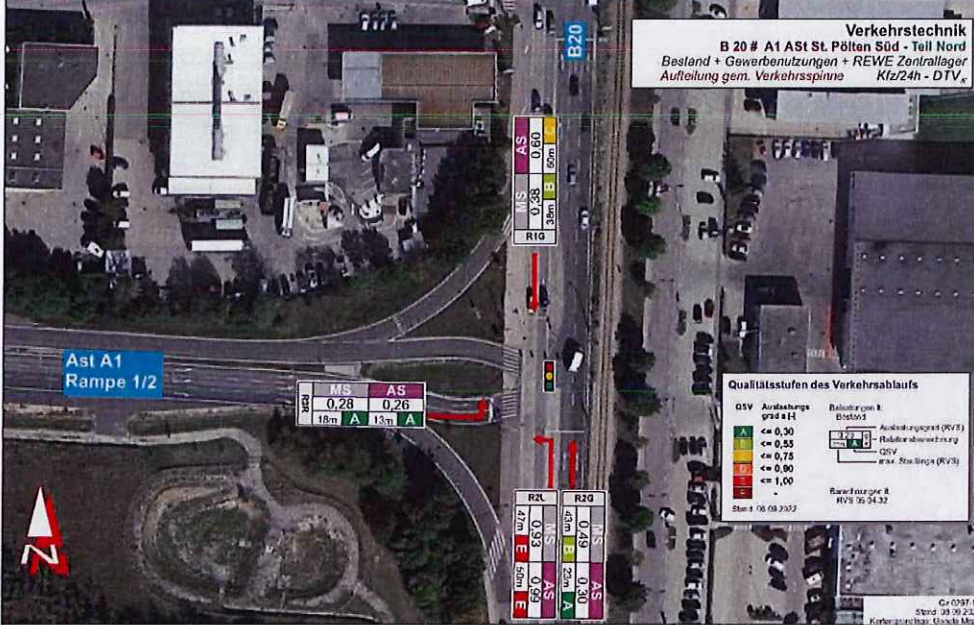


Abbildung xx: Verkehrstechnische Nachweise Kreuzung B20 # A1 Ast St. Pölten Süd - Teil Nord - Bestand + Gewerbenutzungen + REWE Zentrallager (Kfz/24h - DTV<sub>er</sub>)

arealConsult

arealConsult Ziviltechnikerges. m. b. H.  
 Hietzinger Kai 169, 1130 Wien

Aufschließung  
 Betriebsgebiete Wörth/Harl  
 REWE Zentrallager St. Pölten

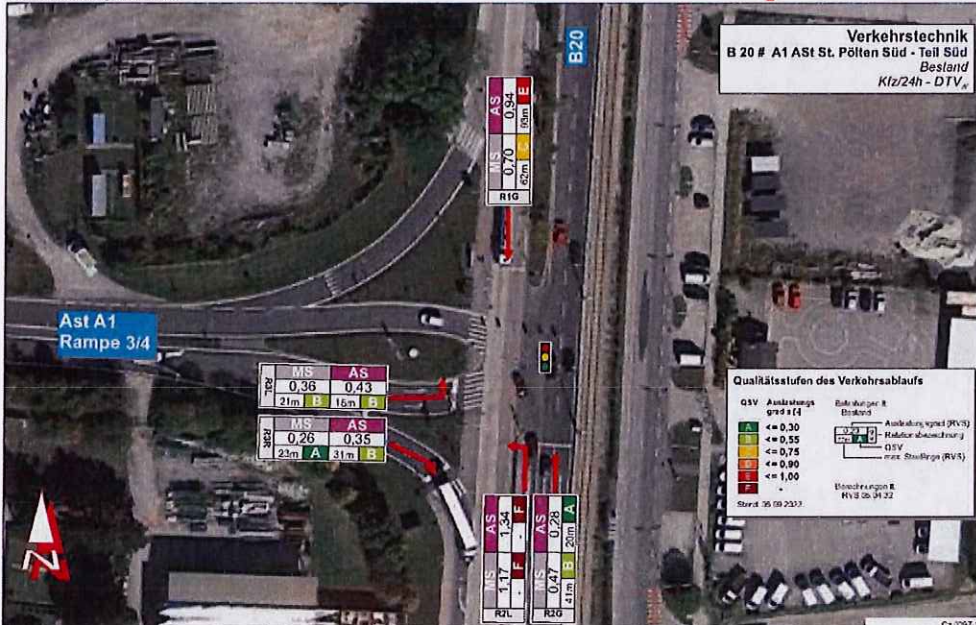


Abbildung xx: Verkehrstechnische Nachweise Kreuzung B20 # A1 Ast St. Pölten Süd - Teil Süd - Bestand (Kfz/24h - DTV<sub>er</sub>)

arealConsult

arealConsult Ziviltechnikerges. m. b. H.  
 Hietzinger Kai 169, 1130 Wien

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\VGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	29 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				



Billa AG  
**REWE-ZENTRALLAGER**  
**ST. PÖLTEN**

VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG



Aufschließung  
 Betriebsgebiete Wörth/Hart  
 REWE Zentrallager St. Pölten



Abbildung xx: Verkehrstechnische Nachweise Kreuzung B20 # A1 Ast St. Pölten Süd - Teil Süd - Bestand + Gewerbenutzungen ohne REWE Zentrallager (Kfz/24h - DTV<sub>v</sub>)



arealConsult Ziviltechnikerges. m.b.H.  
 Hietzinger Kai 169, 1130 Wien

Aufschließung  
 Betriebsgebiete Wörth/Hart  
 REWE Zentrallager St. Pölten

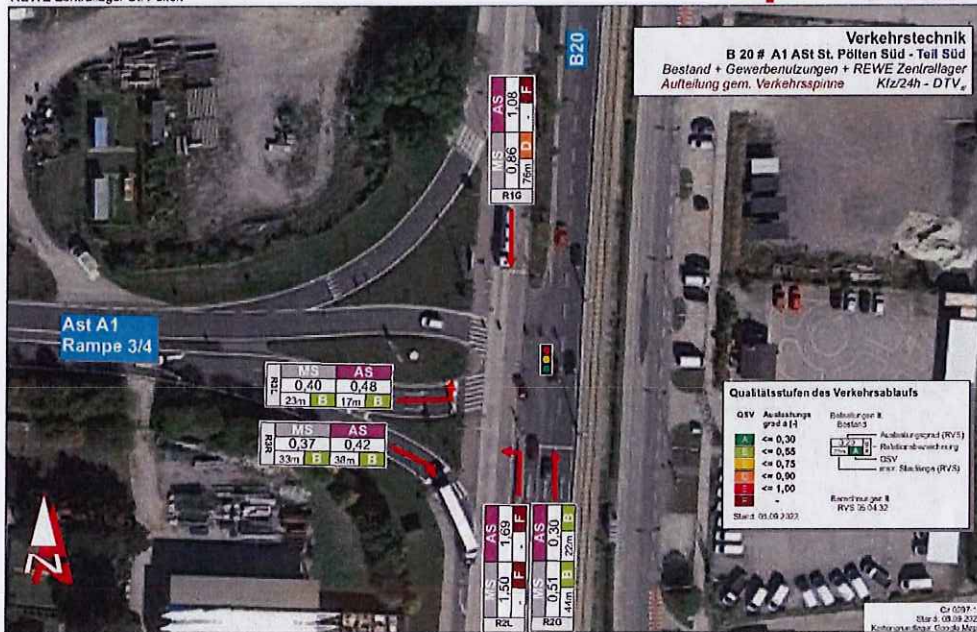


Abbildung xx: Verkehrstechnische Nachweise Kreuzung B20 # A1 Ast St. Pölten Süd - Teil Süd - Bestand + Gewerbenutzungen + REWE Zentrallager (Kfz/24h - DTV<sub>v</sub>)



arealConsult Ziviltechnikerges. m.b.H.  
 Hietzinger Kai 169, 1130 Wien

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\WG\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	30 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				



VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG

Grundsätzliches Fazit aus diesen Leistungsfähigkeitsüberprüfungen ist, dass der nördliche Knoten der Anschlussstelle (Auf- und Abfahrt RFB Salzburg) sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze in sämtlichen Szenarien eine Leistungsfähigkeit von  $\leq 1,00$  aufweist. Hier hat der zweistreifige Ausbau der Rampe 1/2 vor wenigen Jahren eine entsprechende Verbesserung gebracht.

Im Unterschied dazu weist der südliche Knoten (Auf- und Abfahrt RFB Wien) bereits im Bestand für die Linksabbiegerelation von der B 20 aus Süden auf die A 1 deutliche Überlastungen auf (Morgenspitze 117 %, Abendspitze 134 %). Diese Werte verschlechtern sich bei Überlagerung mit dem Verkehr aus den bereits rechtskräftig gewidmeten Betriebsgebieten auf 148 % bzw. 160 % und bei weiterer Beaufschlagung mit dem Verkehr aus den Flächen mit Aufschließungsbedingungen BI-A41 auf 150 % bzw. 169 %. Die einmündende Relation von der Rampe der A 1 weist auffallend geringe Auslastungen auf, sodass hier eine geringfügige Verschiebung der Grünzeit in Richtung der überlasteten Relation möglich erscheint (z.B. durch die Anbringung von Verlängerungs sonden), doch erscheint die mögliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit für die Linksabbieger von der B 20 auf die A 1 nicht in der Lage, die rechnerisch ermittelten Überlastungen der anderen Relationen zu kompensieren. Dafür ist das Verkehrsaufkommen auf der B 20 in Summe einfach zu hoch.

In den Vorgesprächen mit den Vertretern der Landesstraßenverwaltung wurde von diesen mitgeteilt, dass diese Überlastungssituation im Bestand bekannt ist und durch die Errichtung der S 34 eine deutliche Entspannung der Situation (v.a. der zukünftige Entfall der Fahrten aus dem Pielachtal auf die A 1 nach Wien zufolge der Anschlussstelle an die S 34 auf Höhe der B 39 in Völtendorf) erwartet wird. Diese lässt sich auch sehr deutlich aus der Verkehrsuntersuchung zur S 34 herauslesen. Sollte die S 34 nicht umgesetzt werden oder sich zeitlich erheblich verschieben, so werden u.a. Verbesserungsmöglichkeiten für den südlichen Knoten der Anschlussstelle St. Pölten Süd entwickelt werden müssen. Anzumerken ist jedoch, dass solche Maßnahmen, in welcher Form auch immer, die verkehrliche Wirksamkeit der S 34 keinesfalls kompensieren werden können.

Generell lässt sich zu diesem kritischen Knotenpunkt an der B 20 jedoch festhalten, dass die Veränderungen / Verschlechterungen durch das Hinzukommen des Verkehrs aus den Industriegebietsflächen mit Aufschließungsbedingung (ein Großteil wurde schon in der Prognose zur S 34 berücksichtigt) marginal und vernachlässigbar gering sind. Die Überlastungen treten bereits jetzt in einem erheblichen Umfang auf, sodass die geringfügig hinzukommenden

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\StrasseVGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	31 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				



VERKEHRSTECHNISCHE ERSTEINSCHÄTZUNG

Verkehrsmengen durch die ggst. betrachteten Flächen als irrelevant zu beurteilen sind. Dennoch wird an diesem neuralgischen Knotenpunkt auf Dauer eine verkehrstechnische Verbesserung herbeizuführen sein, entweder durch zeitnahe Umsetzung der S 34 in Kombination mit der L 5181 oder in Ermangelung / Verzögerung dieser durch eine sonstige geeignete Maßnahme, die v.a. die Linksabbiegevorgänge auf die A 1 in Richtung Wien verbessert.

Die unmittelbare Einmündung des ggst. Betriebs- und Industriegebietes an die B 20 über die Spange Wörth wird aufgrund der bereits erfolgten Ausbaumaßnahmen, die durch die Errichtung der L 5181 und das damit noch höhere Knotenverkehrsaufkommen entstehen werden, wird hingegen als unproblematisch gesehen. Dieser Knoten wurde schon im Hinblick auf die S 34 mit entsprechender Fahrstreifenanzahl, v.a. aber mit einer sehr ausgeklügelten, voll verkehrabhängigen VLSA ausgestattet, die sämtliche Knotenströme in sehr guter Qualität abwickeln kann. Somit ist dieser unmittelbare Anbindungsknoten aus verkehrstechnischer Sicht ausreichend leistungsfähig ausgebildet.

Außerhalb der unmittelbaren Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde wird das vorhandene Straßensystem im Abschnitt zwischen Wilhelmsburg und der A 1 West Autobahn jedoch geeignet sein, die hinzukommenden Verkehrsfrequenzen in entsprechender Qualität abwickeln zu können. Jedenfalls ist der relevante Knotenpunkt bei der Einmündung in das hochrangige Straßensystem (aktuell die B 20 Mariazeller Straße) aufgrund der Ausgestaltung mit einer VLSA und entsprechenden Fahrstreifen aktuell und in Zukunft in der Lage, den hinzukommenden Verkehr abzuwickeln.

Es wird jedoch dringend empfohlen, bei der logistischen Auslegung auf die ausgeprägten Bestandsspitzenstunden Rücksicht zu nehmen und die Zu- und Abfahrten möglichst außerhalb dieser Zeiten zu positionieren. Wie man der weiter oben dargestellten Ganglinie der Fahrten von LKW und PKW (zur Verfügung gestellt von Rewe) entnehmen kann, wurde bereits versucht, das Verkehrsaufkommen bestmöglich über den Tag zu verteilen bzw. in die verkehrsschwächeren Morgenstunden zu verschieben, weil für die Lieferlogistik stockender Verkehr ein sehr großes Problem darstellt. Es sind gem. Vorgesprächen mit der Fa. Rewe bei Notwendigkeit geringfügige weitere Anpassungen möglich, sollte dies das Verkehrsaufkommen erforderlich machen.

Weiters wäre es generell wünschens- und empfehlenswert, die Anzahl der Zu- und Abfahrten für den MIV (vor allem Mitarbeiter) über den ÖV (LUP) oder einen Zubringerdienst aus dem Stadtgebiet (Zubringerbus z.B. ab dem Hauptbahnhof) abzuwickeln. Der Güterverkehr wird im

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\Strasse\WGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	32 von 33

A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7 | Tel. +43/2742/73114-7 | Fax +43/2742/73114-0 | www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at  
 Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3 | Tel. +43/1/4190273 | A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. +43/732/257043



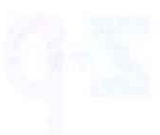


gegenständlichen Betriebsgebiet in absehbarer Zeit voraussichtlich nicht über die Schiene erfolgen können und erscheint eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene in weiter Ferne. Von der LH St. Pölten wurde in den Abstimmungsgesprächen mit Rewe mehrfach auf eine wünschenswerte Zu- und Ablieferung mit der Bahn gedrängt, diese von Rewe jedoch wegen nicht vorhandenen Angebots (weniger die Schienen-Infrastruktur, sondern die Bereitschaft der Bahnlogistik) in Kombination mit rasch umzuschlagender Frischware am ggst. Standort als nicht weiter verfolgbar beurteilt.

St. Pölten, im Dezember 2022

GZ	Datum	Bearbeitet	Filename	Seite
3737-21	gedruckt 21.12.2022 erstellt: 19.12.2022	DiNu/ThHö	S:\Straßenbau\3737- 21_BILLA_Zentrallager_St_Poelten\StrasseVGA\3737_VU_TB_2022-12-19.docx	33 von 33
A-3100 St. Pölten, Europaplatz 7   Tel. +43/2742/73114-7   Fax +43/2742/73114-0   www.zp-zt.at, e-mail: office@zp-zt.at Filialen: A-1140 Wien, Bergmillergasse 5/1/3   Tel. +43/1/4190273   A-4040 Linz, Leonfeldner Straße 2/3/24   Tel. +43/732/257043				





St. Pölten, am 15. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,  
bezugnehmend auf Ihren Brief vom 14. März 2022  
erzähle ich Ihnen, dass ich die Informationen  
von der 11. St. Pölter Warte in den Einbürgerungsprozess  
einbringen werde. Die Einbürgerung ist ein  
wichtiges Element der Integration in die  
österreichische Gesellschaft. Ich werde  
vorhandene Unterlagen für die Bearbeitung  
des Antrags zur Verfügung stellen. Sollten  
weitere Informationen erforderlich sein,  
bitte kontaktieren Sie mich.

St. Pölten, im Februar 2022

St. Pölten	11. März 2022	St. Pölter Warte	Einbürgerungsprozess
St. Pölten	11. März 2022	St. Pölter Warte	Einbürgerungsprozess
St. Pölten	11. März 2022	St. Pölter Warte	Einbürgerungsprozess