



Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Raum Wiener Neustadt

B 17

**Umfahrung Wiener Neustadt Ost Teil 2
Einreichprojekt 2015**

Projektkilometer 0+486.16 - 4+792.10

<p>PLANUNGSGRUNDLAGEN Verkehrsuntersuchungen Ergänzung BVwG Bericht Verkehrsuntersuchung 2014</p>		
		Stand: September 2019
Revision A	Verbesserung 1 – 2017	
Revision B		
PROJEKTSTEUERUNG		KOORDINATION RAUM & UMWELT
		 Neubaugasse 28 A-1070 Wien Tel.+43-1-23 63 063-100 Fax. 900 office@raumumwelt.at
AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG		
ABTEILUNG ST3		PLANZEICHEN
DI Thomas Gabler e.h.	Ing. Wolfgang Böck e.h.	ST3-PL-21/2011
ABTEILUNGSLEITERSTELLVERTRETER	PROJEKTLEITER	
FACHPLANUNG		
AUSFERTIGUNG	 Sammer & Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H. Leonhardstraße 12 A-8010 Graz Tel. +43 316 3820210 office@zis-p.at	EINLAGE NR. TP 02.01-01E1

Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen Raum Wiener Neustadt - B 17 Ostumfahrung Wiener Neustadt

Verkehrsuntersuchung 2014

Ergänzung BVWG



Auftraggeber und Projektleitung:

Ing. Wolfgang Böck, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung,
Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung ST3

Verfasser:

G.Sammer, o. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.

G.Röschel, Dipl.-Ing. Dr.

Ga. Sammer, Mag.a

ZIS+P *Verkehrsplanung*

Sammer&Partner

Ziviltechnikergesellschaft m.b.H.

Leonhardstraße 12

8010 Graz

Tel.: (0316) 38-20-21

e-mail: office@zis-p.at

www.zis-p.at

Projekt Nr. 2014-28

Graz, 12. November 2019

ZIS+P
VERKEHRSPLANUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Aufgabenstellung	3
2	Evaluierung der VerkehrseNtwicklung 2013 bis 2018	4
3	Konfidenzintervalle der Abweichung der Modellrechnung für den Bestand 2013 mit Zählraten des Jahres 2013.....	6
4	Methode für die Berücksichtigung des Induzierten Verkehrs durch das Vorhaben	9
5	Beschreibung der angenommenen Begleitmassnahmen der Verkehrsberuhigung in Lichtenwörth	9
6	Informationen zu den Verkehrsbelastungen durch den Schwerverkehr.....	10
7	Spinnendarstellung der KFZ-Verkehrsbelastungen	14
	7.1 Spinnendarstellung Planfall 0-2013 (Bestand 2013).....	15
	7.2 Spinnendarstellung PAnfall 0-2030 (Vergleichsplanfall 2030)	19
	7.3 Spinnendarstellung PAnfall 1-2030	23
8	KFZ-Verkehrsbelastungspläne in grösserem Format	28

1 EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen des UVP-Beschwerdeverfahrens „B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2“ beim BVWG wurde vom Sachverständigen für Verkehrstechnik die Aufbereitung einer Reihe von ergänzenden Unterlagen zu den Einlagen des Einreichprojektes TP 02.01-01 Verkehrsuntersuchung 2014 sowie TP 02.01-02 Verkehrsuntersuchung 2014 ergänzende Information als Grundlage für die weiteren Berechnungen gefordert. Diese ergänzenden Unterlagen werden im Folgenden dargestellt und übermittelt:

- Evaluierung der Verkehrsentwicklung 2013 bis 2018 hinsichtlich der Übereinstimmung mit der in den Einreichunterlagen angenommen zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030.
- Darstellung der Konfidenzintervalle der Abweichung der Ergebnisse der Bestands-Verkehrsmodellrechnung 2013 mit den verwendeten Zählraten 2013.
- Beschreibung der verwendeten Methode für die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs durch den Maßnahmenplanfall mit B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2.
- Beschreibung der angenommenen Begleitmaßnahmen der Verkehrsberuhigung in Lichtenwörth für den Maßnahmenplanfall mit B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2.
- Informationen zu den Verkehrsbelastungen durch den Schwerverkehr.
- Ergänzende Darstellung von Spinnenbelastungsplänen für die untersuchten Planfälle der Verkehrsmodellrechnung.
- Ergänzende Darstellung der KFZ-Verkehrsbelastungspläne der untersuchten Planfälle in größerem Papierformat.

Die vom Sachverständigen für Verkehrstechnik geforderten zusätzlichen Informationen zu den Radrouten und Radwegen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Ergänzung unseres Büros ZIS+P. Zu diesen Fragen wird vom Projektwerber Land Niederösterreich getrennt Stellung genommen.

2 EVALUIERUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNG 2013 BIS 2018

Landesstraßen

Die Verkehrsentwicklung auf den Niederösterreichischen Landesstraßen seit dem Jahr 2013 zeigt im Landesdurchschnitt (ohne Wien) eine jährliche Steigerung von 2013 bis 2018 von 1,2% pro Jahr und von 2013 bis 2017 eine Steigerung um 1,8% pro Jahr siehe Tab. 2-1). Die Abnahme der durchschnittlichen KFZ-Verkehrsbelastung der Landes-Zählstellen von 2017 bis 2018 ergibt sich durch die Inbetriebnahme der A5 Nord von Schrick bis Poysbrunn Ende 2017: dadurch hat sich die KFZ-Verkehrsbelastung im Durchschnitt der Landeszahlstellen reduziert, weil z.B. 2 betrachtete Zählstellen an der B7 durch die Eröffnung der A5 Nord sehr starke Abnahmen verzeichneten. Aus diesem Grund sind die durchschnittlichen Steigerungen von 2013 bis 2017 ein besserer Vergleichswert (+1,8% pro Jahr).

Tab. 2-1: Entwicklung der KFZ-Verkehrsbelastungen der Zählstellen im Landesstraßennetz (Zählstellen der Landesstraßen ohne Wien); Quelle Land Niederösterreich, Auszüge Jahresberichte 2014 - 2018

	Veränderung der täglichen KFZ-Verkehrsbelastung im Werktagsverkehr Montag bis Freitag (KFZ/24h) Niederösterreich (ohne Wien) in Prozent zum Vorjahr
2013	
2014	2,1%
2015	1,9%
2016	2,4%
2017	0,9%
2018	-1,5%
Summe 2013 - 2018	5,8%
Durchschnitt 2013 - 2018	1,2%
Durchschnitt 2013 - 2017	1,8%

Betrachtet man nur die Landeszählstellen im Raum Wiener Neustadt (siehe Tab. 2-2) ergeben sich in der Summe der 5 Zählstellen im Raum Wiener Neustadt durchschnittliche jährliche Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastungen von ca. 1,6% pro Jahr.

Tab. 2-2: Entwicklung der KFZ-Verkehrsbelastungen der Zählstellen im Landesstraßennetz im Raum Wiener Neustadt; Quelle Land Niederösterreich, DTV Montag bis Freitag, Werte in KFZ/24h Querschnittsbelastung

Werte in DTV Montag bis Freitag, Werte in KFZ/24h Querschnittsbelastung bzw. Prozent der Veränderung / Jahre	B17 Günselsdorf, Km 28,921	B17 Neunkirchen, Km 58,0	B18 Berndorf, Km 8,817	B53 Wiener Neustadt, Km 2,106	B60 Ebenfurt, Km 10,490	Summe
2013	10154	12019	12800	13375	9168	57516
2014	10905	12065	12915	13451	9314	58650
2015	10760	12723	13081	13327	9377	59268
2016	11409	14023	13292	13743	9435	61902
2017	11834	14043	13394	13853	9630	62754
2018	12136	13471	13704	13267	9660	62238
Zunahme 2013 - 2018 in % von 2013	20%	12%	7%	-1%	5%	8%
Mittlere Zunahme 2013-2018 pro Jahr	3,6%	2,3%	1,4%	-0,2%	1,1%	1,6%

In der Verkehrsmodellrechnung für den Planfall 0-2030 wurde für die Stadt Wiener Neustadt ein Bevölkerungswachstum von ca. +13% gegenüber dem Bestand 2013 berücksichtigt, für die Bezirke Wiener Neustadt Land und Mattersburg ca. +10%. Zusätzlich wurde im Ziel- und Quellverkehr von Wiener Neustadt eine jährliche Verkehrssteigerung von +1% angenommen. In der Modellrechnung zeigt sich im Untersuchungsgebiet eine Zunahme der KFZ-Verkehrsleistung (gefahrenre KFZ-Kilometer) durch den Planfall 0-2030 gegenüber dem Bestand Planfall 0-2013 um ca. +35%. Das entspricht in Summe der Bevölkerungszunahme und der zusätzlichen angenommenen Steigerung des KFZ-Verkehrsaufkommen pro Person sowie der gefahrenen Km für das gesamte Untersuchungsgebiet einer jährlichen Zunahme des KFZ-Verkehrs um ca. 1,8%. Auf den Autobahnen liegt die Zunahme etwas über dem Durchschnittswert für das Untersuchungsgebiet, auf den Landes- und Gemeindestraßen etwas darunter.

Die im Verkehrsmodell verwendeten und berechneten Zunahmen der KFZ-Verkehrsleistung für den Planfall 0-2030 (Vergleichsplanfall 2030) gegenüber dem Planfall 0-2013 (Bestand) stimmen gut mit der von im Teil-Zeitraum 2013 bis 2017/2018 tatsächlich beobachteten Verkehrsentwicklung auf den Landesstraßen zusammen. Punktuell zeigen sich in den KFZ-Verkehrsbelastungsplänen teilweise unterschiedliche Effekte.

Südautobahn A2

Die tatsächlich beobachtete Entwicklung von 2013 bis 2018 an der Zählstelle A2 Steinabrückl (Km 32,225) ergab eine mittlere jährliche Zunahme der KFZ-Verkehrsbelastung im Werktagsverkehr Montag bis Freitag um 2,2% (siehe Tab. 2-3). An der benachbarten Zählstelle A2 Knoten Wiener Neustadt bei Km 45,4, die erst seit 2016 in Betrieb ist, wurde von 2016 bis 2018 eine jährliche Zunahme der KFZ-Verkehrsbelastung im Werktagsverkehr Montag bis Freitag von 1,7% ermittelt (der Erhebungszeitraum dieser Zählstelle ist mit 3 Jahren aber vergleichsweise kurz).

Tab. 2-3: Entwicklung der KFZ-Verkehrsbelastung der Zählstellen an der A2 im Bereich von Wiener Neustadt (Quelle Asfinag)

	DTV Mo-Fr alle KFZ	
Jahre	A2 Knoten Wr. Neustadt Km 45,4	A2 Steinabrückl Km 34.225
2013	–	79918
2014	–	82061
2015	–	85347
2016	76101	87223
2017	78124	88701
2018	78784	88976
Zunahme 2013 - 2018 in % von 2013	-	11%
Mittlere Zunahme 2013-2018 pro Jahr	-	2,2%
Mittlere Zunahme 2016-2018 pro Jahr	1,7%	-

Für die A2 wurde im Verkehrsmodell eine stärkere Steigerung der KFZ-Verkehrsbelastung angenommen. Im Planfall 0-2030 (Vergleichsplanfall 2030) zeigt sich das in Form einer Zunahme um ca. +37% gegenüber dem Planfall 0-2013 im Bereich zwischen Wöllersdorf und Wiener Neustadt West (der für die B17 Umfahrung Wiener Neustadt relevant ist). Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme der KFZ-

Verkehrsbelastung zwischen 2013 und 2030 von ca. 1,9% pro Jahr. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnung liegen hinsichtlich der jährlichen Steigerung auf der A2 in der Größenordnung der von 2013 bis 2018 tatsächlich beobachteten Entwicklung, stimmen also gut mit der bisher beobachteten tatsächlichen Entwicklung überein.

3 KONFIDENZINTERVALLE DER ABWEICHUNG DER MODELLRECHNUNG FÜR DEN BESTAND 2013 MIT ZÄHLDATEN DES JAHRES 2013

Als Qualitätsmaß für die Übereinstimmung der Modellrechnung von den im Bestand 2013 beobachteten (gezählten) Werten wird laut dem Forschungsbericht Qualivermo (Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen, Sammer, Röschel, Gruber 2012) die Darstellung des Konfidenzinterfalls für die modellierten Verkehrsstärken des Wegenetzes des Planungsgebietes empfohlen. Für das Verkehrsmodell standen 20 Querschnittszählungen zur Verfügung. In Summe aller 20 Querschnittszählstellen beträgt das relative Konfidenzintervall der Abweichung der Verkehrsmodellrechnung Bestand 2013 von den an den Zählstellen 2013 beobachteten Werten 14%, das absolute Konfidenzintervall ca. 1730 KFZ/24h. Diese Übereinstimmung zwischen der Modellrechnung und den gezählten Werten ist als gut zu bezeichnen. Eine detaillierte Aufteilung auf 2 Klassen der KFZ-Verkehrsbelastungen ist in Abb. 3-1 und 3-2 enthalten. Dabei wurden die Autobahnzählstellen nicht betrachtet, da sie nur 2 Zählstellen aufweisen, die sehr große KFZ-Verkehrsbelastungen aufweisen und daher nicht für eine Klassenbildung mit den deutlich geringer belasteten Zählstellen an Landes- und Gemeindestraßen geeignet sind bzw. keine ausreichende Fallzahlen für die Klassenbildung aufweisen. Die in Abb. 3-1 und 3-2 dargestellten Konfidenzintervalle zeigen eine gute Übereinstimmung zwischen der Modellrechnung Bestand 2013 und den beobachteten (gezählten) Werten 2013. Auch im Bereich der Autobahnzählstellen konnte durch eine punktuelle Kalibration des Autobahndurchgangsverkehrs eine sehr gute Übereinstimmung erreicht werden.

Abb. 3-1: Relatives Konfidenzintervall (Signifikanzniveau 0,95) für die Abweichungen der Modellrechnung Bestand 2013 von den gezählten Werten 2013 für die Klassen von 0 bis 12000 KFZ/24h sowie 12001 bis 27000 KFZ/24h Querschnittsbelastung, Basis: 18 Querschnittswerte

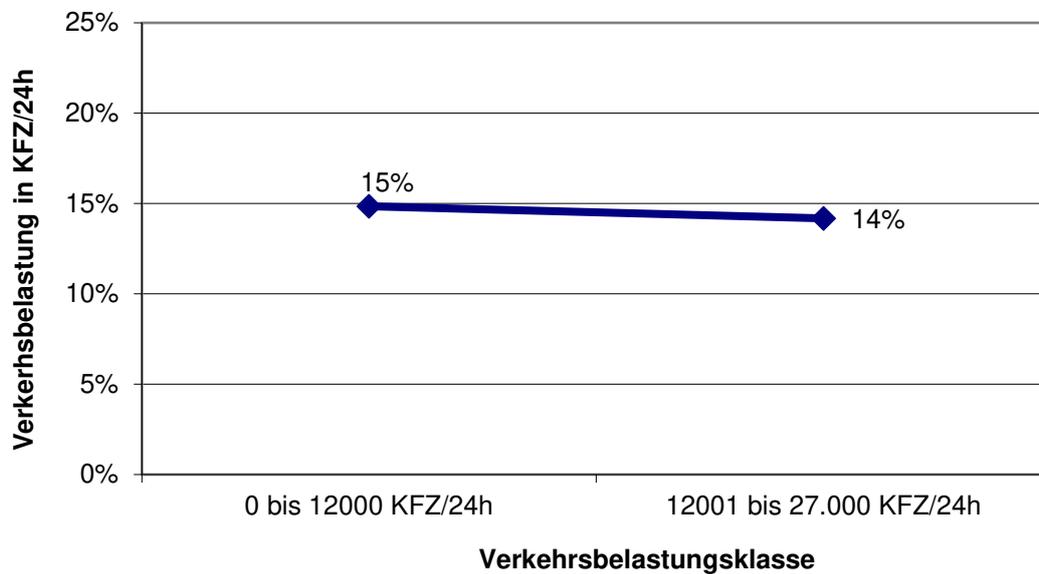
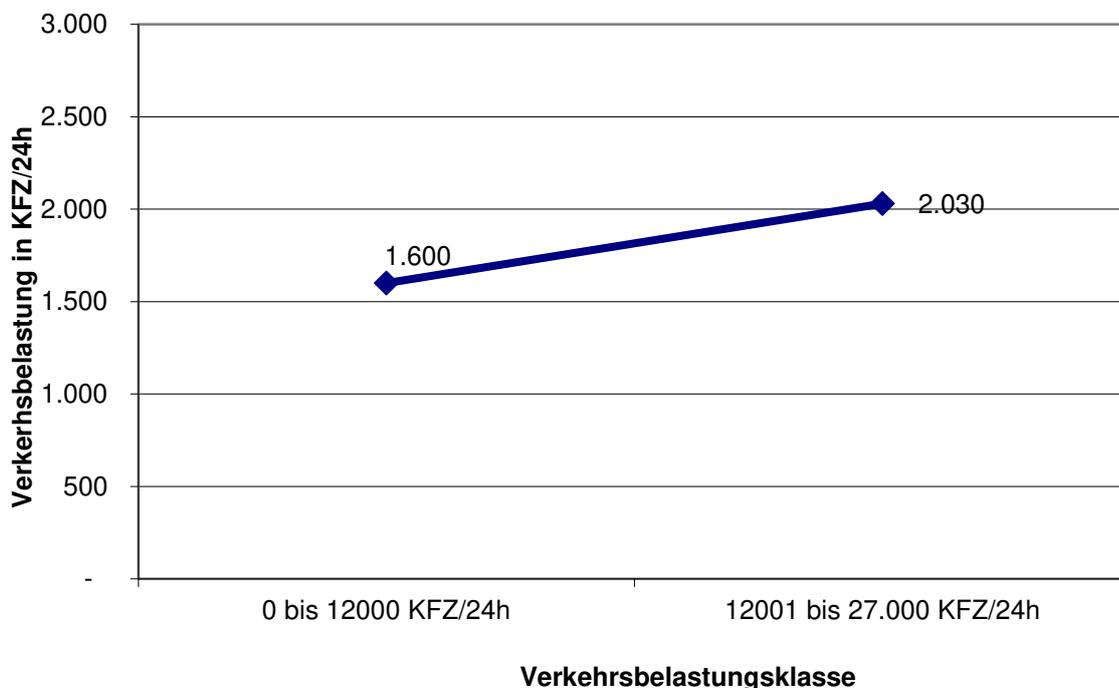


Abb. 3-2: Absolutes Konfidenzintervall (Signifikanzniveau 0,95) für die Abweichungen der Modellrechnung Bestand 2013 von den gezählten Werten 2013 für die Klassen von 0 bis 12000 KFZ/24h sowie 12001 bis 27000 KFZ/24h Querschnittsbelastung, Basis: 18 Querschnittswerte



4 METHODE FÜR DIE BERÜCKSICHTIGUNG DES INDUZIERTEN VERKEHRS DURCH DAS VORHABEN

Der Effekt des induzierten Verkehrs und der Verkehrsmittelwahlveränderungen (in diesem Fall zum KFZ-Verkehr) durch das Vorhaben (Planfall 1-2030) wurde nach Cervenka ermittelt. Es wurde folgende Formel verwendet:

$$NVL_k = VL_k \cdot \left[\left(\frac{p_k}{p_0} \right)^\varepsilon - 1 \right]$$

Darin bedeuten:

NVL_k Neuverkehrsaufkommen der Verkehrsbeziehung im Planfall 1-2030 in KFZ/24h

VL_k Verkehrsaufkommen der Verkehrsbeziehung im Planfall 0-2030 in KFZ/24h ohne Berücksichtigung des induzierten Verkehrs

P_0, P_1 Reisezeit auf der Verkehrsbeziehung für den Planfall 0-2030 sowie Planfall 1-2030

ε Preiselastizität der Nachfrage, hier angenommen als -0,5 entsprechend der Standardanwendung.

Als Ergebnis der Berechnung des induzierten Verkehrs ist durch den Planfall 1-2030 (mit dem Vorhaben) im Untersuchungsraum mit 3.500 zusätzlichen KFZ-Fahrten gegenüber dem Planfall 0-2030 (Vergleichsplanfall 2030) als Effekt des induzierten Verkehrs und der Verkehrsmittelwahlveränderung zu rechnen, die durch den Bau der B17 Ostumfahrung Wiener Neustadt, Teil 2 erzeugt werden.

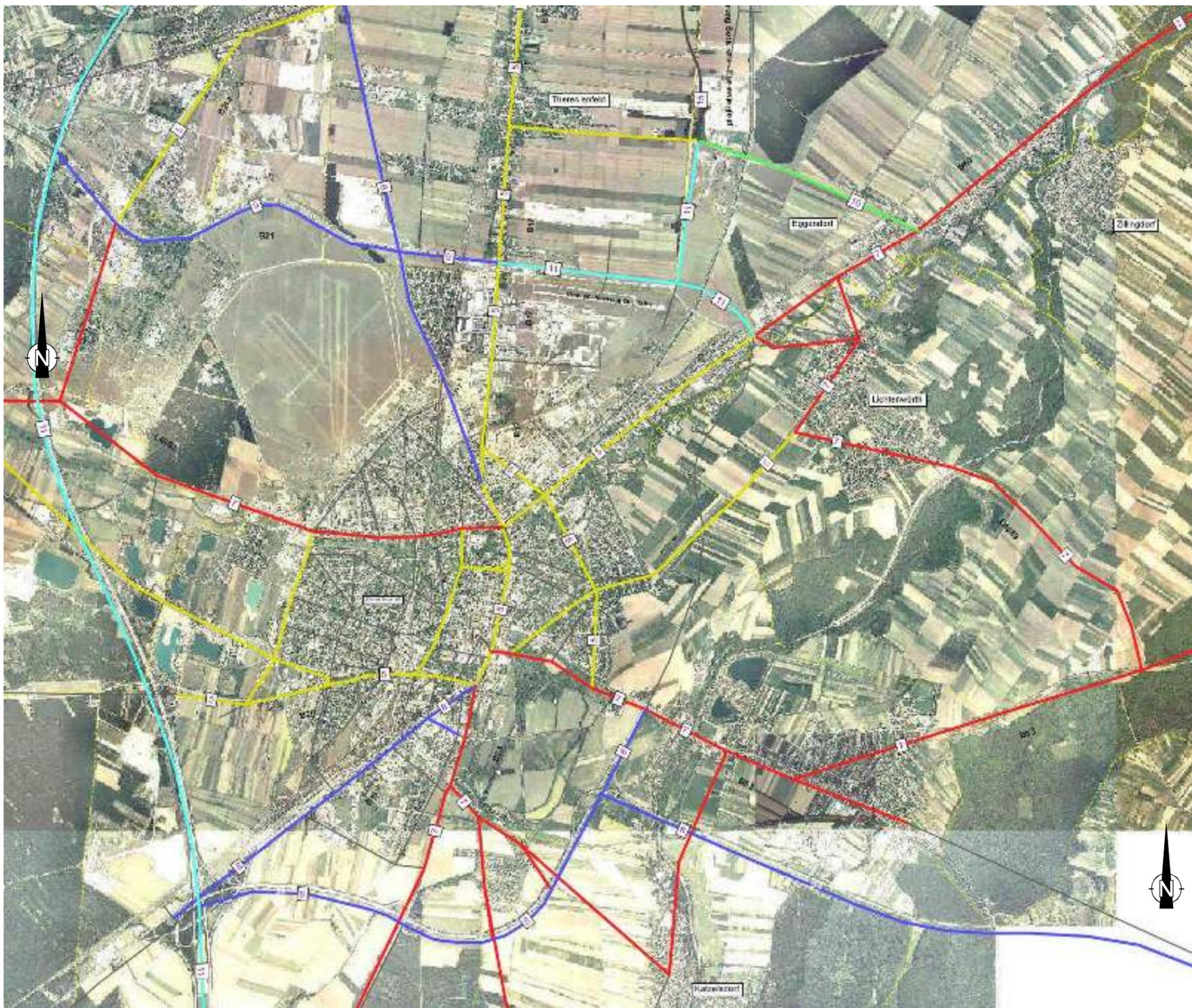
5 BESCHREIBUNG DER ANGENOMMENEN BEGLEITMASSNAHMEN DER VERKEHRSBERUHIGUNG IN LICHTENWÖRTH

In Lichtenwörth wurde im Verkehrsmodell für den Planfall 1-2030 eine starke Verkehrsberuhigung als zusätzliche Maßnahme angenommen. Die Umsetzung dieser KFZ-Verkehrsberuhigung der Hauptstraße vor Inbetriebnahme des Einreichprojektes stellt eine wesentliche Maßnahme zur Verringerung der KFZ-Verkehrsbelastungen in Lichtenwörth dar. Das kann z.B. durch die Einführung von Tempo 30 als zul. Höchstgeschwindigkeit im besiedelten Bereich der Hauptstraße (mit effizienter Überwachung) bzw. eine stark verkehrsberuhigende Straßengestaltung der Hauptstraße im Ortszentrum realisiert werden.

6 INFORMATIONEN ZU DEN VERKEHRSELASTUNGEN DURCH DEN SCHWERVERKEHR.

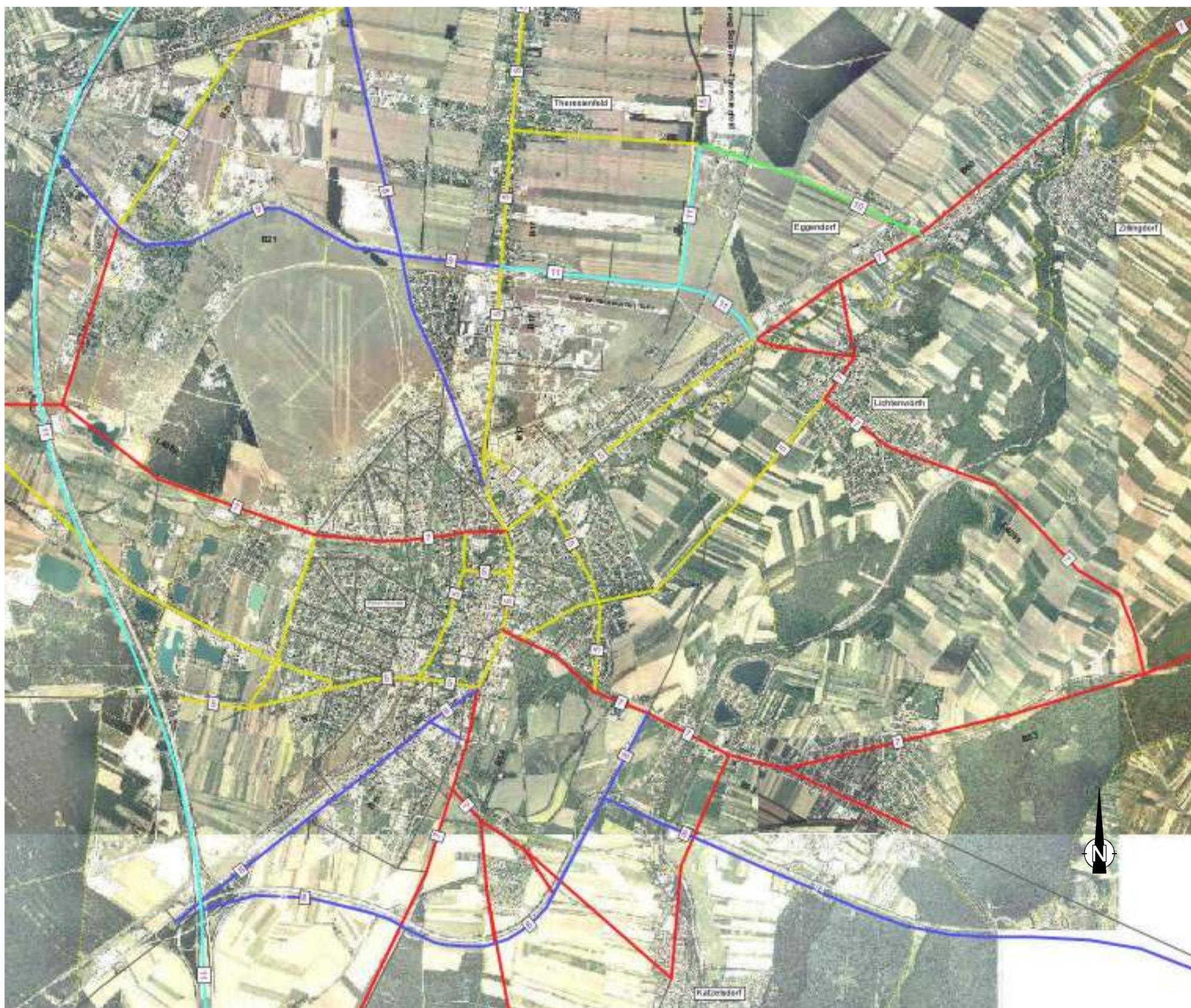
In Abb. 6-1 bis 6-3 sind die LKW-Anteile für das Streckennetz der Planfälle dargestellt. Die weitere Unterteilung der LKW-Belastung nach Fahrzeugarten erfolgte durch die Bearbeiter der Fachgebiete Lärm bzw. Luft. Das Verkehrsmodell und auch die LKW-Anteile beziehen sich auf den Werktagsnormalverkehr des jeweiligen Bezugsjahres.

Abb. 6-1: LKW-Anteil für den Planfall 0-2013 (Bestand)



Legende: Werte in LKW-Anteil in Prozent der gesamten Verkehrsbelastung in KFZ/24h, Werktagnormalverkehr

**Abb. 6-2: LKW-Anteil für den
Planfall 1-2030 (Vergleichsplanfall
2030)**



Legende: Werte in LKW-Anteil in Prozent der
gesamten Verkehrsbelastung in KFZ/24h, Werk-
tagsnormalverkehr



Abb. 6-3: LKW-Anteil für den Planfall 1-2030 (Maßnahmenplanfall 2030)

Legende: Werte in LKW-Anteil in Prozent der gesamten Verkehrsbelastung in KFZ/24h, Werktagsnormalverkehr

7 SPINNENDARSTELLUNG DER KFZ-VERKEHRSELASTUNGEN

In den Abbildungen der folgenden Kapitel 7.1 bis 7.3 werden die Spinnenbelastungspläne für folgende Spinnenquerschnitte dargestellt:

- Spinnenquerschnitt 01 – B17 Ostumfahrung Wiener Neustadt Teil 2 (nur für den Planfall 1-2030 in Kap. 7.3)
- Spinnenquerschnitt 02 - B17 Grazerstrasse (alle Planfälle)
- Spinnenquerschnitt 03 – Nestroystrasse (alle Planfälle)
- Spinnenquerschnitt 04 – Lichtenwörth (alle Planfälle)
- Spinnenquerschnitt 05 - B53 (alle Planfälle)

Bei den Darstellungen für den Spinnenquerschnitt 03 wurde in den Plänen auch schematisiert auf die Spinnenbelastung im Sekundärstraßennetz zwischen der Stadionstraße und der Grazer Straße in Form eines Pfeiles hingewiesen. Im Spinnenquerschnitt 03 ergibt sich auch eine Spinnenbelastung in diesem schematisierten Sekundärstraßennetz.

7.1 SPINNENDARSTELLUNG PLAN-
FALL 0-2013 (BESTAND 2013)

ABB. 7.1-1: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 0-2013 (BESTAND 2013);
SPINNENQUERSCHNITT 02 - B17
GRAZERSTRASSE

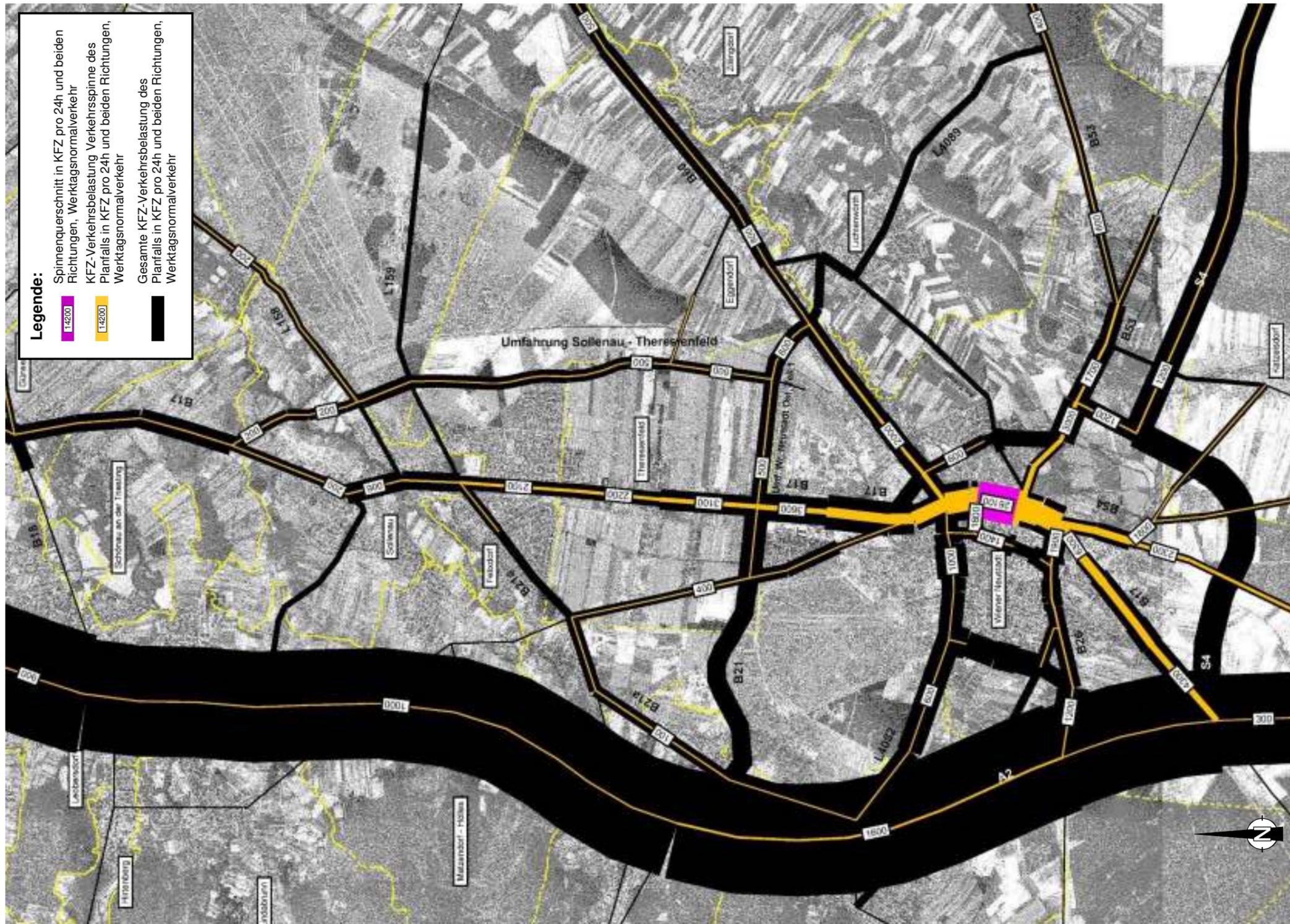


ABB. 7.1-2: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 0-2013 (BESTAND 2013);
SPINNENQUERSCHNITT 03 –
NESTROYSTRASSE

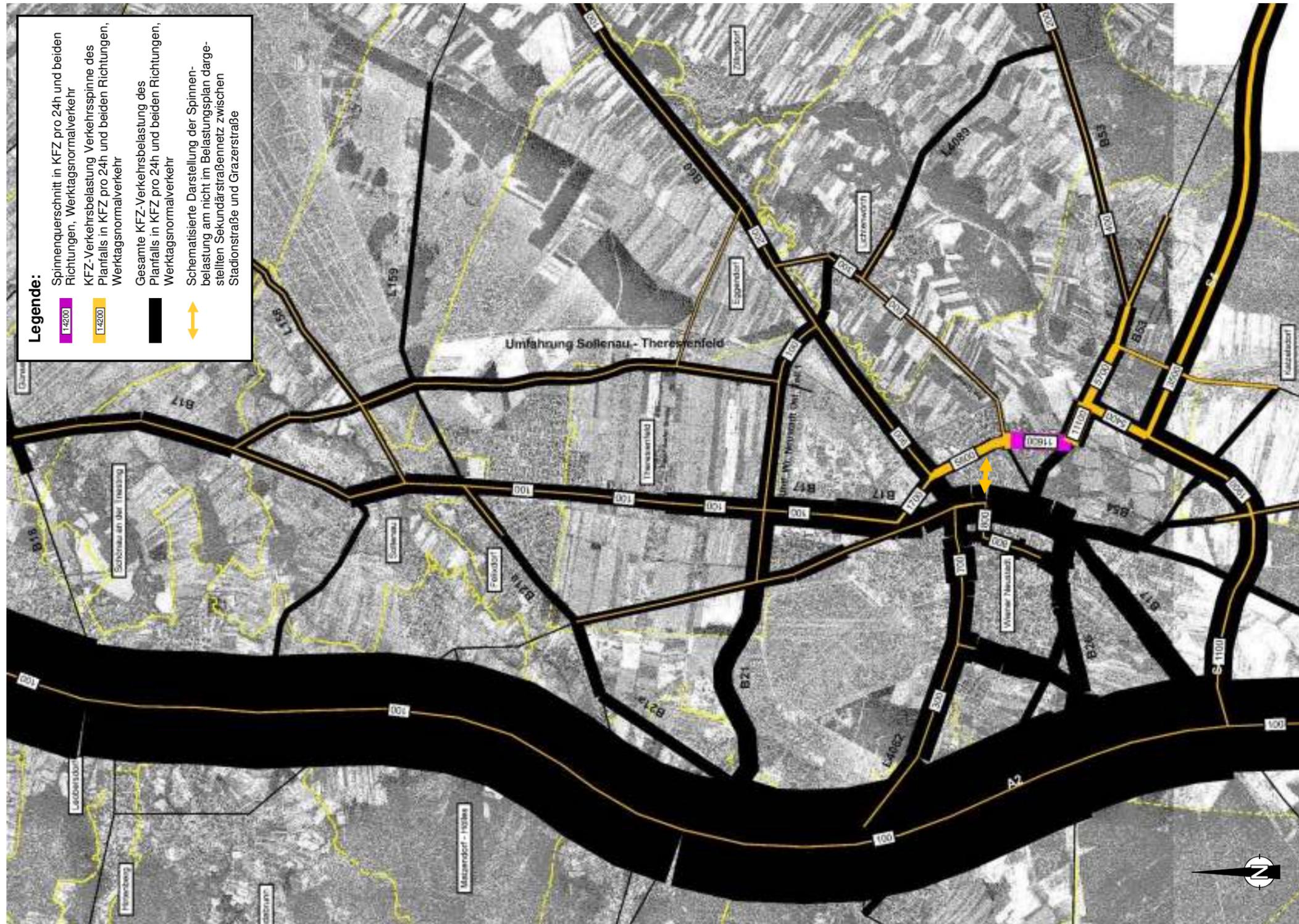


ABB. 7.1-3: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 0-2013 (BESTAND 2013);
SPINNENQUERSCHNITT 04 - LICHTENWÖRTH

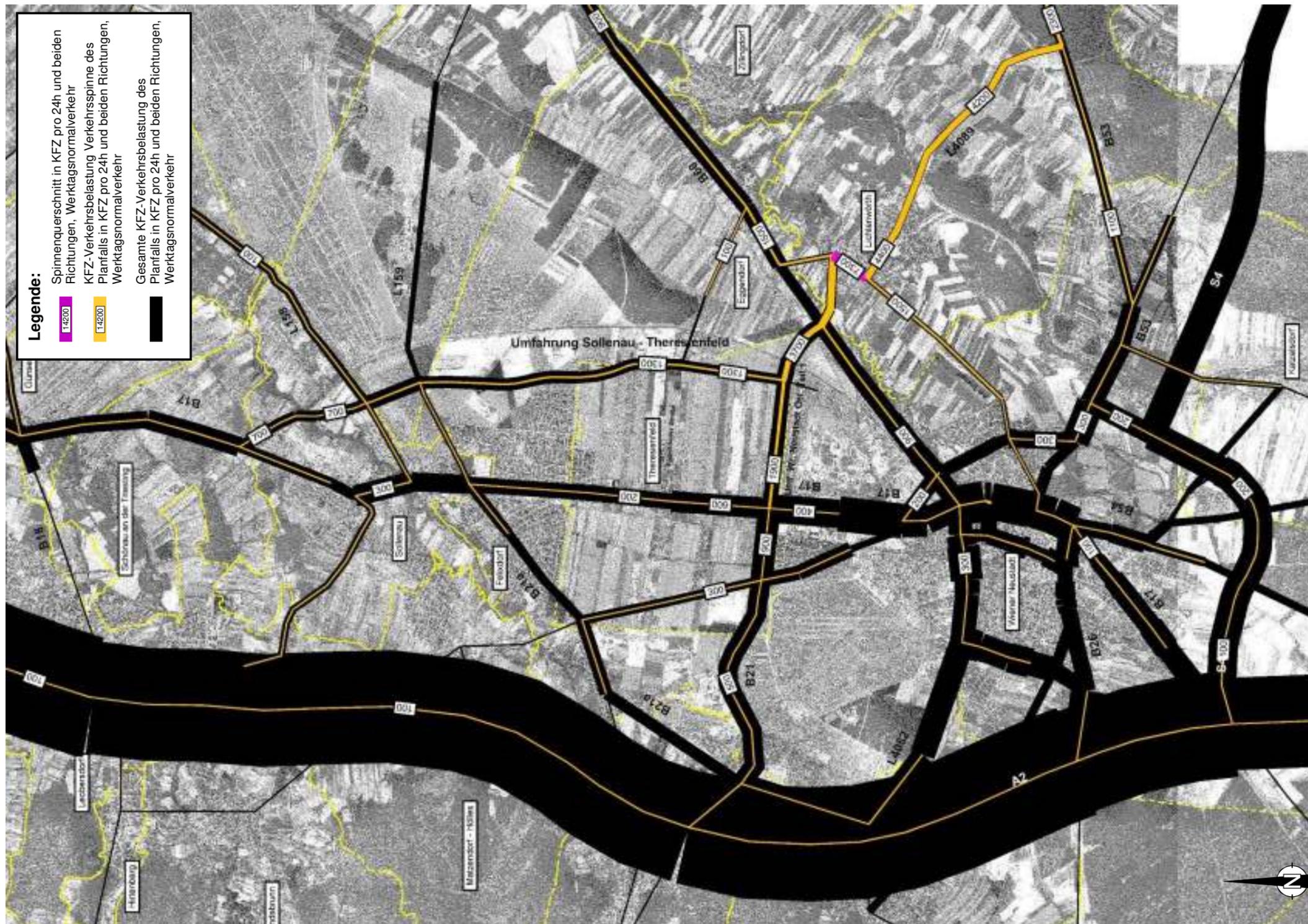
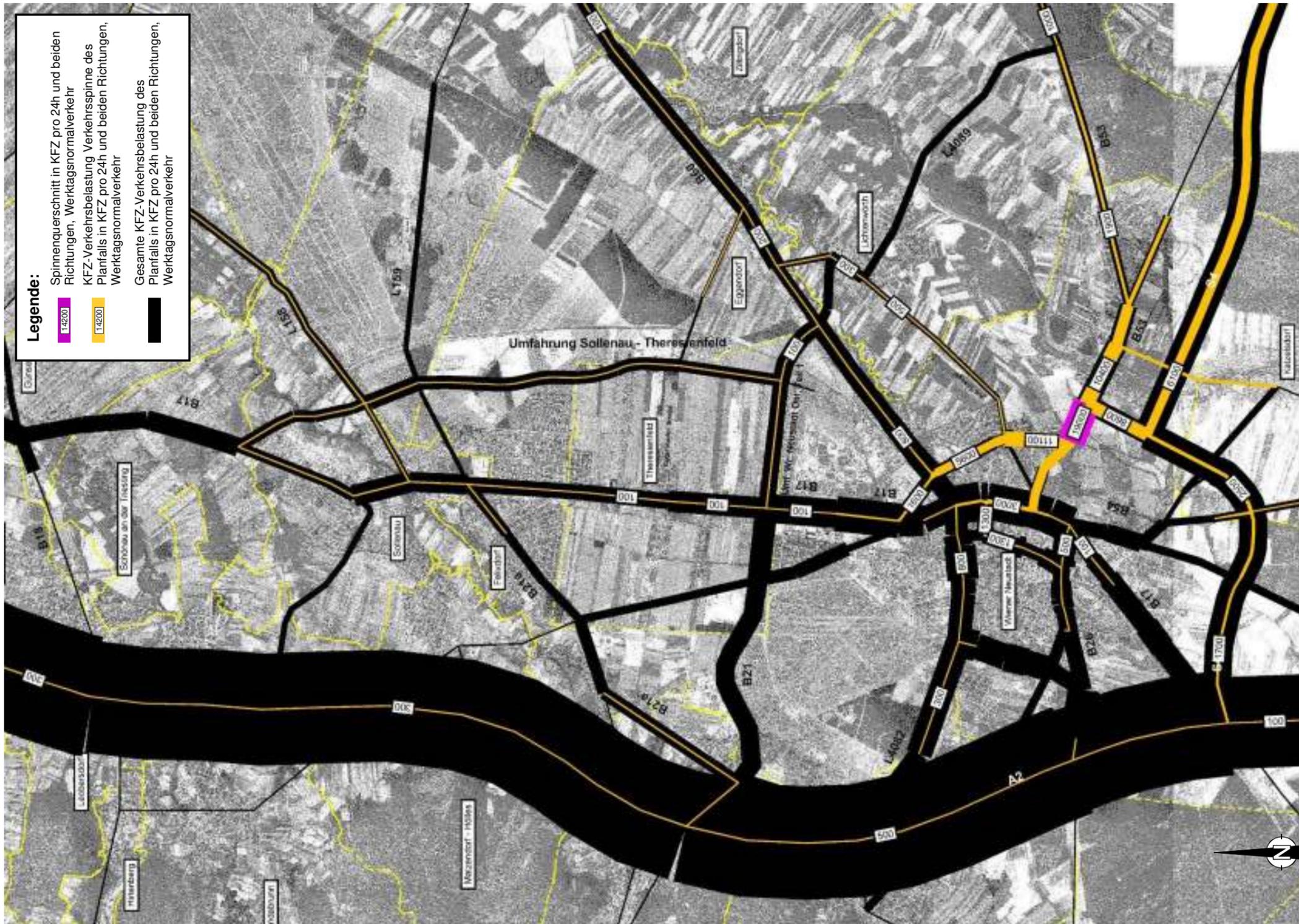


ABB. 7.1-4: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 0-2013 (BESTAND 2013);
SPINNENQUERSCHNITT 05 - B53



7.2 SPINNENDARSTELLUNG PLAN-
FALL 0-2030 (VERGLEICHSPAN-
FALL 2030)

ABB. 7.2-1: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 0-2030 (VERGLEICHSPAN-
PLANFALL 2030); SPINNENQUER-
SCHNITT 02 - B17 GRAZERSTRASSE

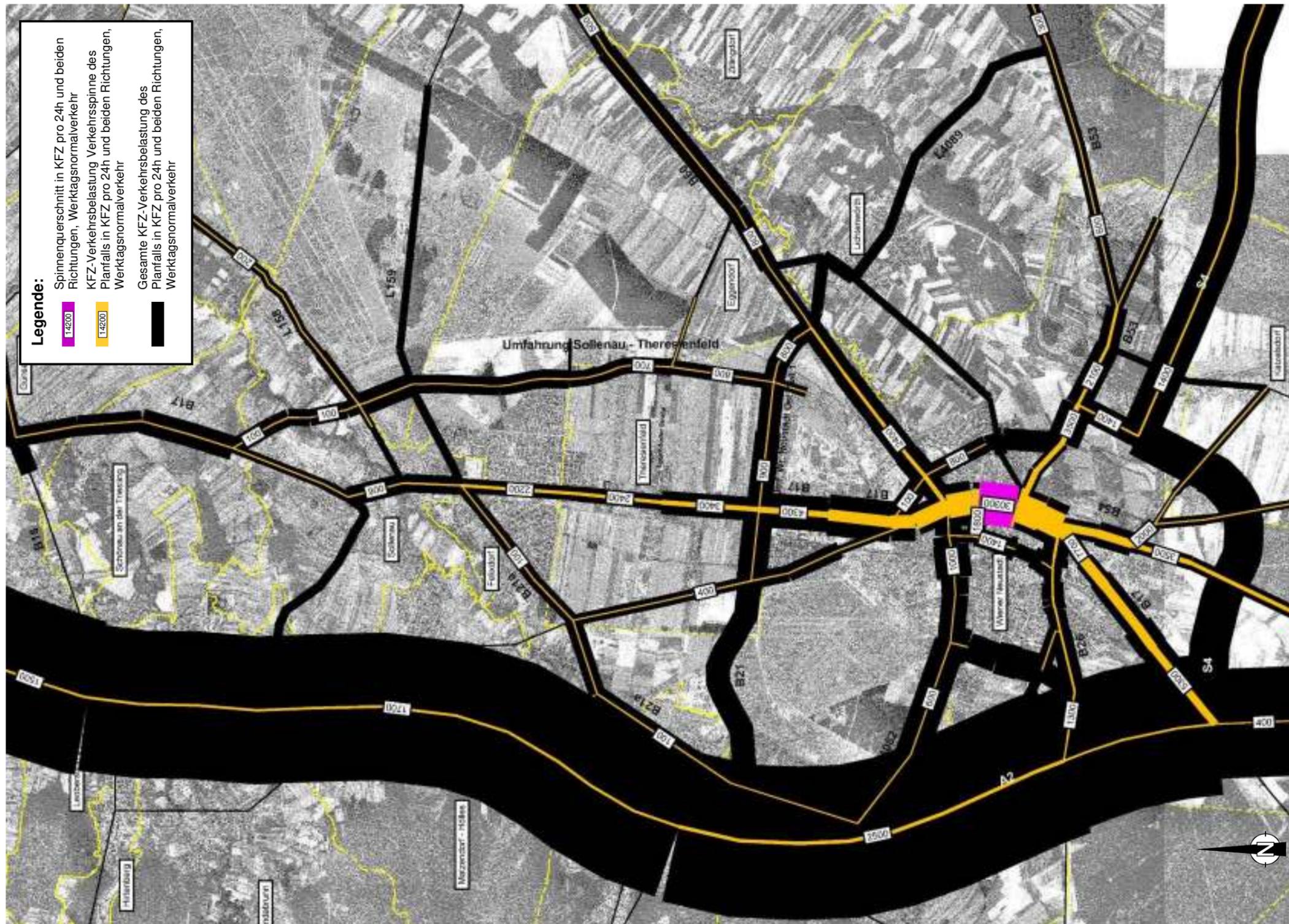


ABB. 7.2-2: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 0-2030 (VERGLEICHS-
PLANFALL 2030); SPINNENQUER-
SCHNITT 03 – NESTROYSTRASSE

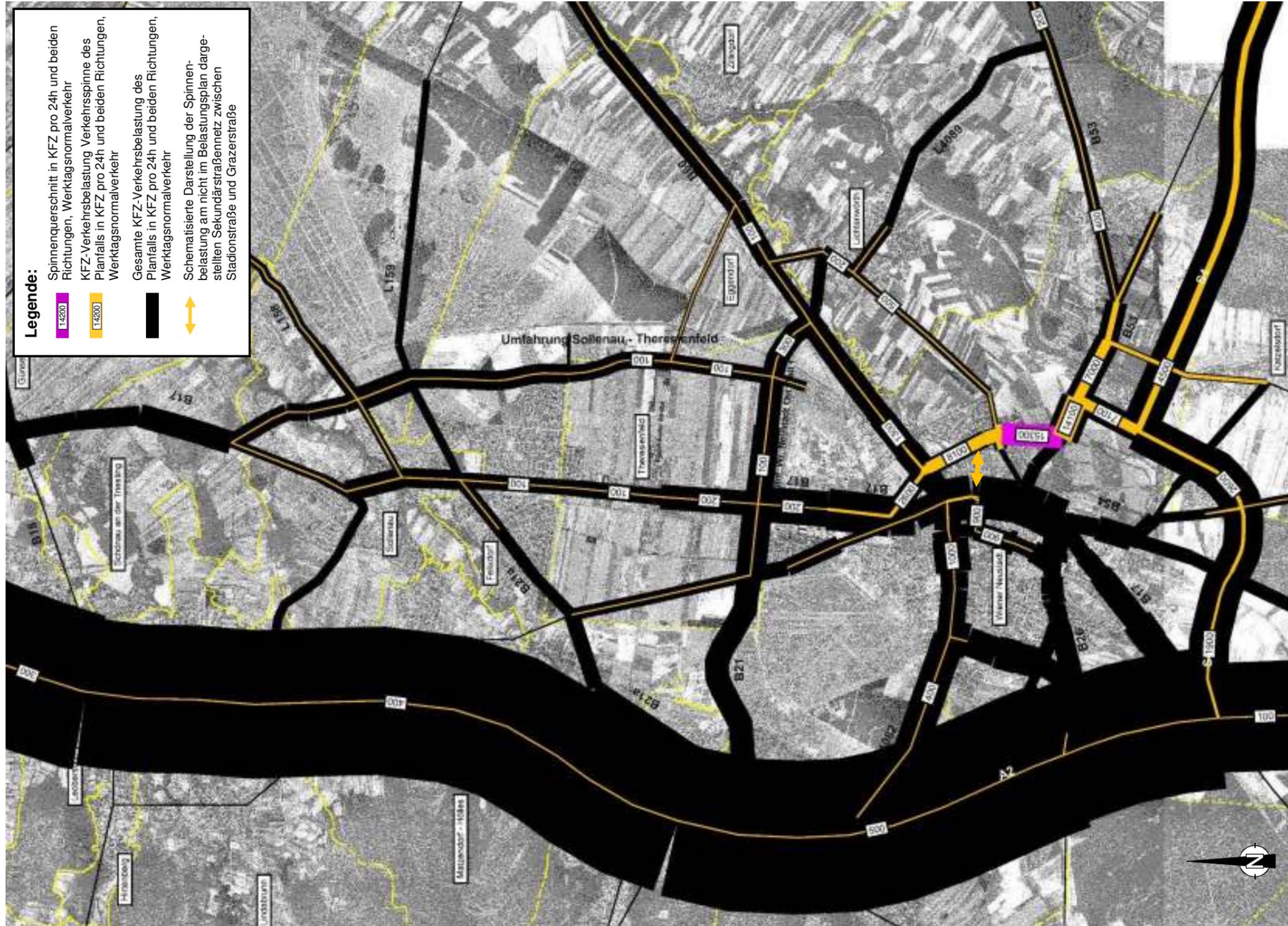


ABB. 7.2-3: SPINNENDARSTELLUNG
 PLANFALL 0-2030 (VERGLEICHS-
 PLANFALL 2030); SPINNENQUER-
 SCHNITT 04 - LICHTENWÖRTH

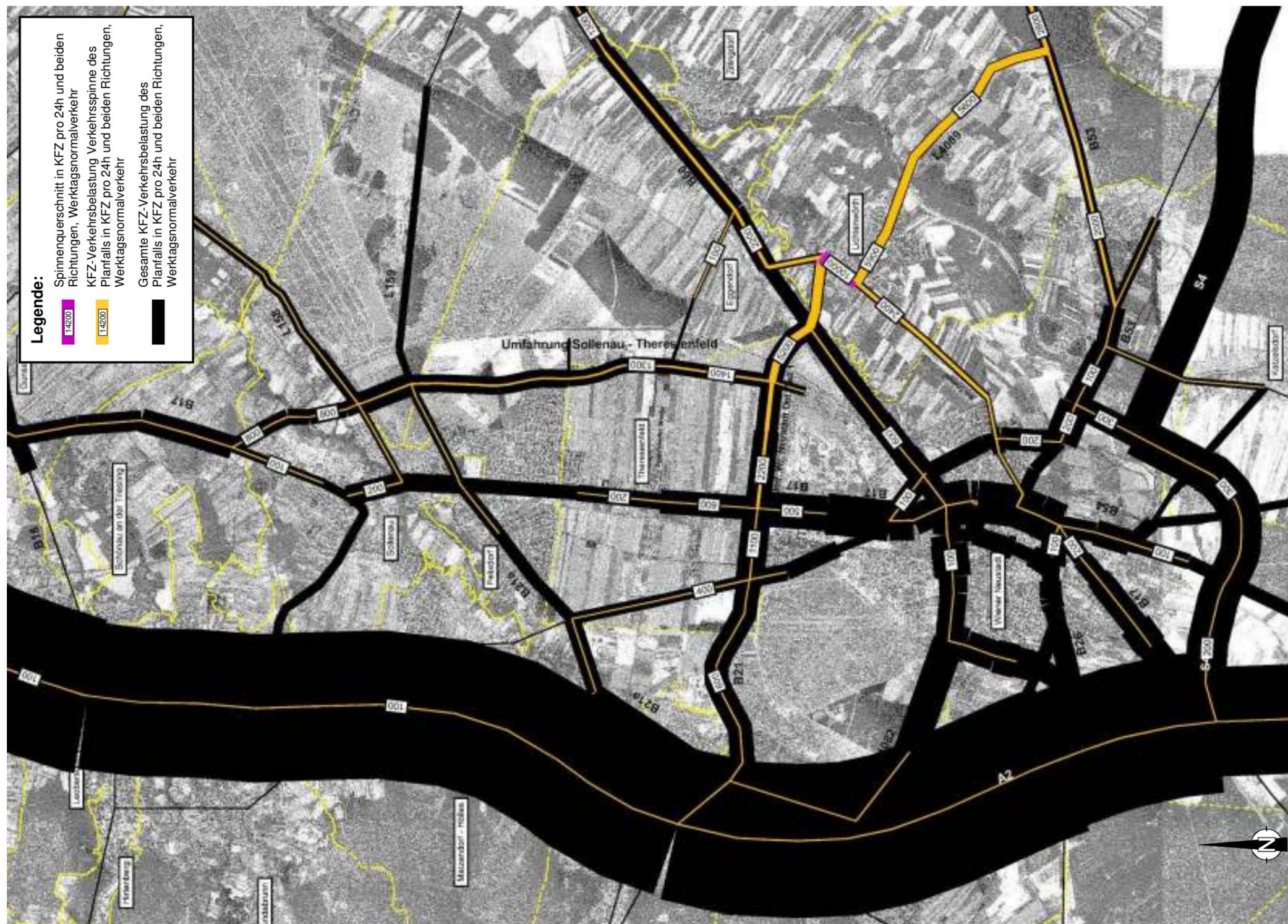
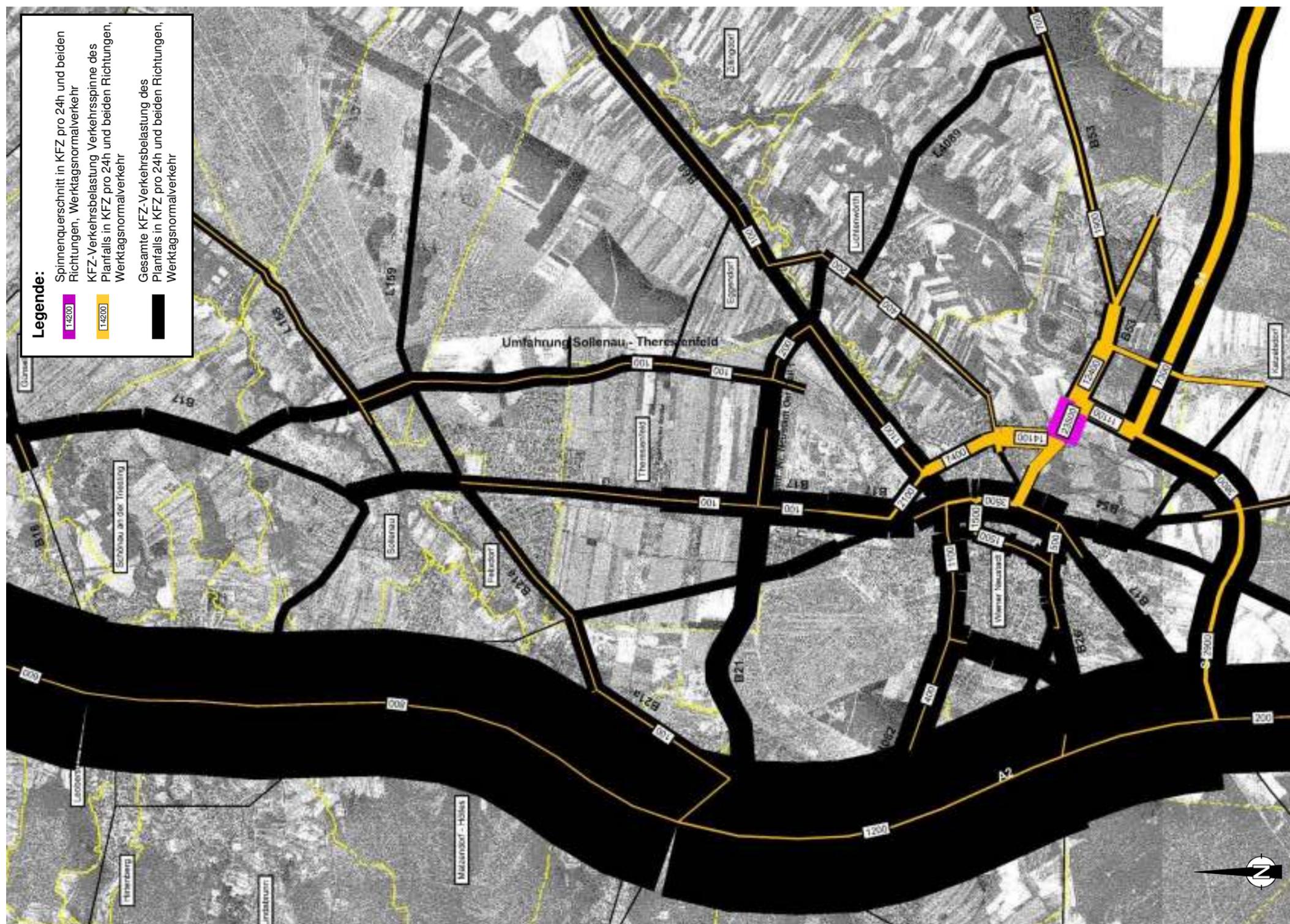


ABB. 7.2-4: SPINNENDARSTELLUNG
 PLANFALL 0-2030 (VERGLEICHS-
 PLANFALL 2030); SPINNENQUER-
 SCHNITT 05 – B53



7.3 SPINNENDARSTELLUNG PLAN-
 FALL 1-2030

ABB. 7.3-1: SPINNENDARSTELLUNG
 PLANFALL 1-2030; SPINNENQUER-
 SCHNITT 01 – B17 OSTUMFAHRUNG
 WIENER NEUSTADT TEIL 2

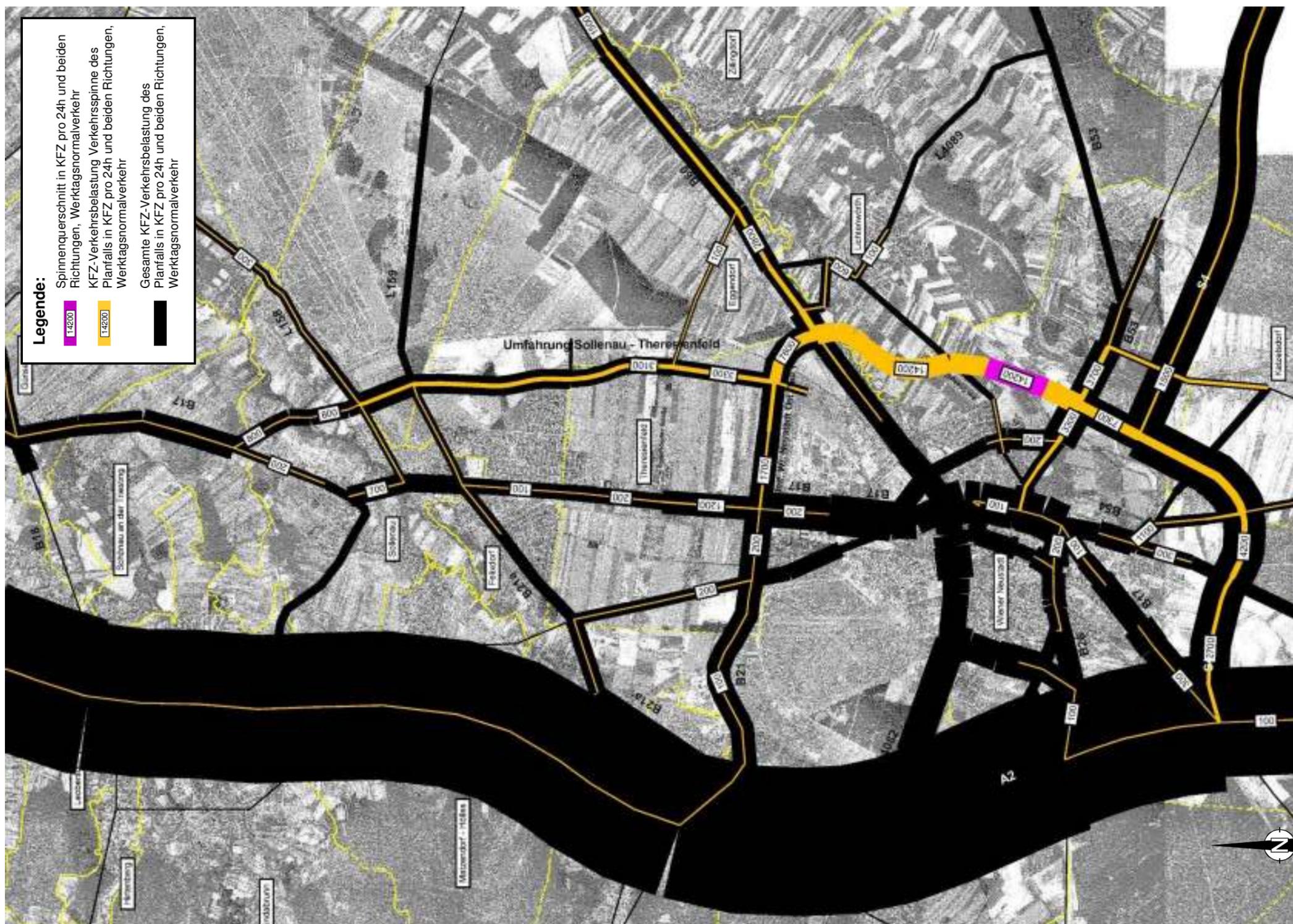


ABB. 7.3-2: SPINNENDARSTELLUNG
 PLANFALL 1-2030; SPINNENQUER-
 SCHNITT 02 - B17 GRAZERSTRASSE

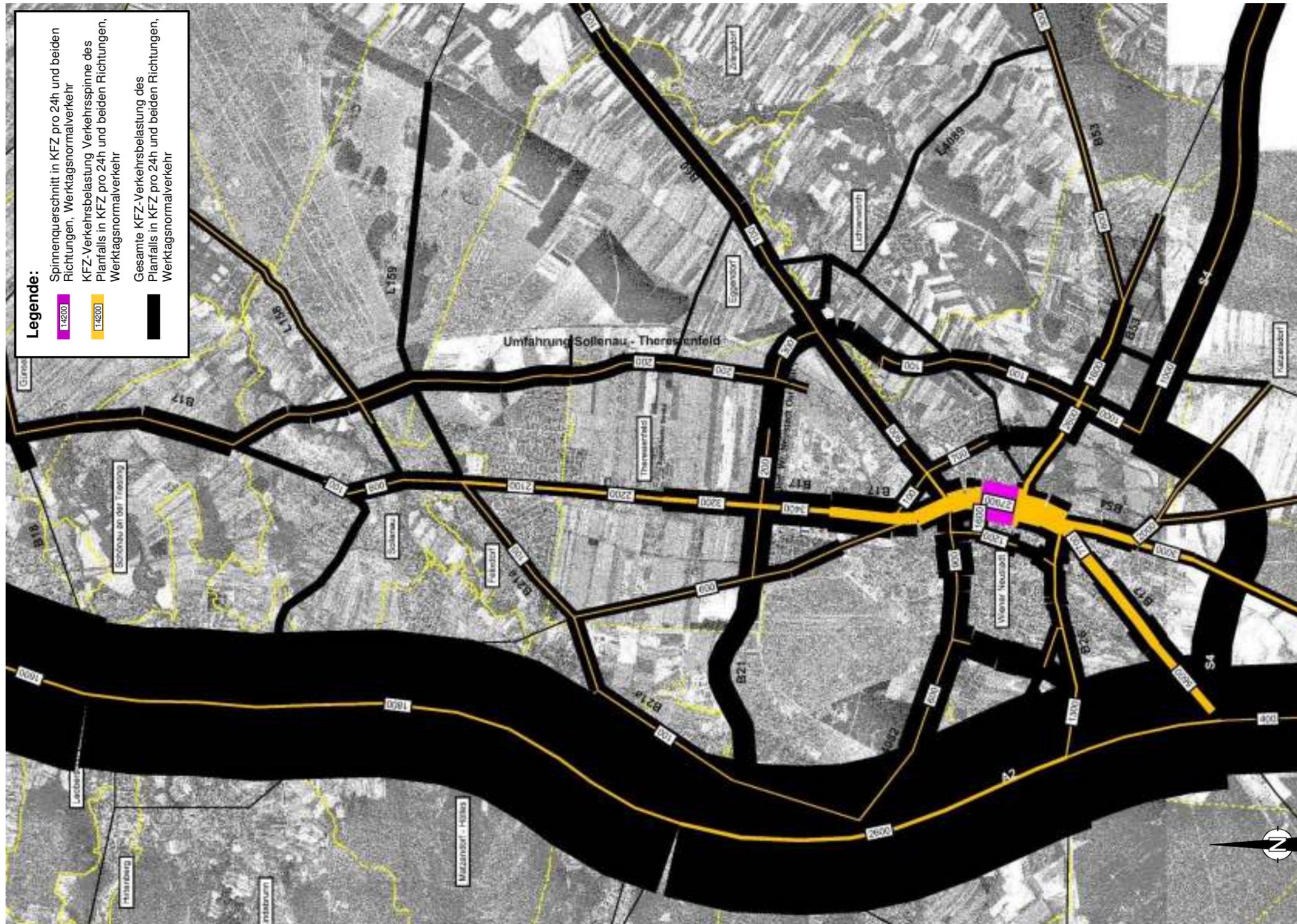


ABB. 7.3-3: SPINNENDARSTELLUNG
 PLANFALL 1-2030; SPINNENQUER-
 SCHNITT 03 – NESTROYSTRASSE

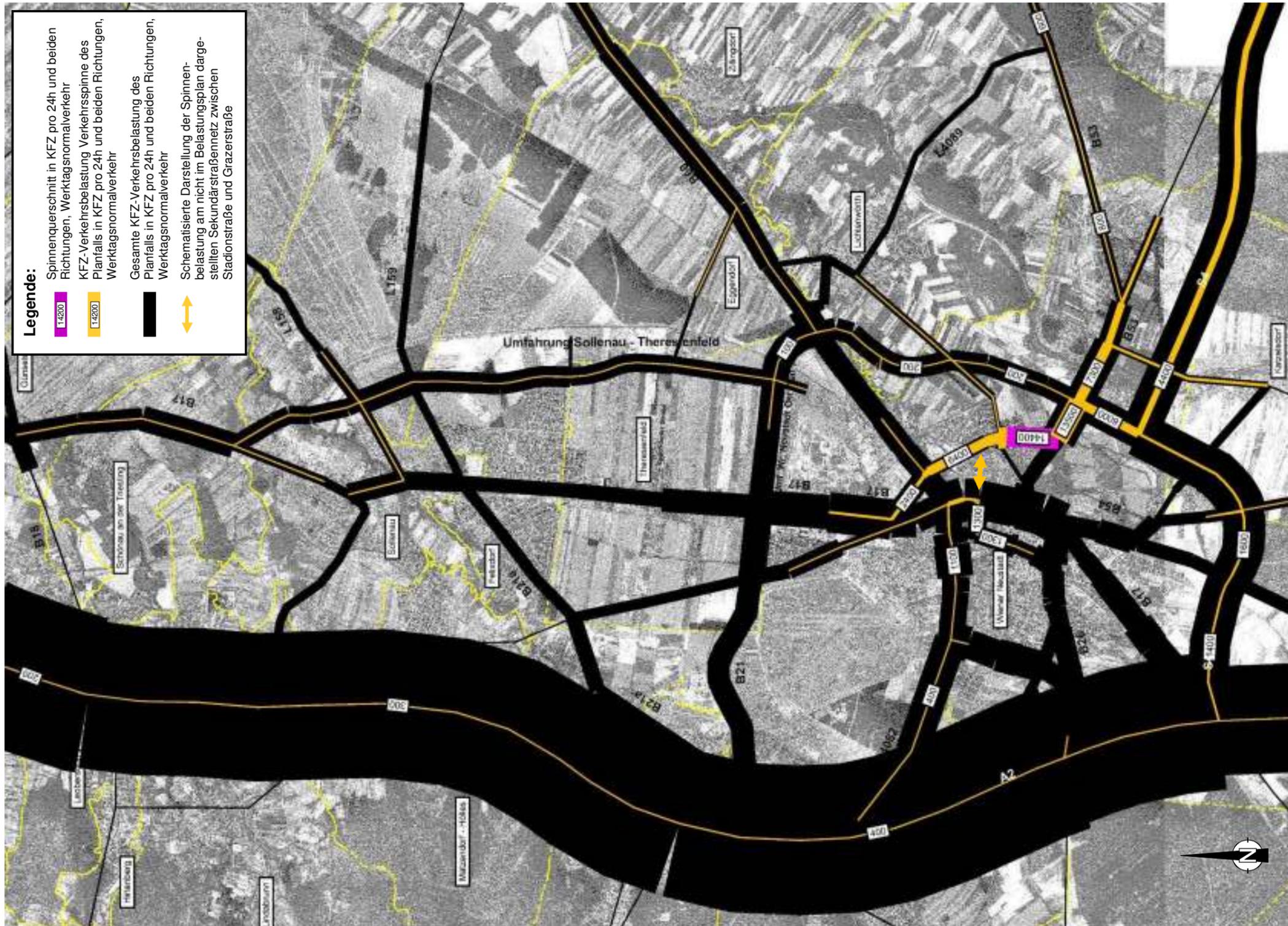


ABB. 7.3-4: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 1-2030; SPINNENQUER-
SCHNITT 04 - LICHTENWÖRTH

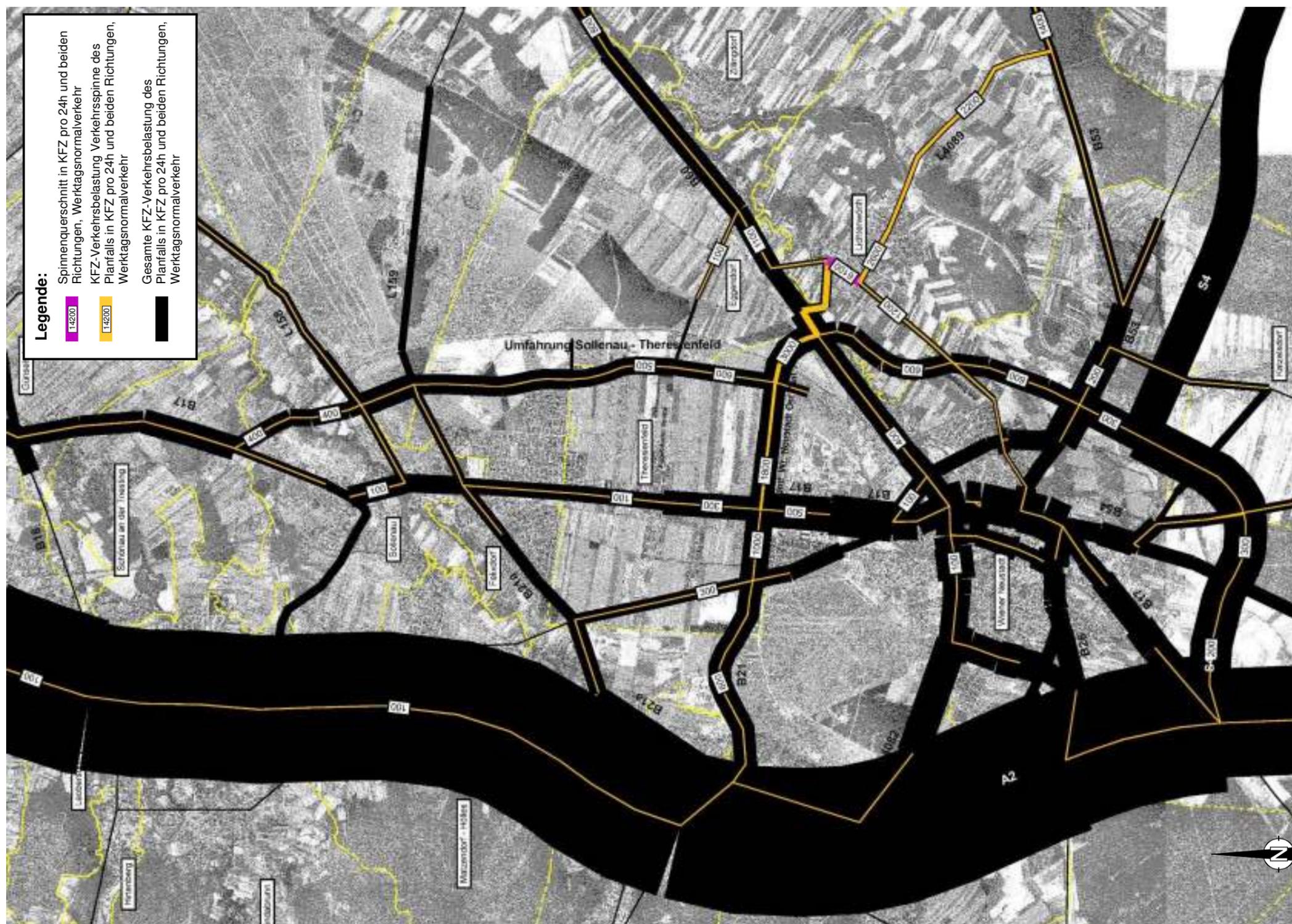
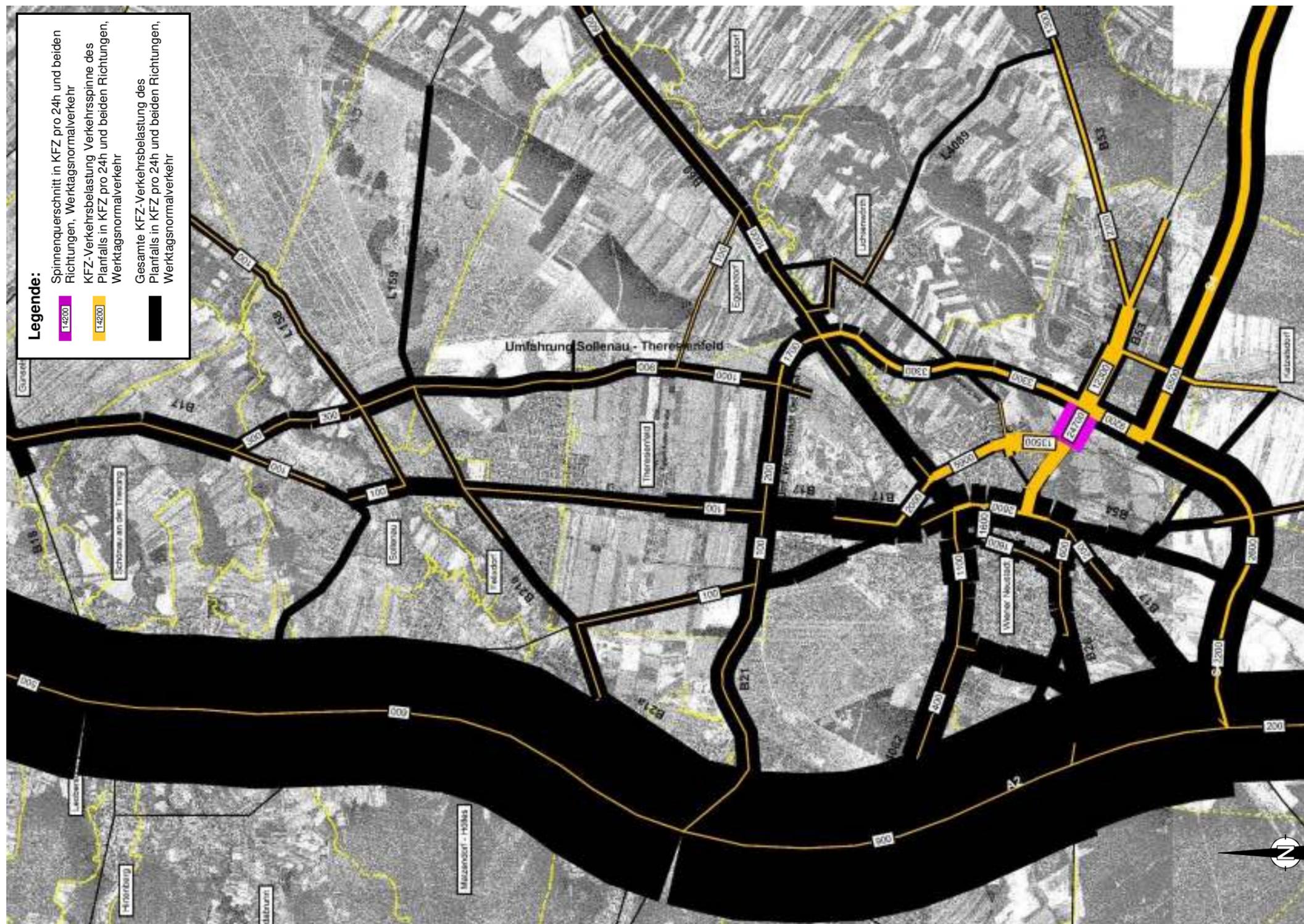


ABB. 7.3-5: SPINNENDARSTELLUNG
PLANFALL 1-2030; SPINNENQUER-
SCHNITT 05 – B53



8 KFZ-VERKEHRSELASTUNGSPLÄNE IN GRÖßEREM FORMAT

Die gewünschten zusätzlichen Darstellungen in größerem Format zur leichteren Lesbarkeit sind im Anhang 1, 2 und 3 enthalten. Darüber hinaus wurden zusätzliche Querschnittswerte angegeben – vorwiegend im Bereich des Zentrums von Wiener Neustadt.

Anhang 1, 2, 3: 3 KFZ-Verkehrselastungspläne für Planfall 0-2013 (Bestand 2013), Planfall 0-2030 (Vergleichsplanfall) sowie Planfall 1-2030 (mit dem Vorhaben)

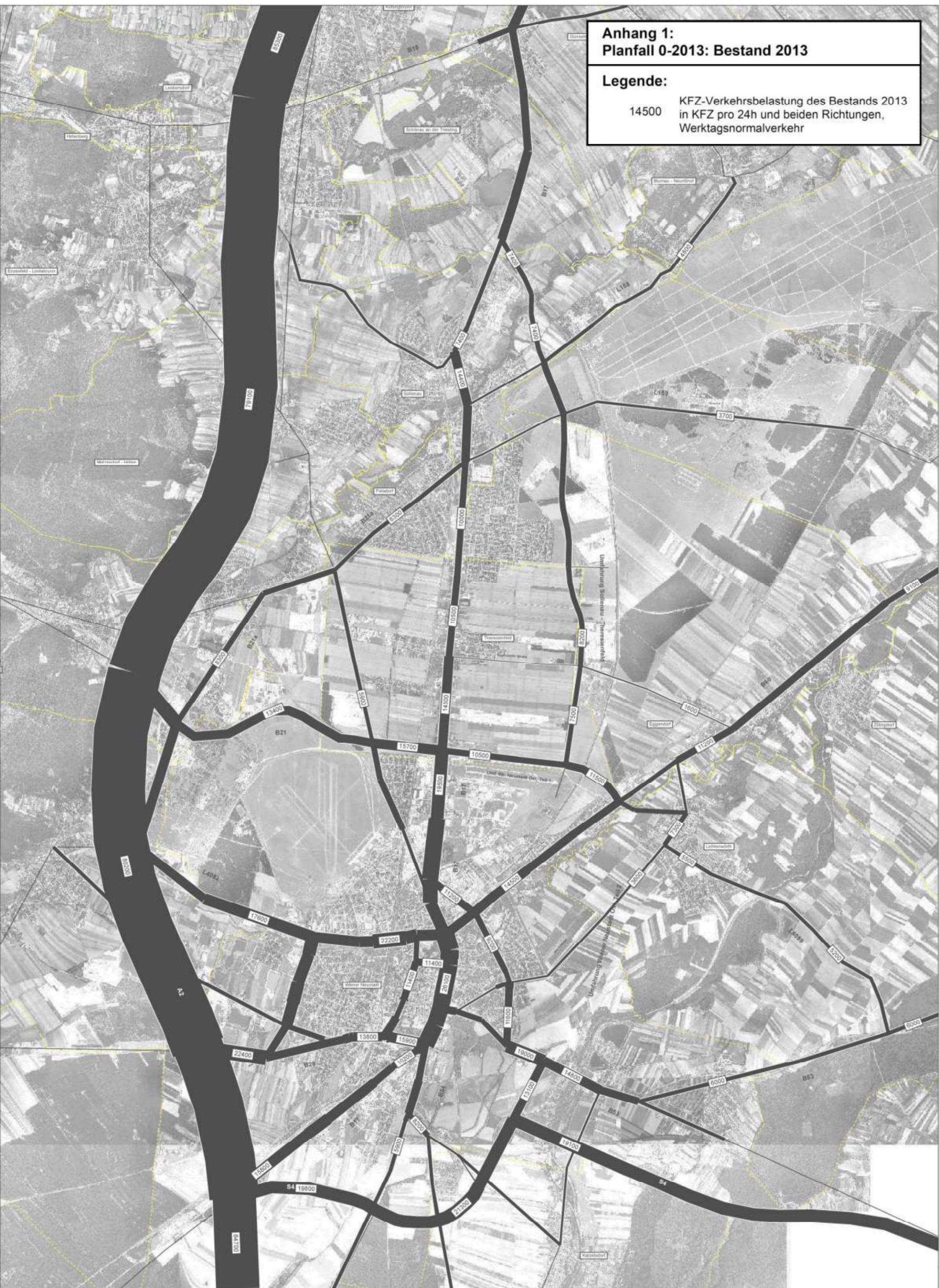
Hinweis: die Pläne sind im Prinzip identisch mit jenen im Bericht Verkehrsuntersuchung 2014 (Einlagen TP 02.01-01 Verkehrsuntersuchung 2014 des Einreichprojektes) – es erfolgte allerdings auf Wunsch des Sachverständigen für Verkehrstechnik ein Ausdruck in einem größeren Format, um die Pläne leichter lesbar zu machen, darüber hinaus erfolgte für einzelne Querschnitte zusätzlich die Angabe von Belastungszahlen (vorwiegend im Zentrum von Wiener Neustadt).

Die Pläne sind für einen Ausdruck in Papier im Format DIN A2 hochformatig ausgelegt. Nur dieser Ausdruck im Format DIN A2 führt zu einer gegenüber dem Bericht aus dem Jahr 2014 verbesserten Lesbarkeit.

**Anhang 1:
Planfall 0-2013: Bestand 2013**

Legende:

14500 KFZ-Verkehrsbelastung des Bestands 2013
in KFZ pro 24h und beiden Richtungen,
Werktagsnormalverkehr



Anhang 2: Planfall 0-2030: Vergleichsplanfall 2030

Legende:

15000 KFZ-Verkehrsbelastung des Planfalls
in KFZ pro 24h und beiden Richtungen,
Werktagsnormalverkehr

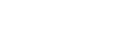
Veränderung der KFZ-Verkehrsbelastung
gegenüber dem Bestand 2013

% -8 ... Abnahme
% 16 ... Zunahme

 Verkehrsbelastung des Planfalls
bei Mehrbelastung

 Verkehrsbelastung des
Bestands 2013

 Verkehrsbelastung des
Bestands 2013

 Verkehrsbelastung des Planfalls
bei Entlastung

